

Utlåtande 2002:95 RI (Dnr 376/01)

Förslag om parkering i ytterstaden

Skrivelse av Sten Nordin (m)

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Det generella zonparkeringsförbudet som gäller i ytterstaden upphävs, med undantag för industriområdena Västberga, Årstadal och Årsta partihallar där zonparkeringsförbudet skall gälla även i fortsättningen.
2. Arbetet med omläggningen skall bedrivas i den takt det är praktiskt möjligt, med start i Kista och Rinkeby.
3. Där så är möjligt skall kantstensparkering tillåtas.
4. Gatu- och fastighetsnämnden ges i uppdrag att utfärda parkeringsbestämmelser.
5. Ökade kostnader för skyltning får beaktas i samband med upprättande av budget för år 2003.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del följande

1. Skrivelse av Sten Nordin (m) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.
2. Kommunstyrelsen uttalar för egen del vikten av att de kommunala bostadsbolagen medverkar till möjligheten för ökad kantstensparkering i ytterstaden i enlighet med skrivelsens intentioner.

Föredragande borgarrådet Carl Cederschiöld anför följande.

Ärendet

I en skrivelse, *bilaga 2*, föreslår Sten Nordin (m) att samma regler för parkering skall gälla i ytterstadsområdena som i dag gäller för innerstaden. Detta betyder en upphävning av det generella zonparkeringsförbudet som i dag gäller i ytterstaden.

Remisser

Ärendet har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden, stadsledningskontoret, Stockholms Stadshus AB, Kista stadsdelsnämnd samt Rinkeby stadsdelsnämnd.

Gatu- och fastighetsnämnden anser att det är viktigt att tillskapa rättvisa parkeringsförhållanden i ytterstaden. Ur en rättvisesynpunkt är det viktigt att villkoren för parkering blir mera lika mellan innerstad och ytterstad.

Stadsledningskontoret föreslår i enlighet med skrivelsens intentioner att reglerna för parkering i ytterstaden blir mer lika de i innerstaden och att det generella zonparkeringsförbudet upphävs.

Stockholms Stadshus AB ställer sig positiv till skrivelsens intentioner.

Kista stadsdelsnämnd tillstyrker att lika villkor för parkering i ytterstaden och innerstaden tillskapas.

Rinkeby stadsdelsnämnd tillstyrker skrivelsens intentioner.

Mina synpunkter

Jag anser att det är ett problem att regelverket för parkering skiljer sig åt mellan Stockholms innerstad och Stockholms ytterstad. Målet bör vara rättvisa och likhet i den här frågan. Jag vill också understryka att detta bidrar till att ge ytterstaden en mer stadsliknande karaktär.

I enlighet med skrivelsens intentioner lägger jag därför fram förslag om att det generella zonparkeringsförbudet som gäller i ytterstaden skall upphävas, med de undantag som finns i beslutsförslaget, undantag som bland annat syftar till att framkomligheten för kollektivtrafiken inte får försämrats.

Det är inte praktiskt möjligt att uppnå förändringen i hela ytterstaden per den 1 september, men i Kista och Rinkeby – där jag har uppfattat att problemet med zonparkeringsförbudet har varit störst – skall ändringen vara genomförd

1 oktober i år. För övriga ytterstaden skall arbetet inledas och avslutas så fort det är praktiskt möjligt.

Uppdraget att utfärda parkeringsbestämmelser i enlighet med detta föreslås läggas på gatu- och fastighetsnämnden.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Margareta Olofsson* (v) och *Stella Fare* (sp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. anse skrivelsen besvarad med gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande
2. anförda följande.

Stadens parkeringspolitik skall ha inriktningen att parkering så långt som möjligt skall styras från gatuparkering till tomparkering. Stadens gator skall inte användas för parkering mer än nödvändigt - genom ökad tomparkering ökar gatuutrymmet för kollektivtrafik, gående och cyklister, framkomligheten ökar för alla trafikanter och både gatumiljö och trafiksäkerhet förbättras.

Förslaget att stadens parkeringsregler skall vara enhetliga motverkar ovanstående inriktning. Staden har byggts i olika tidsperioder och stadsdelarnas gatunät och parkeringsmöjligheter är mycket olika. Förhållandena i staden är olika. Det är därför ingen orimlighet att parkeringsreglerna skiljer sig åt - inte om reglerna bygger på stadsdelarnas olika behov. Innerstaden och den äldre ytterstaden är byggd före bilismens genombrott, där måste gatuparkering användas i stor utsträckning. Nyare stadsdelar i ytterstaden är byggda på ett annat sätt - med biltrafik separerad från gång- och cykelbanor och med goda möjligheter till tomparkering.

