

**Utlåtande 2013:81 RII (Dnr 314-471/2013)**

## **Parkeringsplan**

**Förslag från trafik- och renhållningsnämnden**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafik- och renhållningsnämndens förslag till Parkeringsplan i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet godkänns.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

Parkeringsplanen är en av flera handlingsplaner inom Framkomlighetsstrategin.

Parkeringsplanen har som mål att öka andelen lediga parkeringsplatser för bil under dagtid från nuvarande 8-12 procent till 15 procent. Detta för att öka omsättning och tillgänglighet.

Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att följande fyra regleringsändringar som redovisas i Parkeringsplanen genomförs:

- A. utökning av zonen för grön biljett i citykärnan
- B. utökning av zonen för citytaxa i cityområdet
- C. införande av citytaxa på gator där framkomlighet och nåbarhet ska prioriteras
- D. skärpning av vissa regler för boendeparkering

Samtliga syftar till att prioritera den rörliga trafiken (framförallt för kapacitetsstarka färdmedel och leveranser) och prioritera korttidsparkering framför långtidsparkering.

Kostnaden för genomförandet av de i planen föreslagna åtgärderna beräknas under år 2013 uppgå till 5 miljoner kronor. Samtidigt förväntas intäkterna från parkeringsavgifter under år 2013 att öka med 5 miljoner kronor om kommunfullmäktige antar planen före juni månad. Därefter förväntas en ökning av intäkterna om 10 miljoner kronor på årsbasis. Åtgärdsförslagen planeras vara genomförda innan 2013 års slut.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för yttrande.

*Stadsledningskontoret* anser att parkeringsfrågan är ett viktigt och effektivt styrmedel som staden förfogar över. Stadsledningskontoret vill poängtera att det är viktigt att frågan inte ses som en isolerad åtgärd utan ses i ett större sammanhang där parkeringsregleringar och avgifter ska samverka med exempelvis trängselskatten samt stadens övriga planering.

### *Mina synpunkter*

I takt med att Stockholm växer blir konkurrensen om utrymmet allt hårdare. En av de stora utmaningarna är att hitta lösningar för effektivare trafik och transporter i staden. Här har parkering en nyckelroll. Hur den befintliga infrastrukturen används är av stor betydelse. Det handlar om såväl tillgänglighet till fastigheter för varuleveranser som för kortare stopp. Omsättningen på kantstensparkeringar i City behöver därför ökas. Stockholmare kommer även i framtiden att ha privatbilar därför måste även antalet parkeringsplatser i garage öka. Samtidigt som dessa åtgärder är av stor vikt för att förbättra framkomligheten är det viktigt med parkeringsmöjligheter på gator som inte hör till det primära vägnätet. En mer framkomlighetsinriktad reglering av gatuparkeringen bidrar till en effektivare användning av gatuytan – vilket främjar och förbättrar stockholmarnas framkomlighet. Som en av flera handlingsplaner inom Framkomlighetsstrategin är den nya parkeringsplanen en viktig, men inte isolerad del av stadens åtgärder för att upprätthålla framkomligheten för såväl kollektivtrafik, cyklister, leveranstrafik som privatbilister i ett starkt växande Stockholm.

Parkeringsplanen innebär även ett steg framåt för miljön. Stockholms målsättning är att vara en fossilbränslefri stad år 2050 och en långsiktig parker-

ingspolicy som bidrar till ett klimatsmart resande är ett viktigt medel för att minska transportsektorns utsläpp.

Det är angeläget att staden noga följer och utvärderar effekterna av parkeringsplanens åtgärder. En del i detta arbete är det uppdrag som trafik- och renhållningsnämnden gett trafikkontoret. Uppdraget syftar till att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet, med utgångspunkt i framkomlighet och ett snabbt växande Stockholm.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtanden.

### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Parkeringsplan
3. Parkeringsplan – redovisning av remiss
4. Sändlista för remiss av förslag till Parkeringsplan

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Karin Wanngård (S) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Att delvis godkänna parkeringsplanen.
2. Att ett helhetsprogram tas fram där bl. a inner- och ytterstadskonsekvenser beaktas.
3. Att i det fortsatta arbetet beakta utveckling av bilpooler samt infartsparkeringar.
4. Samt att därutöver anföra:

En parkeringsplan löser en del av Stockholmstrafikens problem. Bilpoolarnas roll i framtidens Stockholm måste tydliggöras i parkeringsplanen såväl som i framkomlighetsstrategin. En annan viktig aspekt som måste samverkas med en parkeringsplan och framkomlighetsstrategi är kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken måste byggas ut och bli mer effektiv. Vi har idag alltför många inställda pendeltåg, enorm trängsel i Tunnelbanan, stomlinjebussar som kommer flera på samma gång i och med att det varit stopp eller hinder i trafiken. Sårbarheten i kollektivtrafiken är oerhört stor. Taxepolitiken för kollektivtrafiken är även viktig ur ett resande perspektiv. Enhetstaxa för hela länet skulle gynna regionens resandemönster. Staden måste agera för att landstinget ska påbörja arbetet med en tubyggd tunnelbana och en smartare taxepolitik.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Trafik- och renhållningsnämndens förslag till Parkeringsplan i enlighet med bilaga 2 antas till en del.
2. Kommunfullmäktige ger trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden.
3. Att vidare anföra följande:

Miljöpartiet stödjer i huvudsak förslagen om ändrad reglering av gatuparkering för bilar i innerstaden. Det är positivt för framkomligheten att stadens höjer avgiften för parkering och att utvidgar parkeringszonerna. Ytterligare åtgärder borde vidtas för att underlätta framkomlighet och stödja en utveckling mot färre parkerade bilar i gatumiljö. Parkeringsavgifterna ska uppmuntra till att parkeringar i befintliga parkeringshus och garage används i första hand. Till exempel borde de från remissen föreslagna förlängningen av den avgiftsbelagda tiden för malmtaxa (*blå biljett*) från 09-17 till 07-19 behållits. Låga parkeringsavgifter bör även införas i ytterstaden.

Kontoret behöver ta fram ett underlag som omfattar ett helhetsperspektiv på parkering. I en sådan utredning är det inte tillräckligt att enbart lägga in ytterstadens förutsättningar, utan det krävs en helhet med infartsparkeringar, parkeringsköp, parkeringstal för bilar och cyklar samt hur staden kan ge bättre förutsättningar för bilpooler. Aspekterna av en transportsnål samhällsplanering ska finnas med, samt hur cykel och kollektivtrafik kan bidra till att reducera behov av bilparkering och bidra till ökad framkomlighet.

Framkomlighetsstrategin angav som prioriterat att öka framkomligheten för stombussarna, bland annat genom att ta bort parkeringsplatser på stadens huvudgator. Parkeringsplanen innehåller dock inga sådana förslag. Strategin angav även som viktigt att prioritera cykling. Parkeringsplanen innehåller inga förslag på parkeringsplatser för cyklar. Parkeringsplanen kan stärka cykelinfrastrukturen genom att ta bort parkeringsplatser till förmån för fler cykelbanor. Vi vill med anledning av ovanstående se en parkeringsplan som bättre svarar mot framkomlighetsstrategins intentioner. Parkeringsfrågan ska beaktas som helhet med utgångspunkt i framkomlighet och ett snabbt växande Stockholm. Underlaget ska även beakta frågor för t.ex. regionala infartsparkeringar, parkeringsköp, bilpooler samt parkeringstal för bilar och cyklar.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafik- och renhållningsnämndens förslag till Parkeringsplan i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet godkänns.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 29 maj 2013

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

*Ulrika Gunnarsson*

**Reservation** anfördes av Tomas Rudin, Olle Burell och Emilia Bjuggren (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. I huvudsak godkänna parkeringsplanen
2. Ge trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att ta fram konkreta förslag på säkra och avgiftsfria cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen
3. Därutöver anföras:

Det finns många positiva delar i Parkeringsplanen, som helt stämmer överens med Framkomlighetsstrategin, men vi saknar konkreta förslag för den ökande andelen cyklisterna i staden. Många efterfrågar säkra, avgiftsfria cykelparkeringar i kollektivnära lägen, och i enlighet med Framkomlighetsstrategin bör detta tillgodoses snarast.

Man bör också ytterligare se över förhållandet mellan avgifter för parkering i gatumiljö och parkering under jord. Skulle exempelvis de som boendeparkerar i innerstaden kunna göra det i ett parkeringsgarage för samma avgift, skulle gatumark frigöras, och framkomligheten för cykel- kollektiv- och nyttotrafik förbättras.

Vi saknar också konkreta förslag på infartsparkeringar, något som brådskar i en växande storstad där antalet kvadratmeter och människors hälsa begränsar möjligheten att ta sig fram med egen bil. Parkeringsplanens syfte skall vara att kraftigt reducera antalet bilar i innerstaden, till förmån för cykel- kollektiv- och nyttotrafik.

## ÄRENDET

Parkeringsplanen har som mål att öka andelen lediga parkeringsplatser för bil under dagtid från nuvarande 8-12 procent till 15 procent. Detta för att öka omsättning och tillgänglighet.

Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att följande fyra regleringsändringar som redovisas i Parkeringsplanen genomförs:

- A. utökning av zonen för grön biljett i citykärnan
- B. utökning av zonen för citytaxa i cityområdet
- C. införande av citytaxa på gator där framkomlighet och nåbarhet ska prioriteras
- D. skärpning av vissa regler för boendeparkering

Samtliga syftar till att prioritera den rörliga trafiken (framförallt för kapacitetsstarka färdmedel och leveranser) och prioritera korttidsparkering framför långtidsparkering.

