Tillväxt- och regionplaneförvaltningen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-06-04

TRN 2020-0032

Handläggare:
Helena Näsström

Tillväxt- och
regionplanenämnden

Motion om infartsparkeringar

Ärendebeskrivning

Jens Sjöström (S) har i december 2019 inkommit med en motion (2019:65) till regionfullmäktige om att Region Stockholm ska ta ett aktivt ansvar för att både inventera möjligheter och analysera hur behovet av infartsparkeringar ser ut. Tillväxt- och regionplanenämnden har ombetts att yttra sig och överlämna sitt yttrande till regionstyrelsen senast den 6 juli 2020.

Även Trafikförvaltningen har ombetts yttra sig till regionstyrelsen. Förvaltningen har tagit del av Trafikförvaltningens förslag till yttrande.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteutlåtande, 2020-06-04
Förslag till yttrande, 2020-06-04
Motion 2019:65 av Jens Sjöström (S) angående infartsparkeringar, 2019-12-10

Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta följande:

Yttrande över motion 2019:65 av Jens Sjöström (S) om infartsparkeringar, TRN 2020–0032, godkänns och överlämnas till regionstyrelsen.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Mot bakgrund av Region Stockholms mål om att öka andelen resande med kollektivtrafik, för att nå klimatmålet och minska trängseln, har en motion inkommit om att Region Stockholm ska inventera och analysera hur behovet av infartsparkeringar ser ut i länet.

Förvaltningen bedömer att skapa förutsättningar för att öka andelen resande med kollektivtrafik överensstämmer med mål och ambitionen i RUFS 2050. Infartsparkeringar bör ses som en del i ett hållbart regionalt transportsystem, där olika transportslag fyller olika funktioner i olika delar av regionen. Förvaltningen vill också lyfta fram att det för att bygga hållbara samhällen behövs en helhetssyn, där trafik- och transportplanering samplaneras med bebyggelse och stadsutveckling.

Lokalisering av infartsparkeringar är en strategisk markanvändningsfråga på regional och mellankommunal nivå. Förvaltningen vill lyfta fram att även infartsparkeringar för cykel och kopplingen till kollektivtrafik bör finnas med i diskussionen och analyseras ur ett regionalt behovsperspektiv. För att skapa förutsättningar för hållbara resor bör hänsyn tas till hela resan och att den kan bestå av olika trafikslag. Infartsparkeringar som möjliggör snabba och enkla byten skapar förutsättningar för detta och möjliggör hållbara resor.

Bakgrund

Motionen lyfter fram behovet av att öka resandet med kollektivtrafik för att klara klimatomställningen och trängelfrågan. Motionen beskriver att infartsparkeringar bör ses som en del av kollektivtrafiksystemet, för att underlätta för byte mellan bil och kollektivtrafik och på så sätt öka kollektivtrafikens konkurrenskraft för resor i regionens centrala delar.

I motionen föreslås regionfullmäktige besluta om att trafiknämnden ges i uppdrag att inventera möjligheter och analyserar behoven av kollektivtrafiknära infartsparkeringar i regionen samt tar fram en plan för infartsparkeringsutbyggnad i samarbete med kommunerna.

Överväganden

Jens Sjöströms (S) motion om infartsparkeringar som en del av kollektivtrafiken lyfter en aktuell fråga. Förvaltningen bedömer att klimatsmarta transportlösningar krävs för att regionen ska kunna fortsätta växa hållbart. Förvaltningen konstaterar att motionens bedömning att det finns ett tydligt samband mellan hur man reser och var i regionen man bor

överensstämmer med förvaltningens analys. Kollektivtrafikresor är vanligare mera centralt medan bilen dominerar längre ut i länet.

Förvaltningen vill samtidigt lyfta att det behövs en helhetssyn för att bygga hållbara samhällen, där trafik- och transportplanering samplaneras med bebyggelse och stadsutveckling. Infartsparkeringar bör ses som en del i ett hållbart regionalt transportsystem, där olika transportslag fyller olika funktioner i olika delar av regionen. Ur ett "helaresanperspektiv" kan då infartsparkeringarna ses som en funktion som möjliggör bytet mellan bilen som färdmedel i regionens glesare delar och pendeltåg/buss/tunnelbana i de tätare delarna. Samtidigt behöver det tas hänsyn till att infartsparkeringarna är en konkurrent om marken i kollektivtrafiknära lägen där bostäder är prioriterade. Infartsparkeringar bör planeras tillsammans med bebyggelsestrukturen och utformningen av infartsparkeringarna bör göras så att de kan kombineras med bostadsbebyggelsen.