Lika parkeringsregler i hela staden skulle få flera negativa konsekvenser, vilket framgår av gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande. Avgiftsfri gatuparkering gör att bilar - tvärtemot stadens policy - flyttas från tomparkering till gatuparkering. Fler parkerade bilar på gatorna försämrar framkomligheten, trafiksäkerheten och gatumiljön. Risk för ökad bilpendling då avgiftsbelagd tomparkering byts mot avgiftsfri gatuparkering nattetid.

Parkeringsförbudszonerna i nyare ytterstaden bör utifrån ovanstående förhållningssätt behållas. Däremot bör skyltningen förbättras för att underlätta för trafikanter som är obekanta med områdena. Utökning av möjligheten till gatuparkering får införas endast där det är nödvändigt - där tillräckligt antal parkeringsplatser annars inte kan erhållas.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Det generella zonparkeringsförbudet som gäller i ytterstaden upphävs, med undantag för industriområdena Västberga, Årstadal och Årsta partihallar där zonparkeringsförbudet skall gälla även i fortsättningen.
2. Arbetet med omläggningen skall bedrivas i den takt det är praktiskt möjligt, med start i Kista och Rinkeby.
3. Där så är möjligt skall kantstensparkering tillåtas.
4. Gatu- och fastighetsnämnden ges i uppdrag att utfärda parkeringsbestämmelser.
5. Ökade kostnader för skyltning får beaktas i samband med upprättande av budget för år 2003.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del följande

1. Skrivelse av Sten Nordin (m) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.
2. Kommunstyrelsen uttalar för egen del vikten av att de kommunala bostadsbolagen medverkar till möjligheten för ökad kantstensparkering i ytterstaden i enlighet med skrivelsens intentioner.

Stockholm den 11 september 2002

På kommunstyrelsens vägnar:
CARL CEDERSCHIÖLD

Yvonne Modén

Reservation anfördes av *Margareta Olofsson* och *Ann-Marie Strömberg* (båda v) med hänvisning till reservationen av (v) och (sp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Viviann Gunnarsson* och *Christopher Ödmann* (båda mp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avstyrka förslaget om att upphäva det generella zonparkeringsförbudet i ytterstaden
2. i övrigt anföra följande.

Det är förvisso bra om parkeringsreglerna i innerstaden och ytterstaden efterliknar varandra. Det bör emellertid betonas att en viktig anledning till att parkeringsreglerna skiljer sig är att förhållandena skiljer sig åt. Flera av de förorter som planerades och byggdes på 60- och 70-talen anpassades till en betydligt högre biltäthet än innerstadens bebyggelse. Det innebar att stora ytor avsattes speciellt för parkering. I många fall byggdes också överdimensionerade parkeringshus. Det är mycket svårt att förstå motiven bakom att staden nu vill ändra parkeringsreglerna i syfte att bilisterna istället ska parkera längs gatorna, där de kommer att ställa till problem för gatustädning, snöröjning och kollektivtrafiken, samtidigt som trafiksäkerheten försämras. En försvarbar inställning skulle kunna vara att man vill göra sig av med de omfattande ytparkeringarna och parkeringshusen för att istället kunna bygga nya bostäder. Den tanken är att gatuparkeringen ska vara gratis på natten uppstår också risken att de som har gratis parkering på jobbet väljer att i ökad grad ta bilen till och från jobbet. På så sätt har de ständigt gratis parkering, vilket minskar motiveringen att åka kollektivt.

ÄRENDET

I en skrivelse, bilaga 2, föreslår Sten Nordin (m) att samma regler för parkering skall gälla i ytterstadsområdena som i dag gäller för innerstaden. Detta betyder en upphävning av det generella zonparkeringsförbudet som i dag gäller i ytterstaden.

REMISSER

Ärendet har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden, stadsledningskontoret, Stockholms Stadshus AB, Kista stadsdelsnämnd samt Rinkeby stadsdelsnämnd.

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt under sitt sammanträde den 12 juni 2001 att

- 1 i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut
- 2 därutöver anföra:

Gatu- och fastighetsnämnden anser att det är viktigt att tillskapa rättvisa parkeringsförhållanden i ytterstaden. Ur en rättvisesynpunkt är det viktigt att villkoren för parkering blir mera lika mellan innerstaden och ytterstaden, samtidigt som detta bidrar till att ge ytterstaden en mer stadsliknande karaktär.

Reservation anfördes av vice ordföranden *Börje Vestlund* (s), ledamoten *Teres Lindberg* (s) och tjänstgörande ersättaren *Catarina Agrell* (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamöterna *Ann-Marie Strömberg* (v) och *Hamid Mosavi-Porasl* (v), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten *Per Bolund* (mp), *bilaga 1*.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande av den 4 april 2002 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret anser i likhet med Sten Nordin att villkoren för parkering i största möjliga utsträckning bör vara desamma i ytterstaden och innerstaden. Enhetliga villkor kan göra det lättare för trafikanterna att förstå den i många fall komplicerade regleringen samt även ge en ökad förståelse för regleringen.

