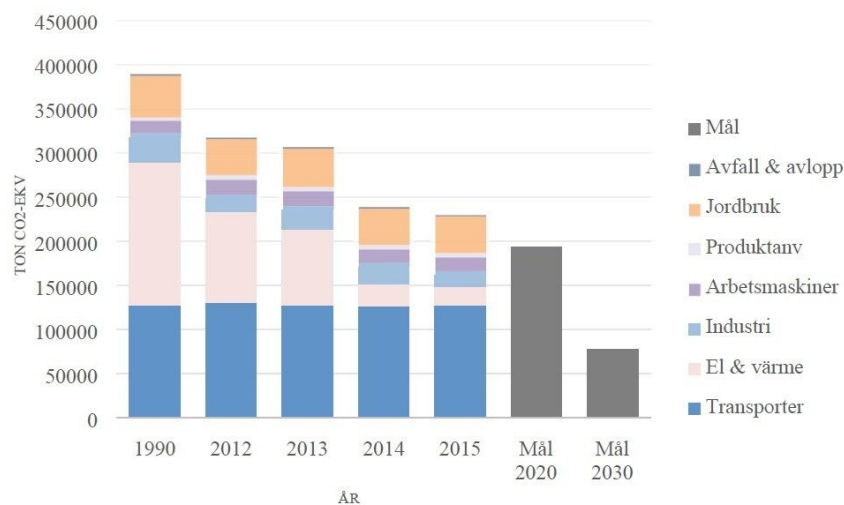


Motion till kommunfullmäktige: Utvidga området där gatuparkering är avgiftsbelagd

Region Skåne har höjt parkeringsavgiften runt sin byggnad vid Baravägen i Lund. Eftersom parkering på de kommunala gator som finns i närheten inte är avgiftsbelagda, har detta medfört att många av dem som kör bil till regionhuset parkerar gratis på kommunala gator i stället för att använda Region Skånes parkering. Forskningsresultat visar att tillgång och pris på parkering är ett kostnadseffektivt styrmedel för att påverka hur andelen resor fördelas mellan bil, kollektivtrafik, cykel och gång (Hamilton C. och Braun Thörn H. 2013, Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik, CTS, Underlagsrapport till Utredningen om fossilfri fordonstrafik). Om Region Skåne av klimat- och folkhälsoskäl höjer sin parkeringstaxa är det olämpligt att Lunds kommun motverkar regionens goda syften genom att erbjuda avgiftsfri parkering.

Den samlade transportsektorn i Sverige står idag för ca 40 % av all klimatpåverkan. Mellan 2008 och 2014 minskade utsläppen från personbilstrafiken med 14 procent, framför allt för att bilarna blev energieffektivare. Sedan 2015 har emellertid utvecklingen vänt och utsläppen från vägtrafiken ökar igen (Trafikverkets klimatbarometer). På klimattoppmötet i Paris 2015 förband sig Sverige att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att leva upp till detta och nå det av riksdagen beslutade målet om 70 procents minskning av utsläppen från transportsektorn mellan 2010 och 2030 (flyg borträknat) krävs kraftfulla åtgärder; övergång till mer hållbara transportslag, transportsnål samhällsplanering, ökad andel förnybara drivmedel och energieffektivisering.



Figur: Medan utsläppen från el och uppvärmning har minskat starkt mellan 1990 och 2015 har utsläppen från transportsektorn legat relativt konstant.

(Källa: Energiplan för Lunds kommun)

En studie vid Gymnastik- och Idrottshögskolan visar att drygt 110 000 personer i Stockholms län skulle kunna byta dagens bilpendling mot cykel och ändå få en restid på max 30 minuter. (Schantz, P. 2016, Ökad pendling med cykel ger stor miljö- och hälsopotential. Stockholm: GIH) Trots denna potential planeras ofta infrastrukturen utifrån trafiktopparna för personbilstrafiken, vilket innebär ett irrationellt utnyttjande av ytan i städerna. Men det är inte bara den rörliga trafiken som planeras irrationellt. En genomsnittlig bil står parkerad 23 av dygnets 24 timmar. Man räknar med att en enda parkerad bil tar upp hela 25–30 kvadratmeter, en yta stor nog att rymma ett normalt studentrum (Handbok i bilsnål samhällsplanering, LundaMaTs, dec 2005, s 21). Siffran inkluderar p-plats och körbara ytor.

Parkeringspolitik är ett ändamålsenligt styrmedel för att reglera trafik i städer och har stor betydelse både för att kunna frigöra mark för bostadsbyggande, mera grönska i staden och för att få bort hälsovådliga substanser i luften. Kostnaden för och tillgång till parkeringsplatser är avgörande för valet av färdmedel. En diskussion om parkeringsavgifter i det kommunala gatunätet pågår i Malmö. I en debattartikel (Ordet, Sydsvenskan 9/12 2019) skriver ordförande (S) och vice ordförande (L) i Tekniska nämnden att ”Det är allas frihet att köra bil, men det är ingens rättighet att parkera gratis på våra gemensamma gator”. Om subventioner av privatbilverkade på offentlig mark ersätts med marknadsreglerade avgifter skulle det förutom övergång från bil till klimatsmarta alternativ även bidra till att kvarvarande biltrafik i större utsträckning sker med delad bil i någon form: bilpool, taxi eller hyrbil. När biltrafik blir en naturlig del av delningsekonomin minskar således energi- och materialanvändningen, markutnyttjande i städerna blir effektivare och hushållens ekonomi förbättras. Det i inledningen nämnda exemplet Baravägen är ett av flertalet fall där pendlare och boende nyttjar gratisparkering på gatumark.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås kommunfullmäktige att ge tekniska nämnden i uppdrag att återkomma med förslag på hur det område i Lunds tätort där gatuparkering är avgiftsbelagd ska utvidgas i syfte att ordna trafiken.

Lund den 8 januari 2020

Karin Svensson Smith

Kommunfullmäktigeledamot,
Oppositionsråd