

36

Ink. 2007-10-19

Dnr: 314-4187/2007

Till: RII

Parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa

Idag använd en stor del av det allmänna gaturummet i Stockholm till långtidsuppställning av bilar. Detta ger en trist stadsbild och gör staden lite tristare eftersom det hindrar stadslivet från att blomstra, hindrar möten och förtar den täta stadens potential och kreativitet. Barn i staden får också mindre ytor att vara på. Uteserveringar där stockholmarna kan njuta av stadens puls och folkliv får inte plats på de trånga trottoarerna. Gående och cyklister får i bästa fall hålla till godo med smala remsor av stadsrummet medan parkerade bilar ofta lägger beslag på ytor motsvarande de för den rullande trafiken. Gaturummet har flera betydligt viktigare användningsområden och i dagens Stockholm har alltså stadslivet fått stå tillbaka för bilförvaring/långtidsparkering som likaväl kan ske på tomtmark i garage.

De riksintressanta esplanaderna i Stockholm t.ex. Narvavägen och Valhallavägen används idag för parkering trots att det råder brist på parker och vackra flanörstråk.

Stockholm är världskänt för sin närhet till vattnet men på många kajer står trista bilrader istället för kafébord. Stockholms kajgrupp har delvis öppnat kajerna för stadslivet men på många platser står bilarna kvar som ett hinder för folklivet. (Trädplantering, cykelparkering mm)

Anledningen till det märkliga förhållandet att så stor del av innerstadens gaturum används för bilförvaring istället för stadsliv är stadens kraftiga subventioner av bilparkering. I synnerhet den parkering som sker på långtid dvs boendeparkering är kraftigt subventionerad. På morgonen, sena eftermiddagen samt kvällar, nätter och hela helgen behöver man inte betala för parkeringen i innerstaden. För de övriga 8 timmarna per dag kan boende lösa ett månadskort för endast 500 kr per månad utom under sommaren då en extra rabatt utfaller. I ytterstaden är det nolltaxa dygnet om året om. Marknadspriset för en parkeringsplats i innerstaden ligger på 3-5 ggr det rabatterade månadskortet för boendeparkeringen och givetvis långt över kostnaden som den boende som tar bilen till jobbet behöver betala. Det starkt subventionerade priset på gatuparkering jämfört med marknadspriset gör att många väljer gatan framför tomtmarken.

Parkeringspolitiken, eller brist på politik, bidrar också till trafikvolymerna och därmed till problemen med kvävedioxid- och partikelutsläpp på delar av gatunätet. En översyn av parkeringspolitiken ingår i återgårdsprogrammen för att få ner luftföroreningarna i Stockholm, och Stockholm stad är utpekade som ansvariga, trots det har inget hänt fortfarande efter tre år.

Marknadsprincipen i olag

Idag är staden en dominerande aktör på parkeringsmarknaden i sådan utsträckning av man påverkar hela marknadens funktion. Genom ett helägt parkeringsbolag som är marknadsledare i Stockholm pressar man priserna för övriga aktörer samtidigt som man erbjuder 10 000-tals parkeringsplatser på gatan till en bråkdel av marknadspriset. Detta har gjort att inga privata parkeringsbolag investerar i Stockholm och att många fastighetsägare utan tillstånd ändrat användningsområdet för husens garagelov. De privata garagen används istället till något mer lukrativt. Staden har genom att erbjuda parkeringsplatser långt under marknadspris berövat många privata fastighetsägare en skälig avkastning på de garageplatser man har och därmed också minskat utbudet av parkering i privata garage. Stadens ogenomtänkta parkeringspolitik har flyttat bilar från tomtmarks parkering till gatuparkering dvs en sorts kommunalisering av parkeringsmarknaden i Stockholm .

Brist på enhetlighet skapar felbeteenden

Parkeringsreglerna saknar också enhetlighet med flera olika parallella subventionssystem (boendeparkering, nyttoparkering, miljöbilsarkering osv och genom att man tillåter gatuparkering på fler ställen än vid kantstenen på gator t.ex. i esplanader och planteringar, på kajer och på andra typer av mark som inte uppfattas som gatumark. Dessutom tillåts på många ställen sk vinkelparkering där bilarna står i vinkel mot kantstenen. Denna splittring gör att det blir lätt att göra fel och skapar ett rörigt intryck i stadsbilden samtidigt som det tar stora ytor i anspråk som annars skulle kunna användas för stadsliv.

Ta fram en enhetlig parkeringspolicy för hela staden

Förutom subventionssystemet lider parkeringspolitiken också av att staden saknar en nämndövergripande och tydlig parkeringspolicy. Med en tydlig policy skulle tjänstemännen hänvisa långtidsparkering till garage och tomtmarksparkering medan gatan kunde användas för att förstärka stadslivet med uteserveringar, trädplanteringar, lastzoner, av- och påstigningszoner, handikapp-parkering och bilpoolparkering mm. Staden saknar också helhetsgrepp över parkeringen när den hanteras på olika förvaltningar. Idag tvingar staden byggherrar att bygga parkeringsgarage enligt högt satta miniminormer för parkering samtidigt som andra förvaltningar erbjuder kostnadsfriparkering på gatan utanför. De boende i huset väljer då ofta gratiserbjudandet vilket gör att det blir svårt för hyresvärderna att ta ut priser på parkeringen som ger kostnadsäckning. Istället slår förlusten ut över hyrorna som höjs. Hyresgästerna blir så att säga kollektivanslutna till garagen oavsett om de valt att ha bil eller inte. Beräkningsgrunderna för parkeringsnormerna är mycket oprecisa och bygger på antalet bilar registrerade i området istället för undersökningar av hur stor den faktiska betalningsviljan är för nyproducerade parkeringsplatser utan subvention.

