



Handläggare: Mats Christenson  
Telefon: 08-508 12 201  
Handläggare: Agneta Pernu Olofsson  
Telefon: 08-508 13 034

Till Södermalms stadsdelsnämnd  
2012-10-25

## Förslag till parkeringsplan

Remiss från trafik- och renhållningsnämnden.

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Anders Carstorp  
Stadsdelsdirektör

Ted Emanuelsson  
Administrativ chef

### Sammanfattning

Södermalms stadsdelsnämnd har från trafik- och renhållningsnämnden erhållit en remiss innehållande ett förslag till Parkeringsplan för Stockholm. Förslaget innehåller ett antal åtgärder som syftar till en effektivare användning av det begränsade gatuutrymmet inklusive en parkeringsreglering som är anpassad för en växande storstad. Förslaget innebär i korthet höjda parkeringsavgifter, begränsning av möjligheten till parkering på gata och reglering av hur länge ett fordon får stå parkerat. Förslaget påverkar samtliga gatuparkeringar inom innerstaden samt tre försöksområden i ytterstaden.

Stadsdelsförvaltningen anser att förslaget till Parkeringsplan är konkret och tydligt i sin utformning och är mycket positiv till dess syfte att nå målen i Framkomlighetsstrategin om en mer optimal användning av det begränsade gatuutrymmet. De åtgärder som föreslås i planen kan ge olika förbättringar av miljön på Södermalm. Vid genomförandet av planen är det viktigt, som det anges i förslaget, att uppföljningar görs av de föreslagna åtgärderna, för att möjliggöra justeringar vid eventuella negativa konsekvenser. Förvaltningen förutsätter vidare att behoven för perso-

ner med funktionsnedsättning noga bevakas vid genomförande av planens alla delar.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av den administrativa avdelningen. Rådet för funktionshinderfrågor och pensionärsrådet har beretts tillfälle att lämna synpunkter på remissen.

### **Bakgrund och remisshantering**

Trafik- och renhållningsnämnden har nyligen beslutat om en Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad som beskriver hur stadens gatu- och vägnät kan möta trycket från den snabbt växande befolkningen. Föreliggande förslag till parkeringsplan innehåller ett antal åtgärder som syftar till en effektivare användning av det begränsade gatuutrymmet inklusive en parkeringsreglering som är anpassad för en växande storstad.

Trafik- och renhållningsnämnden har remitterat förslaget för synpunkter till berörda nämnder och bolag i staden, bland annat Södermalms stadsdelsnämnd. Remissen har också gått till ett flertal myndigheter och andra aktörer i regionen. Remisstiden sträcker sig till den 19 oktober 2012 men stadsdelsförvaltningen har av trafikkontoret fått en förlängning av remisstiden så att ärendet kan behandlas av stadsdelsnämnden den 25 oktober 2012. Ärendet måste därför justeras omedelbart. Förslaget till Parkeringsplan *bifogas* som *bilaga* till tjänsteutlåtandet.

### **Sammanfattning av remissen**

#### *Inledning*

Prognoser visar att Stockholms stads invånare kommer att vara cirka 25 procent fler år 2030. En tydlig inriktning i den framtagna Framkomlighetsstrategin är att stadens gator och vägar kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag. I Framkomlighetsstrategin anges vidare att regleringen av bilparkering har en nyckelroll i främjandet av ett kapacitetsstarkt och pålitligt trafiksystem.

I förslaget till Parkeringsplan anges att gatuparkeringen endast utgör en del av hela parkeringssystemet och att trafikkontoret har för avsikt att tillsammans med andra berörda instanser utveckla strategier för till exempel hantering av parkeringstal i nya fastigheter och parkering för cyklar.

Enligt förslaget har gatuparkeringen, som utgör cirka 15 procent av gatuytan i staden, en viktig funktion i trafiksystemet. Den kan dock på vissa platser och under vissa tider komma i konflikt med andra viktiga funktioner, exempelvis behovet av



att förflytta en ökad mängd människor och gods.

I förslaget anges att parkeringar huvudsakligen har tre funktioner: Långtidsförvaring vid bostaden, halvlångtidsparkering vid exempelvis arbetsplatsen och korttidsparkering i samband med exempelvis inköpsresa. När gatumarken används för lång- eller halvtidsparkering vid bostaden eller arbetet kommer den i konflikt med behovet av korttidsparkering, angöring för leveranser och gatuhållning.

