



Framkomlighetsstrategi

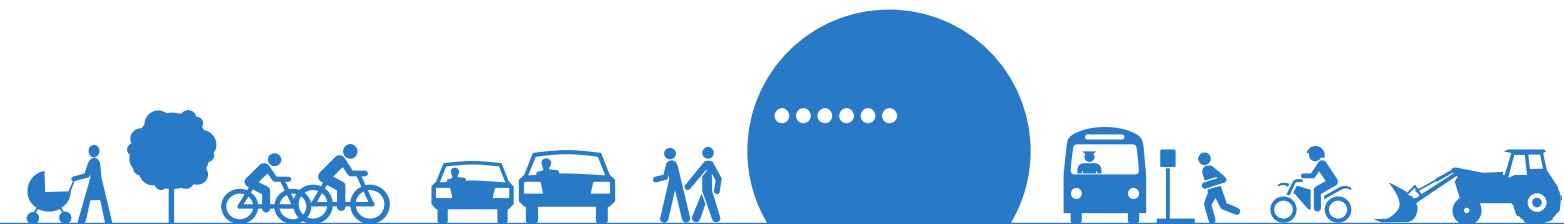
Förslag till

Parkeringsplan

Remissversion augusti 2012

– på väg mot ett Stockholm i världsklass

www.stockholm.se/trafikkontoret



Innehåll

1. Inledning	I
2. Bakgrund	3
3. Fakta om dagens parkeringssituation	9
4. Åtgärdspaket för gatuparkering	17

I. Inledning

Stockholm växer. Prognoserna visar att Stockholms stads invånare kommer att vara cirka 25 procent fler år 2030. Regionen växer än mer. Stockholms stad har tagit fram en vision för hur denna tillväxt ska ske på ett sätt som bevarar och utvecklar det bästa som Stockholm har att erbjuda. Trafikkontoret har tagit fram en Framkomlighetsstrategi som beskriver hur stadens gator och vägar behöver planeras för att bidra till den attraktiva staden och främja alla Stockholmares tillgång till den växande stadens utbud av möjligheter.

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.

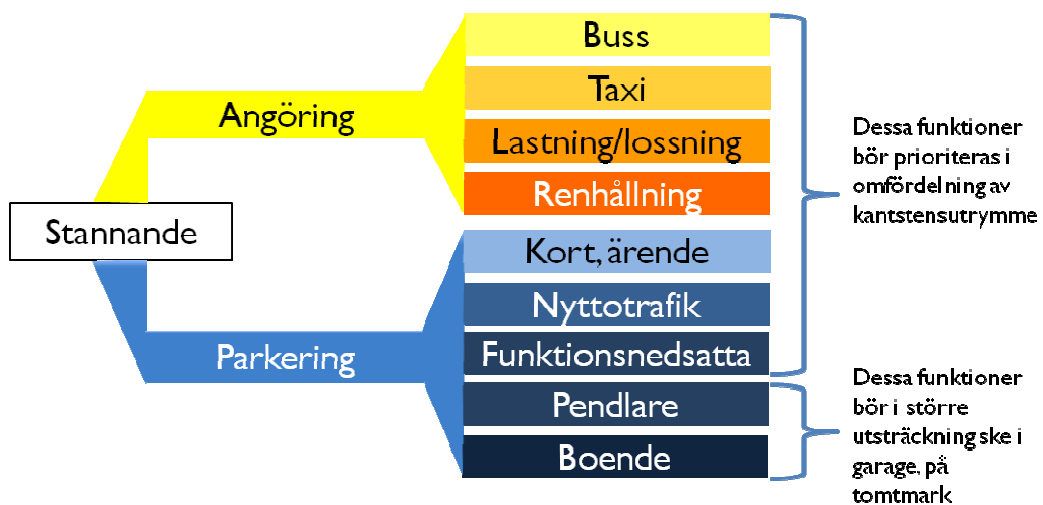
Framkomlighetsstrategin beskriver den nyckelroll som reglering av bilparkering har i att främja ett kapacitetsstarkt och pålitligt trafiksystem, som kan stödja en attraktiv stadsmiljö och minimera trafikens negativa effekter. Då en bil står parkerad i genomsnitt 90-95 procent av tiden har parkering både ett viktigt värde i sig och en potential att styra mot en effektiv användning av hela trafiksystemet.

Gatuparkering utgör endast en del av hela parkeringssystemet och trafikkontoret har för avsikt att, tillsammans med andra berörda instanser, utveckla strategier för till exempel hantering av parkeringstal i nya fastigheter och studera potentialen för s.k. parkeringsköp. Parkering för cyklar blir en viktig del av det vidare arbetet med att främja cykeltrafiken. Även användning av kantsten för lastning och lossning som en del i en effektiv godslogistik kommer att studeras närmare.

Cirka 15 procent av gatuytan i staden används idag för bilparkering. Gatuparkering har en viktig funktion i trafiksystemet men det kan på vissa platser och vid vissa tider komma i konflikt med andra viktiga funktioner, inte minst behovet av att förflytta en ökad mängd människor och gods, men även med andra viktiga funktioner. Det är därför lämpligt att försäkra att vi använder hela gatuutrymmet på ett optimalt sätt.

2. Bakgrund

Parkeringar har tre huvudsakliga funktioner: långtidsförvaring av bilen vid innehavarens bostad; halvlångtidsparkering till exempel vid arbetet; och korttidsparkering under ett visst ärende, till exempel vid en inköpsresa. När gatumark används för lång- eller halvlångtidsparkering vid bostaden eller arbetet kommer den i konflikt med behov av korttidsparkeringar, men även med andra viktiga funktioner med behov av tillgång till kantsten, till exempel angöring med taxi, lastning och lossning av gods, gatuhållning och snöröjning (figur 1).



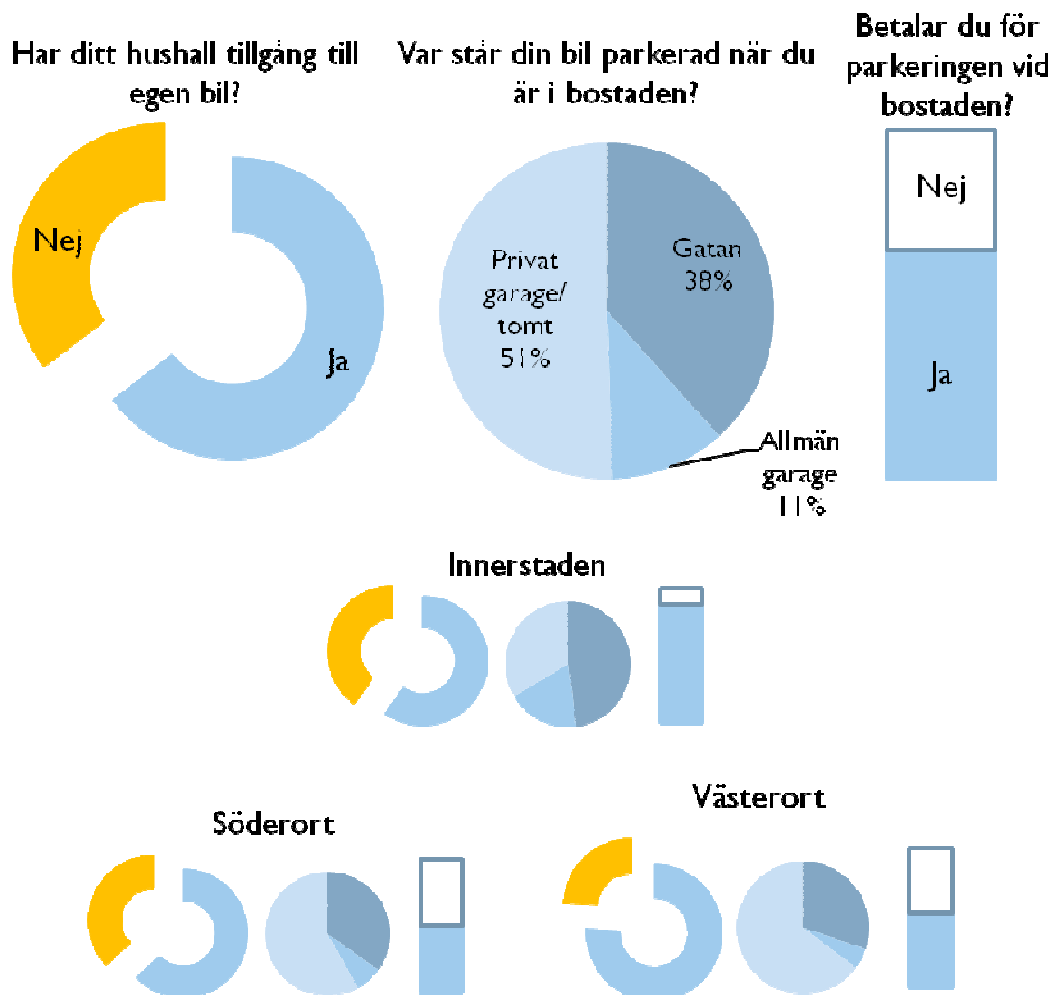
Figur 1: Kantstens konkurrerande funktioner