Förvaltningen arbetar löpande med markanvändning och bebyggelseutveckling i de regionala stadskärnorna och kollektivtrafiknära lägen. I arbetet med kollektivtrafiknära stadsutveckling analyserar förvaltningen markanvändningen och bebyggelse- och stadsutveckling runt kollektivtrafiknoder och i detta arbete kan infartsparkeringar ingå.

Enligt förhållningssätten för transportsystemet i RUFS 2050 ska infartsparkeringar för bil och cykel utformas på lämpliga avstånd från den centrala regionkärnan i de stora stråken för att främja resor med kollektivtrafik.

På landsbygden ska landsbygdsnoder vara noder för kollektivtrafiken för ett omgivande omland och ha goda kommunikationer till kommuncentrum. Lokalisering av infartsparkeringar till landsbygdsnoder bör övervägas som en strategisk lokalisering för att öka möjligheten till resor med kollektivtrafik från landsbygden till regionens centralare delar.

Infartsparkeringar bör inte bara diskuteras och planeras för bilar, utan även för cykel, som en del i det transportslagsövergripande systemet. Genom att skapa förutsättningar för enkla och snabba byten mellan cykel och kollektivtrafik kan dessa färdmedel ersätta bilen vid vissa typer av resor.

2018 gav nämnden ett uppdrag i budget kring infartsparkeringar till förvaltningen. Förvaltningen hänvisade i sin återkoppling av uppdraget, till det arbete som trafikförvaltningen bedriver om infartsparkeringar. Hänvisningen till trafikförvaltningen gjordes med anledning av att det

övergripande trafikplaneringsansvaret då låg på trafiknämnden. Från och med 2019 har nämnden fått ett trafikplaneringsansvar och med det ges tydligare möjligheter för förvaltningen att strategiskt arbeta med infartsparkeringar.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Miljökonsekvenser av beslutet
I enlighet med Region Stockholms miljöpolitiska program, Miljöprogram 2017–2021 har hänsyn till miljön beaktats och det bedöms att en särskild miljökonsekvensbedömning i detta ärende inte är relevant.

Hanna Wiik
Förvaltningschef

Helena Näsström
Regionplanerare

Tillväxt- och regionplanenämnden

FÖRSLAG TILL YTTRANDE
2020-06-04

TRN 2020-0032

registrator.lsf@sll.se
Region Stockholm
Regionledningskontoret
Joakim Liljeberg

Yttrande över motion 2019:65 av Jens Sjöström (S) om infartsparkeringar

Inledning

Regionstyrelsen har skickat motion 2019:65 av Jens Sjöström (S) om *infartsparkeringar* på remiss till tillväxt- och regionplanenämnden och trafiknämnden.

Tillväxt- och regionplanenämnden anser att frågan om *infartsparkeringar* som väcks av Jens Sjöström (S) är angelägen. Vikten av hållbara transporter lyfts fram i RUFS 2050, för att öka tillgängligheten i regionen och för att bidra till klimatomställningen. Infartsparkeringar bör ses som en del i ett hållbart transportsystem, då de möjliggör byte mellan bil och kollektivtrafik. Inom ramen för genomförandet av RUFS 2050 arbetar nämnden med att utveckla stöd för kommunerna i deras arbete med den regionalt prioriterade bebyggelsestrukturen. Hållbara transporter och mobilitet sätts i detta arbete i en bred stadsutvecklingskontext.

Tillväxt- och regionplanenämnden menar att infartsparkeringar är en fråga som behöver ses i ett helhetsperspektiv där infartsparkeringar både är en del av trafik- och transportplaneringen och en strategisk markanvändningsfråga och bör samplaneras med bebyggelsen och stadsutvecklingen.

Synpunkter

Jens Sjöströms (S) motion om infartsparkeringar lyfter en aktuell fråga. Tillväxt- och regionplanenämnden instämmer i konstaterandet att ökat kollektivt resande är en knäckfråga för både framkomligheten och klimatomställningen. Vikten av ökad mobilitet lyfts fram i RUFS 2050 som

angeläget för att öka tillgängligheten i regionen och för att bidra till klimatomställningen.

