



11

Till
Hässelby-Vällingby
stadsdelsnämnd
2016-03-10

Förslag till parkeringsstrategi samt plan för gatuparkering

Remiss från trafiknämnden, dnr T2012-310-02254

Förvaltningens förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från trafiknämnden.
2. Stadsdelsnämnden justerar beslutet omedelbart.

Ulla Thorslund
stadsdelsdirektör

Marie Janemar
stabschef

Sammanfattning

Den 10 december 2015 beslutade trafiknämnden i Stockholms stad att skicka förslagen till parkeringsstrategi samt plan för gatuparkering på remiss. Förslaget till ändrad reglering innebär ändrad avgift i citykärnan och ändrade tider för befintliga avgifter i innerstaden, samt en utökning med tre nya taxeyråden i ytterstaden.

Förvaltningen instämmer i remissförslagets fokus, syfte och mål som är helt i linje med stadens berörda styrdokument. Parkeringsstrategin samt planen för gatuparkering bygger på att varje kvadratmeter gatuyta i staden ska optimeras. För att få ett fungerande stadsliv och en bra stadsmiljö är tillgängligheten i stadens infrastruktur och de offentliga rummen av största betydelse.

Ärendets beredning

Detta ärende har utarbetats inom avdelningen för strategi och internservice.

Sammanfattning av remissen

Den 10 december 2015 beslutade trafiknämnden i Stockholms stad att skicka förslagen till parkeringsstrategi samt plan för gatuparkering på remiss. I stadens övergripande trafikstrategi, *Framkomlighetsstrategin*, beskrivs hur stadens gator och vägar behöver planeras för att bidra till utvecklingen av den attraktiva staden och främja alla stockholmarnas tillgång till den växande stadens utbud av möjligheter. Gatans roll som mötesplats och ökad framkomlighet för kollektivtrafik, gång, cykel och godsfordon med hög beläggning ska prioriteras. Bilen kommer fortsatt att ha en viktig roll för yrkesmässig användning och vissa privata resor. Staden måste identifiera och prioritera hur marken bäst ska användas för att uppnå olika mål för stadsbyggnad och trafik. Parkering tar plats och när mark används för parkering leder det till både minskad möjlighet att bygga bostäder samt mindre utrymme på gatan för andra viktiga funktioner.

Förslag till parkeringsstrategi

Staden har satt upp ett antal mål för Stockholms utveckling när det gäller bostadsbyggande och trafik, bland annat:

- Stockholmsregionen ska kunna fortsätta växa.
- I Stockholm ska 40 000 bostäder byggas till 2020 och 140 000 till 2030.
- Levande stadsmiljöer av hög kvalité ska skapas i alla delar av staden.
- Framkomligheten ska öka för resor med de kapacitetsstarka färdmedlen, dvs. kollektivtrafik, gång, cykel och godsfordon.
- Stadens gator ska vara attraktiva offentliga rum.
- Tillgången till viktiga målpunkter för resor med bil eller lastbil som gynnar näringslivet ska främjas.
- Trafikens negativa inverkan på stadslivet ska minska.

För att stödja dessa mål har sex förslag till principer för hantering av parkering tagits fram:

Förslag till principer för hantering av parkering:

1. Utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras före utrymme för parkering och vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angöring följt av korttidsparkering.

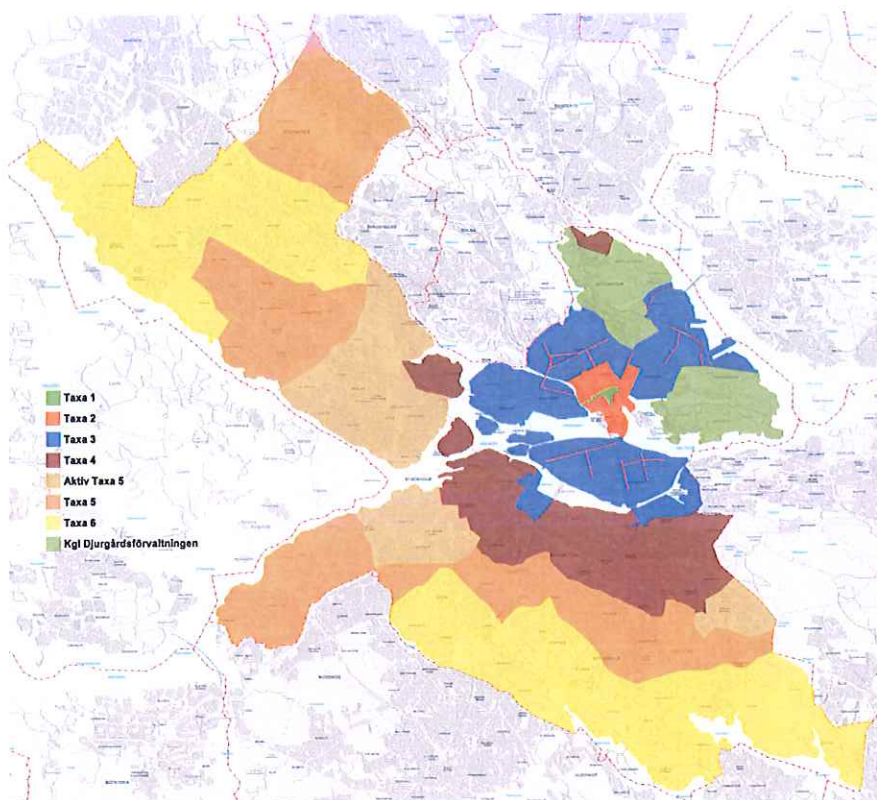
2. Planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och bidra till att undvika parkeringsproblem på gatan.
3. Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.
4. Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt.
5. Parkeringar ska ha en stadsmässig 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 bebyggelse med en blandning av bostäder och andra funktioner. Dessa platser präglas redan nu av liknande parkeringsproblem som de i innerstaden:

