

Handläggare:
Cecilia Rivard
08 508 18 048

Till
Farsta stadsdelsnämnd
2016-03-10

Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering

Svar på remiss från trafiknämnden

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen om förslag till parkeringsstrategi och plan för gatuparkering.
2. Omedelbar justering.

Kerstin Sandström
stadsdelsdirektör

Pär Dahlqvist
avdelningschef

Sammanfattning

På uppdrag av kommunfullmäktige har trafiknämnden utarbetat ett förslag till parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. Förvaltningen anser att förslaget som helhet är bra. Boendeparkering har länge funnits i innerstaden och det är rimligt att även bilägare i ytterstaden får betala för att parkera på gatumark. Ett nytt avgiftssystem är också viktigt för att minska kostnadsgapet mellan gatuparkering och garageplatser.

Avgiftsbeläggning i stadsdelar inom Farsta stadsdelsområde blir inte aktuellt förrän tidigast tre år efter det att gatuparkeringsplanen har utvärderats.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för ekonomi, stadsmiljö och strategi.

Bakgrund

I kommunfullmäktiges beslut om budget 2016 för Stockholms stad anges att trafiknämnden ska genomföra en parkeringsplan under 2016. Nämnden har nu utarbetat ett förslag till parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. Ärendet är en fördjupning av framkomlighetsstrategin och en utveckling av parkeringsplanen för innerstaden som antogs 2013.

Trafiknämnden har remitterat förslaget för yttrande senast den 14 mars.

Remissen i sammanfattning

Under de senaste tio åren har Stockholms befolkning ökat med cirka 150 000 personer och tillväxten förväntas öka i samma takt de kommande åren. Både kvartersmark och gatumark är mycket värdefull och staden måste prioritera och identifiera hur marken används bäst. Privattbilar står parkerade 90-99 procent av tiden och hur vi planerar för parkering är avgörande för möjligheten att bygga bostäder till rimliga priser och ordna ett fungerande och hållbart transportsystem. Parkeringsstrategin syftar till att lösa tre problem:

1. När nya bostäder byggs ser staden till att ett antal parkeringsplatser anläggs på kvartersmark. Fler garageplatser i nybyggnadsprojekt leder inte till minskat tryck på gatuparkering så länge prisskillnaden mellan garagehyra och gatuparkering är för stor.
2. En resa med bil börjar och slutar på en parkeringsplats. Priset på parkering är starkt kopplat till valet av färdväg. Gatan ska rymma många funktioner och idag är det svårt att få plats för många av dem eftersom gatorna i hög grad används för långtidsparkering av fordon.
3. Nya offentliga garage som är öppna för allmänheten är inte lönsamma att bygga i stora delar av staden eftersom det finns gratis eller billiga parkeringar på omkringliggande gatumark. Tvärtom försvinner garageplatser då utrymmet har mer lönsamma användningar som butiker, lagerlokaler, gym, restauranger med mera.

Förslag till principer för hantering av parkering

Kommunfullmäktige har satt upp ett antal mål för Stockholms utveckling vad gäller bostadsbyggande och trafik. Några exempel: Stockholmsregionen ska kunna fortsätta växa, 140 000 bostäder ska byggas till år 2030, framkomligheten ska öka för kapacitetsstarka färdmedel, trafikens negativa inverkan på stadslivet ska minska. För att stödja målen har sex förslag till principer för hantering av parkering tagits fram.

1. Utrymme för gående, cyklister- och kollektivtrafik prioriteras före utrymme för parkering och vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angöring följt av korttidsparkering.
2. Planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och bidra till att undvika parkeringsproblem på gatan.
3. Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.
4. Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt.
5. Parkeringar ska ha en stadsmässig utformning.
6. Infartsparkeringar skapas i samverkan med landstinget och grannkommuner.

Förslag till plan för gatuparkering

Förslaget innebär att området där avgifter tas ut utökas till andra platser som har, eller kommer att få, tät stadsbebyggelse. Dessa platser präglas redan nu av liknande parkeringsproblem som de i innerstaden.