Gatuparkering står för uppskattningsvis en tredjedel av stadens totala bilparkeringsbestånd och är den del för vilken trafik- och renhållningsnämnden har ansvar. Övriga delar består av:

- privata bilparkeringsplatser inom fastigheter, reserverade för de som bor i eller jobbar i fastigheten
- halvoffentliga bilparkeringsplatser kopplade till en viss funktion, till exempel en butik, köp- eller nöjescentrum
- offentliga men privatägda bilparkeringsplatser (där kommunalägda Stockholm Parkering är en viktig aktör). Här ingår även infartsparkeringar.

Två tredjedelar av hushållen i Stockholm har tillgång till en bil och av dem parkerar ca 38 procent vanligtvis på gatan när de är i bostaden. Hälften parkerar i ett privat garage eller tomt och 11 procent i ett allmänt parkeringsgarage. Cirka 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 cirka 50 procent. Se figur 2.



Figur 2: Stockholmsbornas tillgång till bil och val av bilparkering vid bostaden. Källa: Stockholmsbussen våren 2011

Mål i Framkomlighetsstrategin med relevans för bilparkering

I Framkomlighetsstrategin finns ett mål för hur bilparkering i sig ska prestera, samt ett antal mål där reglering av parkering kan bidra till måluppfyllelse.

Då parkering är en förutsättning för en effektiv resa med bil (och även med cykel eller motorcykel) sätter strategin ett mål för tillgång till bilparkering – att det ska finnas bilparkeringsplatser var och när de behövs. Måttet för detta är andel lediga platser där 15 procent är satt som mål dagtid, jämfört med dagens 8-12 procent.

Detta kan åstadkommas genom tidsreglering samt rätt prissättning. Med 15 procent lediga platser uppnås flera positiva effekter:

- söktrafiken minskar vilket bidrar till bättre framkomlighet och mindre miljöbelastning – internationell erfarenhet visar att mellan 10 och 30 procent av all trafik i en stadskärna letar efter en ledig parkeringsplats
- dubbelparkering minskar vilket ger bättre framkomlighet – behovet av att dubbelparkera för lastning och lossning samt av- och påstigning minskar när det finns fler lediga platser vid kantsten
- gatuutrymmet används mer effektivt – en parkeringsplats kan användas av flera fordon med ärenden under dagen i stället för att ockuperas av ett fordon hela dagen, med positiva effekter för det lokala näringslivet (notera dock att de flesta kunder till butiker längs huvudgator i Stockholms innerstad inte kommer med bil).

Flera mål bygger på en omfördelning av gatuutrymme för att prioritera den rörliga trafiken – framförallt med färdmedel som kan transportera många människor per kvadratmeter – över stillastående trafik. Detta påverkar var och när parkerade bilar kan tillåtas ta plats på gatan.

Det finns mål för näringslivets nöjdhet med trafiksystemet, där bl.a. tillgång till kantstensutrymme för lastning och lossning är viktigt. Som ett kraftfullt styrmedel har reglering av parkering potential att styra trafiken för att bidra till mål om minskad miljöpåverkan från trafiken.

Även andra viktiga funktioner har behov av en bättre tillgång till kantsten, bl.a. taxi och transporter för personer med funktionsnedsättning.

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 (1198:1276) medan möjligheten att ta ut avgifter regleras i lagen (1957:259) 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 nåbarhet till parkeringsmöjligheter och andra kantstensfunktioner.

Tabell 1: Dagens verktyg för reglering av parkering

	Gäller	Kostar	Syfte
Grön biljett	Dygnet runt	41 kr/t Max 1 t	Uppnå 15% målet i de allra mest attraktiva områdena
Röd biljett	Dagtid* måndag–lördag	26 kr/t	Uppnå 15% målet i attraktiva områden
	Övrig tid	15 kr/t	Öka framkomlighet för stombussar och annan trafik
Blå biljett	Dagtid* måndag–fredag	15 kr/t	Uppnå 15% målet i lugnare områden
	Övrig tid	0 kr/t	Öka framkomligheten lokalt
Tidsreglering	Varierar	-	Uppnå 15% målet i attraktiva delar av lugnare områden (med blå biljett eller utan avgifter)
Boendedispens	I rätt boendebesöksområde med röd eller blå biljett	50 kr/dag 700 kr/m	Ge möjlighet till parkering för de som saknar alternativ. Ge incitament att lämna bilen hemma dagtid och åka på annat sätt.
Parkeringsförbud	Varierar	-	Öka framkomlighet för stombussar och annan trafik utan att förhindra nödvändig lastning och lossning
Stoppförbud	Varierar	-	Öka framkomlighet för stombussar och annan trafik

* 09-17 (09-16) enligt nuvarande regler.

Beteckningarna för de olika avgiftsnivåerna vid betalning för parkering idag – grön biljett, röd biljett och blå biljett – föreslås ändras. Utvecklingen vid betalning för parkering går mot att inte ha något bevis i framrutan som visar att avgift är erlagd, istället kontrolleras detta via parkeringsvaktens handdator. Redan idag sker så vid periodbetalning av boendeparkering och vid betalning via alternativa betalsystem som t.ex. telefonparkering. Att informera om avgiftsnivåer som bygger på de olika biljetternas färg är inte relevant då utvecklingen går mot ett biljettlöst system för parkering. Kontoret föreslår att istället kalla de olika nivåerna för Taxa 1, Taxa 2, och Taxa 3.