Kostnaden för genomförandet av de i planen föreslagna åtgärderna beräknas under år 2013 uppgå till 5 miljoner kronor. Samtidigt förväntas intäkterna från parkeringsavgifter under år 2013 öka med 5 miljoner kronor om beslut om planen tas före juni i kommunfullmäktige. Därefter förväntas en ökning av intäkterna om 10 miljoner kronor på årsbasis. Åtgärdsförslagen planeras vara genomförda innan 2013 års slut.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 mars 2013 följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för egen del förslaget till Parkeringsplan och hemställer hos kommunfullmäktige att anta Parkeringsplanen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet, med utgångspunkt i framkomlighet och ett snabbt växande Stockholm.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mark Klamberg m.fl. (FP), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm växer och redan år 2030 förväntas Stockholms invånare vara cirka 25 procent fler än idag, det vill säga en befolkning på över en miljon. En av de stora utmaningarna för framtiden är därför att hitta lösningar för effektivare trafik och transport i staden - här har parkering en nyckelroll i både inner- och ytterstaden. Bland annat kan en mer aktiv reglering av gatuparkering bidra till ett effektivare utnyttjande av den redan begränsande gatuytan, vilket främjar och förbättrar stadens framkomlighet. Planen har som mål att öka andelen lediga parkeringsplatser för bil under dagtid från nuvarande 8-12 procent till 15 procent, för att öka omsättning och tillgänglighet.

#### *Regleringsändringar i innerstaden*

Kontoret föreslår att följande fyra regleringsändringar som redovisas i den reviderade parkeringsplanen genomförs:

- A) utökning av zonen för grön biljett i citykärnan
- B) utökning av zonen för citytaxa i cityområdet
- C) införande av citytaxa på gator där framkomlighet och närbarhet ska prioriteras
- D) skärpning av vissa regler för boendeparkering

Samtliga syftar till att prioritera den rörliga trafiken (framförallt för kapacitetsstarka färdmedel och leveranser) och prioritera korttidsparkering framför långtidsparkering.

Med anledning av remissynpunkterna har kontoret i planen inarbetat ett tillägg med citytaxa även på Torsgatan mellan Odengatan och Norra Stationsgatan. Kontoret avser vidare att se över vissa av de smala gator som brandförsvaret har lyft fram. Förslagen från City i samverkan kommer att utredas närmare i arbetet med den kommande trafik- och gatumiljöplanen för City. Vidare delar kontoret Stockholm Parkerings synpunkt att behovet av fler garageplatser inte löses genom lägre priser. Erfarenheten visar nämligen att mindre parkeringsgarage under många år omvandlats till verksamheter med högre lönsamhet.

#### *Parkering för staden som helhet*

I takt med att Stockholm växer utvecklas staden. Det som tidigare varit utpräglade förorter kompletteras med mer innerstadsliknande och tätare bebyggelse. Ytterstaden byter karaktär genom kompletteringsbebyggelse och nya bostadsområden, med en högre exploateringsgrad än tidigare. Den gemensamma gatuytan krymper, sett till befolkningstätheten. Denna utveckling innebär en stor utmaning för staden, även på parkeringsområdet. Ytterstadsområdena ser olika ut, till exempel finns områden med informella infartsparkeringar och hög exploatering, stadsdelscentra och närförorter

som alla påverkar behovet av gatuparkering. Dessutom finns indikationer på att de ytterstadsområden som ligger närmast innerstaden kan påverkas av så kallade utfartsparkeringar, det vill säga områden där de boende i innerstaden regelbundet parkerar.

Som en del av remissförslaget ingick förlängning av den avgiftsbelagda tiden för malmtaxa (blå biljett) från 09-17 till 07-19. Dock har det under remissprocessens gång blivit allt mer tydligt att det finns en osäkerhet kring hur denna förändring påverkar parkeringssituationen i ytterstaden. Med förslaget om tidsförlängd malmtaxa finns till exempel risk att parkering trycks ut till de delar av ytterstaden som angränsar till tullsnittet som därför kan få problem med utfartsparkering. Samtidigt är erfarenheten om regleringsverktyg i ytterstaden idag begränsad. Kontoret instämmer därför med ett flertal remissinstanser i deras uppfattning om att parkeringsfrågan bör behandlas mer långsiktigt och i ett samlat grepp för inner- och ytterstaden gemensamt. Fördjupad kunskap om ytterstadens parkeringssituation (även i relation till innerstaden) är därför väsentlig för att säkra framkomligheten och för att uppfylla målet om 15 procent lediga parkeringsplatser. Trafikkontoret föreslår således att få i uppdrag att tillsammans med stadsbyggnads- och exploateringskontoret ta fram ett underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet idag och framöver. Bland annat bör strategier för infartsparkering, parkeringsköp och relationen mellan inner- och ytterstadens taxor studeras närmare. Ett annat förslag var att ändra benämningarna på taxorna till numeriska begrepp för en enklare hantering vid ökande användning av virtuell betalning via exempelvis mobiltelefon. Med anledning av ovan sagda beträffande avgiftstiderna för malmtaxa syns det dock omotiverat i nuläget att ta kostnaden för att skylta om alla parkeringsplatser enbart för att ändra taxebenämningarna.

Inom ramen för detta helhetsarbete föreslås inledningsvis att de tre i remissplanen utpekade ytterstadsområdena (Gullmarsplan-Globen, Hägersten-Liljeholmen och Järva) studeras i mer detalj. Dagens parkeringssituation bör utredas i ett större sammanhang och om behov av åtgärder identifieras bör dessa vara tydligt anpassade för områdenas förutsättningar både kort- och långsiktigt.

#### *Järva*

När Järva byggdes sattes parkeringstalet i linje med principen att all parkering skulle ske på tomtmark. En reglering av parkeringen är åter aktuell i området då framkomligheten på gatorna försämrats när parkeringsförbudet togs bort år 2009 på gator i Rinkeby och Tensta. Garage har tömts på bilar av ägare som hellre parkerar gratis på gatan, med konsekvenser för fastigheternas ekonomi. Det förekommer även problem med långtidsuppställning på gatan kopplad till verksamheter som sysslar med försäljning eller reparation av fordon. Polis, brandförsvaret och fastighetsägare i Järva har vid flera tillfällen pekat på problem som den fria parkeringen medfört i området, bland annat i en skrivelse till kontoret. På grund av områdets problematik som beskrivits ovan avser kontoret därför att åter införa parkeringsförbud i området, med början på de gator som brandförsvaret utpekat som besvärliga att ta sig fram på. De parkeringsplatser som finns på gatumark behålls som tidigare.



### *Gullmarsplan/Globen*

Den kommande Söderstaden kommer att länka Globenområdet med Gullmarsplan/Nynäsvägen och knyta samman Södermalm med de södra närförorterna. Etableringar för bostäder, kontor, handel, service och nöjen planeras, vilket ställer höga krav på ett effektivt transportsystem redan när Tele2Arenan öppnas i juli 2013. För att de bostadsområden som ligger närmast Globen inte ska drabbas av parkeringstryck finns utpekade platser där endast boende idag får parkera. För att säkra framkomligheten i området på kort och lång sikt bör parkeringsåtgärder utredas med start under första hälften av 2013.

### *Hägersten/Liljeholmen*

En attitydundersökning i staden från 2010 visar att de boende i stadsdelen Hägersten-Liljeholmen är missnöjda med parkeringssituationen. De upplevda problemen har uppmärksammats även i dialog med stadsdelsförvaltningen och i medborgarärenden. Stadsdelen innehåller en varierad bebyggelse som väl representerar många av ytterstadens olika stadsmiljöer, och som visar exempel på flera av de frågor som bör undersökas i en fördjupad parkeringsutredning. Det finns till exempel:

- exploateringsområden med en täthet som liknar innerstadens (Liljeholmen-Årstadal, Telefonplan)
- äldre förorter som ska förtätas och där bland annat ett ökat parkeringstryck är en farhåga bland invånarna (Midsommarkransen, Aspudden)
- områden med flerfamiljshus (Bredäng) och småhus/villaområden (Mälarhöjden) där informell infartsparkering förekommer.

Dessutom kan alla områden komma att påverkas av så kallad utfartsparkering.

Parkeringsituationen i och kring Liljeholmstorget specifikt har även uppmärksammats i skrivelser och medborgarärenden. Kontoret har inlett ett arbete för att få en samlad bild av problematiken som, om det visar sig lämpligt, kan resultera i framtida åtgärder.

### *Tidplan*

Den initiala tidplanen för de åtgärder som presenteras i Parkeringsplanen har förskjutits på grund av remissprocessen. I nedanstående tabell föreslås nya tidpunkter för genomförande av parkeringsförslagen. Åtgärderna A, B och C förväntas vara kompletta halvårsskiftet 2013 medan åtgärd D successivt kan komma att genomföras under hela år 2013 (se tabell 1). Denna tidplan kan dock förskjutas ytterligare beroende på när beslut om planen tas i kommunfullmäktige. Det föreslagna arbetet med att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet kan påbörjas under våren 2013. Utöver detta kommer den höjning av kostnaderna för boendeparkering som tidigare beslutats av kommunfullmäktige att genomföras den 1 mars 2013.

ÅTGÄRD	INFÖRANDETID
Åtgärd A Utökat område för grön biljett	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd B Utökat område för citytaxa	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd C Citytaxa på vissa huvudgator	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd D: Skärpta regler för boendeparkeringsdispens	2013
Ta fram ett samlat underlag för parkeringsfrågan som helhet	Start våren 2013

Förslag på tidplan för genomförande av Parkeringsplanens åtgärder.

Tidplanen är preliminär och gäller under förutsättning att nödvändiga beslut tas under våren 2013

Parkeringsplanen kommer att kommuniceras brett efter kommunfullmäktiges beslut och löpande under införandetiden samt i enlighet med framkomlighetsstrategin.

