



Handläggare: Leila Massih
Telefon: 08-508 09 306

Till
Norrmalms stadsdelsnämnd

Förslag till parkeringsplan - remiss från trafikkontoret

Förvaltningens förslag till beslut

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Christina Rapp Lundahl
stadsdelsdirektör

Britt Mattsson
avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av förslag till parkeringsplan. Planen är en del av stadens framkomlighetsstrategi.

Förvaltningen är positiv till att trafikkontoret tar fram en parkeringsplan och anser att planens syfte överensstämmer med kommunfullmäktiges mål om att Stockholms livsmiljö ska vara hållbar och Vision 2030. Enligt förvaltningen är de åtgärder som presenteras i parkeringsplanen rimliga för att reglera bilparkeringen. Enligt förvaltningen är det angeläget att möjligheterna att parkera inom fastigheten, i garage eller på tomtmark, förbättras. För att öka motiveringen att parkera i garage krävs också att skillnaden mellan månadskostnad att parkera på gatan och att parkera i garage minskar. Parkeringsplanen saknar åtgärder för hur gatuparkeringen i ytterstaden ska regleras. Förvaltningen anser att parkeringsproblematiken måste ses i sin helhet då parkeringsregleringen i ytterstaden påverkar innerstaden och tvärtom.

Bakgrund

Trafikkontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av förslag till parkeringsplan för Stockholm. Parkeringsplanen är en del av Stockholms framkomlighetsstrategi, som beskriver hur stadens väg- och gatunät kan möta befolkningstillväxten och samtidigt bidra till visionen om ett Stockholm i världsklass. Synpunkter på parkeringsplanen ska vara trafikkontoret tillhanda senast den 19 oktober 2012. Allmänheten kan tycka till om parkeringsplanen genom att fylla i en webbenkät som finns på www.stockholm.se/p-fragor. Remissen bifogas.

Ärendet

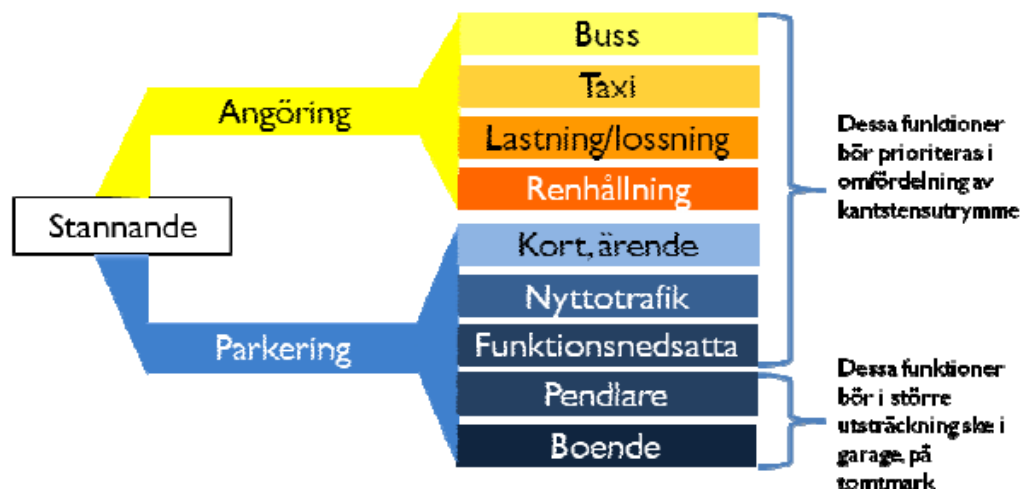
Parkeringsplanen innehåller att antal åtgärder som syftar till att uppfylla målen om en mer optimal användning av det begränsade gatuutrymmet samt en parkeringsreglering som är anpassad för en växande storstad. Parkeringsplanen utreder hur olika funktioner bör prioriteras i omfördelning av kantstensutrymme.

Framkomlighetsstrategins mål avseende bilparkering

En tydlig inriktning i framkomlighetsstrategin är att stadens gator och vägar kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag. För att uppnå detta måste utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva främjas. Användningen av varje kvadratmeter gatuyta måste optimeras för att uppnå målen om ett snyggt, tryggt och attraktivt Stockholm.