Ta bort parkeringen på många huvudgator

Trots trängselskatt kan det ibland bli trafikstockningar på huvudgator i innerstaden vilket är dåligt både för miljö och för framkomlighet. Idag prioriteras parkering på huvudgator i innerstaden framför att ge plats åt den rullande trafiken av SL-bussar, bilar och cyklar. I många länder har man parkeringsförbud på huvudgatorna s k Red Routes för att prioritera den rullande trafiken men detta används mycket sällan i Stockholm.

Gå från idén om att alla ska äga bil till att alla ska ha tillgång till praktiska transporter


Idag utgår parkeringspolitiken från idén om att staden ska förse medborgarna med subventionerade parkeringar utifrån en norm om att i stort sett alla, även innerstadsborna, ska äga bil. Tanken är att parkeringen är en del av infrastrukturen och därmed ett kommunalt ansvar inte upp till marknaden och medborgarnas fria val. En modernare tanke som börjar få genomslag i Europa är att det inte är själva bilägandet som är det primära utan möjligheten till smidig och miljöanpassad transport av varor och personer och det är de som staden ska stödja. I Stockholms innerstad finns god kollektivtrafik, mark reserverad för taxi, ett rikt utbud av hyrbilar, låncyklar som alla ger rika möjligheter till transport. Vad man dock inte har satsat på är bilpooler där medlemmarna i bilpoolen inte äger en bil utan har tillgång till en bil när de behöver. Förutom en lyckad satsning i Sjöstadsområdet har bilpooler inte varit en del av vare sig den kommunala trafikplaneringen eller bostadsplaneringen.


Förslag på åtgärder:

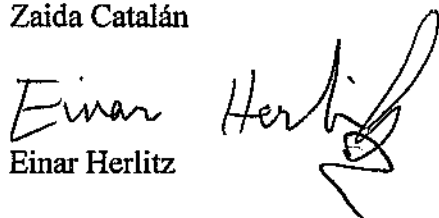
- Flytta ned bilarna från gatan till garage och tomtmarksparkering genom att bygga nya garage, effektivisera användningen av befintliga, t.ex. genom att parkeringsbolaget köper befintliga parkeringsgarage i form av 3D fastigheter och gör dem tillgängliga för marknaden. Använd parkeringssubventionerna som torde uppgå till åtskilliga miljoner per för att bygga bergrumsgarage och friköpa befintliga garage i form av 3D-fastigheter.
- Gör som i Zürich där man år 1990 beslöt att inte öka antalet parkeringsplatser i innerstaden utan istället bygga garage för långtidsparkering som ett sätt att frigöra stadsrum och skapa en trivsamt stad. En liknade lösning skulle ha flera fördelar för Stockholm.
- Hela prissubventionssystemet och regelsystemet som styr den kommunala parkeringen bör ses över bl a behöver subventionsgraden minskas och avgift tas ut under hela dygnet och i hela kommunen.
- Inför en stadslivsprincip: Prioritera uteserveringar trädplantering och försköning av gator framför långtidsuppställning av bilar.
- Sluta delta med p-plankarna och p-fuskarna. Idag är det många som smiter från att betala parkeringsavgifterna med färre bilar på gatan minskar det problemet. Ett mål kan vara att komma upp i samma nivåer som SL d v s mellan 90-94 % rättbetalande
- I Stockholms ytterstad behöver man i dagsläget inte betala för gatuparkeringen. I första hand borde en parkeringsavgift införas i äldre stadsdelar (1920-50tal) där man har sk PYTT-regler. I 60-70tals områden finns ofta tillräckligt med tomtmarksparkering så där kan man istället begränsa den kommunala kantstensparkeringen. Intäkter från områden där gatuparkering tillåts bör användas för att säkerställa att tomtparkeringen i 60-70-talsområdena hålls nere så att det inte är dyrare än i andra ytterstadsdelar.
- Ta bort parkering på kyrkogårdar men tillåt fordon släppa av besökare med rörelsehinder eller med motsvarande behov men låt inte bilarna stå kvar bland gravplatserna.
- Begränsa parkering på SISABs mark och på gatumark vid skolor och dagis.
- Utvärdera trafikeffekten av infartsparkeringar så att det blir klart om de verkligen minskar bilresorna


Vi hemställer att fullmäktige att besluta:

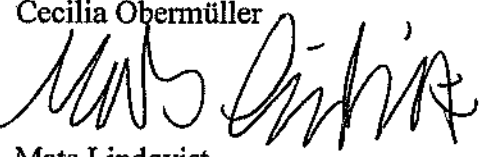
att uppdraga till kommunstyrelsen att ta fram en övergripande parkeringspolicy enligt ovan


Åsa Romson


Zaida Catalán


Einar Herlitz


Cecilia Obermüller


Mats Lindqvist