De områden som har parkeringsförbudszon i ytterstaden är Skärholmen, Sättra, Bredäng, Kista, Husby, Akalla, Tensta, Rinkeby, Skarpnäcks Gård, Norra Enskededalen, Västberga, Årstadal, Årsta partihallar och Lappkärrsberget. Parkeringen sker i dessa områdena till övervägande del i garage och på tomtmark.

I flera av områdena är gatorna tillräckligt breda för att tillåta parkering. I vissa områden är gatorna så smala att det av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl inte är lämpligt att tillåta parkering. Ett exempel på ett område där gångbanor saknas och som är anordnat för rörlig trafik är Kista. Om parkering skulle anordnas i detta område måste säkerheten för de oskyddade trafikanterna ses över. Kostnaderna för dylika åtgärder har ej beräknats i detta utlåtande.

De aktuella områdena har byggts med utgångspunkt från att i stort sett all parkering skall ske på tomtmark varför garagen och ytparkeringarna dimensionerats för detta. Hyran för en garageplats är mellan 300–500 kr/mån och för en plats på en ytparkering mellan 200–300 kr/mån. Ett slopande av parkeringsförbudzonerna och införande av avgiftsplikt och parkeringsförbud mellan 9 och 17 och övrig tid fri parkering kan innebära att vissa flyttar ut sina bilar från garagen. Varje fordon som flyttas ut på gatan leder till ett intäktsbortfall för fastighetsägaren och en tom parkeringsplats. Hur stor utflyttningen blir beror i huvudsak på hur villkoren för gatumarksparkeringen utformas.

Problemet med nuvarande zonskyltning är att trafikanter som är obekanta med området inte observerar skyltarna vid infarterna till områdena och därmed inte uppfattar reglerna. Om zonerna skulle upphävas och bestämmelserna skyltas gata för gata medför detta krav på en stor mängd nya skyltar; båda sidor på varje kvartersavsnitt av gatunätet måste förses med nya skyltar. Fördelen blir att trafikanterna får lättare att uppfatta regleringen.

Gatuservice

Den städning som bedrivs av stadsdelsförvaltningarna bedöms inte kunna ske med samma flexibilitet som idag, då det på gatorna kan komma att parkeras fordon under del/delar av dygnet. Nya rutiner för städning och annan service måste till lik den i innerstan med servicedag eller servicenatt.

Skyltar

Nämnden har tidigare ålagt kontoret att minska antalet vägmärken (skyltar). För att reglera gatorna utan zoner krävs att varje gata skyltas var för sig kvartersvis. Detta kommer att leda till ett mycket stort antal nya skyltar på dessa gator. Kontoret uppskattar antalet nya skyltar till ca 1 400 st till en kostnad om ca 3 Mkr.

Bilpendling

Med en utflyttning av bilar från garage till gatumark kan nya beteendemönster utvecklas. En reglerad/förbjuden parkering mellan 9 och 17 kan medföra att ett flertal av de som sagt upp garageplatsen i större utsträckning tar bilen till arbetet för att kunna stå gratis på nätterna.

Nedan följer en genomgång av respektive område;

Skärholmen – Sättra – Bredäng

Området är planerat och byggt under 1960-talet. Fastigheterna är fullt ut självförsörjande med parkeringsplatser, antingen i direkt anslutning till huset eller i närliggande garage. Hyran för tomtparkeringarna är låg och det är lätt att få bilplats nära bostaden. Det är inte något problem att ordna sin parkering på tomtmark, oavsett om man är boende, arbetande eller besökare. Inga behov föreligger normalt att parkera på gatorna. På gatorna inom området är breda nog att medge parkering utefter åtminstone ena sidan.

Parkering på gatorna medför att fler gångtrafikanter kommer att uppehålla sig på gatorna, vilket i sig kan vara positivt. Biluppställning och ökande gångtrafik längs gatorna innebär emellertid att trafiksäkerheten kommer att påverkas negativt. Idag har området ett separerat gång- och cykelledsystem.

Nuvarande parkeringsregler (ständigt parkeringsförbud) är inarbetat och fungerar relativt bra. Antalet nya stolpar med skyltar blir ca 450 st till en kostnad på ca 0,9 Mkr.

