



Handläggare: Henrik Silfverstolpe
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering
Tel: 508 263 77
henrik.silfverstolpe@gfk.stockholm.se

2003-01-21

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Inriktningsbeslut
Parkeringsledningssystem utvidgning/utveckling**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden ger gatu- och fastighetskontoret i uppdrag att ta fram förslag på hur parkeringsledningssystem kan utvecklas och byggas ut till att täcka hela innerstaden

Göran Gahm
tf

Christer Lundin

SAMMANFATTNING

Nuvarande parkeringsledningssystem täcker centrala Stockholm (13 p-anläggningar och ca 3 500 platser). På malmarna finns inte någon sammanhängande hänvisning och befintligt system kan inte byggas ut för att även täcka in dessa p-anläggningar.

Staden har som ett mål att öka parkering på tomtmark. Ett bra sätt att göra detta är genom att synliggöra tomtmarksparkering genom ett parkeringsledningssystem. Ökad tomtmarksparkering avlastar gatumarksparkeringen.

Med ett samlat parkeringsledningssystem finns också möjlighet att följa upp hur parkeringen utvecklas på tomtmark och vilka behov det finns att komplettera med parkering på gatumark. Olika nyckeltal kan baseras på data från ett parkeringsledningssystem.

Nämnden föreslås godkänna ett inriktningsbeslut enligt vilket kontoret tar fram ett förslag till hur ett parkeringsledningssystem kan utvecklas/utbyggas för täcka hela innerstaden.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Fakta

Nuvarande parkeringsledningssystem (nedan kallat ”p-led”) togs i drift under hösten 1999 och täcker idag 13 parkeringsanläggningar i Stockholm city. Sedan systemet har tagits i drift har antalet parkeringsplatser ändras. P-hus Elefantens har försvunnit och nu omfattar p-led drygt 3 500 platser.

P-led är ett samarbete mellan Stockholms stad (GFK) och tre parkeringsbolag. Carpark AB står för ca 40% av platserna, Stockholm Parkering för lika mycket och Parkaden AB för resten av det totala antalet platser som ingår i p-led.

Motivet för införandet av p-led var att man önskade underlätta för bilister som besöker Stockholm city att hitta parkeringsplats och på så sätt minska söktrafiken. Mindre söktrafik förväntades ge upphov till bättre miljö och framkomlighet i city.

I övriga innerstaden finns det ett flertal (större) p-anläggningar. Som regel har dessa hänvisning utanför det enskilda p-huset, men det finns inte samland till dessa anläggningar. Beläggningsdata från dessa p-anläggningar samlas inte in centralt. Det finns således inte någon samlad bild av hur dessa p-anläggningar används.

Avtal mellan staden och p-bolagen

Enligt nuvarande upplägg har staden ansvar för det centrala systemet och fakturerar årsvis i december p-bolagen för drift- och underhållskostnader. Ex. på drift- och underhållskostnader: kommunikation till skyltar, el och tvätt av skyltar.

P-bolagen står för drift- och underhållskostnader upp till 600 000 kr per år. Staden står för överskjutande delen. Staden står också för kostnader för skadegörelse.

Uppdelningen mellan staden och p-bolagen är inte helt lyckad. Ansvaret är inte tydligt och ett annat upplägg bör därför tas fram. Exempel kan hämtas från Köpenhamn där p-bolagen betalar en fast summa per plats och år för att vara med i systemet.

Carpark AB och Parkaden AB har valt att säga upp nuvarande avtal med Staden. Man vänder sig mot avtalet men önskar framgent att vara med i ett nytt parkeringsledningssystem.

Kostnader

Nuvarande p-led kostar ca 450 000 kr/år i drift och underhåll. Därtill ska det läggas kostnader för skadegörelse och annan åverkan på ca 50 000 kr/år. Totalt 0,5 miljoner kronor / år.

Fördelat på 3 500 platser ger det $(500\ 000 / 3\ 500 = 142,85)$ ungefär 150 kr/år och plats.

Är P-led bra?

I februari 2001 gjordes efterstudie av p-led. Studien är gjord av gatu- och fastighetskontoret och visar på systemet upplevs som en stor hjälp för att hitta p-plats i city och studien pekar också på att söktrafiken har minskat. Undanskymda p-hus har fått ökad beläggning, kanske genom att det har blivit lättare att hitta p-anläggningarna.