Framkomlighetsstrategin har ett mål om att tillgång till bilparkeringsplatser ska finnas där och när de behövs. Måttet för detta är att andel lediga platser på dagtid ska vara 15 procent, jämfört med dagens 8-12 procent. Detta kan åstadkommas genom tidsreglering samt prissättning.

Flera mål i framkomlighetsstrategin bygger på en omfördelning av gaturummet för att prioritera den rörliga trafiken och de trafikslag som kan transportera många människor per kvadratmeter. Vissa funktioner har behov av bättre tillgång till gatstensparkering och bör därför också främjas, t.ex. taxi, transporter för personer med funktionsnedsättning, lastning och lossning av gods, gatuhållning och snöröjning.



Kantstensens konkurrerande funktioner. Källa: Remissen

Nuvarande parkeringssituation

Två tredjedelar av hushållen i Stockholm har tillgång till en bil och av dem parkerar ca 80 procent vanligtvis på gatan när de är i bostaden. Hälften parkerar i ett privat garage eller tomt och ca 11 procent i ett allmänt parkeringsgarage. Ca 40 procent betalar inte för parkeringen eller har kostnaden inkluderad i hyran eller andra avgifter. Andelen boende i innerstaden som vanligtvis parkerar bilen på gatan när de är i bostaden är ca 50 procent.

Staden gör regelbundet olika typer av parkeringsundersökningar med boende i staden. I dessa tittar man på belägningsgrad för parkeringsplatser på gatumark samt gör attitydundersökningar om dagens parkeringssituation. I attitydundersökningarna tittar man bl.a. på hur boende i Stockholms ser på parkeringsmöjligheterna i sin stadsdel och vilka faktorer som har betydelse för val av parkering vid bostaden. Undersökningarna visar att missnöjet med att hitta parkeringsplats är störst i innerstaden. I innerstaden styrs valet av parkeringsplats i störst utsträckning av hur lätt det är att hitta plats, men även av pris, närhet, trygghet och stödsäkerhet.

För att få underlag till parkeringsplanen har trafikkontoret också intervjuat ett antal viktiga intresseorganisationer som är aktiva i trafik- och näringslivsfrågor i Stockholm, t.ex. Nyttotrafikkommittén, City i Samverkan, Taxiförbundet, Cykelfrämjandet samt stadens råd för personer med funktionsnedsättning. Intervjuerna visar att det råder en samstämmighet kring att framkomligheten måste prioriteras på huvudgatorna. För att åstadkomma detta bör den parkering som sker på dessa gator i större utsträckning istället ske i parkeringshus och på infartsparkeringar. Förutom framkomligheten är möjligheten till angöring

prioriterad och reglering som prioriterar detta önskas. Flera av de intervjuade aktörerna tog också upp vikten av att minska biltrafiken totalt sett i innerstaden.

Verktyg för reglering av bilparkering på gatan

Staden har i princip tre sätt att reglera parkering på gatumark som kan användas var för sig eller i kombination: parkeringsförbud, reglering av hur länge ett fordon får stå parkerat samt avgift för att stå parkerad. Hur kommuner får föreskriva om parkeringsförbud regleras i Trafikförordningen medan möjligheten att ta ut avgifter regleras i lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. Regleringen kan ske för att främja trafiksäkerheten eller framkomligheten. Syftet med att ta ut en avgift ska vara "att ordna trafiken". Avgifter och tidsreglering bidrar även till att uppnå en omsättning på bilparkeringsplatser, och leder till en högre närbarhet till parkeringsmöjligheter och andra kantstensfunktioner.