- Efterfrågan på korttidsparkering för snabba ärenden, på- och avstigning samt lastning och lossning är på flera platser större än utbudet. Detta leder till dubbelparkering och skapar söktrafik, som båda ger ökad trängsel, ökade utsläpp och trafiksäkerhetsproblem. Detta gäller främst dagtid.
- Kvälls- och nattetid är boendes efterfrågan på parkering högre än utbudet vilket leder till både olovlig parkering med konsekvenser för framkomligheten och trafiksäkerheten, och till söktrafik.
- Informell infartsparkering och arbetsplatsparkering tar upp platser dagtid i attraktiva lägen kring tunnelbanestationer och arbetsplatsområden. Detta bidrar till sämre stadsmiljö och trafiksäkerhet på bostadsgator. Det ger också mer bilresande som medför större koldioxidutsläpp och sämre luftkvalité. Dessutom ökar trängsel på stadens infartsleder vid de tider då trängselproblematiken är som störst.
- Parkering kring andra målpunkter, såsom idrottsarenor, handelsplatser, skolor eller badanläggningar kan under vissa perioder leda till trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem.

Förslaget till ändrad reglering innebär ändrad avgift i citykärnan och ändrade tider för befintliga avgifter i innerstaden, samt en utökning med tre nya taxeområden i ytterstaden.



Kartan är endast illustrativ och visar ungefärliga gränser mellan olika taxeområden.

Förslag	Befintlig reglering
Taxa 1: Taxan höjs till 50 kr/tim.	41 kr/tim.
Taxa 2: Utökad betalningsperiod för den höga taxan 7-21 (9-19) – 26 kr/tim. Övrig tid 15 kr/tim.	9-17 (9-16) - 26kr/tim. Övrig tid 15 kr/tim.
Taxa 3: Utvidgat område och längre avgiftstid. 7-19 – 15 kr/tim., (11-17) – 10 kr/tim.	9-17 – 15 kr/tim.
Taxa 4: Nytt område och taxa. 7-19 vardagar -10 kr/tim. (11-17) – 10 kr/tim.	I huvudsak p-förbud en dag per vecka under vinterhalvåret. Avgiftsfri parkering.
Taxa 5: Delar aktiveras. Resterade kan aktiveras efter tre år. Nytt område och taxa 7-19 – 5 kr/tim.	I huvudsak p-förbud en dag per vecka under vinterhalvåret. Avgiftsfri parkering.
Taxa 6: Ingen avgift. Kan komma att regleras inom 5-8 år.	I huvudsak p-förbud en dag per vecka under vinterhalvåret. Avgiftsfri parkering.

En bärande idé är att underlätta bostadsbyggande genom avgifts- eller tidsreglering av gatuparkering. Detta gör att nyinflyttade kommer att använda bostadens garage och inte gatumark för långtidsparkering. Fulla garage möjliggör fler bostadsprojekt då parkeringen i högre grad bär sina egna kostnader och priserna på bostäder då kan hållas nere. Samtidigt hjälper avgifterna till att skydda befintliga boendes parkeringsmöjligheter genom att de som saknar möjlighet att parkera på kvartersmark kommer att erbjudas boendeparkering.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen instämmer i remissförslagets fokus, syfte och mål som är helt i linje med stadens berörda styrdokument. Parkeringsstrategin samt planen för gatuparkering bygger på att varje kvadratmeter gatuyta i staden ska optimeras. Syftet med förslaget är att öka tillgängligheten i trafiken bland annat genom att styra upp parkeringsmöjligheterna på gatumark.

Förvaltningen menar att om trafiken i staden ska bli mer pålitlig behöver vissa förändringar ske. Kollektivtrafiken måste lättare kunna komma fram på sina reserverade körfält. Störande gatuarbeten och byggprojekt bör samordnas bättre så att de inte bidrar till förseningar i trafiken. Det betyder också att parkering av bil och cykel måste styras upp. När alla parkeringsplatser är upptagna skapas onödig trafik och trängsel. Söktrafiken minskar när omsättningen på parkeringsplatser ökar. Avgifter är ett sätt att öka omsättningen och därmed skapa framkomlighet. Sårbarheten i trafiknätet kan minskas, dels genom att det skapas ny kapacitet, dels genom mindre trafiktryck vid vissa tider och vissa platser.

För Hässelby-Vällingby stadsdelsområde innebär förslaget om ändrad avgiftsreglering att större delen av stadsdelsområdet hamnar inom det inaktiva taxeområde 6 som tidigast kommer att aktiveras inom en period av fem till åtta år efter beslut eller i takt med att staden förtätas. Taxeområde 5 aktiveras i ett första steg endast delvis, efter ca tre år görs en utvärdering för att avgöra om resterande område ska aktiveras, då kan Vällingby komma att inkluderas.

För att få ett fungerande stadsliv och en bra stadsmiljö är tillgängligheten i stadens infrastruktur och de offentliga rummen av största betydelse.