

PM 2015:65 RVII (Dnr 124-149/2015)

Parkeringsprogram för Huddinge kommun

Remiss från Huddinge kommun

Remisstid den 30 april 2015

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Parkeringsprogram för Huddinge kommun” hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Parkeringsprogrammet beskriver vilka åtgärdsförslag och riktlinjer som behövs för att möjliggöra en fungerande parkeringssituation i Huddinge kommun, samt hur programmet ska bidra till att fler väljer kollektivtrafik för längre resor och gång- och cykeltrafik för kortare resor.

Följande inriktningsmål har tagits fram för parkeringsprogrammet:

- Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i goda kollektivtrafiklägen för att marken ska kunna användas effektivare
- Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka
- Bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader
- Det ska vara enkelt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter

Som utgångspunkt för parkeringsplanering i Huddinge föreslås att kommunen delas in i zoner där avstånd till ”attraktiv kollektivtrafik” är avgörande för parkeringstalet. Generellt bilparkeringstal ligger mellan 0,45 bilplats per lägenhet för zon med bäst tillgång till kollektivtrafik till 0,7 för zon med mindre god kollektivtrafiktillgång.

Ärendet har remitterats av Huddinge kommun till staden för svar senast den 30 april 2015.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. Trafikkontoret har inkommit med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret stödjer Huddinge kommuns övergripande strategi för trafikplanering och konstaterar att den ligger väl i linje med stadens Framkomlighetsstrategi. Detsamma gäller för det föreslagna Parkeringsprogrammet som på sikt även bedöms gynna stadens utveckling.

Trafikkontoret ställer sig positivt till programmets innehåll och intention. Vidare bedöms Huddinge kommuns arbete för prioritering av gång-, cykel- och kollektivtrafik som gynnsamt även för Stockholms stad.

Mina synpunkter

Jag konstaterar precis som stadsledningskontoret att Huddinge kommuns parkeringsprogram ligger i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi. Där mindre gatuutrymme ges till stillastående bilar och mer utrymme till de långsiktigt hållbara resesätten; cykel-, gång- och kollektivtrafiken.

Det är av vikt att kommuner som gränsar till varandra också samarbetar kring frågor som rör parkering och även kring hur och var avgifter för parkering tas ut. Kommunerna bör om möjligt ha likartad reglering i områden som gränsar till varandra vilket annars riskerar att leda till obalans i utbud och efterfrågan.

När andelen resor med cykel- och kollektivtrafik ökar är det viktigt att kommunerna i Stockholmsregionen tar ett gemensamt ansvar för att erbjuda lösningar som fungerar för de som pendlar över kommungränserna, oavsett om det sker via cykel- eller kollektivtrafik.

I övrigt hänvisar jag till vad som sägs till stadsledningskontorets utlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Parkeringsprogram för Huddinge kommun” hänvisas till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 22 april 2015

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen ”Parkeringsprogram för Huddinge kommun”

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (FP) enligt följande.

Vi delar uppfattningen att Huddinge kommuns förslag till parkeringsplan ligger i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi.

Att tillgodose behovet av infartsparkeringar är en viktig fråga eftersom fler människor bör uppmuntras att resa kollektivt vilket i förlängningen även förbättrar framkomligheten i länet. I förslaget till parkeringsplan resonerar Huddinge kommun i termer av att den som parkerar på kommunens infartsparkeringar bör kunna uppvisa SL-biljett för att på så vis undvika att fel målgrupp nyttjar parkeringarna. Vi förordar istället en modell som med positiva incitament premierar dem som har SL-biljett. På flera av Stockholms stads infartsparkeringar ges de personer som har SL-biljett möjlighet att parkera billigare, alternativt gratis, jämfört med övriga som får betala full taxa. Detta system har visat sig väldigt framgångsrikt och vi skulle välkomna om även Huddinge kommun övervägde att utforma taxorna för sina infartsparkeringar på ett liknande sätt.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin och Johanna Sjö (alla M) och Lotta Edholm (FP) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Parkeringsprogrammet beskriver vilka åtgärdsförslag och riktlinjer som behövs för att möjliggöra en fungerande parkeringssituation i Huddinge kommun, samt hur programmet ska bidra till att fler väljer kollektivtrafik för längre resor och gång- och cykeltrafik för kortare resor.