#### *Konsekvenser*

I sin helhet bidrar reglering av gatuparkeringen till ökad framkomlighet för den rörliga trafiken och förbättrad närbarhet till stadens utbud längs huvudgatorna, vilket ökar stadens attraktivitet. Fokus för framkomligheten i staden är de kapacitetsstarka färdmedlen och näringslivstransporterna, i synnerhet på gator och vägar som i stor utsträckning används av stombussar och cyklister eller där stora mängder gods levereras. Den totala transportkapaciteten förväntas öka, med mer pålitliga restider för kollektivtrafiken, förbättrade leveransmöjligheter samt minskad söktrafik och dubbelparkering. Detta har i sin tur positiv inverkan på miljön och trafiksäkerheten.

#### *Ekonomi*

Kostnaderna för genomförande beräknas till 5 miljoner kronor under 2013 och inrymmer omskyllning av gator och parkeringsautomater samt flytt och omprogrammering av automater. I kostnaden ingår byte av vägmärken och omskrivning av vissa lokala trafikföreskrifter.

Kontoret bedömer att förslaget innebär ökade intäkter i form av parkeringsavgifter om 10 miljoner kronor på helårsbasis. Under 2013 bedöms intäktsökningen uppgå till 5 mnkr, under förutsättning att kommunfullmäktige fattar beslut under första halvåret 2013. I sammanhanget bör påtalas att parkeringsintäkter alltid är svårprognostiserade då väder, konjunktur och resvanor är de viktigaste variablerna.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för yttrande.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 april 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm växer och redan år 2030 förväntas Stockholms invånare vara cirka 25 procent fler än idag, det vill säga en befolkning på över en miljon. En av de stora utmaningarna för framtiden är därför att hitta lösningar för effektivare trafik och transport i staden - här har parkering en nyckelroll i både inner- och ytterstaden. Bland annat kan en mer aktiv reglering av gatuparkering bidra till ett effektivare utnyttjande av den redan begränsande gatuytan, vilket främjar och förbättrar stadens framkomlighet. Stadsledningskontoret stödjer därför trafik- och renhållningsnämndens förslag till Parkeringsplan för Stockholms stad.

Parkeringsfrågan är ett viktigt och effektivt styrmedel som staden förfogar över. Stadsledningskontoret vill poängtera att det är viktigt att frågan inte ses som en isolerad åtgärd utan ses i ett större sammanhang där parkeringsregleringar och avgifter ska samverka med exempelvis trängselskatten samt stadens övriga planering.

Under 2013 bedöms kostnaden på 5 miljoner kronor för genomförandet av Parkeringsplanen att kunna finansieras med hjälp av intäkterna från parkeringsavgifter och inryms därmed i trafik- och renhållningsnämndens budget för 2013. Därefter förväntas en ökning av intäkterna om 10 miljoner kronor på årsbasis. Åtgärdsförslagen planeras vara genomförda innan 2013 års slut. Kostnader och intäkter för kommande år får beaktas i samband med budget för år 2014.

Stadsledningskontoret konstaterar att ingen justering görs angående nivåerna för parkeringsavgifterna i och med den av trafik- och renhållningsnämnden föreslagna Parkeringsplanen. Parkeringsplanen innebär dock att grunderna för avgiftsuttaget ändras, dvs. förändrade zonindelningar m.m., vilket föranleder antagande av Parkeringsplanen i kommunfullmäktige.

Gällande förslag till Parkeringsplan hänvisas till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## RESERVATIONER M.M.

### Trafik- och renhållningsnämnden

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner till en del förslaget till Parkeringsplan.
2. Nämnden ger kontoret i uppdrag att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet, med utgångspunkt i framkomlighet och ett snabbt växande Stockholm. Underlaget ska även beakta frågor för t.ex. regionala infartsparkeringar, parkeringsköp, bilpooler samt parkeringstal för bilar och cyklar.
3. Att vidare anföras följande:

Miljöpartiet stödjer i huvudsak förslagen om ändrad reglering av gatuparkering för bilar i innerstaden. Det är positivt för framkomligheten att stadens höjer avgiften för parkering och att utvidgar parkeringszonerna. Ytterligare åtgärder borde vidtas för att underlätta framkomlighet och stödja en utveckling mot färre parkerade bilar i gatumiljö. Parkeringsavgifterna ska uppmuntra till att parkeringar i befintliga parkeringshus och garage används i första hand. Till exempel borde de från remissen föreslagna förlängningen av den avgiftsbelagda tiden för malmtaxa (*blå biljett*) från 09-17 till 07-19 behållits. Låga parkeringsavgifter ska även införas i ytterstaden.

Framkomlighetsstrategin angav som prioriterat att öka framkomligheten för stombussarna, bland annat genom att ta bort parkeringsplatser på stadens huvudgator. Parkeringsplanen innehåller dock inga sådana förslag. Strategin angav även som viktigt att prioritera cykling. Parkeringsplanen innehåller inga förslag på parkeringsplatser för cyklar. Parkeringsplanen kan stärka cykelinfrastrukturen genom att ta bort parkeringsplatser till förmån för fler cykelbanor. Vi vill med anledning av ovanstående se en parkeringsplan som bättre svarar mot framkomlighetsstrategins intentioner.

Kontoret behöver ta fram ett underlag som omfattar ett helhetsperspektiv på parkering. I en sådan utredning är det inte tillräckligt att enbart lägga in ytterstadens förutsättningar, utan det krävs en helhet med infartsparkeringar, parkeringsköp, parkeringstal för bilar och cyklar samt hur staden kan ge bättre förutsättningar för bilpooler. Aspekterna av en transportsnål samhällsplanering ska finnas med, samt hur cykel och kollektivtrafik kan bidra till att reducera behov av bilparkering och bidra till ökad framkomlighet. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner till en del förslaget till Parkeringsplan.

*Reservation* anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna parkeringsplanen.

Att ett helhetsprogram tas fram där bl. a inner- och ytterstadskonsekvenser beaktas.

Att i det fortsatta arbetet beakta utveckling av bilpooler samt infartsparkeringar.

Samt att därutöver anföra:

En parkeringsplan löser en del av Stockholmstrafikens problem.

Några aspekter som måste samverkas med en parkeringsplan och framkomlighetsstrategi är:

#### Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken måste byggas ut och bli mer effektiv. Vi har idag alltför många inställda pendeltåg, enorm trängsel i Tunnelbanan, stomlinjebussar som kommer flera på samma gång i och med att det varit stopp eller hinder i trafiken. Sårbarheten i kollektivtrafiken är oerhört stor.

Taxepolitiken för kollektivtrafiken är viktig ur ett resande perspektiv. Ett högt pris på t.ex. ett månadskort innebär att det kan vara billigare att ta bilen till stan om man har en bil med liten drivmedelsförbrukning. Den senaste höjningen av SL månadskortet var enbart ett sätt att reducera SLs gigantiska underskott.

Tjänstebilsförare betalar idag ingen trängselskatt, i och med att den för företagen är avdragsgill. Ser man på nybilsförsäljningen i Stockholmsområdet så är den övervägande delen försäljning av tjänstebilar. Vi har med andra ord många tusentals förare som i dag är helt okänsliga för t.ex. trängselskattens storlek och indirekt avgiften för parkering i och med att man använder företagskort när man parkerar.

*Reservation* anfördes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

1. I huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut.
2. Ge kontoret i uppdrag att ta fram konkreta förslag på säkra och avgiftsfria cykelparkeringar i kollektivtrafknära lägen.
3. Därutöver anföra:

Det finns många positiva delar i Parkeringsplanen, som helt stämmer överens med Framkomlighetsstrategin, men vi saknar konkreta förslag för den ökande andelen cyklisterna i staden. Många efterfrågar säkra, avgiftsfria cykelparkeringar i kollektivnära lägen, och i enlighet med Framkomlighetsstrategin bör detta tillgodoses snarast. Man bör också ytterligare se över förhållandet mellan avgifter för parkering i gatumiljö och parkering under jord. Skulle exempelvis de som boendeparkerar i innerstaden kunna göra det i ett parkeringsgarage för samma avgift, skulle gatumark frigöras, och framkomligheten för cykel- kollektiv- och nyttotrafik förbättras.

Vi saknar också konkreta förslag på infartsparkeringar, något som brådskar i en växande storstad där antalet kvadratmeter och människors hälsa begränsar möjligheten att ta sig fram med egen bil. Parkeringsplanens syfte skall vara att kraftigt reducera antalet bilar i innerstaden, till förmån för cykel- kollektiv- och nyttotrafik.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mark Klamberg m.fl. (FP) enligt följande.

Förslaget till ny parkeringsplan innehåller en välkommen ambitionshöjning vad gäller att förbättra möjligheterna för framkomligheten i Stockholmstrafiken. Detta är en mycket angelägen fråga – i synnerhet för kollektivtrafiken – och åtgärderna i parkeringsplanen har goda förutsättningar att bidra till en bättre trafiksituation.

Folkpartiet anser att i områden där belastningen är särskilt hög bör man överväga att ta ut parkeringsavgifter under längre tid på dygnet. Under remissprocessen har det framkommit osäkerhet kring vilka effekter förslaget om att utöka den avgiftsbelagda tiden för malmtaxa från 09–17 till 07–19 skulle medföra, främst med tanke på parkeringssituationen i ytterstaden. Vi ser fram emot ett fördjupat resonemang kring denna fråga i det samlade underlag för staden som helhet som Trafikkontoret ska ta fram.