Tensta - Rinkeby

Dessa stadsdelar planerades under slutet av 1960-talet. Utgångspunkter för planeringen var att all parkering skulle ske på tomtmark och att gång- och cykeltrafiken skulle hållas väl avskild från biltrafiken. Lokalgatorna har därför som regel gjorts smala, dock oftast med gångbana på ena sidan. Boende är hänvisades till garageanläggningar och ytparkeringar. Till ytparkeringarna förlades även besöksplatserna. Det finns gott om lediga parkeringsplatser på tomtmark.

Nuvarande parkeringsregler (ständigt parkeringsförbud) är inarbetade och fungerar relativt bra. Om zonen skulle upphävas och bestämmelserna skyltas gata för gata medför detta krav på en stor mängd nya skyltar. Antalet nya stolpar med skyltar blir ca 330 och kostnaderna ca 0,7 Mkr.

Kista - Husby - Akalla

Dessa områden planerades under början av 1970-talet efter samma principer som Tensta och Rinkeby. En viktig skillnad är dock att gatorna i regel saknar gångbanor. Det är därmed ofta problematiskt att från gatunivån nå gångvägnätet på ett säkert och bekvämt sätt.

Med tanke på att gatorna till stor del saknar gångbanor skulle det vara till nackdel för trafiksäkerheten att tillåta parkering om inte gångbanor anordnas i området.

I zonen ingår också arbetsområdena i Kista och Akalla. Här är gatorna oftast så breda att framkomligheten inte nämnvärt försvåras av parkerade bilar. Den allt övervägande delen av parkeringen sker även i dessa områden på tomtmark, men längs vissa gator har även tidsbegränsade parkeringar lagts ut med avsikten att främst användas av besökare. Ett exempel är Isafjordsgatan.

Nuvarande parkeringsregler (ständigt parkeringsförbud) är inarbetade och fungerar relativt bra. Om zonen skulle upphävas och bestämmelserna skyltas gata för gata medför detta krav på en stor mängd nya skyltar. Antalet nya stolpar med skyltar blir ca

för detta krav på en stor mängd nya skyltar. Antalet nya stolpar med skyltar blir ca 360 och kostnaderna ca 0,75 Mkr.

Skarpnäcks Gård

Skarpnäcks Gård är ett modernt bostadsområde där huvuddelen av gatorna är smala lokalgator. Parkering sker huvudsakligen inom parkeringshus på tomtmark. Längs vissa gator finns parkeringsfickor på tomtmark som sköts av Stockholm Parkering. Här råder avgiftsbeläggning mellan 8 och 22 alla dagar i veckan. Vissa gator i utkanten av området har större bredd och avskilda gång- och cykelvägar.

De centrala lokalgatorna inom Skarpnäcks Gård är ofta för smala för att medge parkering i ökad utsträckning då framkomligheten försämras. Parkerade bilar skulle skymma sikten och innebära en säkerhetsrisk för cykeltrafiken. Parkering kan ordnas på de bredare gatorna i området. Ca 150 nya skyltar måste sättas upp om parkeringen skall regleras gata för gata till en kostnad av ca 0,3 Mkr.

Norra Enskededalen

Parkeringsförbudszonen vid Dalens sjukhus – Sandsborg innehåller blott ett fåtal gator. Parkering kan medges då gatubredden är tillräcklig. Det behövs ca 30 skyltar till en kostnad av ca 0,1 Mkr.

Minneberg och Smedshagen

Zonerna Minneberg i stadsdelen Traneberg och Smedshagen i stadsdelen Hässelby Villastad omfattar ett fåtal gator i bostadsområden från 1980-talet. Enligt kontorets uppfattning kan dessa zoner tas bort utan särskild olägenhet och ersättas av skyltning kvartersvis. Det behövs ca 25 nya skyltar till en kostnad av ca 60 000 kronor.

Lappkärrsberget

Området är planerat och byggt i slutet på 1960-talet och början på 1970-talet och består till största delen av studentbostäder. Parkeringen är ordnad på tomtmark. Området består endast av fyra gator Professorsslingan, Bergiusvägen, Lektorsstigen och Docentbacken. Samtliga gator har tillräcklig bredd för att tillåta parkering. Professorsslingan har idag sträckor med tidsbegränsad parkering. Ett slopande av zonen innebär uppsättning av ca 30 skyltar till en kostnad av ca 60 000 kronor.