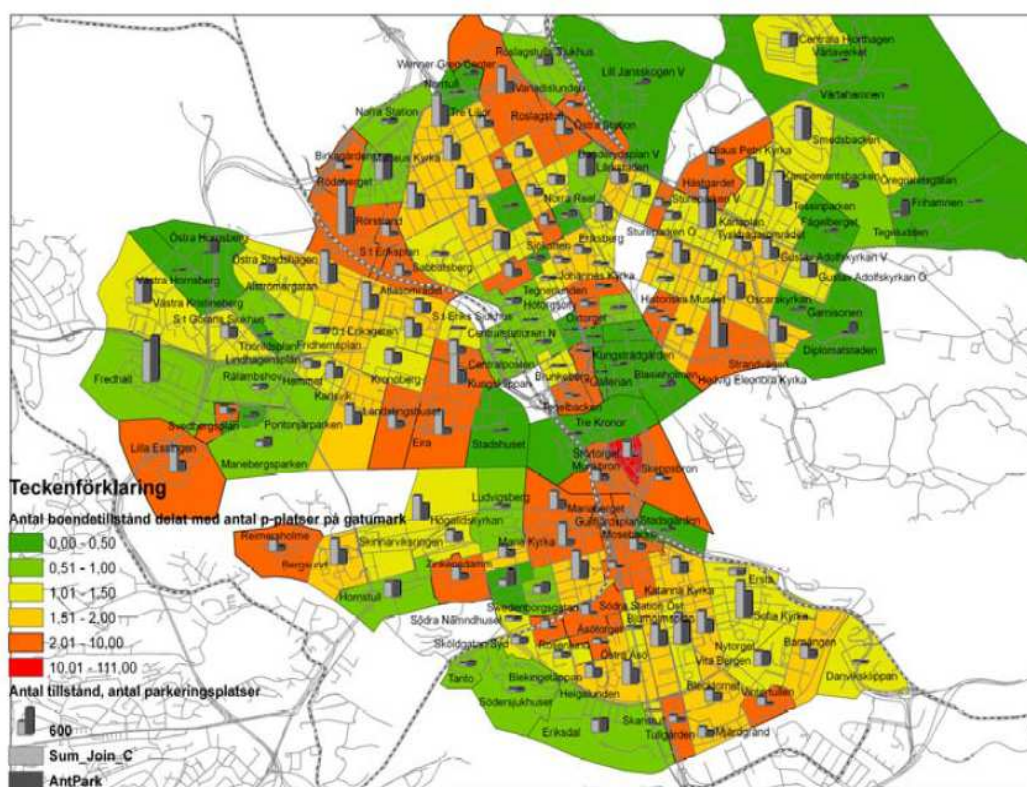
I Stockholm idag finns tre olika taxenivåer för bilparkering på gatan:

- *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 idag i största delen av innerstaden (utanför City) samt i Hammarby Sjöstad, och kostar 15 kronor per timme, helgfria vardagar 09-17.

Det finns även ett mindre antal högattraktiva platser i ytterstaden, främst i förortscentra, där avgifter tas ut eller p-skiva används för att reglera parkeringstiden. Avgiftsnivåer och -tider varierar från plats till plats.

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. Figur 3 visar att det finns fler boendedispenser än parkeringsplatser i många delar av innerstaden.

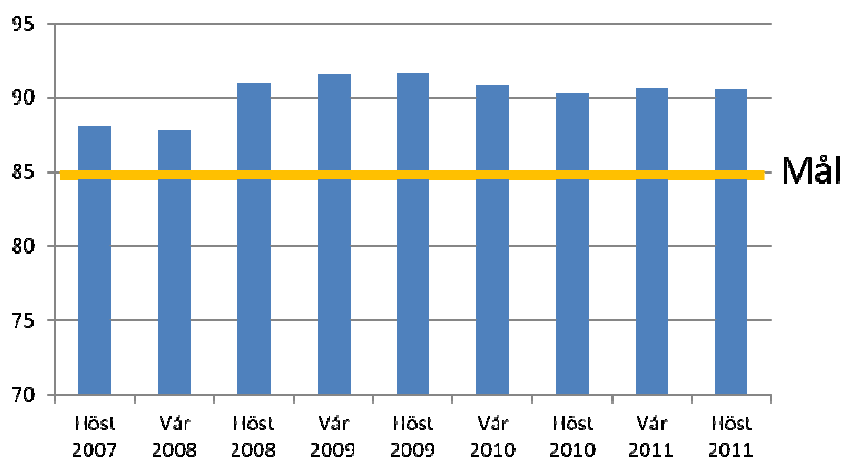


Figur 3: Antal utfärdade boendeparkeringstillstånd per bilparkeringsplats på gatan, innerstaden

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.

3. Fakta om dagens parkeringssituation

Två gånger per år genomförs en parkeringsundersökning i Stockholm avseende gatumarksparkering. Parkeringsundersökningen baseras på ögonblicksbilder av rätt- och feluppställda fordon under dagtid, på ett område av 450 slumpmässigt utvalda kvarter i innerstaden. Undersökningen från hösten 2011 visar att belägningsgraden dagtid på avgiftsbelagd parkering i genomsnitt var ca 90 procent. Sedan undersökningen startade i sin nuvarande utformning år 2007 har belägningsgraden varierat mellan 88 och 92 procent, se figur 4.

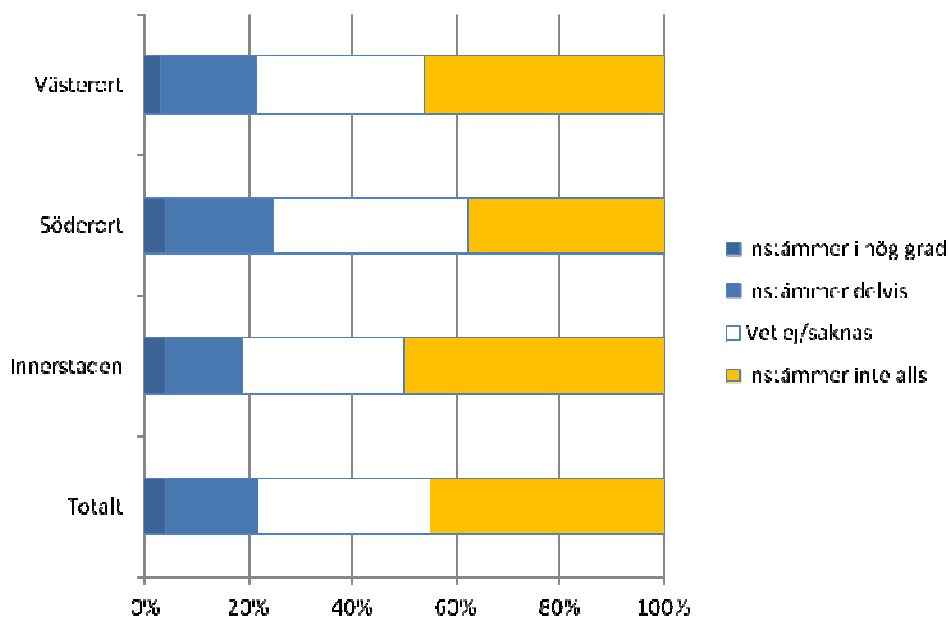


Figur 4: Belägningsgrad för parkeringsplatser på gatumark i innerstaden, dagtid 2007-2011. Källa Trafikkontorets verksamhetsuppföljningar 2007-2011.