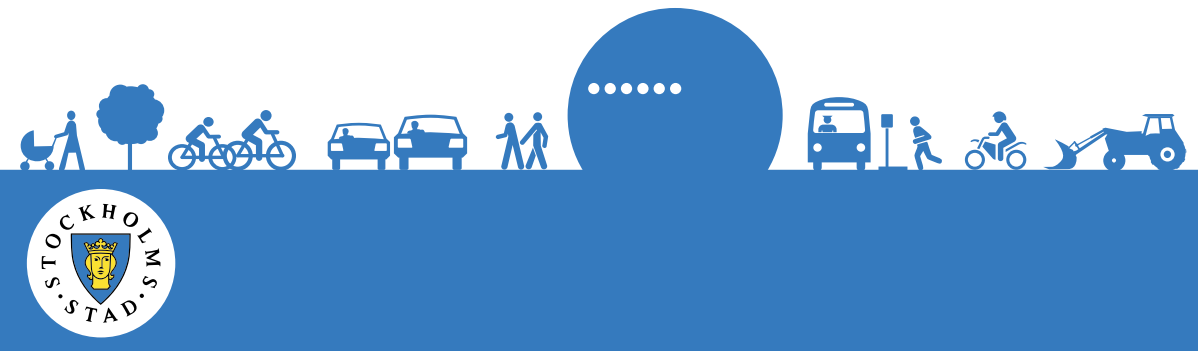


Framkomlighetsstrategi

# Parkeringsplan

## Mars 2013

– på väg mot ett Stockholm i världsklass  
[www.stockholm.se/trafikkontoret](http://www.stockholm.se/trafikkontoret)



## **Innehåll**

1. Inledning	1
2. Bakgrund	3
3. Fakta om dagens parkeringssituation	9
4. Åtgärds paket 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.

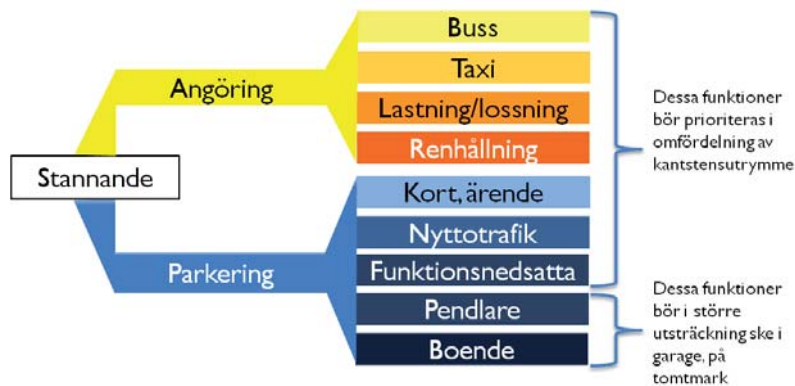
Framkomlighetsstrategin beskriver den nyckelroll som reglering av bilparkering har i att främja ett kapacitetsstarkt och pålitligt trafiksystem, som kan stödja en attraktiv stadsmiljö och minimera trafikens negativa effekter. Då en bil står parkerad i genomsnitt 90-95 procent av tiden har parkering både 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: långtidsparkering 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).

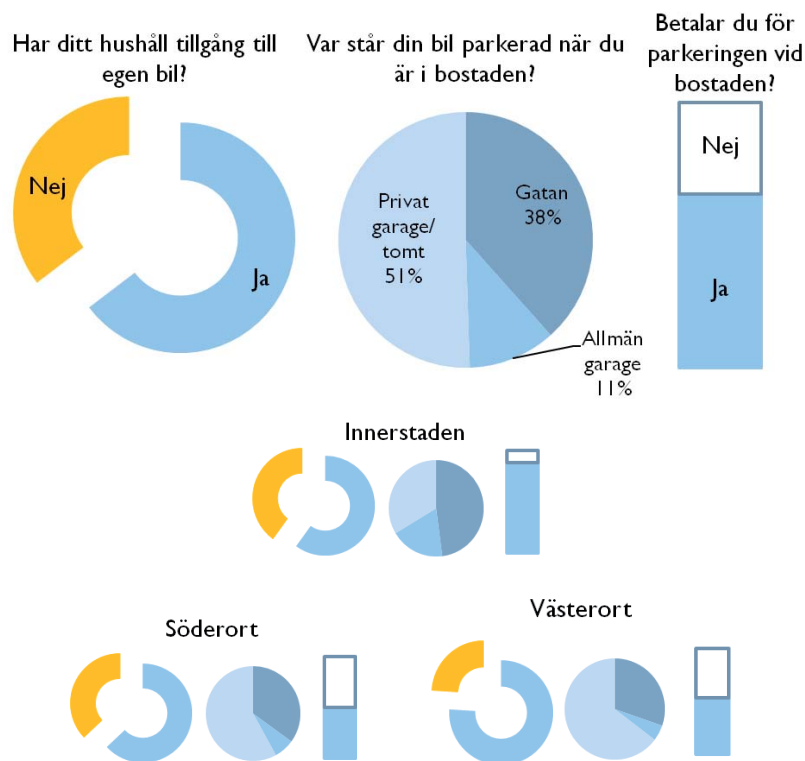


Figur 1: Kantstens konkurrerande funktioner

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 infartsparkeringsplatser.

Two-thirds of households in Stockholm have access to a car and of those who park on the street about 38 percent usually park on the street when they are at home. Half park in a private garage or plot and 11 percent in a public parking garage. About 40 percent do not pay for parking or have the cost included in the rent or other fees. The share of residents in inner city who usually park on the street when they are at home is about 50 percent. See figure 2.



Figur 2: Stockholmsbussens 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 närbarhet till parkeringsmöjligheter och andra kantstensfunktioner.

**Tabell: Dagens verktyg för reglering av parkering**

	Gäller	Kostar	syfte
Grön biljett *	Dygnet runt	41 kr/t Max 1 t	Uppnä 15 % målet i de allra mest attraktiva områdena
Citytaxa/Röd biljett	Dagtid må-lö **	26 kr/t	Uppnä 15 % målet i attraktiva områden
	Övrig tid	15 kr/t	Öka framkomlighet för stombussar och annan trafik
Malmtaxa/Blå biljett	Dagtid måndag-fredag	15 kr/t	Uppnä 15 % målet i lugnare områden Öka framkomligheten lokalt
Tidsreglering	Varierar	-	Uppnä 15 % målet i attraktiva delar av lugnare områden (med blå biljett eller utan avgifter)
Boendedispens	I rätt boendeområde med röd eller blå biljett	60 kr/dag 800 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/lossning.
Stoppförbud	Varierar	-	Öka framkomligheten för stombussar och annan trafik.

\*Taxebenämning saknas för grön biljett

\*\* 09-17 (09-16)

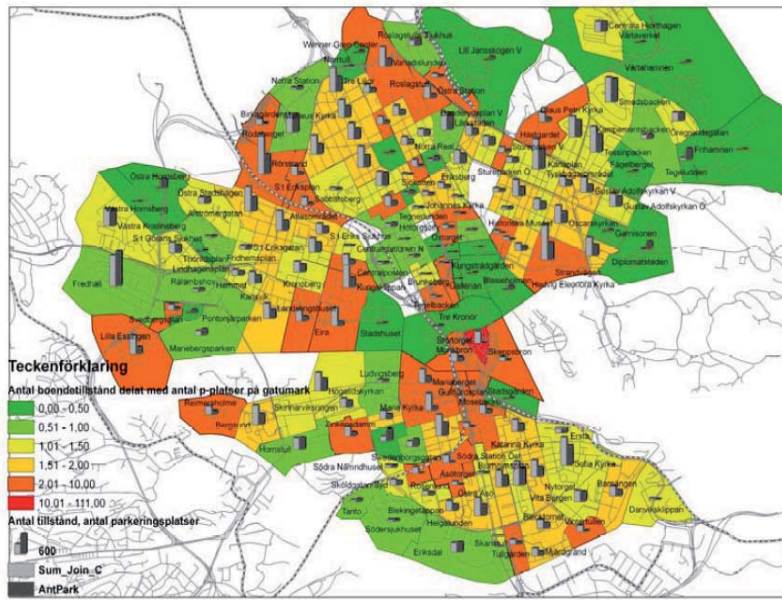
I Stockholm idag finns tre olika taxenivåer för bilparkering på gatan:

- 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. Grön biljett 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.
- Citytaxa/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. Röd biljett gäller idag för delar av City och kostar 26 kronor per timme 09-17 på vardagar utom dag före sön- o helgdag samt dag före sön- o helgdag 09-16. Övrig tid 15 kronor per timme.
- Malmtaxa/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. Malmtaxa används i dag i största delen av innerstaden (utanför City) samt i Hammarby Sjöstad, och kostar 15 kronor per timme vardagar utom dag före sön- o helgdag 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.

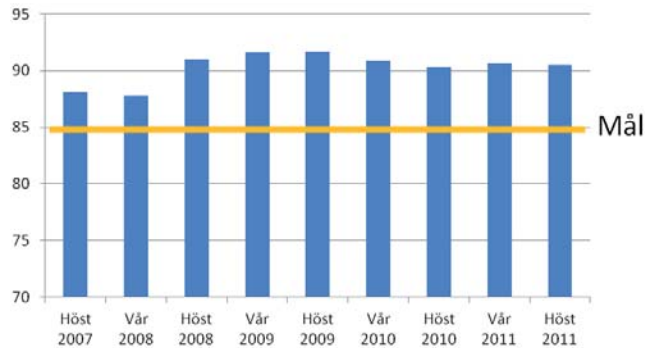


Figur 3: Antal utfärdade boendeparkeringstillstånd per bilparkeringsplats på gatan, innerstaden

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 beläggningsgraden dagtid på avgiftsbelagd parkering i genomsnitt var ca 90 procent. Sedan undersökningen startade i sin nuvarande utformning år 2007 har beläggningsgraden varierat mellan 88 och 92 procent, se figur 4.



