



EXPLOATERINGSKONTORET
TRAFIKKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET

2008-01-29
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2007-312-02113
DNR T2007-340-04547
DNR S2007-38641-32

Kontaktperson exploateringskontoret

Larisa Freivalds

Ytterstad

Telefon: 08-508 265 37

larisa.freivalds@expl.stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret

Daniel Firth

Trafikplanering

Telefon: 08-508 261 24

daniel.firth@tk.stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret

Eric Tedesjö

Strategisk Planering

Telefon: 08-508-275 69

eric.tedesjo@sbk.stockholm.se

Till

Exploateringsnämnden

2009-03-19

Trafik- och renhållningsnämnden

2009-03-10

Stadsbyggnadsnämnden

2009-03-26

Infartsparkeringar. Analys av utbud och efterfrågan

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden godkänner föreliggande rapport.

Krister Schultz

Förvaltningschef

Exploateringskontoret

Magdalena Bosson

Förvaltningschef

Trafikkontoret

Ingela Lindh

Förvaltningschef

Stadsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Infartsparkering utgör ett viktigt komplement till kollektivtrafikutbudet och är ett av flera verktyg för att minska trycket på infartsleder och i innerstadens trafiksystem. Infartsparkeringar lokaliseras, per definition, i anslutning till bra kollektivtrafik. Sådana kollektivtrafiknära lägen inom stadens gränser är också mycket värdefulla i ambitionen att bygga täta, miljövänliga stadsdelar. Vid flera av stadens infartsparkeringar har en alternativ markanvändning, främst bostäder, men också kommersiella lokaler, nu föreslagits.

De tre kontoren har, tillsammans med Stockholm Parkering och Storstockholms lokaltrafik (SL) undersökt utbudet och efterfrågan av infartsparkeringsplatser i länet. Slutsatsen är att, medan en fortsatt satsning på infartsparkering utanför regioncentrum kan vara angeläget, är situationen inom staden mer komplicerad. Att vissa platser kan tas bort på grund av byggplaner ska inte betraktas som något större hot, men en varsam avvägning måste ske från fall till fall.

Bakgrund

I ett tjänsteutlåtande till exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden december 2007 redovisades en lägesrapport om belägningsgrad på stadens infartsparkeringar. Bakgrunden till detta finns i ett tjänsteutlåtande till trafik- och renhållningsnämnden juni 2007 om trängselskattens återinförande. Där konstaterades bl.a. att nära hälften av stadens infartsparkeringar berördes av planer på förändrad markanvändningen. I tjänsteutlåtandet i december 2007 beslutades om att genomföra en djupare analys som ska visa på de geografiska skillnaderna i efterfråga/utbudsnivån, var det kan finnas behov av nya eller utbyggda infartsparkeringar och var det eventuellt finns ett överskott av infartsparkeringar.

Vid sammanträdet 2007-12-18, i samband med lägesrapporten, fick trafikkontoret ett tilläggsuppdrag från trafik- och renhållningsnämnden, att undersöka möjligheterna att använda gatumark som infartsparkering samt se över gator med parkeringsförbud i aktuella områden.

Studiens slutsatser

Studien, som omfattar hela Stockholms län har tagits fram i samarbete med Storstockholms lokaltrafik (SL) och Stockholm Parkering och har utförts av WSP Analys & Strategi. Studien finns i sin helhet i bilaga 1. Studiens slutsatser visar att:

- Den typiske ”infartsparkeraren” i Stockholms län är en förvärvsarbetande medelålders kvinna som bor i ett centralt beläget villaområde och har parkerat vid infarterna sedan länge t.ex. på grund av att det inte finns p-plats vid arbetet eller för att slippa p-avgifter eller bilköer. Hon tar bilen till infartsparkeringen för att det är effektivt och för att kunna uträtta ärenden under vägen. Avståndet från bostaden till infartsparkeringen varierar från 1 km till 15 km;
- Viljan att fortsätta infartsparkera och/eller åka kollektivt är stark hos den gruppen som redan gör så.