Industriområden; Västberga, Årstadal och Årsta partihallar

De tre industriområdena har parkeringsförbudszoner inom vilka vissa gator har upplåtits för parkering. De rådande förhållandena synes ej ha givit upphov till problem. I dessa områden delar bilar, lastbilar och spårbunden trafik på gatuutrymmet. Utformningen av gatorna gör att det är stora problem med skyltsättning gata för gata. Parkeringsförbudszonerna inom Västberga, Årstadal industriområden och Årsta partihallar bör därför behållas.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar detta utlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande av den 30 januari 2002 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till att samma regler skall gälla för ytterstadsområdena som idag gäller för innerstaden. Kontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att upphäva det generella zonparkeringsförbudet som gäller i ytterstaden. Undantag bör gälla för industriområdena Västberga, Årstadal och Årsta partihallar där parkeringsförbudet skall gälla även i fortsättningen. Dessa områden har parkeringsförbudszoner inom vilka vissa gator har upplåtits för parkering. Utformningen av gatorna i dessa områden gör att det skulle vara förenat med stora problem att skylta gata för gata.

Att upphäva zonerna och skylta bestämmelserna gata för gata innebär att det blir lättare för trafikanterna att uppfatta gällande regler. Dessutom innebär det ökade parkeringsmöjligheter i förorterna. Det medför dock en ökad mängd skyltar. Gatu- och fastighetsnämnden har bedömt att en skyltning gata för gata innebär en ökning med ca 1 400 skyltar till en kostnad av ca 3 mkr.

När dessa ytterstadsområden byggdes ålades byggherrarna att tillse att såväl de boendes som besökarnas behov av parkering tillgodosågs på tomtmark. Gatorna var menade att användas för den rörliga trafiken och dimensionerades därefter, vilket innebär att i vissa områden är gatorna så smala att det av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl inte är lämpligt att tillåta parkering. Det är gatu- och fastighetsnämndens uppgift att utforma detaljerna för parkering i respektive område och bedöma vilka gator som är lämpliga för parkering.

Ett slopande av parkeringsförbudszonerna och införande av avgiftsplikt och parkeringsförbud mellan klockan 9 och 17 och övrig tid fri parkering kan innebära att vissa flyttar ut bilarna från garagen. Detta kan leda till intäktsbortfall för fastighetsägaren samt tomma parkeringsplatser. I dessa fall bör det vara möjligt att använda marken till andra ändamål.

Sten Nordins skrivelse kan därmed anses besvarad.

Stockholms Stadshus AB beslöt under sitt sammanträde den 13 juni 2001 överlämna koncernledningens synpunkter som svar på remissen.

Koncernledningen har den 8 maj 2001 avgett följande synpunkter.

Koncernledningen delar uppfattningen att parkeringsbestämmelserna bör vara lika i innerstaden och ytterstaden. Visserligen kan ökade möjligheter till parkering på gatumark medföra ett intäktsbortfall för fastighetsägare och parkeringsoperatörer. I de fall det uppstår ett överskott på parkeringsplatser bör det dock vara möjligt att använda

det uppstår ett överskott på parkeringsplatser bör det dock vara möjligt att använda denna mark till andra ändamål.

Kista stadsdelsnämnd beslöt under sitt sammanträde den 5 april 2001 följande.

- 1 Nämnden tillstyrker förslaget att lika villkor för parkering i ytterstaden och innerstaden tillskapas
- 2 Nämnden överlämnar och åberopar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.
3. Därutöver anförs

Nämnden är mycket mån om att betona att parkeringsmöjligheterna i stadsdelen ska vara inriktade på att främja områdets trivsel och boendemiljö. Det finns t.ex. ingen logik i att det är fri parkering på stora delar av innerstadens parkeringsbara vägar men inte här ute hos oss.

Områdets behov av parkeringsplatser kräver också kreativa lösningar. Bland annat bör vi på parkeringsbara vägar använda oss av möjligheter till utrymmeseffektiva sk. "snedparkeringar" (dvs. att bilarna parkerar snett ut från vägrenen istället efter varandra jämsmed den).

Som en ytterligare integrering mellan industriområde och bostadsområde borde delar av de expanderande parkeringsytorna i industri- och arbetsområdet att på nätter och helger kunna nyttjas även för boendeparkering och annan nödvändig parkering i området (t.ex. besök i badhuset).

Reservation anfördes av *Mirja Särkiniemi m fl* (s), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Hamid Mosavi-Porasl m fl* (v), bilaga 1.

Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande av den 9 april 2001 har i huvudsak följande lydelse.

I ytterstaden som Kista och Tensta finns fortfarande ett generellt zonparkerings-förbud dygnet runt. I Rinkeby föreligger vissa försök med undantag från förbudet.

I Kista liksom i Tensta förekommer inte kantstensparkering utmed gatorna. Parkering på tomtmark istället för på gatumark har genomförts i praktiken överallt. Trafiksepareringen är konsekvent genomförd med särskilda gångvägar och gator utan trottoarer, vilket numera visat sig ha fått stora nackdelar i flera avseenden. Parkeringspolicyn har lett till ett stort antal parkeringsdäck i två och ibland tre plan

policyn har lett till ett stort antal parkeringsdäck i två och ibland tre plan som ofta förfular områdena. Parkeringsdäcken är till större delen till för boende och i vissa fall arbetsplatsparkeringar. Folk går på de trafikerade gatorna till olika målpunkter vilket är en stor trafiksäkerhetsfara.