- Efterfrågan på korttidsparkering är större än utbudet, främst dagtid.
- Kvälls- och nattetid är boendes efterfrågan på parkering högre än utbudet.
- Informell infartsparkering och arbetsplatsparkering tar upp platser dagtid i attraktiva lägen kring tunnelbanestationer och arbetsplatsområden.

- Parkering kring målpunkter som skolor, idrottsarenor, handelsplatser och badanläggningar kan under vissa perioder leda till trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem.

Förslag till ändrad reglering

Förslaget innebär ändrad avgift i citykärnan och ändrade tider för befintliga avgifter i innerstaden samt en utökning med tre nya taxeområden i ytterstaden. (Kartunderlag, bilaga 3, sidan 5).

- **Taxa 1** (citykärnan), ändrad taxa till 50 kronor per timme, dygnet runt.
- **Taxa 2** (city och de viktigaste huvudgatorna i innerstaden), ändrad avgiftsperiod och högre avgift för boendeparkering.
- **Taxa 3**, ändrad avgiftsperiod och högre avgift för boendeparkering samt utökat område med Liljeholmen och Gullmarsplan.
- **Taxa 4**, ny taxa som tillämpas i närförorter.
- **Taxa 5**, ny taxa, aktiveras delvis i detta förslag.
- **Taxa 6**, nytt taxeområde, aktiveras tidigast om fem till åtta år.

Numeriska taxekoder möjliggör flera olika taxor. Utvecklingen går mot ett biljettlöst system där biljetter i framrutan ersätts av digital kontroll.

Genom att införa taxa 4 och aktivera del av område taxa 5 tas ett helhetsgrepp på parkeringsfrågan. Övrig reglering på gatorna måste anpassas så att de följer de nya avgiftstiderna. Uppstår problem i gränsområden avser trafikkontoret att modifiera gränsdragningen efterhand.

Boendeparkering

I de områden där nya avgifter för gatuparkering föreslås kommer boendeparkering endast att införas där det är ont om parkering på kvartersmark. Boenden i områden som har behovet av parkering tillgodosett på kvartersmark kommer inte att vara berättigade till boendeparkeringstillstånd. Att boendeparkera kommer därför inte att vara möjligt i alla områden. Boende i nya bostäder i områden som har boendeparkering, i både inner- och ytterstaden, kommer inte att kunna få boendeparkeringstillstånd.

De nya boendeparkeringsområdena som föreslås i ytterstaden anpassas till lokala förutsättningar och kommer att bli mindre än de i innerstaden.

Avgiftsnivåer för boendeparkering

De nya avgifter som införs kommer att skydda befintliga boendes parkeringsmöjligheter genom att de som saknar möjlighet att parkera på kvartersmark kommer att erbjudas boendeparkering. Övriga måste betala full avgift vilket lämnar mer plats till dem med boendeparkeringstillstånd.

Genom att exkludera boende i nybyggda fastigheter kan boendeparkeringsavgiften sättas på en för boende mer fördelaktig nivå. Nivåerna som föreslås i aktiv taxa 5 är 300 kronor för boendetillstånd eller dygnsbiljett för 20 kronor. Resterande del av taxa 5 är inte aktuellt att aktivera i detta första steg. Cirka tre år efter det att beslutet har fattats kommer det att utvärderas om hela området ska aktiveras (exempelvis Svedmyra, Tallkrogen och Gubbängen).

Dispensavgift

Antalet boendedispenser uppgår till cirka 45 000 och av dessa parkerar ungefär 13 000 dagligen med stöd av dispensen. Staden föreslår att en avgift om 300 kronor tas ut för handläggning av dispenserna vid nyansökan, fordonsbyte och områdesbyte. Avgiften införs årsskiftet 2016/2017.

Reserverade platser för rörelsehindrade

Personer med funktionsnedsättning som har rätt till parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan parkera utan att betala avgift. Skälet är att det i många fall varit svårt att lösa biljett. Förutsättningarna för att betala biljett har ändrats, idag finns helt andra tekniska möjligheter att betala för sin parkering.