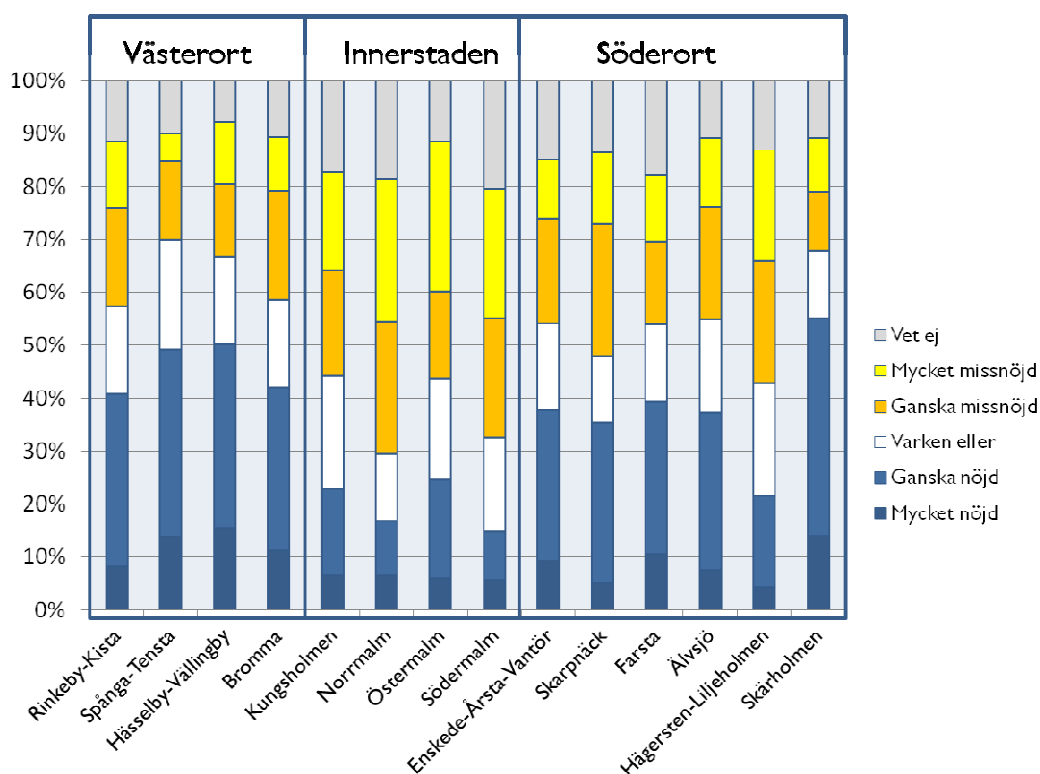
Vinter 2011-12 har kontoret genomfört motsvarande undersökning för parkering nattetid. Den visar att belägningsgraden i delar av innerstaden är ännu högre nattetid. Det finns idag ingen konsekvent undersökning av belägningsgrad i ytterstaden.

Attitydundersökningar om dagens parkeringssituation

I en undersökning 2007 fick ett urval Stockholmare i hela staden ta ställning till påståendet ”*parkeringsmöjligheterna på stadens gator är tillfredsställande*” (figur 5). Då svarade mellan 40 och 50 procent att de inte instämde. Noterbart är att ca 30 procent anser att frågan inte var aktuell, dvs. de har ingen bil eller har inget behov av att parkera på gatan.



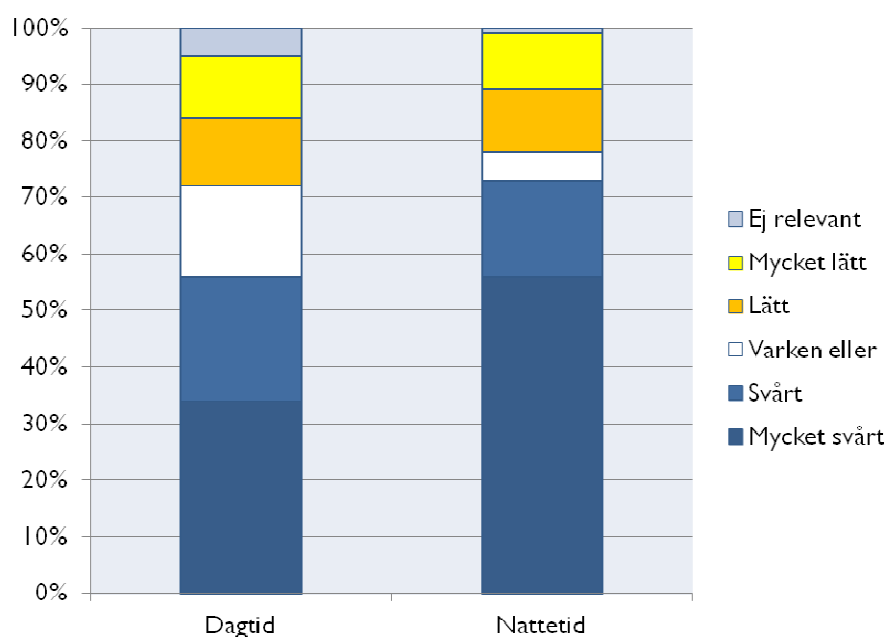
Figur 5: Parkeringsmöjligheter i stadens gator är tillfredställande. Boende i Stockholm.
Källa: Stockholmsbussen USK 2007



Figur 6: Hur nöjd/missnöjd är du med tillgången till parkering i din stadsdel?
Miljöenkäten, Miljöförvaltningen 2010.

En liknande fråga ställdes i Miljöenkäten hösten 2010. Då gällde frågan all parkering (dvs. inte bara gatuparkering) och gällde en mer lokal uppfattning ”Hur nöjd/missnöjd är du med tillgången till parkering i din stadsdel?” (figur 6). Här är bilden mer varierad, med många områden i ytterstaden där en majoritet är nöjda. Missnöjet är högst i innerstaden, men även i den snabbt växande stadsdelen Hägersten-Liljeholmen.

Som ett led i arbetet med denna åtgärdsplan har kontoret låtit göra en särskild undersökning bland boende i innerstaden som har boendeparkeringsdispens. Undersökningen frågade om de svarandes upplevda svårighet att hitta parkering på gatan (figur 7). Här syns det tydligt att medan mer än 50 procent upplever det svårt eller mycket svårt att hitta parkering dagtid upplever mer än 70 procent problem nattetid.

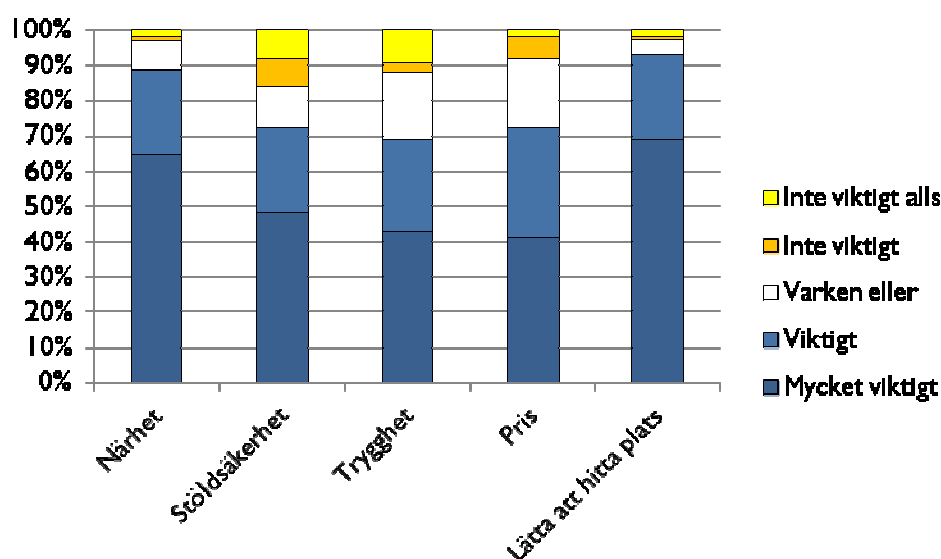


Figur 7: Upplevd möjlighet att hitta bilparkering på gatan i innerstaden, de med boendedispens. Källa, Trafikkontoret 2011.

Det finns därför all anledning att se över parkeringsregleringen – i synnerhet i innerstaden, och då särskilt kvälls-/nattetid – för att förbättra förutsättningarna både för de boende och för besökare.

