



2018-09-26

Lunds kommun
Byggnadsnämnden

stadsbyggnadskontoret@lund.se

Yttrande över remiss: Översyn av parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun

Er beteckning: BN 2018/0238

Sammanfattning

Lunds Naturskyddsförening, LNF, välkomnar initiativet att se över parkeringsnormen för cykel och bil i Lunds kommun. LNF menar att översynen måste resultera i att kraven på bilplatser reduceras för att bidra till mer hållbart transportsystem i enlighet med uppsatta miljömål. LNF ser positivt på att det ställs upp normer för cykelparkering, särskilt att utrymme för nya typer av cyklar som lådcyklar beaktas.

Allmänt

Det är välkommet att Lunds kommun uppdaterar sin parkeringsnorm med ny zonindelning, nya krav och rabatter för reducerade parkeringstal och möjlighet till reduktion även för kontor. Det hade emellertid också varit välkommet med sänkta bilparkeringstal för boende och verksamma, vilka i princip inte justerats i den utsända remissversionen till ny parkeringsnorm. Detta torde tolkas som att kommunen antar att bilinnehavet och bilanvändningen i kommunen och i Lunds tätort inte behöver minska i någon större omfattning.

Hur kommunen ser att parkeringsnormen hänger samman med kommunala och regionala målsättningar gällande transportsystemet framgår inte tydligt, men det kan tolkas som att parkeringsnormen inte på något sätt har till uppgift att styra mot ett mer hållbart transportsystem, utan att detta ska klaras helt genom andra åtgärder (till exempel rörande cykelvägnät och kollektivtrafik). I värsta fall motverkar parkeringsnormens krav uppfyllandet av målsättningarna, genom att försvåra för ett mer effektivt markutnyttjande och en minskad bilanvändning.

Parkeringsnormen inleds med en förklaring av parkeringens betydelse för transportsystemet i stort, samt ansvarsfördelningen för att ordna med parkering. Individens eget ansvar lyser här med sin frånvaro. Till syvende och sist är det den enskildes ansvar att säkerställa uppställningsplats för sitt fordon inom ramen för gällande regelverk.

Under "En balanserad parkeringsförsörjning" finns en kort problematisering kring parkeringens betydelse för nyttjande av fordon och tillgängligheten i samhället, samt dess negativa påverkan på stadsbilden och hur förekomsten av stora, billiga bilparkeringar försvårar utvecklingen av en mer hållbar trafik. Denna problematisering saknar viktiga delar, såsom att rådande efterfrågan på parkering och transporter till stora delar formats av andra värderingar, insikter och mål än de som samhället har idag, samt att denna situation tillsammans med rådande regelverk skapar ett sådant utbud att det är svårt att ta ut täckning för verkliga kostnader. Parkeringsplatser tar yta i anspråk om de inte byggs under jord. Att bygga underjordisk parkering är dock väldigt dyrt och påverkar även vad som kan byggas ovan jord. Om det exempelvis planeras så många bostäder att det krävs underjordiska garage i flera plan så blir det så dyrt att parkeringsnormen kan komma att påverka hur många bostäder som blir byggda.

Detta innebär att det, för att nå de uppsatta målen för transportsystem och stadsbyggnad, är nödvändigt att kraftigt reducera kraven på antalet parkeringsplatser även då detta innebär konflikt med dagens nivåer för bilinnehav och bilanvändning. I första hand gäller detta för boende och verksamma för vilka risken är störst att bilparkering blir föremål för subventionering av de boende som inte äger bil och de anställda som inte bilpendlar. Parkeringsnormen efterfrågar ett synliggörande av parkeringskostnaderna, men noterar också helt riktigt att kommunen inte kan styra att de parkeringsavgifter som tas ut faktiskt täcker kostnaderna för parkering, vilket gör att de istället fördelas ut på alla som bor i eller nyttjar den fastighet som parkeringen är knuten till. Denna notis bör dock följas av ett erkännande att kommunen indirekt har möjlighet att styra bort från denna orättvisa subventionering, genom att sänka kraven på antalet platser (ett lägre utbud ökar betalningsviljan) och genom att som regel inte möjliggöra för underjordisk parkering (vilket blir så dyrt att de faktiska kostnaderna blir mycket svåra att ta ut av nyttjarna).

Det övergripande målet för kommunens parkeringspolitik bör vara att bidra till att uppsatta mål för transportsystemet uppnås. Det kan ske genom att främja uppkomsten av en bättre fungerande marknad för parkering, där den som önskar parkera sitt fordon har möjlighet att göra det till ett pris som erbjuds av någon som frivilligt väljer att tillhandahålla en parkeringsplats hellre än att tillhandahålla exempelvis en butikslokal eller en lägenhet. P-normen framtvingar parkeringsplatser på ytor som kunnat användas till annat än parkering om valet hade varit fritt upp till byggherrar och fastighetsägare. Om parkeringstalen vore lägre så skulle en byggherre själv kunna avgöra vad som skulle ge den största vinsten. I vissa fall skulle svaret kanske ändå bli att bygga parkeringsplatser (för att människor efterfrågar det) men oftare skulle det säkerligen vara mer lönsamt att bygga fler bostäder eller lokaler.

Hur parkeringsnormens krav på antal parkeringsplatser, parkeringstalen, är framräknade framgår inte, men då de i princip inte justerats nedåt för bostäder och verksamheter kan slutsatsen dras att Region Skånes målsättningar för transportsystemet i Skåne (se t ex "Mobilitetsplan" och "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050") inte använts. Det behöver tydligt framgå hur Lunds kommun har räknat fram sina parkeringstal och hur parkeringsnormen relaterar till målsättningarna för transportsystemet i stort.

För att gynna ett mer hållbart resande bör en riktlinje vara att parkering ska ligga på minst lika långt avstånd från start- och målpunkter som närmsta kollektivtrafikhållplats, snarare än de max-avstånd som kommunen angivit i remissversionen. Detta gäller naturligtvis med undantag för personer med nedsatt rörlighet eller förmåga att förflytta sig på egen hand.

Slutligen är det bra att kraven och rabatterna för reduktion av bilparkeringstalen har uppdaterats och särskilt att det nu uttalat ges möjlighet till reducerade parkeringstal även för kontor. Möjligheterna till reduktion rättfärdigar emellertid inte de höga parkeringstalen eftersom det finns risk att byggherrar upplever kraven som svåra att leva upp till eller rabatterna som för låga (20-30 %) och åtgärderna som för kostsamma jämfört med att istället tillhandahålla parkeringsplatser. Möjligheten till reduktion för kontor bör också vara giltiga för anställda inom andra verksamheter, exempelvis sjukhus, laboratorier, industrier och småföretag.

När det gäller parkeringsnormen för cyklar ser LNF de föreslagna talen som minimala, som vi räknar med kan behöva skrivas upp för att cyklisterna ska kunna ställa ifrån sig sina fordon på ett säkert och inte störande sätt. Möjligheterna att använda lådcyklar och transportkärror är dock ett viktigt bidrag för att minska bilberoendet och måste underlättas.

För Lunds Naturskyddsförening

Tomas Björnsson, ordförande