



Vandas trafikpolitiska program VALO

VD/1146/08.00.00/2016
HP/HW/LV/EP/JB/KW

Vandas trafikpolitiska program (VALO) har gjorts upp för att svara på de mål som ställts upp för trafiken och rörligheten, vilka skrivits in i stadens strategiprogram 2013–2016, i stadens övriga strategiska program och i de regionala planerna. Programmet konkretiserar de riktlinjer för utvecklingen av trafiksystemet i Vanda som avtalats för regionen i trafiksystemplaneringen för Helsingforsregionen (HLJ). Programmet har gjorts upp som en öppen och transparent process i växelverkan. Tyngdpunkten har särskilt legat på växelverkan inom trafikplaneringsenheten och tillsammans med närstående enheter.

Det trafikpolitiska programmet är ett verktyg för stadens trafikplanering och drar upp riktlinjerna för planeringen gentemot stadens allmänna mål samt fungerar som stöd för beslutsfattandet. VALO har gjorts upp i samarbete med Vandas arkitekturpolitiska program och arbetet med kollektivtrafikstaden för att på så vis försäkra sig om att programmen är förenliga med varandra. Programmet gäller huvudsakligen trafikplanering, men trafikplaneringen har nära anknytning till planeringen av stadens markanvändning.

Programmets vision: "Trafiken i Vanda är trygg och säker samt socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar. Trafikplaneringen stöder utvecklingsmålen för markanvändningen och konkurrenskraften i näringslivet." är alltså det långsiktiga mål som man arbetar för via målsättningarna. Utgående från visionen har fastställts trafikpolitiska målområden (tillgänglighet och livskraft, trygghet och säkerhet, sundhet, trafikeringsområden och trafiknät, öppenhet och effektivitet), vilka konkretiseras av riktlinjerna för verksamheten. Vidare har i programmet fastställts de planeringsprinciper som framträder inom Vandas olika trafikeringsområden.

I centrumområdena och områdena kring stationerna är utrymmet värdefullt och den begränsade ytan måste delas jämnt mellan olika transportformer. Ett kontrollerat antal parkeringsplatser förbättrar områdenas trivsel och underlättar underhållet. Avgiftsbelagd parkering och tariffpolitik är effektiva parkeringspolitiska styrmedel. Då riktas kostnaderna för en plats alltmer till användaren. Den avgiftsbelagda parkeringen betjänar särskilt utträttande av kortvariga ärenden och gör det sålunda möjligt för flera användare att parkera i centrala områden. Tack vare en fungerande kollektivtrafik kommer man in till centrumområdena och områdena kring stationerna också på annat sätt än med bil, med andra ord kan man genom avgiftsbeläggning också påverka valet av transportmedel. Även centrumens privatägda parkeringsanläggningar är huvudsakligen avgiftsbelagda. För infartsparkeringens del bidrar parkeringsavgiften till att försäkra sig om att platserna verkligen används av infartsparkare, då storleken på parkeringsavgiften binds till en gällande resebiljett. I det trafikpolitiska programmet utstakas också att parkeringen ska vara avgiftsbelagd i centrumområdena och områdena kring stationerna och fattas beslut om hur parkeringsavgiften ska samlas in.

Parallellt med det trafikpolitiska programmet har principer beretts för på vilket sätt kontors- och affärslokalernas bil- och cykelparkeringar ska dimensioneras vid detaljplaneringen.

Enligt 156 §, 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen (MBL) kan kommunen anvisa och för en fastighets bruk upplåta behövliga bilplatser på skäligt avstånd, om så bestäms i detaljplanen. Detta arrangemang kallas principen om friköp av parkeringsplatser (pysäköintipaikkujen vapaaksiostoperiaate) och har åtminstone tillämpats i Jyväskylä och Kuopio. I praktiken uppbärs en ersättning av fastighetsägaren för att denne befrias från att ordna bilplatser, enligt de avgiftsprinciper som godkänts av kommunfullmäktige. De inkomster man får in genom ersättningen viks för att förverkliga de platser som är förpliktande, exempelvis via fondering och staden ordnar bilplatser med dessa medel. Dessa parkeringsplatser bokförs i form av ett register över förpliktande platser. Genom dessa arrangemang kan kommunens parkeringspolitik förverkligas på ett effektivt sätt och byggandet och användningen av parkeringsplatser optimeras. Systemet förutsätter en fungerande administration av parkeringsplatserna, bl.a. genom att avtal, fondering och bilplatsregister upprätthålls.