Taxenivåer för parkering på gatan

I Stockholm idag finns tre olika taxenivåer för bilparkering på gatan:

- *Taxa 1 (grön biljett)* ska användas för de allra mest attraktiva platserna där en hög omsättning av parkeringsplatser är önskvärt ur framkomlighets och/eller funktionssynpunkt, dygnet runt alla dagar. Taxa 1, som idag gäller för ett mindre antal platser i närheten av Centralstationen, kostar 41 kronor per timme, dygnet runt. Tillåten uppställningstid är max en timme.
- *Taxa 2 (röd biljett)* ska användas för platser där efterfrågan är hög och där en hög omsättning är önskvärt ur framkomlighets- och funktionssynpunkt, främst under dagtid men även i viss mån kvälls- och nattetid. Taxa 2 gäller idag för delar av City och kostar 26 kronor per timme 09-17 på vardagar, 09-16 under helger och 15 kronor per timme vid övrig tid.
- *Taxa 3 (blå biljett)* kan användas för platser där efterfrågan är hög men en hög omsättning är mindre viktig då det finns få eller inga funktioner med hög attraktionskraft för bilresor. Taxa 3 används i dag i största delen av innerstaden (utanför City) samt i Hammarby Sjöstad, och kostar 15 kronor per timme, helgfria vardagar 09-17.

Boendeparkering

Boende i ett område med avgiftsbelagd bilparkering på gatan kan ansöka om en dispens som ger möjlighet att parkera bilen för en längre tid än som annars är tillåten och till ett lägre pris. Varken boendedispens eller månadsabonnemang ger en garanterad parkeringsplats och det finns fler utfärdade dispenser än parkeringsplatser.

Boendedispenen syftar till att minska bilåkandet genom möjligheten att lämna bilen vid bostaden till ett reducerat pris och istället åka med kollektivtrafik, cykla eller gå. Boendedispenen är i grunden en exceptionell åtgärd för dem som inte

har möjlighet att ordna parkering inom fastigheten där de bor eller på annan plats än på gatumark. Den allmänna gatumarken ska inte primärt användas som långtidsförvaring för individers privata bilar och kommer aldrig att kunna räcka till alla de som skulle vilja ha tillgång till subventionerad parkering. Det är därför önskvärt att skillnaden mellan månadskostnaden att parkera på gatan och att parkera i garage minskar.

Förslag till åtgärder i innerstaden

Utifrån de mål som fastställs i Framkomlighetsstrategi föreslår trafikkontoret följande ändringar av reglering av bilparkering på gatan:

A. En utökning av zonen för taxa 1 i citykärnan

Området för taxa 1 utvidgas för att täcka fler gator där parkeringsplatser är mycket attraktiva dygnet runt och där en bättre omsättning av parkeringsplatser skulle främja både framkomlighet och det lokala näringslivet.

Förändringar:

- Idag gäller taxa 1 på ca 65 platser kring Centralstationen. Förslaget gäller ytterligare ca 150 platser i Citykärnan som idag har taxa 2
- Ca 90 platser med möjlighet till boendeparkering blir endast för besökare. Undersökningar visar att platserna används av cirka 10-20 lokala boende nattetid. Dagtid används fler av platserna av boende i andra delar av Norrmalm och Vasastaden.

B. En utökning av zonen för taxa 2 i city och även utökade tider för dagtaxa

Taxa 2 används i större utsträckning för de platser där parkeringsplatser är mycket attraktiva främst dagtid, där efterfrågan är hög även kvälls- och nattetid och där en högre omsättning av parkering skulle främja framkomligheten och/eller det lokala näringslivet. Avgift tas ut dygnet runt, med en lägre avgift nattetid. Att utöka tiden för dagtaxa från 09-17 till 07-19 motsvarar bättre de perioder då framkomligheten behöver prioriteras och kan jämföras med de tider då trängselskatten tas ut, dvs. 06:30-18:30. En utökad Cityzon skulle bättre motsvara det område som definieras som City i Översiktsplanen.