Samtidigt som det är dålig beläggning i parkeringshusen så är det ont om parkering för besökande. I de öppna parkeringsdäcken är det ingen som vill stå i de undre planen varken de boende eller besökande på grund av att den dåliga insynen innebär risk för inbrott och skadegörelse. Därför har t.ex inom ramen för ytterstads-satsningen nu ett parkeringsdäck i Akalla rivits och istället har erhållits en mer inbjudande och uppskattad ytparkering vid Akalla södra centrum som även är besöksparkering för Husbybadet och Akalla By.

Modellen med parkeringsdäck/garage innebär att dubbelutnyttjande av dagbefolkning och nattbefolkning inte fungerar. Förhyrda plaster används oftast antingen dag eller natt och står i övrigt outnyttjade. Särskilt besvärligt har detta visat sig vara i områden där bostäder och arbetsplatser integrerats som t.ex. i Ärvinge. De boende har svårt att få parkeringsplatser då företagen med större ekonomiska resurser lagt beslag på och förhyrt ett stort antal parkeringsplatser. Vid nära förestående behov av ombyggnad av Ärvingevägen är det mycket angeläget att tillskapa kantstensparkering. I samband med att ev bostäder byggs i Kista arbetsområde kan med fördel kantstensparkering medges med fri parkering kvällar, nätter och helger utmed vissa gator såsom Isafjordsgatan m fl gator där parkering nu bara tillåts tidsbegränsad dagtid. En gångsändning om möjligheter till bostadsförtätningar övervägs att riva dåligt utnyttjade och förfulande parkeringshus. Idag går boende som skall till och från sina bostäder utmed stickgatorna till huvudgatorna och även längs dessa på vägrenen i stället för att nyttja gångvägssystemet. Därför är det angeläget att av trafiksäkerhetsskäl att anlägga trottoarer, vilket också ger möjlighet till kantstensparkering. Detta ger erforderlig ersättning för besöksparkering så att det minskar behovet av antalet parkeringsdäck. Tidsbegränsning för parkering måste finnas kvar dagtid men övrig tid bör successivt samma regler kunna genomföras som i innerstaden.

I många fall är besökande och boende som inte har garage hänvisade till bostadsbolagens parkeringsplatser. På flera av dessa kostar kväll, natt och helgparkering över 1.000 kr mer i månaden än den fria parkeringen i innerstaden om all trafik i innerstaden. Många av NSB:s och andra fastighetsägares parkeringar sker på deras egna gator på tomtmark, vilka är avgiftsbelagda dygnet runt: Avgiften är låg men ofta glömmes besökande lätt som ser dessa som vanliga kommunala gator bort att betala eller missar att tiden gått ut, då de är vana att det är gratis på icke dagtid. Detta gör att förorterna upplevs som ogästvänliga och även boende vantrivs.

En parkeringsutredning bör se på möjligheterna att införa mera jämlika förhållande för alla boende och besökande oavsett hur exploateringsfrågan lösts och om det är gator och parkering på kvartersmark eller inte. Problemet är givetvis att fastighetsägarna upplever risken att deras parkeringsgarage förlorar hyresgäster. En övergång bör därför ske successivt och antalet parkeringsdäck kan i stället på vissa ställen i vissa fall slopas och användas för lönsam och trevlig bostadsförtätning genom byggande av radhus på övre däck. Vidare finns säkert många boende som föredrar att

radhus på övre däck. Vidare finns säkert många boende som föredrar att förhyra sin parkeringsplatser i garage även i fortsättningen särskilt om dessa görs inbrottssäkrare.

Bristen på parkeringsplatser särskilt i närheten av arbetsområdena, vid de olika centra samt vid regionala besöksanläggningar som Husbybadet och Akalla By gör att här är det nödvändigt med tidsbegränsad parkering. Det kan vara fråga om max 24 timmar för att dessa skall kunna disponeras av besökande för handel och aktiviteter.

Bristen på parkeringsplatser runt Kista centrum är stor och många som inte har parkering hos sin arbetsgivare har förlorat enda möjligheterna till dagparkering söder om centrum genom pågående byggprojekt på dessa ytor. Sistnämnda plats har även nyttjats som infartsparkering. Kista galleria har även tvingats införa parkekringsavgifter för att få bort parkering av arbetande i kringområdet.

Stadsdelsförvaltningen anser att det bör provas om en infartsparkering istället skulle kunna anläggas norr om Akalla. Denna parkering skulle under kvällar och helger användas som besöksparkering men även nyttjas som gratis nattparkering.