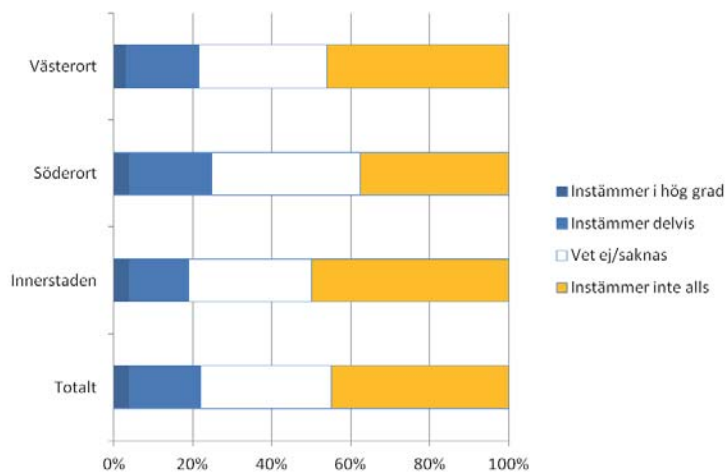
Figur 4: Beläggningsgrad för parkeringsplatser på gatumark i innerstaden, dagtid 2007-2011. Källa Trafikkontorets verksamhetsuppföljningar 2007-2011.

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

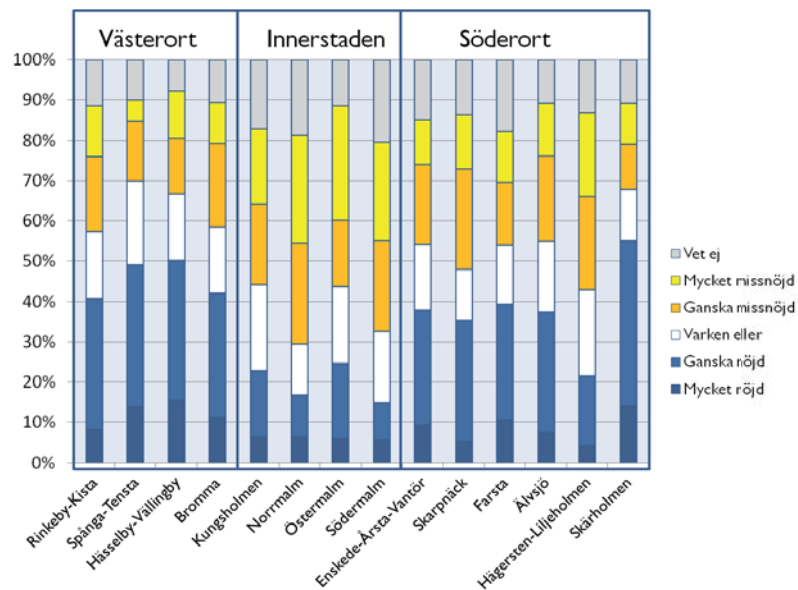
#### Attitydundersökningar om dagens parkeringssituation

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

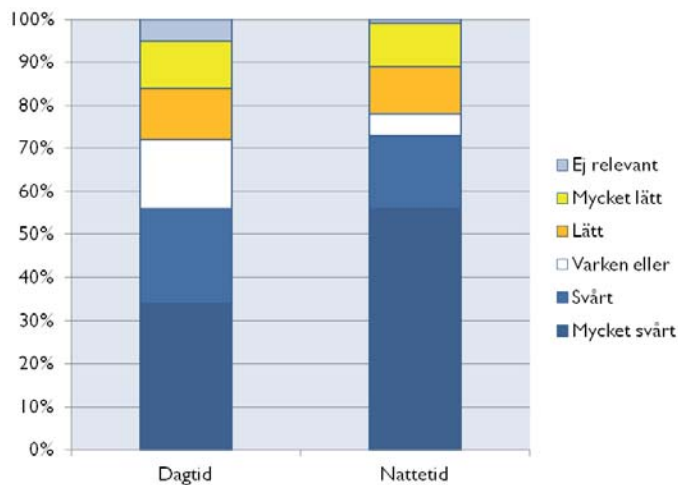


Figur 6: Hur nöjd/missnöjd är du med tillgången till parkering i din stadsdel?  
Miljöenkäten, Miljöförvaltningen 2010.

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-Liljaholmen.

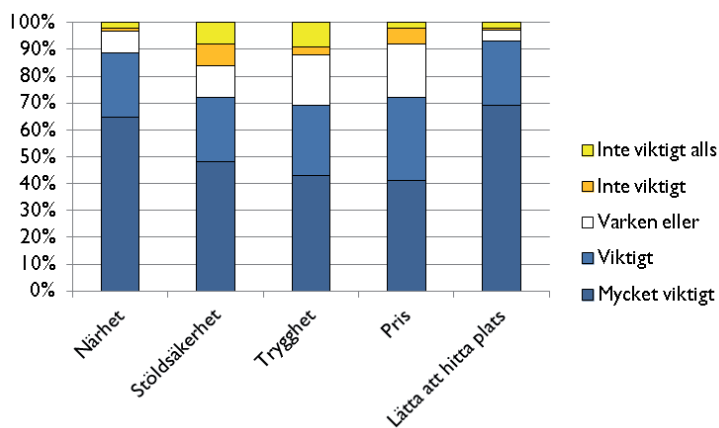
Som ett led i arbetet med denna åtgärdsplan har kontoret låtit göra en särskild undersökning bland boende i innerstaden som har boendeparkeringsdispens. Undersökningen frågade om de svarandes upplevda svårighet att hitta parkering på gatan (figur 7). Här syns det tydligt att medan mer än 50 procent upplever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

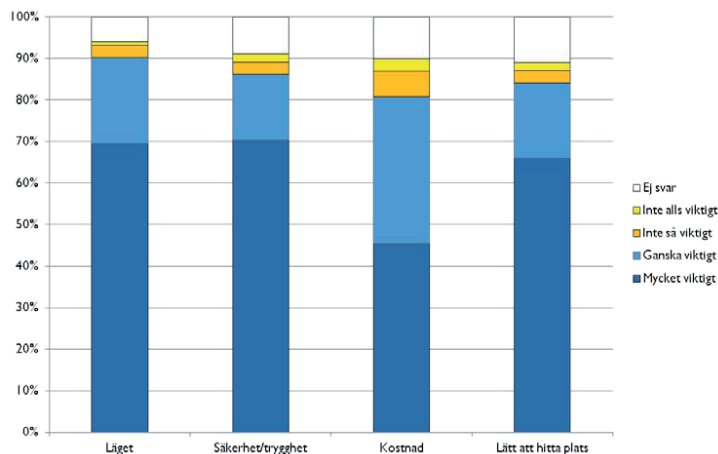
Det finns därför all anledning att se över parkeringsregleringen – i synnerhet i innerstaden, och då särskilt kvälls-/nattetid – för att förbättra förutsättningarna både för de boende och för besökare.

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, stöldsäkerhet 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.

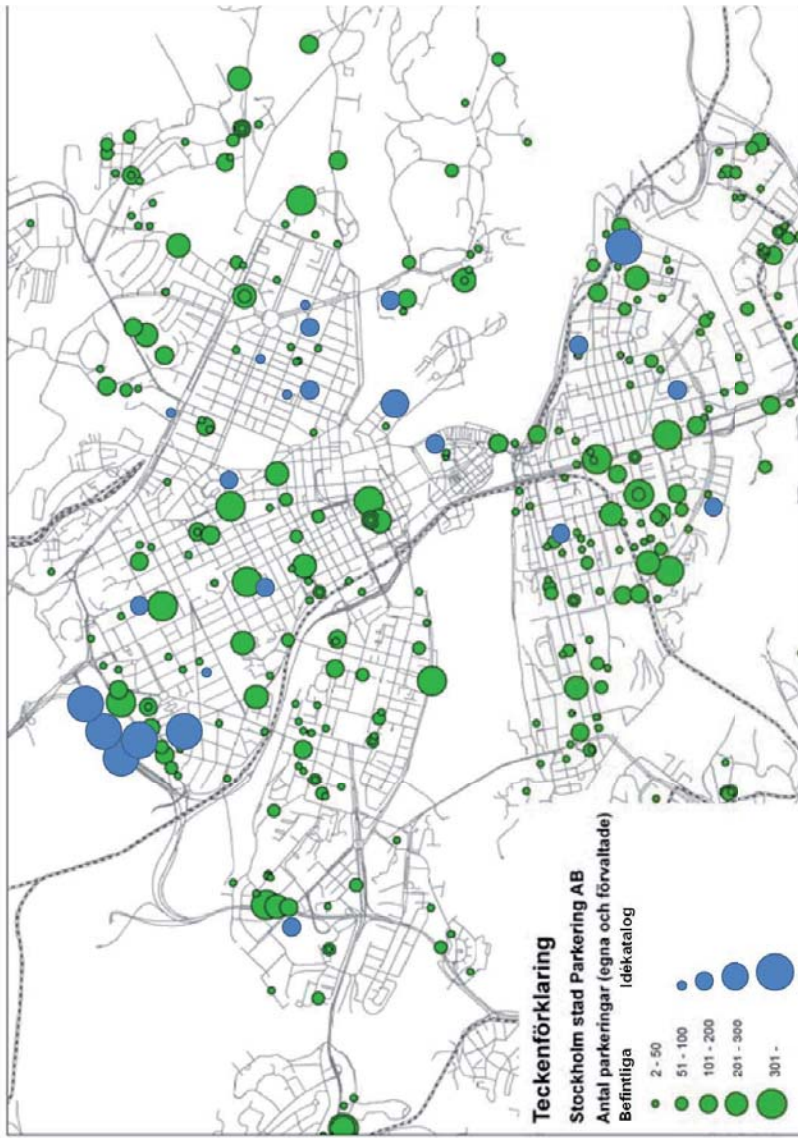
#### Alternativ till gatuparkering i innerstaden

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, disponerar i innerstaden 70 parkeringsanläggningar där boende kan hyra garageplats. Dessa är bolagets egna eller ägs av andra fastighetsägare. Stockholm Parkering förvaltar dessutom parkeringsplatser åt andra fastighetsägare. Bolaget har en idékatalog med förslag till ytterligare 25 potentiella 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 åtgärds paket 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 grön biljett i citykärnan
- B. en utökning av zonen för Citytaxa, röd biljett, i city
- C. utökad användning av Citytaxa, röd biljett, på gator där framkomlighet och nåbarhet ska prioriteras
- D. en skärpning av vissa regler för boendeparkering.