Gatuparkeringen uppges stå för cirka en tredjedel av stadens totala bilparkeringsbestånd. Övriga delar består av privata bilparkeringar inom fastigheter, halvofficiella bilparkeringar i anslutning till exempelvis köpcentrum samt offentliga men privatägda bilparkering där kommunalägda Stockholm Parkering är en viktig aktör.

I förslaget anges att två tredjedelar av hushållen i Stockholm har tillgång till bil. Cirka 38 procent av dessa parkerar sin bil på gatan när de är i bostaden. Andelen boende i innerstaden som parkerar bilen på gatan när de är i bostaden är cirka 50 procent.

I Framkomlighetsstrategin finns målsättningen att det ska finnas lediga bilparkeringsplatser var och när det behövs. Målsättningen är att andelen lediga platser ska vara 15 procent jämfört med dagens 8-12 procent. Detta kan åstadkommas genom parkeringsförbud, tidsreglering samt rätt prissättning. Med 15 procent lediga platser uppnås enligt förslaget flera positiva effekter såsom att söktrafiken efter lediga platser minskar, att dubbelparkeringen vid leveranser minskar och att gatuutrymmet används mer effektivt.

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.

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

*Grön biljett* som används för de allra mest attraktiva platserna i närheten av Centralstationen. Avgiften gäller dygnet runt och uppställningstiden är maximalt 1 timme.

*Röd biljett* som idag används i delar av City och Gamla stan med hög efterfrågan på platser och där en hög omsättning är önskvärd. En avgift gäller dagtid och en annan under kvällar, helger och nätter.

*Blå biljett* som idag används i största delen av innerstaden (utanför City) där efterfrågan är hög men omsättningen är mindre viktig.

Boende i ett område med avgiftsbelagd bilparkering på gata kan ansöka om en dispens, ett boendeparkeringsstillstånd, som ger möjlighet att parkera bilen för en längre tid än som annars är tillåten och till ett lägre pris. I förslaget beskrivs att det finns fler boendeparkeringsstillstånd än parkeringsplatser i många delar av innerstaden. Vidare framhålls att boendedispens i grunden är en exceptionell åtgärd för dem som inte har möjlighet att ordna parkering inom fastigheten där de bor. I förslaget framförs att den allmänna gatumarken inte primärt ska användas som långtidsförvaring för privata bilar och att den aldrig kommer att kunna räcka till för alla de som skulle vilja ha tillgång till subventionerad parkering. Det anges därför att det är önskvärt att skillnaden mellan månadskostnaden att parkera på gatan och att parkera i garage minskar.

#### *Fakta om dagens parkeringssituation*

Två gånger per år genomförs en parkeringsundersökning i Stockholm stad avseende gatumarksparkering. Undersökningen från hösten 2011 visar att beläggningsgraden dagtid på avgiftsbelagd parkering i genomsnitt var 90 procent. Sedan år 2007 har beläggningsgraden varierat mellan 88 och 92 procent. Vintern 2011/2012 var beläggningsgraden nattetid ännu högre i delar av innerstaden.

I en attitydundersökning från 2007 fick ett urval stockholmare ta ställning till parkeringssituationen. Mellan 40 och 50 procent angav att man inte tyckte att parkeringssituationen på stadens gator var tillfredsställande. Cirka 30 procent av de tillfrågade ansåg inte att frågan var aktuell då de inte hade tillgång till bil eller ett behov av att parkera på gatan. Enligt Miljöenkäten från hösten 2010 var missnöjet med parkeringsmöjligheten generellt högt i innerstaden men också i den snabbt växande stadsdelen Hägersten-Liljeholmen. I många områden i ytterstaden var majoriteten av tillfrågade nöjda. I en undersökning som gjorts bland boende med boendeparkeringsstillstånd i innerstaden svarade mer än 50 procent att man upplevde det som svårt eller mycket svårt att hitta parkering dagtid. Motsvarande andel nattetid uppgick till drygt 70 procent. I undersökningen ställdes också frågor om vilka parametrar som är viktigast i val av parkeringsplats. Allra viktigast uppgavs att det är lätt att hitta plats och att den är nära bostaden. Priset är också prioriterat av många men inte i samma utsträckning som parkeringsplatsens läge.