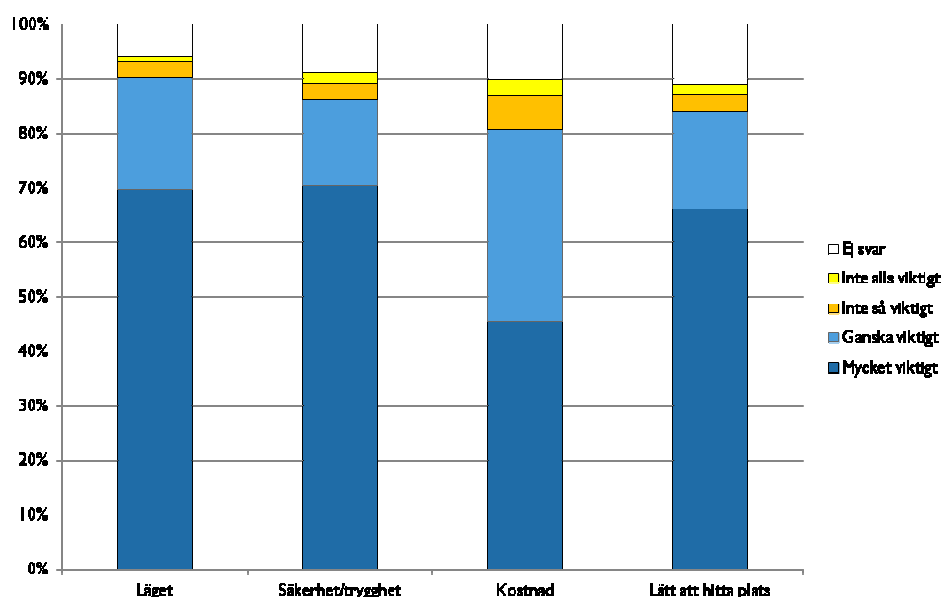
I undersökningen bland de med boendeparkeringsdispens har det även ställts frågor om vilka parametrar som är viktigast i val av parkeringsplats (figur 8).

Observera att dessa endast gäller de som har boendedispens – merparten av de som redan väljer att parkera i garage finns inte med. Allra viktigast är att det är lätt att hitta plats och att den platsen är nära bostaden, med cirka 90 procent som säger att dessa faktorer är viktiga eller mycket viktiga. Pris, stödsäkerhet och trygghet är också prioriterat av många, men inte i samma grad eller utsträckning. När en liknande fråga har ställts till boende i hela staden är resultaten ungefär lika (figur 9). Pris är alltså inte oviktigt i val av parkering, men andra faktorer anses vara viktigare.



Figur 8: Olika parametrars betydelse för val av bilparkering vid bostaden, dagtid. Innerstadsbor med boendedispens. Källa, Trafikkontoret 2011.

Kontoret har även låtit intervjua ett antal viktiga intresseorganisationer som är aktiva i trafik- och näringslivsfrågor i Stockholm, inklusive Handelskammaren, Nyttotrafikkommittén, City i Samverkan, Taxiförbundet, NTF, Cykelfrämjandet, representanter för bussbranschen, Polismyndigheten och kontorets Råd för funktionshinderfrågor. 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.



Figur 9: Olika parametrars betydelse för val av bilparkering vid bostaden, boende i hela staden. Källa, Stockholmsbussen våren 2011.

Förutom framkomligheten är möjlighet till angöring prioriterad och reglering som prioriterar detta önskas. Exempel på sådan reglering är på- och avstigningsplatser för buss och taxi samt lastplatser, men även korttidsparkering för kunder. De intervjuade upplever stora problem med felparkerade bilar som hindrar nyttotrafiken och kollektivtrafiken.

Särskilt vintertid upplevs problem med parkerade bilar även i ytterstaden. På vissa gator där nyttotrafiken och bussarna normalt kan passera trots parkerade bilar på båda sidor gör snön vintertid att bilarna står längre ut i gatan och gör passagen för smal.

För att flytta över parkeringen från gatan till parkeringshus föreslår flera av de intervjuade höjda avgifter på gatan och sänkta avgifter i parkeringshusen. Detta tror de måste kombineras med bättre vägvisning och information om p-husen samt förstärkt parkeringsövervakning.

Förutom att flytta över parkeringen av bilar till parkeringshus tar flera aktörer upp vikten av att minska biltrafiken totalt sett i innerstaden. För att åstadkomma detta tror man att infartsparkeringar kan vara en lösning men även tuffare reglering i ytterstaden nämns, liksom att underlätta resandet med kollektivtrafiken.

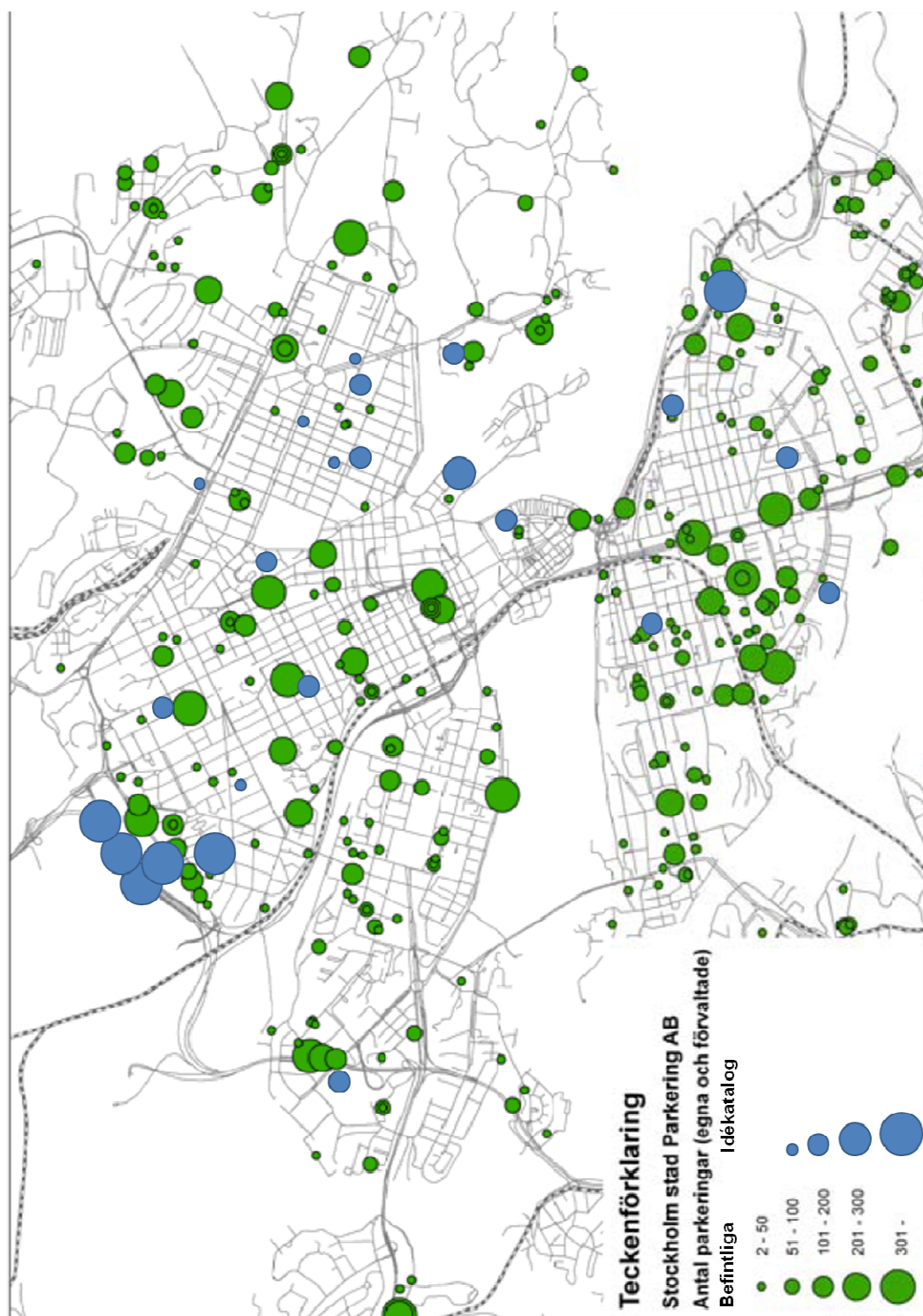
Alternativ till gatuparkering i innerstaden

Av de knappt två-tredjedelar av hushållen i innerstaden som har bil, är det cirka hälften som parkerar bilen på gatan när de är hemma (se sidan 4). En tredjedel parkerar i ett privat garage eller tomt och resten, cirka 20 procent, parkerar i ett allmänt garage.