Följande inriktningsmål har tagits fram för parkeringsprogrammet:

- Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i goda kollektivtrafiklägen för att marken ska kunna användas effektivare
- Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka
- Bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader
- Det ska vara enkelt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter

Som utgångspunkt för parkeringsplanering i Huddinge föreslås att kommunen delas in i zoner där avstånd till ”attraktiv kollektivtrafik” är avgörande för parkeringstalet. Generellt bilparkeringstal ligger mellan 0,45 bilplats per lägenhet för zon med bäst tillgång till kollektivtrafik till 0,7 för zon med mindre god kollektivtrafiktillgång.

Ärendet har remitterats av Huddinge kommun till staden för svar senast den 30 april 2015.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden. Trafikkontoret har inkommit med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret stödjer Huddinge kommuns övergripande strategi för trafikplanering och konstaterar att den ligger väl i linje med stadens Framkomlighetsstrategi. Detsamma gäller för det föreslagna Parkeringsprogrammet som på sikt även bedöms gynna stadens utveckling.

Parkeringsavgifter är liksom trängselavgifter ett effektivt ekonomiskt styrmedel för biltrafiken och ett viktigt redskap för kommunen att styra och påverka önskad viljeinriktning för trafiken. De övergripande inriktningarna i remissmaterialet stöds av stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram vikten av att samråda med Stockholms stad i de ärenden som på något sätt kan komma att påverka staden. Det berör främst områden vid kommungränsen mellan Huddinge och Stockholm där båda kommunerna bör vara uppmärksamma på att olika parkeringsreglering för bil kan skapa obalans i utbud och efterfrågan. Samarbete kommer att krävas i fortsatt arbete för bästa resultat.

För att realisera parkeringsprogrammet krävs att exempelvis frågan om parkeringsavgifter slås fast. Detta kommer att göras i Huddinge kommuns aviserade parkeringsplan. Stadsledningskontoret ser positivt på en samordning med Stockholms stad i det kommande arbetet.

Cykelparkering behandlas likvärdigt med bilparkering i remissmaterialet, vilket stadsledningskontoret ser som positivt. I jämförelse med stadens nyligen antagna cykelparkeringstal ser dock de föreslagna parkeringstalen i de aktuella zonerna ut att vara något i underkant.

Som svar på remissen "Parkeringsprogram för Huddinge kommun" hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 april 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Som utgångspunkt för parkeringsplanering i Huddinge föreslås att kommunen delas in i zoner där avstånd till "attraktiv kollektivtrafik" är avgörande för parkeringstalet. Kontoret bedömer detta som en god utgångspunkt för en kommun med skiftande karaktär i bebyggelsestäthet och olika möjlighet att resa. Generellt bilparkeringstal ligger mellan 0,45 bilplats per lägenhet för zon med bäst tillgång till kollektivtrafik till 0,7 för zon med mindre god kollektivtrafiktillgång. Tabellen särredovisar besöksparkering: besöksparkering om 0,05-0,10 bilplats per lägenhet tillkommer.

Cykelparkering behandlas likvärdigt med bilparkering, vilket trafikkontoret anser är bra. Tabellen på sida 24 om cykelparkeringstalet kan uppfattas svårtolkad. Mot bakgrund av Stockholms stads nyligen antagna cykelparkeringstal bedömer kontoret att parkeringstalen i zon A-C är något lågt.

Parkeringstalet för bil förutsätter en grundnivå av goda cykelhanterings- och cykelparkeringsmöjligheter, bland annat cykelparkering inomhus i markplan eller utomhus väderskyddade parkeringsplatser, eluttag för laddning, pump och låneverktyg.

Grundnivån uppfyller på egen hand relativt hög standard för cykelhantering. Utöver grundnivån föreslås en riktlinje att erbjuda flexibla parkeringstal där ytterligare rabatt på parkeringstalet kan erbjudas mot att exploatören genomför åtgärder att minska efterfrågan på bilparkering. Kontoret noterar dessa förslag och konstaterar att de i stor omfattning sammanfaller med Stockholms parkeringsplanering.

Vid kommungräns mellan Huddinge och Stockholm bör båda kommunerna vara uppmärksamma på att olika parkeringsreglering för bil kan skapa obalans i utbud och efterfrågan. Detta gäller främst vid gränsen mellan Jakobslund och Fruängen samt mellan Trångsund och Stortorp. I Huddinges och Stockholms stads fortsatta arbete med parkeringsplanering bör om möjligt likartad reglering eftersträvas i dessa områden.

Att ta parkeringsprogrammet och översätta till konkret parkeringsplan kräver att en del stora frågor utreds. Främst frågan om parkeringsavgifter. Kontoret ser positivt på att en samordning med Stockholms stad sker även i detta arbete.