Stadsdelsnämnden beslöt redan 980428 hemställa hos gatu- och fastighetsnämnden om att generella zonparkeringsförbudet ska avskaffas i Kista sdn-område.

Detta skulle göra hela stadsdelen mera attraktiv och stadslik. Idag parkerar många besökande till vår nya stor attraktion Husbybadet i god tro på alla kringliggande gator då det redan står bilar lite varstans och man ser inga parkeringsförbudsskyltar.

Det angeläget att behovet av parkering så långt möjligt även tillåts på kommunal gatumark annars minskar respekten för parkeringsreglerna. Möjligheterna till parkeringsövervakning verkar vara mycket begränsad på gatorna samtidigt som bostadsbolagens vaktbolag är mycket effektiva. Här finns inga fria nätter ens i storhelger. Många ställer sig på kommunens gator istället trots förbud då risken för böter är mycket liten jämfört med på kvartermark.

Vidare kan inom ett mycket begränsat område runt t.ex Kista centrum finnas upp till fyra parkeringsbolag som kräver separata parkeringsavgifter, om man flyttar bilen måste ny avgift lösas. Här borde en samordning ske. På vissa ställen har p-skiva införts, vilket är bra men det innebär även att möjligheten att parkera längre tid än 2 timmar samtidigt tagits bort. Många parkeringar får inte nyttjas nattetid. De låga viadukterna i Husby och Akalla innebär att många boende i Akalla och Husby med högre fordon har svårt att hitta uppställningsplatser utanför det avstängda egna boendområdet.

Det är inte bara i innerstaden som det finns fria parkeringsmöjligheter. I många förorter finns s.k.pyttgator där parkering är gratis alltid utom vissa städtider. Detta vore mot bakgrund av bristen på p-platser dock inte bra att genomföra i Kista.

I framtidsbild Kista har understrukits att en mer stadslik gatustruktur skall införas. Detta ger även möjligheter att fortsätta utbygganden av köpcentrat norrut mot Husby med affärer utmed gatan och vissa parkeringsfickor.

Sammanfattningsvis så vill stadsdelsförvaltningen med gillande tillstyrka förslaget att försöka skapa en större rättvisa mellan innerstad och ytterstad vad gäller parkering. Det är särskilt viktigt att Järva ges möjlighet att få samma möjligheter som övriga staden till fri parkering och slippa zonparkeringsförbudet. Ur driftsynpunkt är givetvis

dagens gator utan parkerade bilar en stor fördel vid såväl renhållning som vinterväghållning, men förvaltningen förutsätter att kompensation erhålls för merkostnaderna.

Rinkeby stadsdelsnämnd beslöt under sitt sammanträde den 19 april 2001 att återopa och överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Rinkeby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande av den 5 april 2001 har i huvudsak följande lydelse.

Under de tre år som gått sedan stadsdelsförvaltningen och Västerorts Trafikavdelning utarbetade sitt förslag har parkeringssituationen, särskilt runt Rinkeby centrum, blivit ännu besvärligare än tidigare. Stadsdelsförvaltningen välkomnar en utredning om hur staden bäst kan säkra att det blir lika villkor för parkering i ytterstaden som i innerstaden – i stort sätt enligt de förslag som antogs av stadsdelsnämnden i Rinkeby hösten 1998.

RESERVATIONER M M

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Börje Vestlund (s), ledamoten Teres Lindberg (s) och tjänstgörande ersättaren Catarina Agrell (s) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar

- att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut
- att uppdra åt kontoret att påbörja ett arbete för att tillskapa likvärdiga parkeringsvillkor i innerstad och ytterstad
- samt
- att därutöver anförä följande

Givetvis är det önskvärt att liknande villkor ska gälla i innerstaden och ytterstaden så långt områdenas karaktär och utformning medger detta. Kontoret bör därför, område för område, gå igenom ytterstaden i syfte att genomföra denna önskvärda förändring. De kostnader som förändringen skulle innebära borde inte utgöra något bekymmer, inte minst då nyligen hela innerstaden skyltades om.

Reservation anfördes av ledamöterna Ann-Marie Strömberg (v) och Hamid Mosavi-Porasl (v) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar

- att som svar på remissen överlämna kontorets tjänsteutlåtande, samt
- att anförä följande:

Stadens parkeringspolitik skall ha inriktningen att parkering så långt som möjligt skall styras från gatuparkering till tomtparkering. Stadens gator skall inte användas för parkering mer än nödvändigt - genom ökad tomtparkering ökar gatuutrymmet för kollektivtrafik, gående och cyklister, framkomligheten ökar för alla trafikanter och både gatumiljö och trafiksäkerhet förbättras.