Medan många äldre hus i innerstaden byggts i en tid då garage för privatbilar knappt behövdes, har flera andra egna garage som inte längre används som garage. Trafikkontoret har låtit göra en inventering av sådana lokaler i en del av Södermalm (ca 7x7 kvarter mellan Ringvägen, Renstiernasgata, Folkungagatan och Grindsgatan/Swedenborgsgatan) som har identifierat minst 6 och troligen 21 f.d. garageutrymmen. I de 3 lokaler där ritningar har kunnat tas fram finns utrymme för 100 bilar. Många av dessa lokaler har istället blivit exempelvis bilverkstäder, lagerutrymmen eller butiker. När det är billigare för boende att välja att parkera på gatan finns det alltså en risk att fastighetsägarna hittar en mer lönsam användning av garageutrymmena.

Stockholm Parkering, ett bolag ägt av Stockholms stad, har mer än 70 egna parkeringsanläggningar i innerstaden där boende kan hyra garageplats. Bolaget förvaltar dessutom parkeringsplatser åt andra fastighetsägare. Stockholm Parkering har en idékatalog med förslag till ytterligare 23 garage i innerstaden som skulle rymma 4 900 – 5 700 nya parkeringsplatser till en kostnad på ca 2,5 miljarder kronor, dvs. mer än 400 000 kronor per parkeringsplats. Bilden visar de befintliga anläggningar som Stockholm Parkering förvaltar, samt de möjliga framtida anläggningarna i idékatalogen. Utöver dessa finns även allmänna parkeringsgarage som byggs och förvaltas av kommersiella parkeringsbolag.

Även på lång sikt kommer det alltså att vara möjligt att fortsätta ha bil för innerstadsborna. Däremot behöver sannolikt balansen mellan andelen parkering på gata och i garage ändras för att trygga en god framkomlighet.



4. Förslag till åtgärdspaket för gatuparkering

Utifrån de mål som fastställs i Framkomlighetsstrategin, som i sig grundas på det snabbt växande och utvecklade Stockholm, föreslår kontoret följande ändringar av reglering av bilparkering på gatan i innerstaden:

- A. en utökning av zonen för taxa 1 i citykärnan
- B. en utökning av zonen för taxa 2 i city och även utökade tider för dagtaxa
- C. utökad användning av taxa 2 på gator där framkomlighet och närbarhet ska prioriteras
- D. utökad tid för taxa 3 i övriga innerstaden från 09-17 till 07-19
- E. en skärpning av vissa regler för boendeparkering.

Paketet innehåller även förslag till att utveckla försök med annan typ av reglering i delar av ytterstaden samt en diskussion kring utveckling av nya betalsystem.

Åtgärd A: Utöka området för taxa 1

Området som omfattas av 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 framkomligheten och det lokala näringslivet.



Allmän parkering på fastighetsmark:



Stockholm Parkering



SP Idékatalog



Annat bolag (axplock)

Åtgärd A: Förslag till utökat område för taxa 1. Grön = dagens område för taxa 1, ljusgrön = förslag till utökning

Innebörd:

- 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.

Förväntad effekt:

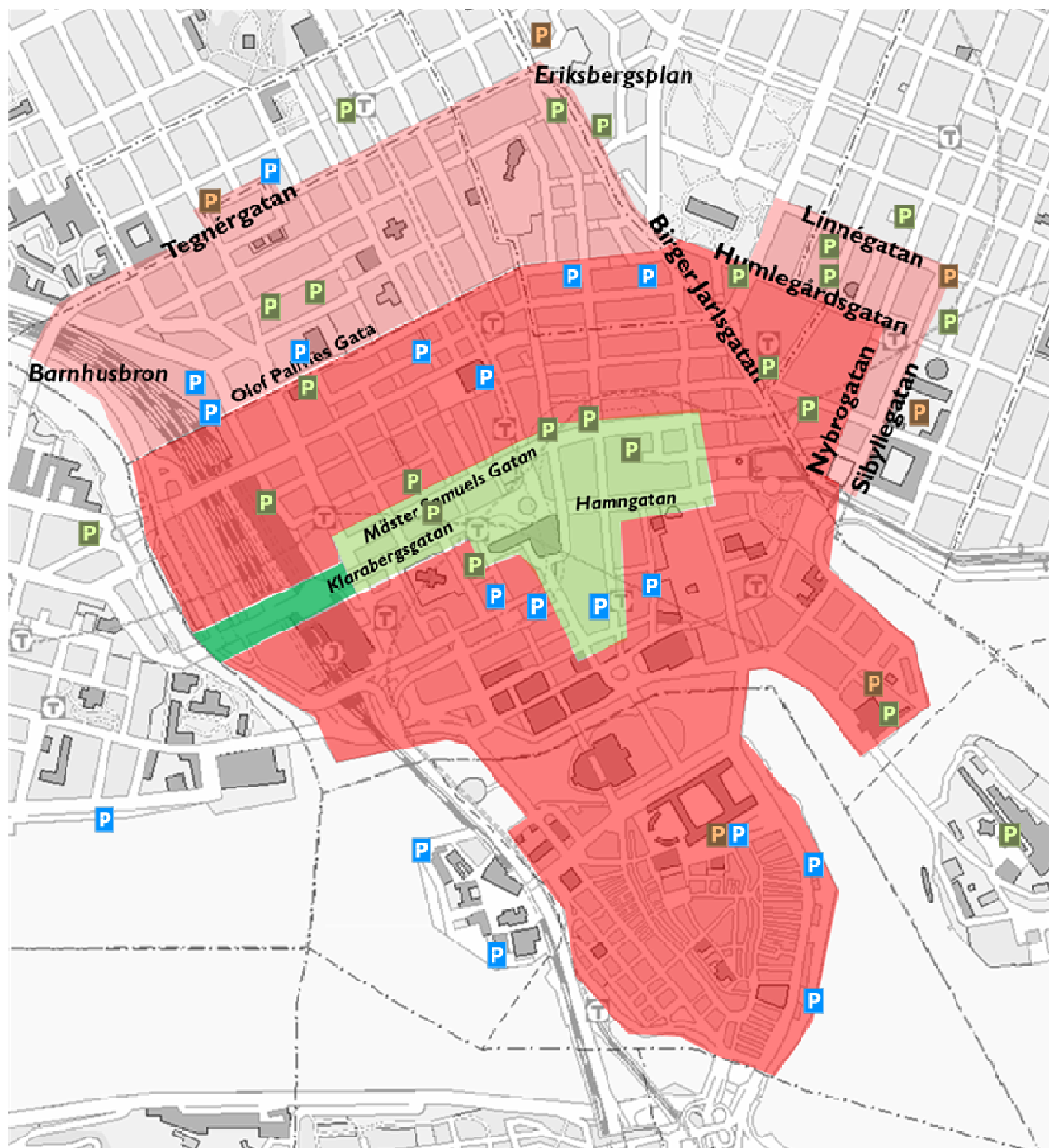
Förslaget gäller högattraktiva platser i Citykärnan. Med en högre taxa och tidsbegränsning förväntas omsättningen öka dygnet runt vilket ger bättre närbarhet för butikskunder, leveranser, taxi och personer med funktionsnedsättning. Söktrafik och dubbelparkering minskar. Området är mycket välförsett med garageplatser för besökare. Mycket få boende bedöms påverkas.

Åtgärd B: Utöka området för taxa 2 i city, utöka dagtaxa från 09-17 (09-16) till 07-19 (09-18) samt återinföra boendeparkeringsområde City.