Trafikkontoret har även intervjuat ett antal viktiga intresseorganisationer såsom Handelskammaren, Taxiförbundet, Cykelfrämjandet och kontorets Råd för funktionshindersfrågor. Intervjuerna visar att det råder samstämmighet kring att framkomligheten måste prioriteras på huvudgatorna. För att åstadkomma detta bör parkeringen på dessa gator i större utsträckning istället ske i parkeringshus och på



infartsparkeringar. För att flytta över parkeringen från gatan till parkeringshus föreslår flera av de intervjuade höjda avgifter på gatan och sänkta avgifter i parkeringshusen. Förutom framkomlighet är möjligheten till angöring för buss, taxi, leveranser och korttidsparkering för kunder prioriterad enligt de intervjuade. Flera aktörer tog även upp vikten av att biltrafiken totalt sett minskar i innerstaden genom att bland annat underlätta resandet med kollektivtrafik.

I förslaget till Parkeringsplan beskrivs alternativ till gatuparkering i innerstaden. Stockholm Parkering har en idékatalog med förslag till 23 nya garage i innerstaden med plats för 4 900 – 5 700 parkeringsplatser. I dag har man mer än 70 egna anläggningar i innerstaden. Utöver dessa finns även allmänna parkeringsgarage som byggts och förvaltas av kommersiella parkeringsbolag.

Vidare har trafikkontoret låtit göra en inventering av lokaler på Södermalm som tidigare använts som garage. Många av dessa lokaler har istället blivit bilverkstäder, lagerutrymmen och butiker. I förslaget påpekas att när det är billigare för boende att välja att parkera på gatan finns risk för att fastighetsägare hittar mer lönsam användning av garageutrymmena.

I förslaget konstateras att det således även på lång sikt kommer att vara möjligt att fortsätta att ha bil för innerstadsborna. Däremot behöver balansen mellan andelen parkering på gata och i garage ändras för att trygga en god framkomlighet.

#### *Förslag till åtgärds paket för gatuparkering*

I förslaget föreslås att tidigare nämnda avgiftsnivåer för gatuparkering benämns taxa 1, 2 och 3 i stället för dagens beteckningar grön, röd och blå biljett.

Följande ändringar föreslås vad gäller reglering av bilparkering på gata i innerstaden:

- En utökning av zonen för taxa 1 i citykärnan, från dagens 65 platser med ytterligare 150 platser samt att platser för boendeparkering endast blir för besökare.  
Förväntad effekt: Omsättningen förväntas öka dygnet runt vilket ger bättre närbarhet för butikskunder, leveranser, taxi och personer med funktionsnedsättning. Mycket få boende bedöms påverkas.
  
- En utökning av zonen för taxa 2 i city från dagens 800 platser med ytterligare 500 platser samt att vissa parkeringsplatser tas bort och vissa boendeplatser görs om till besöksplatser. Perioden där en högre taxa tillämpas förlängs.

Förväntad effekt: Framkomligheten för stombussar främjas, särskilt i högt trafik. Nåbarhet 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.

- Utökad användning av taxa 2 på gator där framkomlighet och nåbarhet ska prioriteras, vilket innebär att ytterligare 1 000 platser som idag har taxa 3 får taxa 2. Vissa parkeringsplatser kommer också att behöva tas bort samt vissa boendeplatser göras om till besöksplatser. Gator som berörs inom Södermalms stadsdelsområde är Hornsgatan, Rosenlundsgatan, Götgatan, Folkungagatan och Renstiernas gata.  
Förväntad effekt: Framkomligheten för framför allt stombussarna främjas. Nåbarhet 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.
- Utökad tid för taxa 3 i övriga innerstaden från 09-17 till 07-19 vilket berör cirka 30 000 platser. I samband med att tiderna för dagtaxa utökas föreslås att tiderna för parkerings- och stoppförbud utökas.  
Förväntad effekt: Ökad nåbarhet i främst bostadskvarter under kvälls- och nattetid då efterfrågan är som högst. Boende utan parkeringstillstånd som parkerar nattetid kan behöva betala för någon/några timmar per dygn. Boende med parkeringstillstånd påverkas inte men kan få bättre möjlighet att parkera.
- Boendeparkeringsdispensen ska utgöra en möjlighet att parkera bilen för dem som inte har tillgång till andra alternativ och är inte menat som första handsval för förvaring av boendes bilar. Mot bakgrund av detta framförs i förslaget att vissa regler skärps för att få boendeparkeringsdispens i syfte att förbättra tillgång till parkering för de som verkligen inte har tillgång till alternativ. Till exempel föreslås att de nuvarande kvartals- och årsabonnemangen ersätts med löpande månadsabonnemang samt att avgiften höjs.