Förändringar:

- Idag gäller taxa 2 på ca 800 platser i City. Förslaget gäller ytterligare ca 500 platser som idag har taxa 3 (ca 150 platser blir taxa 1)
- City (delen väster om och inklusive Birger Jarlsgatan samt söder om och inklusive Tegnérgatan) blir en egen zon för boendeparkering (idag ingår City i område Vasastaden)
- Gatorna inventeras. Vissa parkeringsplatser kan tas bort för att öka framkomligheten, vissa boendeplatser görs om till besöksplatser för att öka närbarheten

- Perioden där en högre taxa tillämpas förlängs till klockan 07-19 på vardagar och till klockan 09-18 på dag före helgdag, för att bättre motsvara den period då framkomligheten och nåbarheten bör prioriteras.

C. Utökad användning av taxa 2 på gator där framkomlighet och nåbarhet ska prioriteras

Åtgärden gäller de delar av det primära vägnätet i innerstaden som har en låg framkomlighet för stombusstrafiken eller för den allmänna trafiken eller har ett stort inslag av lokalt näringsliv. I samband med införandet av taxa 2 på dessa gator ska hela regleringen av parkering samt lastning och lossning undersökas för att optimera gatornas förflyttningskapacitet som parkeringens funktionalitet och tydlighet i syfte att nå målet om 15 procent lediga platser.

Förändringar:

- Förslaget gäller ytterligare ca 1000 platser som idag har taxa 3
- Gatorna inventeras enligt principerna på sidan 6 i parkeringsplanen. Vissa parkeringsplatser kan behöva tas bort för att öka framkomligheten, vissa boendeplatser görs om till besöksplatser för att öka nåbarheten

D. Utökad tid för taxa 3 i övriga innerstaden

Tiden för att betala avgift på malmarna ändras från klockan 09-17 till klockan 07-19 för att bättre motsvara de perioder då framkomligheten behöver prioriteras och kan jämföras med de tider då trängselskatten tas ut, dvs. 06:30-18:30. Avgift ska erläggas på vardagar, dock inte på vardag före sön- och helgdag. Den förlängda avgiftstiden avser också fordon som parkeras med stöd av boendedispens, tiden förlängs således för både besökare och boende. Avgiften för periodbetalning (30 dagars period) vid boendeparkering påverkas inte för närvarande.

Förändringar:

- Ca 30 000 platser i innerstaden får utökad tid för taxa 3

E. En skärpning av vissa regler för boendeparkering

Boendeparkeringsdispensen ska utgöra en möjlighet att parkera bilen för dem som inte har tillgång till andra alternativ. Det är inte menat som förstahandsval för förvaring av de boendes bilar. Med denna bakgrund anser trafikkontoret att det är lämpligt att skärpa vissa regler som idag gäller för att få boendeparkeringsdispens i syfte att förbättra tillgång till parkering för just de som inte har tillgång till ett alternativ.

Förändringar:

- För att få dispens för boendeparkering ska i princip tre kriterier uppfyllas, man ska vara folkbokförd i området, ha körkort samt äga bilen som man sökt dispens för. Undantag finns bl.a. för lånebil. Idag kan en bil lånas av en släkting eller en

bekant som inte bor i boendeparkeringsområdet under en längre tidsperiod, vid inlämnande av intyg kan detta pågå i flera år i sträck. Trafikkontoret vill begränsa denna möjlighet till ett lånetillfälle per person och kalenderår. Låneperioden ska vara minst 30 dagar och får maximalt uppgå till 90 dagar under ett kalenderår.

- Periodbetalningar är idag möjliga månadsvis, kvartalsvis samt årsvis. Kvartals- och årsvis betalning ger många gånger upphov till problem för kunden och för administration, t.ex. när abonnemanget ska sägas upp eller när ett uppehåll behövs p.g.a. semester. Det leder även till att många köper års- eller kvartalsabonnemang strax inför en avgiftshöjning vilket leder till att syftet med höjningen – att öka tillgången till platser för de som inte har ett alternativ – dröjer eller uteblir.

Kontoret föreslår att kvartals- och årsabonnemang tas bort och ersätts med löpande månadsabonnemang för de som idag betalar årsvis eller kvartalsvis.