Paketet innehåller även förslag till att ta fram underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet samt en diskussion kring utveckling av nya betalsystem.

##### Åtgärd A: Utöka området för Grön biljett

Området som omfattas av grön biljett 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: P Stockholm Parkering P SP Idékatalog P Annat bolag (axplock)

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

Innebörd:

- Idag gäller grön biljett på ca 65 platser kring Centralstationen. Förslaget gäller ytterligare ca 150 platser i Citykärnan som idag har citytaxa.
- Ca 90 platser med möjlighet till boendeparkering blir endast för besökare. Undersökningar visar att platserna används av cirka 10-20 lokala boende

natttid. 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.

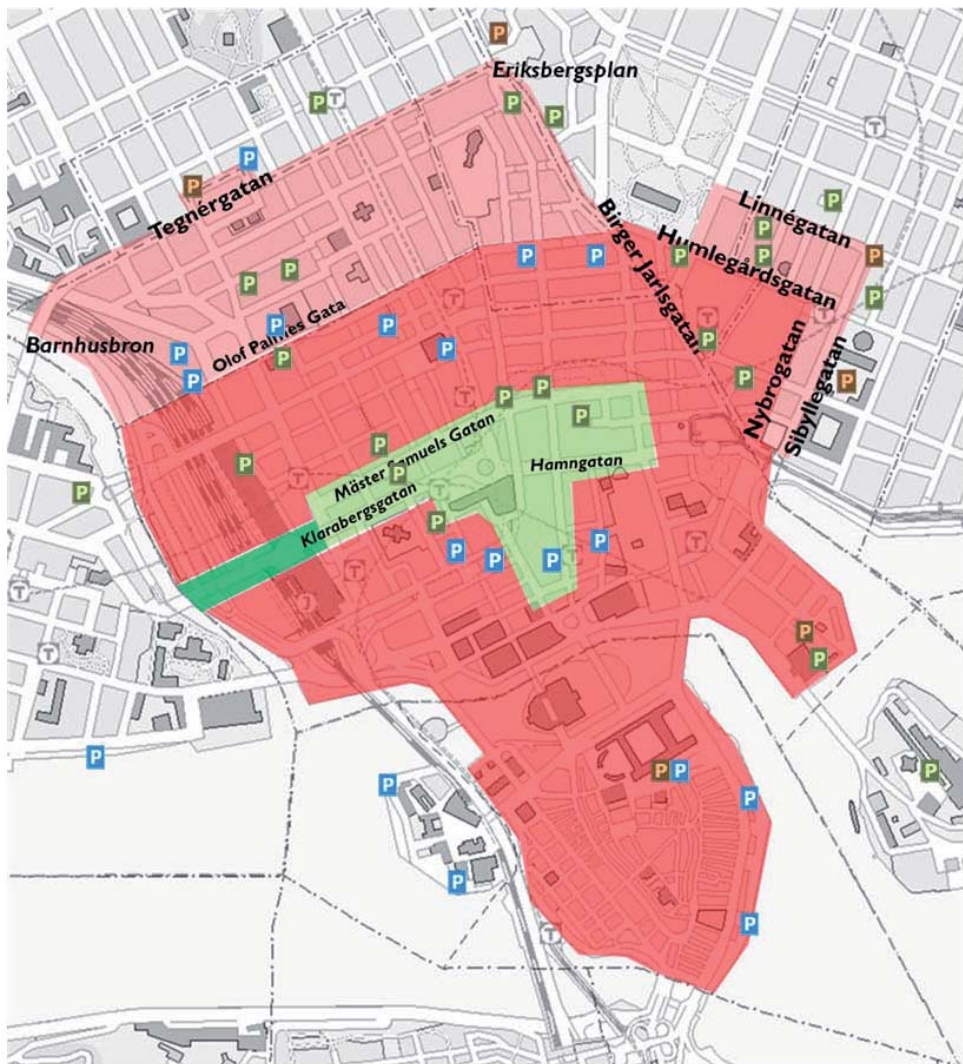
**Åtgärd B: Utöka området för citytaxa i city samt återinföra boendeparkeringsområde City.**

Citytaxa används i större utsträckning för de platser där parkeringsplatser är mycket attraktiva främst dagtid, där efterfrågan är hög även kvälls- och natttid och där en högre omsättning av parkering skulle främja framkomligheten och/eller det lokala näringslivet. Avgift tas ut dygnet runt, med en lägre avgift natttid. En utökad Cityzon skulle bättre motsvara det område som definieras som City i Översiktsplanen.

**Innebörd:**

- Idag gäller citytaxa på ca 800 platser i City. Förslaget gäller ytterligare ca 500 platser som idag har malmtaxa (ca 150 platser föreslås få citytaxa)
- 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** SP Idékatalog **P** Annat bolag (axplock)

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

#### Förväntad effekt:

Framkomligheten för stombussarna på Kungsgatan och Birger Jarlsgatan främjas, särskilt i högtrafikperioden. Närbarheten till kantsten ökar, söktrafik och dubbelparkering minskar. 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, i City.

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

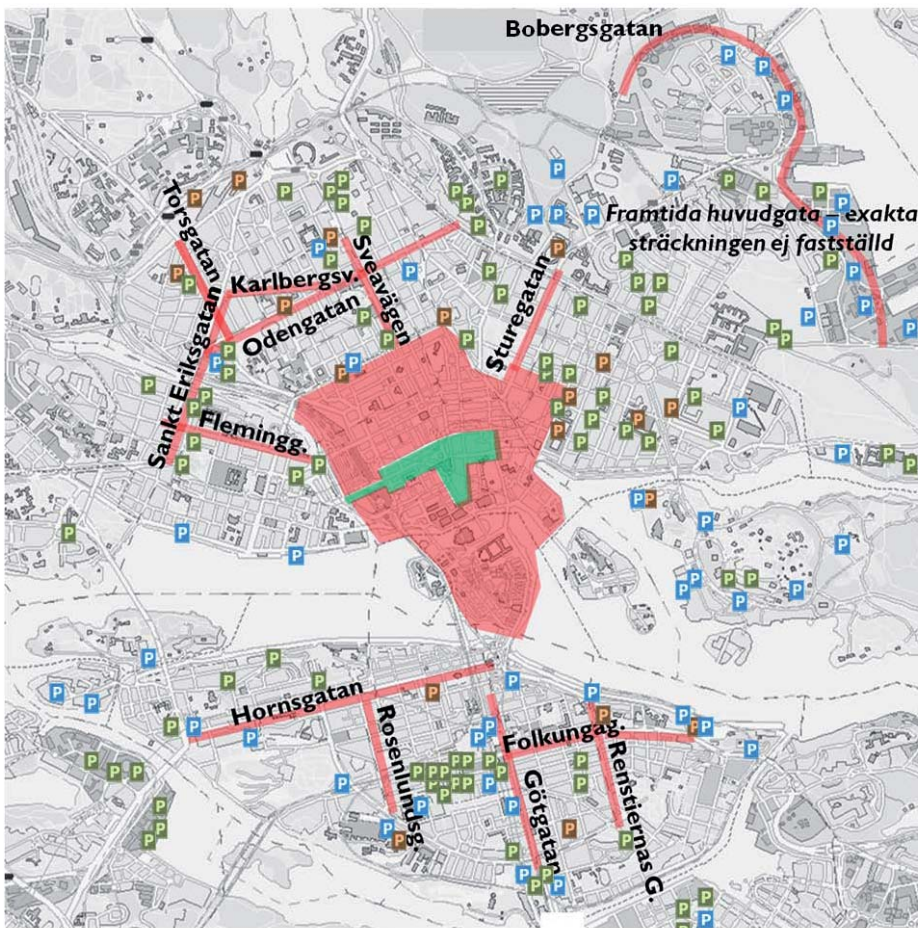
Om sträckan idag har:	Förslag till ny reglering:
Parkeringsförbud, men uppställning påverka framkomlighet	Stoppförbud
Parkeringsplatser som kan påverka framkomlighet	Parkeringsförbud
Flera attraktiva verksamheter där närheten är viktig	Endast besöksparkering (möjlighet till boendeparkering tas bort)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

**Åtgärd C: Införa citytaxa på gator där framkomlighet och/eller närhet 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 citytaxa 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 malmtaxa
- 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 närheten



Allmän parkering på fastighetsmark: P Stockholm Parkering P SP Idékatalog P Annat bolag (axplock)

Åtgärd C: Preliminärt förslag till gator där citytaxa 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 högtattraktiva områden. Utbudet av lediga garageplatser varierar – det är något bättre på Södermalm och Kungsholmen, och något sämre i Vasastaden och Östermalm.

#### **Åtgärd D: 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.

#### **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 detsamma). Månadsabonnemang löper kontinuerligt fram tills det sägs upp eller uppehåll begärs.