- Infartsparkeringar i centrala lägen skulle med fördel kunna användas till annat ändamål (t.ex. bostäder) eftersom det finns ett överskott på infartsparkeringar där. Detta mot bakgrund av beläggningssiffror samt att många pendlare åker så långt in som möjligt även om de rimligen har alternativa infartsparkeringar närmare bostaden;
- Avvägningar om förändringar i utbudet av infartsparkeringar måste emellertid även beakta bakomliggande orsaker till människors val av färdväg och färdväg, såsom t ex önskad standard, bekvämlighet och optimerad restid i vardagen;
- Kvalitetshöjande åtgärder i kollektivtrafiken är alltså nödvändiga längs olika stråk för att stärka konkurrenskraften relativt bilen så att människor väljer att parkera i områden längre ut;
- Möjligheten att ersätta infartsparkeringar på studerade platser i Stockholm med ytterligare gatuparkering genom effektiviserande eller fysiska åtgärder har visat sig mycket, om inte helt, begränsad.

Exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets synpunkter

Av bifogad rapport framgår att rätt lokaliserade infartsparkeringar kan utgöra ett viktigt komplement till regionens kollektivtrafik. Infartsparkering står för en relativt liten andel av alla resor, men det utgör ett av många verktyg för att effektivisera resandet till och från innerstaden.

Placeringen av infartsparkeringarna är viktig i strävan efter en bra balans i trafiksystemet. Enkelt uttryckt gör infartsparkeringar mer nytta ju längre ut från regioncentrum de är belägna för att skapa möjligheter att byta till kollektivtrafik så tidigt i resan som möjligt. Detta stödjer kollektivtrafikresande för de som bor i glesare områden utan bra kollektivtrafikförbindelser genom att dessa erbjuds möjlighet att ställa bilen vid en kollektivtrafikknutpunkt istället för att köra in till regioncentrum i egen bil.

Användningen av parkeringar nära och/eller i regioncentrum, det vill säga inom staden är mer komplex. Här finns det i de flesta fall en bra och fungerande kollektivtrafik i närområdet, samt bra möjligheter till att gå eller cykla till stationen. I dessa fall ger infartsparkeringen mest nytta till dem som måste kombinera sina resor med andra ärenden på väg till eller från stationen. På det sättet är sådana parkeringar ett viktigt tillskott till servicen för vissa resenärer. Men en placering nära regioncentrum medför också oönskade effekter, både genom att lokala anslutande resor som kunde ske med buss, cykel eller gång istället sker med bil, som ökar trycket på det lokala vägnätet, men också för att



resenärer som kommer från länets yttre delar byter till kollektivtrafik långt inne i regioncentrum, och därmed ökar trycket på det radiella vägnätet.

Vid de infartsparkeringar där en annan markanvändning nu föreslås måste en varsam avvägning ske från fall till fall. Mark belägen i ett regioncentrum, i anslutning till kollektivtrafik betingar ett högt värde och är central för stadens ambition att bygga täta miljövänliga stadsdelar.

Med en fortsatt förbättring av den lokala kollektivtrafiken, samt gång- och cykelinfrastrukturen, kan många lokala anslutande resor ske med annat färdmedel än bil. I de flesta fall där detta inte är möjligt visar studien att det finns ledig kapacitet i närliggande infartsparkeringar. Med en fortsatt satsning på infartsparkeringar längre ut i regionen, med bra kollektivförbindelser till innerstaden kan ett byte till kollektivtrafiken ske tidigare i resekedjan. Där bussen är den primära anslutande kollektivtrafiken krävs att bussarna kan ges en bra framkomlighet på infartsvägar och i innerstaden.

När det gäller infartsparkeringen vid Ropsten hanteras den i särskild ordning. Stadens planer för exploatering i Ropsten pekar ut marken kring tunnelbanan, inklusive den som används idag för infartsparkering (ca 850 platser) som särskilt värdefull. Enligt tidsplanen för exploateringen kan dessa platser bebyggas i perioden efter 2015. En lösning som möjliggör effektiva resor till och från innerstaden från Lidingö kommer att tas fram inom ramen för exploateringsprojektet Hjorthagen – Värtan – Frihamnen – Loudden, och i samråd med Lidingö stad.

Kontoren anser att det är strategiskt viktigt att satsa på infartsparkeringar i goda kollektivtrafiklägen längre ut från regioncentrum där trafikintensiteten är lägre, för att effektivisera resandet till regioncentrum. Infartsparkeringar nära och/eller inom regioncentrum bör däremot prövas, för att säkerställa att placering och dimensionering är lämplig med hänsyn taget till markanvändning och trafikbelastning.

Exploateringskontorets, trafikkontorets och stadsbyggnadskontorets förslag

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden godkänner föreliggande rapport.

Slut