Många bilar, både utlands- och svenskeregistrerade, parkeras med stöd av tillstånd utfärdade i andra EU-länder. Flera av dessa tillstånd konstateras vara förfalskade. Det förekommer också missbruk av de svenska tillstånden, något som är svårt att förhindra. Tillstånden är inte knutna till ett visst fordon utan är personliga. För att motverka missbruket föreslås att parkering på parkeringsplatser beläggs med en avgift om 300 kronor per månad för personer som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Genomförande, kostnader och intäkter

Förslaget innebär ökade intäkter för staden i form av parkeringsavgifter. Riktningen kan också gå mot minskade intäkter då fler förväntas parkera på kvartersmark. Ett av syftena med parkeringsplanen är att påverka efterfrågan på parkering och att främja resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Efter att beslut fattats tar genomförandet cirka två år.

Genomförandeprojektet beräknas kosta 190-210 miljoner kronor. Årlig driftkostnad beräknas till 70-75 miljoner kronor efter genomförda förändringar. Den årliga intäktsökningen efter att samtliga förändringar genomförts beräknas till 400-450 miljoner kronor.

Översiktlig konsekvensbeskrivning

Förslaget innebär att parkering på gatumark får en sådan kostnadsnivå att det är möjligt att bygga ett lämpligt antal parkeringsplatser till nya bostäder och att dessa kommer att användas av de boende.

Det finns inget uttalat mål att påverka det individuella bilägandet, men för den enskilde kan förändringen innebära att en lägre summa än tidigare kan läggas på inköpet av bil när även parkeringskostnader måste täckas. Bildelningstjänster och bilpooler kan bli mer fördelaktiga. Förslaget bedöms få störst påverkan på individer med lägre inkomst som äger en bil men som idag inte betalar kostnader för parkering.

Två av tre stockholmare äger inte en bil och mindre än hälften av hushållen i flerfamiljshus disponerar en bil. De som varken äger eller reser med egen bil missgynnas av dagens system och får indirekt betala för andras parkering. Mäns och kvinnors resebeteende och bilinnehav skiljer sig åt och det är rimligt att anta att det finns ett jämställdhetsperspektiv på parkeringsplanen.

Staden har som mål att vara en fossiloberoende organisation år 2030 och att staden ska vara fossilbränslefri år 2040. Forskning visar att parkeringsavgifter har potential att ge en trafikminskning i samma storleksordning som den som uppnås via trängselskatten.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förslaget till parkeringsstrategi och gatuparkeringsplan är som helhet bra. Det är rimligt och rättvist att även bilinnehavare i ytterstaden får betala för att parkera på gatumark. Inget område inom Farsta stadsdelsområde är aktuellt att avgiftsbelägga i den första fasen. Det dröjer åtminstone tre år efter det att planen för gatuparkering har utvärderats. De områden som då blir aktuella är Svedmyra, Tallkrogen och Gubbängen.

Trafikkontoret är särskilt intresserat av att få synpunkter på konsekvenser av förslaget, om gränsdragningarna mellan avgiftsområden är väl avvägda och vad förvaltningen anser om tidplanen för genomförandet.

Konsekvenser

På sikt kommer det att bli svårare att parkera en längre tid på gatan i innerstaden och i närförorter. Förvaltningen anser att det är riktigt att bilparkering i möjligaste mån ska lösas inom fastighetsmark. Resonemanget att boende i nya bostäder inte ska ha möjlighet att få boendeparkeringsstillstånd är dock lite märkligt. Det betyder att det kommer att råda olika regler för de som bott länge i ett område och de som flyttar in i nybyggda bostäder i samma område.

I planen för gatuparkering står det att boendeparkering endast kommer att införas i områden där det är ont om parkeringsplatser på kvartersmark, vilket låter rimligt. Det skulle vara intressant att veta om det finns ett bestämt parkeringstal per bostad som avgör var gränsen går för god tillgång på parkeringsplatser.

Om parkeringsplatser blir alltför eftertraktade och svåra att finna för boende i innerstaden och närförorter kan det finnas risk för att rörligheten på bostadsmarknaden påverkas. Det skulle vara en önskad effekt av planen för gatuparkering.

Tallkrogen är söderorts största småhusområde, omgärdat av smala gator. Under vintrar med mycket snö uppstår ofta problem för exempelvis sopbilar att ta sig fram. En avgift för att parkera på gatan kan i bästa fall, även om den är så låg som 300 kronor (vilket föreslås i taxeområde 5), medföra att boende använder garage eller parkeringsplats på egen tomt i större utsträckning. Det skulle göra gatorna mer framkomliga.