Samma studie visar också på att bilisterna inte förstår den indelning som är gjord (N City, S City och Ö City). Det vore mer lämpligt att redovisa det totala antalet lediga platser i city ("Antal lediga platser i City"). Kontoret avser genomföra denna förändring så fort detta är tekniskt möjligt.

I en studie gjord av konsultföretaget Movea¹, på uppdrag av Vägverket, finner man att allmänheten över lag är positiva (mer än hälften) till att man använder offentliga medel för system som p-led.

Fel och brister i nuvarande system

Även om nuvarande system har fungerat väl har det funnits en rad punkter där systemet inte har motsvarat förväntningarna. T.ex. har radiokontakten som används mellan centrala datorn och de olika skyltarna, inte fungerar tillfredsställande. Tidvis har kontakten var bruten med många skyltar under lång tid. Detta är särskilt problematiskt för de skyltar som står i direkt anslutning till ett p-hus. Exempelvis kan bilister på väg in i en p-anläggning kan mötas av det felaktiga budskapet FULLT även om det finns platser ledigt.

Nuvarande system bygger på att om orimliga eller inga data kommer in från en p-anläggning går systemet över till statistiska värden. Dessa värden stämmer ganska dåligt med verkligheten. Tyvärr kan det konstateras att systemet har varit ganska ofta i "statistik-läge".

Skyltarna har inte i någon större utsträckning varit utsatta för skadegörelse eller påkörning. Några skyltar har behövts bytas.

Möjligheter med P-led

Förutom att beläggningsdata samlas in centralt för att styra skyltar på gatan, kan data länkas till databas för spridning via Internet, SMS, talsvar etc. På så sätt kan p-leds innehåll göras tillgängligt även på platser där inte det finns skyltar. Detta sker redan för de p-hus i centrala Stockholm som anslutits till p-led idag.

Uppgifter om beläggningsdata kan sammanställas för att ge en bild av parkeringsläget i centrala Stockholm. Behovet av kantstensparkering kan ställas i jämförelse mot tillgången på parkeringsplatser på tomtmark. Så har man t.ex. använt P-led i Göteborg.

¹ Praktiska erfarenheter av TIS i ordinarie drift, Movea, 2002

Vad innebär utvidgning/utbyggnad av P-led?

Det vore dock önskvärt att alla p-husen ansluts till den databas som finns idag för beläggningsuppgifter. Uppgifter härifrån läggs ut på t.ex. www.trafiken.nu. Genom att göra information tillgänglig på detta sätt finns det möjligheter för bilister som besöker centrala Stockholm att planera och informera sig innan resan om förhållanden som råder i City. Möjligheten att ”koppla på” andra tjänster som SMS, talsvar etc gör att informationen kan spridas till ”mannen på gatan”.

P-led kan sägas bestå av följande delar: skyltar, centralt system (”dator”) och räkneverk(räknar fordons passage in och ut ur p-anläggning). Härtill ska också läggas den kommunikation som behövs för att binda samman de olika delarna. Staden ansvarar för kommunikation, skyltar och centralt system, medan p-bolagen ansvarar för räkneverken. För stadens del är det skyltarna som är den tunga posten (schakt- och grävkostnad).

Det centrala system som finns idag torde inte gå att bygga ut. Nuvarande system bör ersättas med ett mer flexibelt system. Befintliga skyltar kan behållas.

Kontorets förslag

Nuvarande centrala system ersätts av ett nytt centralt system, som kan hantera hela innerstaden. Staden och p-bolagen sluter avtal som innebär att kostnaderna för investering samt drift- och underhåll fördelas mellan parterna.

P-led city (”det gamla p-led”) kompletteras med skyltar även på malmarna vartefter behov uppstår att ha en mer samlad hänvisning. Information om p-anläggningarna läggs dock ut på en webbsida, t.ex. www.trafiken.nu så fort detta är tekniskt möjligt.

Kontoret tar snarast upp kontakten med de olika p-bolagen för att diskutera fram till en gemensam lösning. Efter dessa kontakter och erforderlig utredning kommer ett förslag att presenteras för nämnden att genomföra ett nytt parkeringsledningssystem som även omfattar malmarna..

SLUT