- Idag ska avgift för boendeparkering betalas mellan klockan 09–17 på vardagar. Sön- och helgdag samt dag före sön- och helgdag är avgiftsfri. I och med att avgiftstiden på malmarna förlängs ska också tiden för betalning för boendeparkering förlängas till att gälla mellan klockan 07–19 på vardagar. Avgiftstiden och avgiften för boendeparkering ska, som tidigare, vara densamma i hela staden, på platser där boendeparkering är tillåten, även om besöksparkering är avgiftsbelagd dygnet runt.

Gatuparkering i ytterstaden

Parkeringsplanen innehåller inga konkreta åtgärder för reglering av gatuparkering i ytterstaden. Istället har ett antal försöksområden valts ut för att testa olika typer av parkeringsreglering.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen är positiv till att trafikkontoret tar fram en parkeringsplan och anser att planens syfte överensstämmer med kommunfullmäktiges mål om att Stockholms livsmiljö ska vara hållbar och Vision 2030. Förvaltningen har i tidigare tjänsteutlåtanden varit positiv till att framkomlighetsstrategin, som parkeringsplanen är en del av, fokuserar på en lättillgänglig, snabb och pålitlig kollektivtrafik för att attrahera resande från bilanvändning samtidigt som det utvecklas goda möjligheter för gång- och cykeltrafik. Förvaltningen efterfrågar dock ett större helhetstänk och att anser att parkeringsplanen bör samordnas mer med andra styrdokument, t.ex. stomnässtrategin och cykelplanen. För att uppnå målen i framkomlighetsstrategin och åtgärderna i parkeringsplanen är det även viktigt med samverkan inom staden samt mellan berörda myndigheter och kommuner.

Visionen för City, som planeras tas upp i kommunfullmäktige före årsskiftet 2012/2013, överensstämmer med föreslagen parkeringsplan. Enligt visionen ska det i City finnas en tydlig prioritering av trafikslagen, som medför att fotgängare, cyklister och kollektivtrafik ges god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Utrymmet på huvudgatorna ska enligt visionen prioriteras i första hand för rörlig trafik snarare än parkering och angöring. Vidare ska handeln och näringsverksamheterna ha en rationell och pålitlig varuförsörjning genom samdistribution och bättre nyttjande av Citys logistiska infrastruktur.

Förvaltningen anser att de åtgärder som presenteras i parkeringsplanen är rimliga för att reglera bilparkering på gatorna i innerstaden. Genom högre taxa och tidsbegränsning förväntas incitamenten för boende att söka garageplats öka och omsättningen ökar dygnet runt, vilket leder till bättre närbarhet för t.ex. personer med funktionsnedsättning och leveranser. Genom att få bort stillastående trafik kan framkomligheten för kollektivtrafik bli bättre, vilket också kan leda till att fler väljer att färdas på andra sätt än med bil. Enligt förvaltningen är det angeläget att möjligheten att parkera inom fastigheten, i garage eller på tomtmark, förbättras. För att öka motiveringen att parkera i garage krävs också att skillnaden mellan månadskostnad att parkera på gatan och att parkera i garage minskar.

Förutom att arbeta med de föreslagna åtgärderna är det viktigt att arbeta med åtgärder för att förändra människors attityder till resande. Vidare anser förvaltningen att parkeringsplanen saknar information om parkeringstal för bostäder och andra verksamheter, t.ex. skolor och förskolor. Parkeringstal är viktiga verktyg i utvecklingsområdena och betydande i planeringen av hur ytor ska prioriteras i t.ex. stadsutvecklingsområden. Planeringen runt skolor och förskolor är särskilt betydande för att skapa säkra vägar för barnen till och från skolan/förskola.

Parkeringsplanen saknar idag ett åtgärds paket för hur gatuparkeringen i ytterstaden ska regleras. Istället har ett antal försöksområden valts ut för att testa olika typer av parkeringsreglering. Förvaltningen förstår att situationen i ytterstaden är komplex och att innerstadens regleringsverktyg inte kan tillämpas i ytterstaden fullt ut, men förvaltningen anser att parkeringsproblematiken måste ses i sin helhet då parkeringsregleringen i ytterstaden påverkar innerstaden och tvärtom.

Bilaga

Parkeringsplan