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.

Innebörd:

- 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 (principer för genomgången beskrivs i tabell 2)



Allmän parkering på fastighetsmark: **P** Stockholm Parkering **P** SPIDekatalog **P** Annat bolag (axplock)

Åtgärd B: Förslag till utökat område för taxa 2. Röd = dagens område för taxa 1, ljusröd = förslag till utökning

- 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 motsvarar den period då framkomligheten och nåbarheten prioriteras.

Förväntad effekt:

Framkomligheten för stombussarna på Kungsgatan och Birger Jarlsgatan främjas, särskilt i högtrafikperioden. Nåbarheten till kantsten ökar, söktrafik och dubbelparkering minskar. Utökade tider för dagtaxa ökar incitamentet för boende att söka garageplats. Området är välförsett med parkeringsplatser för besökare och det finns lediga garageplatser. En egen boendezon hindrar boende i Vasastaden från att parkera med stöd av sin boendedispens, till lägre taxa, s i City.

Tabell 2: Principer för genomgång av gator med taxa 2 (åtgärd B och C):

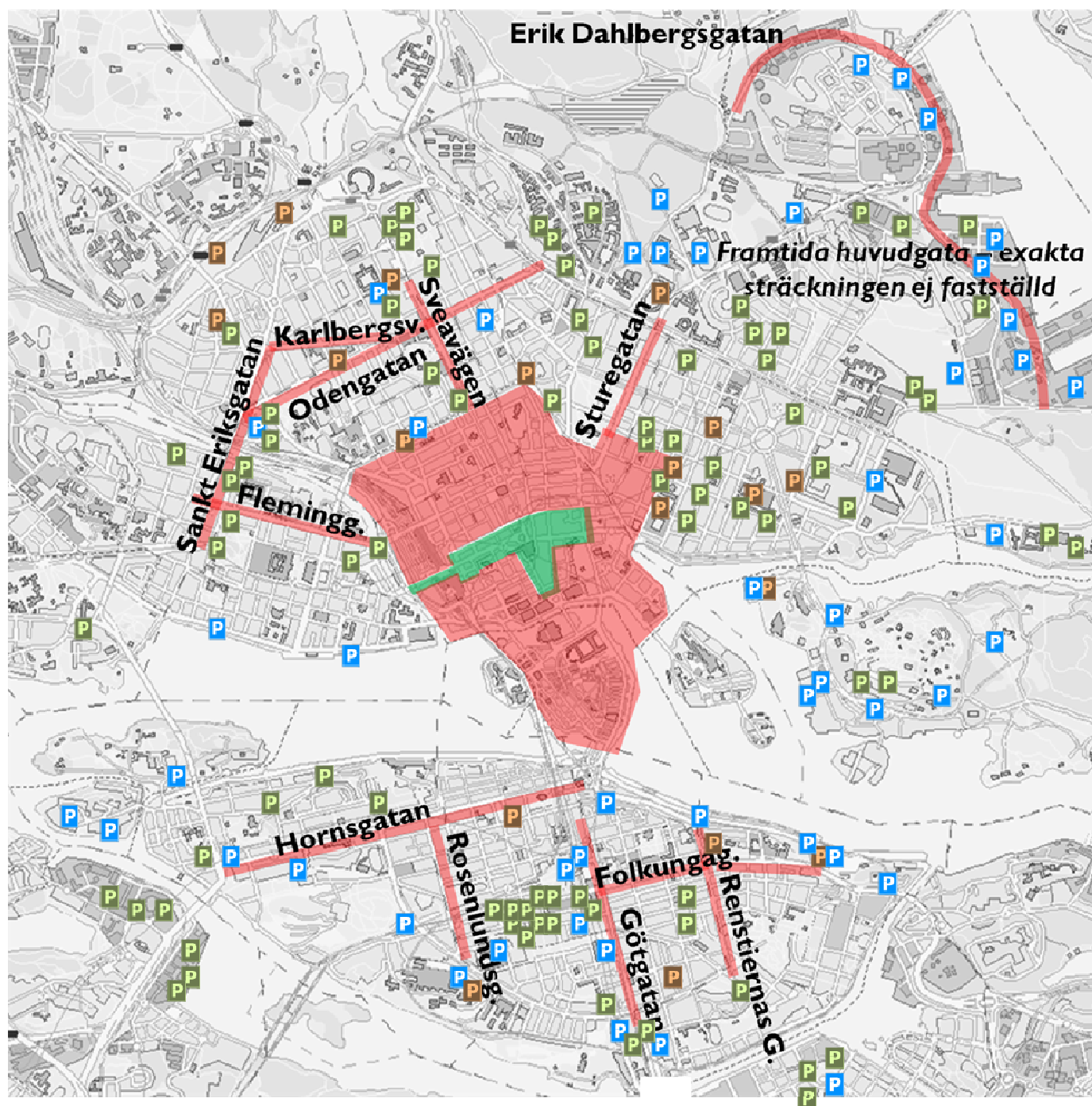
Om sträckan idag har:	Förslag till ny reglering:
Parkeringsförbud, men uppställning påverka framkomlighet	Stoppförbud
Parkeringsplatser som kan påverka framkomlighet	Parkeringsförbud
Flera attraktiva verksamheter där nåbarheten är viktig	Endast besöksparkering (möjlighet till boendeparkering tas bort) Korttidsparkering Lastplatser

Åtgärd C: Införa taxa 2 på gator där framkomlighet och/eller nåbarhet 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 av lastning och lossning undersökas för att såväl optimera gatornas förflyttningskapacitet som parkeringens funktionalitet och tydlighet i syfte att nå målet om 15 procent lediga platser.

Innebörd:

- Förslaget gäller ytterligare ca 1 000 platser som idag har taxa 3
- Gatorna inventeras enligt principerna på sidan 6. Vissa parkeringsplatser kan behöva tas bort för att öka framkomligheten, vissa boendeplatser görs om till besöksplatser för att öka nåbarheten



Allmän parkering på
fastighetsmark:



Stockholm Parkering



SPIdécatalog



Annat bolag (axplock)

Åtgärd C: Preliminärt förslag till gator där taxa 2 ska gälla – ytterligare sträckor kan tillkomma efter genomgång

Förväntad effekt:

Framkomligheten för framförallt stombussarna främjas. Närbarhet för butikskunder, leveranser, taxi och personer med funktionsnedsättning gynnas i högattraktiva områden. Utbudet av lediga garageplatser varierar – det är något bättre på Södermalm och Kungsholmen, och något sämre i Vasastaden och Östermalm.

Åtgärd D: Utöka tiden för taxa 3 från 09-17 till 07-19

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.

Innebörd:

- Gäller ca 30 000 platser
- Avgiften för periodbetalning påverkas inte för närvarande

Förväntad effekt:

Ökad närbarhet i främst bostadskvarter under kvälls- och nattetid då efterfrågan är som högst. Boende som idag kör bil till jobbet och parkerar gratis på gatan nattetid kommer att behöva betala åtminstone någon/några timmar per dygn. Detta kan öka incitament att överväga garageplats eller abonnemang, vilket i sin tur ökar incitamentet att lämna bilen hemma och färdas på annat sätt. Söktrafik och dubbelparkering minskar. Boende som redan betalar abonnemang påverkas inte, men kan få bättre möjlighet att parkera.

Stopp- och parkeringsförbud

I samband med att tiden för dagtaxa utökas från 09-17 till 07-19 är det lämpligt att tiderna för parkerings- och stoppförbud utökas så att även dessa bättre motsvarar den period då framkomligheten bör prioriteras. Detta innebär att en del platser på huvudgator inte längre kommer att vara tillgängliga för parkering 07-09 samt 17-19.