Farsta är en av ytterstadens tyngdpunkter enligt översiktsplanen och kommer inom några år att kompletteras med en stadslik bebyggelsestruktur. Det innebär att stora ytparkeringar i centrum försvinner och att företrädesvis bostäder kommer att byggas på dessa platser istället. Parkering ska lösas med garage men parkeringstalen kommer att bli lägre än dagens tillgång på parkeringsplatser.

Den första etappen av så kallade Stockholmshus¹ planeras att påbörjas i Farsta stadsdelsområde redan i början av nästa år. Husen ska till stor del uppföras på parkeringsytor på kvartersmark. Stockholmshus kommer inte att byggas med garage. Det betyder att fler människor flyttar in i området samtidigt som många parkeringsplatser försvinner. Boendeparkering på gatumark kan till viss del lösa problemet då det är troligt att många av dem som använder kantstensparkering idag använder gatan som infartsparkering eftersom det är gratis.

Gränsdragningar

Kartorna i remissmaterialet är otydliga vilket gör att det är svårt att se de exakta gränsdragningarna. Det hade varit enklare om namn satts ut på de större gatorna och vägarna. Samma avgifter bör gälla inom en stadsdel eller ett område som har en likartad bebyggelsestruktur.

Förvaltningen har studerat gränsdragningen för Farsta stadsdelsområde. Örbyleden och Nynäsvägen är naturliga dragningar men gränsen mellan Gamla Enskede och Tallkrogen kan leda till problem eftersom den går mitt i villabebyggelsen. Förvaltningen föreslår att gränsen flyttas norrut till Sockenvägen för att göra områdesindelningen tydligare.

Tidplanen

I större delen av Farsta stadsdelsområde föreslås att boendeparkering inte införs förrän om fem till åtta år. Det kan vara rimligt med tanke på att bostadsbyggande trots allt tar tid, men om det byggs många Stockholmshus i vårt område kan parkeringsproblem uppstå i ett tidigare skede.

Eftersom man vet att det finns lediga platser i garage är det väsentligt att prisskillnaden mellan gatuparkering och garageplats

¹ Stockholmshus är ett koncept som syftar till att bygga hyrerätter på ett standardiserat sätt till lägre produktionskostnader.

minskar, vilket höjd boendeparkeringsavgift innebär. En garageanläggning som ägs av något av stadens bolag bör inte tillåtas omvandla garage till annan mer lönsam verksamhet så länge det inte finns en fungerande marknad för parkeringsplatser.

Övriga synpunkter

Fördelningen av parkeringsmöjligheter ser väldigt olika ut över staden. I vissa områden är det gott om parkeringsplatser på kvartersmark och i privata garage och i andra delar finns det många anläggningar som ägs av Stockholm Parkering AB. För att få en överblick hade det hade varit intressant om fördelningen av parkeringsbolagets anläggningar, både garage och ytparkeringar, hade inkluderats i ärendet.

Förvaltningen anser inte att det är fel att även personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska betala en avgift. Ett av skälen till varför den gruppen hittills varit befriad från avgift är att det varit svårt att lösa biljett i utplacerade automater.

Införande av ett biljettlöst system för alla låter smidigt men förvaltningen anser inte att det går att förutsätta, eller kräva, att alla bilister är utrustade med smarta mobiler. Det måste finnas andra möjligheter att betala. Vad gäller fusk med parkeringstillstånd för rörelsehindrade bör det vara prioriterat för trafikinämnden att åtgärda problemet.

Förvaltningen tror att införande av boendeparkering även i ytterstaden på sikt kan bidra till att fler använder kollektiva färdmedel. Det gör det lättare att använda gatorna för fler funktioner än bara biltrafik. Det kan också underlätta för boende i området att hitta parkering då det idag är många som arbetar här som utnyttjar gatuutrymmet som parkering eftersom det är avgiftsfritt.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Bilaga

Trafikinämndens förslag till parkeringsstrategi och plan för gatuparkering