## **Parkering för staden som helhet**

Parkeringsfrågan i ytterstaden är mer komplex än innerstadens då dess bebyggelse är mer varierad. Kunskapen om parkeringssituationen i ytterstaden är idag begränsad och det är inte säkert att de regleringsverktyg som används i innerstaden är lämpliga. Därför föreslår kontoret att få i uppdrag att tillsammans med stadsbyggnads- och exploateringskontoret ta fram ett underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet idag och framöver. Bland annat bör strategier för infartsparkering, parkeringsköp och relationen mellan inner- och ytterstadens taxor studeras närmare.

Inom ramen för detta helhetsarbete föreslås inledningsvis att de tre i remissplanen utpekade ytterstadsområdena (Gullmarsplan-Globen, Hägersten-Liljeholmen och Järva) studeras i mer detalj. Dagens parkeringssituation bör utredas i ett större sammanhang och om behov av åtgärder identifieras bör dessa vara tydligt anpassade för områdenas förutsättningar både kort- och långsiktigt.

### **Järva**

När Järva byggdes sattes parkeringstalet i linje med principen att all parkering skulle ske på tomtmark. En reglering av parkeringen är åter aktuell i området då framkomligheten på gatorna försämrats när parkeringsförbudet togs bort år 2009 på gator i Rinkeby och Tensta. Garage har tömts på bilar av ägare som hellre parkerar gratis på gatan, med konsekvenser för husens ekonomi. Det förekommer även problem med långtidsuppställning på gatan kopplad till verksamheter som sysslar med försäljning eller reparation av fordon. Polis, brandförsvaret och fastighetsägare i Järva har vid flera tillfällen pekat på problem som den fria parkeringen medfört i området, bland annat i en skrivelse till kontoret. På grund av områdets problematik som beskrivits ovan avser kontoret därför att åter införa parkeringsförbud i området, med början på de gator som brandförsvaret utpekat som besvärliga att ta sig fram på. De parkeringsplatser som finns på gatumark behålls som tidigare.

### **Gullmarsplan/Globen**

Den kommande Söderstaden kommer att länka Globenområdet med Gullmarsplan/Nynäsvägen och knyta samman Södermalm med de södra närförorterna. Etableringar för bostäder, kontor, handel, service och nöjen planeras, vilket ställer höga krav på ett effektivt transportsystem redan när Tele2Arenan öppnas i juli 2013. För att de boendeområden närmast Globen inte ska drabbas av parkeringstryck finns utpekade platser där endast boende idag får parkera. För att säkra framkomligheten i området på kort och lång sikt bör parkeringsåtgärder utredas med start under första hälften av 2013.

### **Hägersten/Liljeholmen**

En attitydundersökning i staden från 2010 visar att de boende i stadsdelen Hägersten-Liljeholmen är missnöjda med parkeringssituationen. De upplevda problemen har uppmärksammats även i dialog med stadsdelsförvaltningen och i medborgarärenden. Stadsdelen innehåller en varierad bebyggelse som väl representerar många av ytterstadens olika stadsmiljöer, och som visar exempel på

flera av de frågor som bör undersökas i en fördjupad parkeringsutredning. Det finns till exempel:

- exploateringsområden med en täthet som liknar innerstadens (Liljeholmen-Årstadal, Telefonplan)
- äldre förorter som ska förtätas och där bland annat ett ökat parkeringstryck är en farhåga bland invånarna (Midsommarkransen, Aspudden)
- områden med flerfamiljshus (Bredäng) och småhus/villaområden (Mälarhöjden) där informell infartsparkering förekommer.

Dessutom kan alla områden komma att påverkas av så kallad utfartsparkering.

Parkeringssituationen i och kring Liljeholmstorget specifikt har även uppmärksamats i skrivelser och medborgarärenden. Kontoret har inlett ett arbete för att få en samlad och nyanserad bild av problematiken som kan, om det visar sig lämpligt resultera i framtida åtgärder.

### **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

Utökningen av området för grön biljett och för citytaxa kommer att sätta parkeringsautomaterna på prov. P.g.a. ökade myntmängder kommer vissa automater i utsatta lägen inte att 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, grön biljett, citytaxa och malmtaxa. 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 och under 2012 till 267 miljoner kronor.

Intäkterna från parkeringsavgifter som följd av ändrade taxeoråden i enlighet med planen bedöms leda till ökade intäkter om 5 miljoner kronor under 2013. Med föreslagna parkeringsåtgärderna implementerade, förväntas intäktsökningen vara 10 miljoner kronor på årsbasis. De utökade kostnaderna (omskyltning av gator och parkeringsautomater samt flytt och omprogrammering av automater) beräknas till 5 miljoner kronor under 2013.

### Tidplan

Åtgärderna A, B och C förväntas vara kompletta vid halvårsskiftet 2013 medan åtgärd D successivt kommer att genomföras under hela året 2013. Det föreslagna arbetet med att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet kan påbörjas under våren 2013.

ATGÄRD	INFÖRANDETID
Åtgärd A Utökat område för grön biljett	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd B Utökat område för citytaxa	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd C citytaxa på vissa huvudgator	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd D: Skärpta regler för boendeparkeringsdispens	2013
Ta fram ett samlat underlag för parkeringsfrågan som helhet	Ev. start våren 2013

Tidplanen är preliminär och gäller under förutsättning att nödvändiga beslut tas under våren 2013

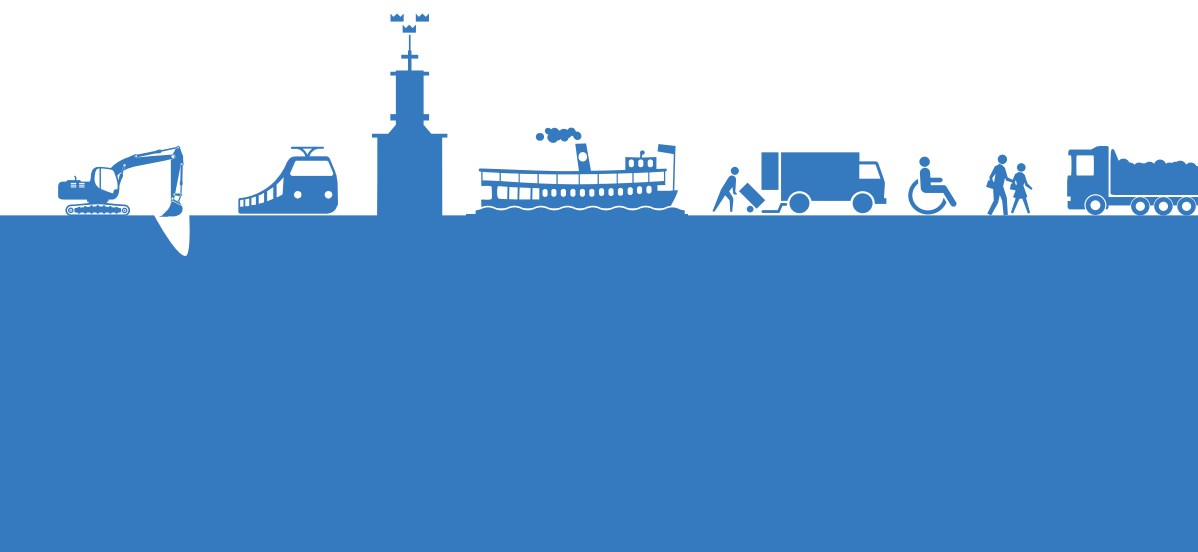
### Uppföljning

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. Parkeringsplanen kommer att kommuniceras brett och löpande under införandetiden samt i enlighet med Framkomlighetsstrategin.

## 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







TRAFIKKONTORET

BILAGA 3

2013-12-12  
PARKERINGSPLAN - REDOVISNING AV REMISS

Märta Brolinson  
Trafikplanering  
08-508 260 93  
marta.brolinson@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2013-03-14

## Parkeringsplan – redovisning av remiss

## Bakgrund

Trafik- och renhållningsnämnden antog den 23 augusti 2012 en Framkomlighetsstrategi för Stockholms stad. Samtidigt beslutade nämnden att skicka ett förslag till parkeringsplan på remiss. Den är en av flera handlingsplaner inom ramen för Framkomlighetsstrategin.

## Inledning

Trafikkontoret arbetar kontinuerligt med gatuparkering som en del av den ordinarie verksamheten. Det innebär att löpande se över parkeringsförhållandena i syfte att bättre matcha utbud och efterfrågan samt effektivisering av övervakning för att främja den rörliga trafiken.

Denna plan fokuserar på ett antal förändringar i parkeringsreglering med syfte att förbättra tillgången till gatuparkering och framkomlighet i framförallt innerstaden. Vidare åtgärder kommer att krävas för att uppnå en förbättrad parkeringssituation även i ytterstaden.

## Remissprocessen

Förslaget till Parkeringsplan har utvecklats i samråd med Stockholm Parkering och i vissa frågor med exploateringskontoret. Intervjuer har skett med representanter för näringslivet, transportbranschen och polisen. Planen skickades på remiss efter beslut i Trafik- och renhållningsnämnden i augusti 2012. Den remitterades till 30 remissinstanser, inklusive flera av stadens nämnder och bolag, övriga myndigheter i Stockholms län och intresseorganisationer. Utöver dessa har ytterligare 12 intresseorganisationer besvarat remissen.