Åtgärd E: Skärpta regler för boendeparkeringsdispens

Boendeparkeringsdispensen ska – som nämnts ovan – 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 kontoret 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.

- a) 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. Kontoret 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.
- b) 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.
- c) Idag ska avgift för boendeparkering betalas mellan klockan 09–17 på vardagar utom dag före sön- och helgdag, övrig tid är avgiftsfri. I och med att avgiftstiden på malmarna förlängs ska analogt med detta 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.

Förväntad effekt:

Reglerna är idag generösa och öppnar för möjligheten till fusk. Boendeparkering är en exceptionell åtgärd för de som inte har någon annan möjlighet att ordna bilförvaring. Skärpta regler betyder fler parkeringsplatser för de som inte har något alternativ.

Kvartals-, halvårs- och årsabonnemang är svårhanterliga och leder till många krångliga uppehåll (för semester osv.). Det är även många som köper längre abonnemang inför avgiftshöjningar vilket betyder att effekten av en höjning dröjer eller uteblir. Längre abonnemang ger ingen rabatt (dvs. årsabonnemang = 12x månadsabonnemang så kostnaden förblir densamma). Månadsabonnemang löper kontinuerligt fram tills det sägs upp eller uppehåll begärs.

Gatuparkering i ytterstaden

Ytterstadens parkeringsproblem är mer komplexa än innerstadens då bebyggelsen är mer varierad. Det är inte säkert att de regleringsverktyg som idag används i innerstaden överhuvudtaget är tillämpliga i ytterstaden. Dessutom saknas en del kunskap om hur parkeringssituationen i ytterstaden idag påverkar målen för nåbarhet och framkomlighet. Trafikkontoret föreslår att kontoret utvecklar ett antal försök med annan typ av reglering i ytterstaden och har identifierat tre möjliga försöksområden:

1. Gullmarsplan/Globen

Området har idag en form av boendeparkering där vissa platser reserveras endast för boende, för att skydda de boende från parkeringstrycket orsakad av evenemangsområdet. Kontoret behöver testa olika typer av parkeringsreglering t.ex. tidsbegränsade parkeringsplatser med möjlighet för boende att parkera längre tid för att uppnå målen. Området ingår i utvecklingsområdet Söderstaden där trafikanalyser pekar mot behov av en mer aktiv parkeringspolitik.

2. Hägersten-Liljeholmen

En attitydundersökning från 2010 visar att boende i stadsdelen är mest missnöjda med parkeringssituationen av alla i ytterstaden. Det finns en blandning av expansiva områden med ett växande parkeringsproblem (Liljeholmen-Årstadal, Telefonplan), äldre förorter som på flera sätt liknar innerstaden (Gröndal, Midsommarkransen), "tunnelbaneförorter" som förtätas (Fruängen) och småhus/villaområden med ett problem med informell infartsparkering (Mälarhöjden).

3. Järva

Beslutet 2009 att ta bort parkeringsförbuden på gator i Rinkeby och Tensta har lett till en del negativa konsekvenser för området. Garage har tömts på bilar av ägare som hellre parkerar gratis på gatan, med konsekvenser för husens ekonomi. Det förekommer problem med långtidsuppställning på gatan kopplad till verksamheter som sysslar med försäljning eller reparation av fordon. Polisen och brandförsvaret rapporterar ordningsproblem och bristande framkomlighet kopplad till gatuparkering.

Utveckling av betalsystem

Som ett led i en välfungerande parkeringsstrategi bör betalningsformerna kontinuerligt utvecklas. Som tidigare konstaterats går utvecklingen mot att inte ha bevis för betalning i bilens framruta utan istället kontrollera betalning via

parkeringsvakternas handdatorer. Detta öppnar för nya betalsystem för kunderna. Ett exempel som redan finns är telefonparkering som gör det möjligt att betala utan att leta upp en parkeringsautomat och dessutom att betala för den exakta tiden bilen står parkerad

Ändringen av parkeringsavgifterna kommer att sätta parkeringsautomaterna på prov. P.g.a. ökade myntmängder kommer vissa automater i utsatta lägen inte ha möjlighet att acceptera mynt som betalningsmedel, dels för att automaterna fylls så fort att en orealistiskt hög tömningsfrekvens krävs, dels för att automaterna inte är anpassade för stora myntmängder i ett köp. Mynt som betalningsmedel kommer därför att försvinna ur vissa automater då telefonparkeringen blir kostnadsneutral. Beroende på hur detta tas emot av bilisterna kan en utglesning av automater som hanterar mynt komma att ske.

Årligen genomförs ca 68 000 mynttömningar av parkeringsautomater. Hanteringen är tung och sker med bil där tömningskärl finns monterade. Drygt 400 stopp sker i trafiken per dag. Detta medför inte bara negativa miljökonsekvenser utan stoppen sker många gånger på platser som redan är hårt belastade ur framkomlighetssynpunkt.

Kontoret föreslår att få i uppdrag att kontinuerligt anpassa betalsystemen efter förändrade förutsättningar med målet att upprätthålla en god service och kostnadseffektiva betalningar.

Mer flexibel taxesättning

För att uppnå de uppsatta målen anser kontoret att det vore önskvärt med en högre grad av flexibilitet i användning av de olika taxorna, 1, 2 och 3.

Parkeringsavgifterna ska vara väl anpassade till de aktuella trafik- och parkeringsförhållandena och i varje situation rätt avvägda för att stödja intentionerna i Framkomlighetsstrategin. Ökad flexibilitet skulle möjliggöra en snabbare anpassning till behov av ökad framkomlighet och/eller efterfrågan för parkeringsplatser i attraktiva lägen.

Kostnader och intäkter

Parkeringsintäkter är alltid svårprognostiserade. Människors livsvanor, bilvanor, konjunktur, betalningsmoral samt väder och vind påverkar parkeringsvanorna i mycket stor utsträckning. Dessutom är priselasticiteten svårbedömd.

Under 2011 uppgick intäkterna från parkeringsautomaterna till 260 miljoner kronor. Under 2012 prognostiseras de till 267 miljoner kronor. Med förslaget till

åtgärdsplan för parkering, i kombination med åtgärderna i framkomlighets- och stomnässtrategin, förväntas intäkterna öka med cirka 15-20 miljoner kronor under år 2013 jämfört med 2011 års bokslut. Kontoret gör uppskattningen utifrån en genomförandetid på sex månader för omskrivning av lokala trafikföreskrifter och omskyltning av samtliga parkeringsplatser. För 2014 beräknas åtgärderna motsvara en intäktsökning om cirka 30-40 miljoner kronor jämfört med bokslut för 2011. Övriga eventuella avgiftsändringar är inte medräknade.

Utökad avgiftstid, fler parkeringsplatser med taxa 1 och taxa 2 samt en minskning av antalet parkeringsplatser ger sammanvägt denna bedömning.

Kostnader för åtgärder i samband med nya tider för avgift, uppdaterad informationstext på parkeringsautomater, översyn av parkeringsregleringen på primära vägnätet och förändrade boendeparkeringsregler samt nytt boendeparkeringsområde City beräknas till ca 13,5-16,5 miljoner kronor.

Uppföljning

Kontoret föreslår att införande av nya regleringar följs upp för att säkerställa att de uppsatta målen uppnås samt för att möjliggöra justeringar om oförutsedda negativa konsekvenser inträffar.

En framkomlighetsstrategi för staden som växer

Vi är många som vill leva och arbeta i Stockholm, och ännu fler blir vi. Stockholm växer i mycket snabb takt och år 2030 kommer vi vara en halv miljon fler i länet. När fler och fler ska röra sig på samma yta ställs det nya krav på trafiken i Stockholm. Därför har vi tagit fram en strategi för att möta framtidens trafik och det ökande resandet: Framkomlighetsstrategin.

– på väg mot ett Stockholm i världsklass