**Biträdande stadsdirektörens förslag:**

Nämnden beslutar att föreslå för stadsstyrelsen att

- a) godkänna Vandas trafikpolitiska program,
- b) godkänna principen om att parkeringen är avgiftsbelagd i Vanda stads centrumområden och de gatu- och torgområden som ligger i områdena kring stationerna samt i de infartsparkeringsområden och alla övriga parkeringsområden som administreras av staden,
- c) förplikta kommunal teknikcentralen att utreda en modell för att uppbära och ordna med parkeringsavgifterna, så att systemet kan tas i bruk hösten 2017, och att
- d) förplikta verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö att inleda en utredning om tillämpningen av principen om friköp av parkeringsplatser (pysäköintipaikkojen vapaaksiostoperiaate) i Vanda i anslutning till bygglov.

Behandling:

Nämndledamoten Carita Orlando föreslog att punkt b) i föredragandes förslag stryks, men ingen understödde förslaget.

Beslut:

Föredragandes förslag godkändes.

Carita Orlando lämnade följande avvikande åsikt till protokollet:

Vid uppgörandet av Vandas trafikpolitiska program borde representanter från näringslivet ha hörts. Dessutom bör beslut om stadscentrumens läge och omfattning fattas innan parkeringarnas avgiftsbeläggande godkänns.

Stadsstyrelsen 7.3.2016 § 45**Förslag framlagt av biträdande stadsdirektören för verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö:**

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) godkänna Vandas trafikpolitiska program,
- b) godkänna principen om att parkeringen är avgiftsbelagd i Vanda stads centrumområden och de gatu- och torgområden som ligger i områdena kring stationerna samt i de infartsparkeringsområden och alla övriga parkeringsområden som administreras av staden,
- c) förplikta kommunal teknikcentralen att utreda en modell för att uppbära och ordna med parkeringsavgifterna, så att systemet kan tas i bruk hösten 2017, och
- d) förplikta verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö att inleda en utredning om tillämpningen av principen om friköp av parkeringsplatser (pysäköintipaikkojen vapaaksiostoperiaate) i Vanda i anslutning till bygglov.

Behandling:

Det antecknades att stadsingenjör Henry Westlin redogjorde för ärendet i början av sammanträdet.

Stadsstyrelsen beslutade enhälligt att lägga till punkt e) "föreslå att Vandas trafikpolitiska program förs till fullmäktige för att antecknas för kännedom".

Beslut:

Stadsstyrelsen beslutade att

- a) godkänna Vandas trafikpolitiska program,
- b) godkänna principen om att parkeringen är avgiftsbelagd i Vanda stads centrumområden och de gatu- och torgområden som ligger i områdena kring stationerna samt i de infartsparkeringsområden och alla övriga parkeringsområden som administreras av staden,
- c) förplikta kommunal teknikcentralen att utreda en modell för att uppbära och ordna med parkeringsavgifterna, så att systemet kan tas i bruk hösten 2017,
- d) förplikta verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö att inleda en utredning om tillämpningen av principen om friköp av parkeringsplatser (pysäköintipaikkojen vapaaksiostoperiaate) i Vanda i anslutning till bygglov, och
- e) föreslå att Vandas trafikpolitiska program förs till fullmäktige för att antecknas för kännedom.

Stadsfullmäktige 18.4.2016 § 12

**Stadsstyrelsens förslag:**

Stadsfullmäktige beslutar att anteckna Vandas trafikpolitiska program för kännedom.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Bilagor:

– Utkast till Vandas trafikpolitiska program

Anvisningar för sökande av ändring: 4.1 Besvärsförbud

Närmare information:

Emmi Pasanen, trafiksystemingenjör, tfn 09 8392 2643, [fornamn.efternamn\[at\]vanda.fi](mailto:fornamn.efternamn[at]vanda.fi)