Förslaget att stadens parkeringsregler skall vara enhetliga motverkar ovanstående inriktning. Staden har byggts i olika tidsperioder och stadsdelarnas gatunät och parkeringsmöjligheter är mycket olika. Förhållandena i staden är olika. Det är därför ingen orimlighet att parkeringsreglerna skiljer sig åt - inte om reglerna bygger på stadsdelarnas olika behov. Innerstaden och den äldre ytterstaden är byggd före bilismens genombrott, där måste gatuparkering användas i stor utsträckning. Nyare stadsdelar i ytterstaden är byggda på ett annat sätt - med biltrafik separerad från gång-

delar i ytterstaden är byggda på ett annat sätt - med biltrafik separerad från gång- och cykelbanor och med goda möjligheter till tomtparkering.

Lika parkeringsregler i hela staden skulle få flera negativa konsekvenser, vilket framgår av kontorets tjänsteutlåtande. Avgiftsfri gatuparkering gör att bilar - tvärtemot stadens policy - flyttas från tomtparke-ring till gatuparkering. Fler parkerade bilar på gatorna försämrar framkomligheten, trafiksäkerheten och gatumiljön. Risk för ökad bilpendling då avgiftsbelagd tomtparkering byts mot avgiftsfri gatuparkering nattetid.

Parkeringsförbudszonerna i nyare ytterstaden bör utifrån ovanstående förhållningssätt behållas. Däremot bör skyltningen förbättras för att underlätta för trafikanter som är obekanta med områdena. Utökning av möjligheten till gatuparkering får införas endast där det är nödvändigt - där tillräckligt antal parkerings-platser annars inte kan erhållas.

Reservation anfördes av ledamoten Per Bolund (mp) enligt följande.

Nämnden beslutar att:

1. Avslå kontorets utlåtande.
2. Som svar på remissen anför följande:

Vi delar Sten Nordins synpunkter på att parkeringsreglerna bör vara enhetliga i innerstaden och i ytterstaden. Att införa en mer slapphänt parkeringspolitik är dock ingen lösning på parkeringsproblematiken. Idag finns tydliga tecken på hur majoritetens parkeringspolitik nu leder till stora och ökande framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem i innerstaden. Vi anser inte att det är hållbart att nu dessutom börja överföra denna politik på ytterstaden. Istället bör parkeringsövervakningen i innerstaden skärpas så att parkeringsmålen nås att minst 8,5 av 10 bilar parkerar rätt. Idag ligger den siffran på katastrofala 6 av 10!

Kista stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Mirja Särkiniemi m fl (s) enligt följande.

bifaller förvaltningens förslag

1. avslag på majoritetens anförandetext.

Reservation anfördes av Hamid Mosavi-Porasi m fl (v) enligt följande.

1. avslå förvaltningens remissvar.
2. därutöver anför

Att ha lika villkor gällande parkering i ytterstaden och innerstaden kan inte vara positiv i sig själv. Stockholms innerstad har stora problem med bilar och parkeringsplatser.

Att bygga parkeringsplatser i ytläge och p-platser på gatumark är inte bra åtgärder för Kista. Dessa åtgärder kommer att försämra framkomligheten i vår stadsdel.

Det är önskvärt att lediga marker ska användas för bostadsbyggnation. Det finns stora parkeringsområden inom industriområdet och inom bostadsområden. Det är viktigt att inte omvandla Kista till en stor parkeringsplats.

Bilaga 2

Till Kommunstyrelsen

A n g å e n d e p a r k e r i n g i y t t e r s t a d e n

I september 1967 infördes i Stockholms innerstad förbud mot att parkera fordon vardagar utom dag före sön- och helgdag mellan klockan 0800-1800 (ZON). Detta upphävdes 1 juli 1998, och ersattes med ett system där det blev ett förbud att parkera fordon, vardagar utom dag före sön- och helgdag mellan klockan 0900 och 1700. Samtidigt skulle de avgiftsbelagda p-platsernas avgiftstid ändras från vardagar 0800-1800 till 0900-1700 utom dag före sön- och helgdag.

När förbudet togs bort var det bara i innerstaden som ändringen skulle gälla, och man genomförde ingen ändring i ytterstaden.

Det är ett problem att regelverket skiljer sig åt mellan ytterstaden och innerstaden. Jag anser att målet måste vara rättvisa och likhet i den här frågan, och vill därför be kommunstyrelsen uppdra åt Stadsledningskontoret att utreda på vilket sätt vi bäst kan säkra att det blir lika villkor gällande parkering i ytterstaden och innerstaden.

Stockholm den 6 mars 2001

Sten Nordin
Gatu- och fastighetsborgarråd