Tillväxt- och regionplanenämnden vill lyfta fram att för att bygga hållbara samhällen behövs en helhetssyn, där trafik- och transportplanering samplaneras med bebyggelse och stadsutveckling. Infartsparkeringar är en viktig del av ett hållbart transportsystem, men samtidigt är de en konkurrent om marken i kollektivtrafiknära lägen där bostäder är prioriterade. Ett strategiskt långsiktigt arbete med infartsparkeringar bör ta sin utgångspunkt i den bebyggelseutveckling som föreslås i RUFS 2050.

Infartsparkeringar bör lyftas ur ett "helaresanperspektiv", där bilen kan vara färdmedel för den första delen av resan och infartsparkeringen möjliggör bytet till kollektivtrafik för resan till regionens tätare delar. På landsbygden ska landsbygdsnoder och serviceorter vara noder för kollektivtrafiken för ett omgivande omland och lokalisering av infartsparkeringar dit bör övervägas.

I ett hållbart transportsystem bör inte bara infartsparkeringar för bil lyftas fram, utan även infartsparkeringar för cykel. Cykel kan vara ett alternativ till bilen för resans första och sista del, om infartsparkering möjliggör ett snabbt och enkelt byte till kollektivtrafik.

Strategisk lokalisering av infartsparkeringar är en regional och mellankommunal fråga och tillväxt- och regionplanenämnden ser att regionala analyser och kartläggningar av strategiska lägen för infartsparkeringar i länet är värdefulla kunskaps- och planeringsunderlag för Region Stockholm, kommunerna och andra aktörer.

Socialdemokraterna
FRAMTIDSPARTIET

Ankom
Region Stockholm
2019 -12- 10
Dnr RS 2019-1170

MOTION
2019-12-10

2019:65

Motion av Jens Sjöström (S) angående infartsparkeringar

Stockholmsregionen har som mål att öka andelen resande med kollektivtrafiken. Det finns flera skäl till varför detta är viktigt. För det första krävs klimatsmarta transportlösningar för att regionen ska kunna fortsätta växa hållbart. Ett annat skäl är trängselfrågan. När Stockholm växer ökar trängseln på vägarna. Kollektivtrafiken har långt mer kapacitet än vägtrafiken, särskilt när utrymmet är begränsat närmare regionens centrum.

Det finns ett tydligt samband mellan hur man reser och var i regionen man bor. Kollektivtrafikresor är vanligare mera centralt medan bilen dominerar längre ut i länet. För att öka kollektivtrafikens marknadsandelar i regionen krävs därför ett särskilt fokus på att få människor i kranskommunerna att välja att åka kollektivt.

Det finns flera faktorer som påverkar valet av färdmedel. Den faktor som ofta framhålls som viktigast är restiden. I yttre förort är bilen i många fall snabbare än bussen. Eftersom det är svårt att konkurrera med bilen för hela resan kan en metod för att både skapa kortare restider och vinna över resenärer till kollektivtrafiken vara att sikta på kombinerade resor. För den som bor längre bort från en knutpunkt och där bil i dag är det självklara valet skulle möjlighet att byta till kollektivtrafik på ett smidigt sätt vara en bra möjlighet att korta den del av resan som görs med bil avsevärt. För detta behövs infartsparkeringar.

I mera centrala lägen konkurrerar pendelparkeringar med nybyggnation av bostäder och servicefastigheter som också behöver vara i kollektivtrafiknära lägen. I andra delar finns stora möjligheter, genom en egen inventeringar har vi identifierat möjligheter för cirka 2000 ytterligare platser. Det är för närvarande kommunens ansvar att bygga infartsparkeringar men Region Stockholm (Trafikförvaltningen) kan vara med och finansiera. Då finns det även ett regelverk som kommunerna behöver förhålla sig till. Region Stockholm är dock inte den drivande parten utan kommunerna måste vara den som driver på processen. Det gör att infartsparkeringar byggs sporadiskt utan planering. Risken är att det både hindrar bostadsutveckling i kollektivtrafiknära lägen och att goda möjligheter till nya infartsparkeringar där de gör mest nytta inte tas tillvara.

Socialdemokraterna vill vända på ansvaret. Infartsparkering ska ses som en del av kollektivtrafiksystemet. Vi vill därför att Region Stockholm tar ett aktivt ansvar för att både inventera möjligheter och analysera hur behovet ser ut.

Med bakgrund i ovanstående föreslår vi regionfullmäktige besluta

att trafiknämnden ges i uppdrag att inventera möjligheter och analyserar behoven av kollektivtrafiknära infartsparkeringar i regionen samt tar fram en plan för infartsparkeringsutbyggnad i samarbete med kommunerna.

Stockholm den 5 december 2019



Jens Sjöström (S)