#### *Gatuparkering i ytterstaden*

Ytterstadens parkeringsproblem är mer komplexa än innerstadens då bebyggelsen är mer varierad. Staden saknar idag kunskap om hur parkeringssituationen i ytterstaden 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:

- Gullmarsplan/Globen  
Området har idag en form av boendeparkering där vissa platser är reserverade för boende för att skydda dem från parkeringstrycket orsakad av evenemangsområdet. Trafikkontoret behöver testa olika typer av parkeringsreglering. Området ingår i utvecklingsområdet Söderstaden där trafikanalyser pekar mot behov av en mer aktiv parkeringspolitik.
- Hägersten-Liljeholmen  
Enligt en attitydundersökning är boende i denna stadsdel mest missnöjda med parkeringssituationen av alla i ytterstaden. Här finns en blandning av olika typer av bebyggelse med olika parkeringsproblem, till exempel det expansiva området Liljeholmen-Årstadal.
- Järva  
Ett beslut togs 2009 om att ta bort parkeringsförbuden på gator i Rinkeby och Tensta vilket har lett till en del negativa konsekvenser för området, bland annat ordningsproblem och bristande framkomlighet.

#### *Utveckling av betalsystem och mer flexibel taxesättning*

Som ett led i en välfungerande parkeringsstrategi bör betalningsformerna enligt förslaget kontinuerligt utvecklas. Utvecklingen går 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. Kontoret föreslår att få i uppdrag att kontinuerligt anpassa betalsystem efter förändrade förutsättningar med målet att upprätthålla en god service och kostnads-effektiva betalningar.

För att uppnå de uppsatta målen anser trafikkontoret att det vore önskvärt med en högre grad av flexibilitet i användningen av de olika taxorna 1, 2 och 3. Ökad flexibilitet skulle möjliggöra en snabbare anpassning till behov av ökad framkomlighet och/eller efterfrågan för parkeringsplatser i attraktiva lägen.

#### *Uppföljning*

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



## Stadsdelsförvaltningens synpunkter

Stadsdelsförvaltningen anser att förslaget till Parkeringsplan är konkret och tydligt i sin utformning och är mycket positiv till dess syfte att nå målen i Framkomlighetsstrategin om en mer optimal användning av det begränsade gatuutrymmet. Planen följer tydligt Framkomlighetsstrategin som handlar om att möjliggöra för fler personer och varor att på ett effektivt sätt transporteras i staden mot bakgrund av den förväntade kraftiga befolkningstillväxten fram till 2030.

Planens syfte att i ökad grad se till att parkeringsplatser i innerstaden förläggs i garage istället för på gatan är nödvändig enligt planen, om innerstadens trafiksystem ska kunna fungera i framtiden och en trivsamt stadsmiljö erhållas. Förvaltningen instämmer i detta och välkomnar det fortsatta arbetet att hitta olika möjligheter för utökad garageparkering, både genom Stockholm Parkering och genom privata initiativ. Det är dock viktigt, som det anges i förslaget, att uppföljningar görs av de föreslagna åtgärderna för att möjliggöra justeringar vid eventuella negativa konsekvenser. Förvaltningen förutsätter att staden aktivt arbetar för att förbättra tillgången till alternativ till gatuparkering. I möjligaste mån bör eftersträvas att eventuella negativa effekter för den enskilda medborgaren blir så små som möjligt.

Söktrafik efter parkeringsplatser och dubbelparkering vid leveranser är enligt planen en källa till mycket onödig trafik, vilket antas minska om planen genomförs. Detta betyder mycket för Södermalm då dessa problem uppträder på många av stadsdelens gator. Bland annat ur luftkvalitetssynpunkt finns mycket att vinna vid ett genomförande av planen då flera gator inom stadsdelsområdet uppvisar höga utsläppsvärden på PM10 och kvävedioxid. Den ökade framkomlighet som förväntas följa av planen kan bland annat medföra att det blir attraktivare att cykla och promenera i innerstaden och att kollektivtrafiken lättare tar sig fram. Detta bör på sikt bidra till en hållbar stadsutveckling och god stadsmiljö för ett växande antal stockholmare.

Förvaltningen noterar att vissa av de föreslagna reglerna av gatuparkering i innerstaden också anges innebära en förbättring av tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning genom att närheten från gatan ökar. Förvaltningen förutsätter att behoven för personer med funktionsnedsättning noga bevakas vid genomförande av planens alla delar.

## Bilaga





## Förslag till Parkeringsplan. Remissversion augusti 2012.

---