Stadens nämnder och bolag: <b>Exploateringsnämnden*</b> <b>Stadsbyggnadsnämnden</b> <b>Miljö- och hälsoskyddsnämnden</b> <b>Kungsholmens stadsdelsnämnd</b> <b>Norrmalms stadsdelsnämnd</b> <b>Södermalms stadsdelsnämnd</b> <b>Östermalm stadsdelsnämnd</b> <b>Stockholm Business Region</b> <b>Stockholm Parkering</b>	Övriga myndigheter i länet: <b>Länsstyrelsen i Stockholms län</b> <b>Polisen i Stockholms län</b> <b>Storstockholms Lokaltrafik</b> <b>Stockholms läns landsting: tillväxt, miljö och regionplanering</b> <b>Storstockholms Brandförsvär</b> <b>Trafikverket region Stockholm</b>
Inresseorganisationer: ABC-Åkarna <b>Bussbranschföreningen</b> <b>Cykelfrämjandet</b> <b>FOT</b> <b>Företagarna</b> <b>Handelskammaren</b> Kollektivtrafikant Stockholm <b>Motormännens Riksförbund</b> <b>NTF Stockholms län</b> Naturskyddsföreningen <b>Nyttotrafikkommittén</b> PRO <b>Företagsgrupperna Stockholm</b> <b>Svenska Taxiförbundet</b> Svenska åkeriförbundet	Svar från instanser som inte fått planen på remiss: <b>Sveriges motorcyklister</b> <b>Föreningen Östermalm</b> <b>City i samverkan</b> <b>Skarpnäcks företagarförening</b> <b>Bil Sweden</b> <i>Bromma företagsgrupp*</i> <i>Lunda företagsgrupp</i> <i>Farsta företagsgrupp</i> <i>Företagsgruppen Hagastaden</i> <i>Fast partner</i> <i>Företagsgruppen Norra Djurgårdstaden</i> <i>Sätra Segeltorps företagsgrupp</i>

\***Fet stil:** inkommit med svar, *Kursiv stil:* I de fall dessa grupper har inkommit med liknande svar används beteckningen FGS, Företagsgrupperna Stockholm

Ett informationsmöte för remissinstanserna ordnades den 19 september i Tekniska Nämndhuset. Mötet filmades och lades ut på webben i direktsändning samt låg kvar där en längre tid. Allmänheten har under samma tid inkommit med synpunkter på förslaget via den enkät som funnits tillgänglig på internet. Formuläret besvarades 1580 gånger och är enbart representativ för den grupp som valt att svara på frågorna, *inte* för staden som helhet.

### Sammanställning av remissinstansernas synpunkter

Inledningsvis presenteras remissinstansernas synpunkter vilka Trafikkontoret har besvarat i tabellen nedan. Därefter sammanfattas allmänhetens åsikter från den enkät som funnits tillgänglig på internet. Frågorna har delats in i tre kategorier:

- Allmänt om planen
- Planens specifika åtgärdsförslag
- Allmänt om parkering och/eller framkomlighet

## Allmänt om planen

Instans	Yttrande	Svar
FOT, Sättra Segeltorp Företagsgrupp, Skarpnäcks Företagarförening, Stockholm Parkering, Exploateringsnämnden, Norrmalms stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Östermalm stadsdelsnämnd	Planen berör framförallt innerstaden och saknar strategier för ytterstaden	Parkeringsplanen innehåller konkreta åtgärder för gatuparkering i innerstaden där missnöjet med parkering och framkomlighet är som störst. Det är en av handlingsplanerna i Framkomlighetsstrategin som behandlar de översiktliga målen. Strategin gäller hela staden och därmed måste även parkering i ytterstaden behandlas i ett större sammanhang framöver.
BIL Sweden	Vad händer i ytterområdena när p-avgiften höjs i innerstaden?	Kontoret instämmer i att eventuell påverkan på ytterstaden måste beaktas.
Stadsbyggnadsnämnden	Planen saknar strategi för hur parkering på tomtmark ska fungera tillsammans med billigare subventionerad parkering på gatumark  Viktigt för den enskilde är närhet till bostaden och pris för parkering. Detta tas upp i planens förslag om förändrade zoner, dock täcker inte förslaget hur staden ska kunna växa och utvecklas med ny bebyggelse.	Kontoret instämmer i att parkering måste hanteras strategiskt och i ett större sammanhang. Kontoret råder bara över en del av hela parkeringsutbudet och de verktyg som kan styra det. Det finns fler aspekter där aktörer behöver samarbeta bl.a. stadens olika förvaltningar, fastighetsägare och parkeringsbolag för att staden ska kunna växa på ett hållbart sätt.

Stockholm Hamn, BIL Sweden, FOT, Stockholm Parkering, Stockholms Handelskammare, Exploateringsnämnden	Planen borde ta upp vad som gäller för t.ex. parkeringsnorm, parkeringstal, ansvarig för byggande av parkering, parkeringsköp vid om- och nybyggnation	Parkeringsplanen handlar bara om den gatuparkering som staden rör över och det finns ett behov av ett mer samlat grepp. Vid om- och nybyggnation hanteras
FOT, Norrmalms stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd	Strategier för parkeringstal, parkeringsköp och godslogistik behövs för att planen ska kännas fullständig	parkering särskilt i varje projekt. Dock behövs bättre förståelse för hur bl.a. parkeringsutbud påverkar trafikströmning och byggkostnader för fastigheter. Parkeringsköp kan vara ett sätt att lösa parkeringsbehovet till en kostnad.
FGS	Saknar strategier för parkering i företagsområden. Väsentligt med planering för varutransporter och parkering för anställda och kunder både i befintliga områden och vid nybyggnad.	Staden kommer att arbeta fram en handlingsplan för gods inom ramen för Framkomlighetsstrategin där bl.a. parkering kommer att belysas.
BIL Sweden, Motormännen	Nya möjligheter till parkering skulle behöva skapas innan förslagen införs, i dagsläget innehåller planen inga morötter för bilister.	Målet med parkeringsplanen är att öka omsättning av parkeringsplatser. Effekterna förväntas bli ökad framkomlighet för rörlig trafik och större tillgänglighet till gatuparkeringsplatser.
FGS, Exploateringsnämnden	Utredningen visar att pris inte är den viktigaste frågan vid val av parkering, men alla förslagen innebär förändring av taxan. Inget resonemang kring andra åtgärder.	Erfarenheten från införandet av trängselskatt har visat att små prisjusteringar kan göra skillnad och detta är en av de åtgärder som staden har rådighet över. Andra åtgärder som t.ex. tidsreglering och boendeparkering tas upp i planen.
Cykelfrämjandet, FOT	Planen beskriver inte hur andra aktörer än staden kan agera, t.ex. vad kan arbetsgivare göra för att minska arbetspendlingen med bil och då också bidra till minskad biltrafik i staden?	I planen beskrivs de frågor som trafikkontoret har rådighet över. Framkomlighetsstrategin med sitt bredare perspektiv beskriver de åtgärder som krävs för minskad biltrafik som helhet där aktörer utöver staden berörs.
FOT	Målet med strategin är att öka tillgängligheten på parkeringsplatser när de behövs. Om inte stockholmarna väljer att ändra parkeringsbeteendet kommer flera parkeringsplatser på gatunivå behövas för att nå målet om 15 % lediga platser.	Syftet med högre parkeringsavgifter är att främja ett ändrat parkeringsbeteende.

Stockholm Parkering	Idékatalogen togs fram 2010, sedan dess har vissa objekt försvunnit och andra tillkommit. Totalt 70 anläggningar (egna och andras)	Trafikkontoret uppdaterar planen enligt upplysningarna.
Cykelfrämjandet, NTF Stockholm-Gotland	Saknar cykelperspektiv. Cyklister bör prioriteras framför parkeringsmöjligheter längs de cykelstråk som planeras. Cykelfrämjandet undrar om områdena inom åtgärdsförslagen har definierats med hänsyn till var cykeltrafiken behöver förbättras?	Tanken med planen är att prioritera rörlig trafik framför stillastående, dvs. även cyklister. I cykelplanen redovisas de stråk som behöver förbättras, många av dessa sammanfaller med de stråk som behandlats i parkeringsplanen. Dessutom arbetar staden i dagsläget med en specifik parkeringsplan för cykel.
Länsstyrelsen i Stockholms län	Saknar en diskussion om cykelparkering i parkeringsplanen	
Sveriges Motorcyklister	Saknar strategier för motorcyklar och mopeder	Målet med större andel lediga parkeringsplatser gynnar även motorcyklister.
SL	Saknar åtgärder för att öka framkomlighet för bussar på Torsgatan.	Parkeringsplanen har uppdaterats med taxa 2 på Torsgatan mellan Odengatan och Norra Stationsgatan.
FOT	Planen bör innefatta utredning av miljökonsekvenser och ha ett barnperspektiv	Den minskade söktrafiken bedöms minska miljöbelastningen. Stadens parkeringsövervakning prioriterar alltid trafikfarliga uppställningar vilket är bra för alla, inklusive barn.
Stockholms Handelskammare, BIL Sweden, City i Samverkan	I Planen bör ingå hur parkeringsgarage kan utnyttjas bättre där första steg skulle kunna vara att göra en inventering av platser. Stockholms Handelskammare föreslår att en grupp tillsätts för att reda ut bästa möjliga utnyttjande av de platser som finns. City i Samverkan vill se analyser och jämförelse mellan kostnaden att stå på gatan jämfört med garage.	Trafikkontoret delar bedömningen att en inventering vore av värde. Tidigare inventeringsförsök har aldrig lyckats helt och visat på en del svårigheter eftersom många p-platser är lokaliserade inom privata fastigheter och informationen är därför begränsad. Kontoret anser att den grupp som föreslås kan bidra till en bättre förståelse av parkeringssituationen och kontoret kommer därför att överväga ett samarbete med näringslivets och fastighetsägarnas representanter.  Trafikkontoret delar bedömningen att kostnaden mellan parkering på gatan och i garage påverkar valet av parkeringsplats. Planen är ett inledande försök att undersöka effekterna av högre parkeringsavgifter för de mest attraktiva platserna.
Motormännen	Förändringarna ska kombineras med alternativa parkeringsplatser under jord,	Det finns en koppling mellan gatu- och garageparkering. Denna plan är ett första

	men planen saknar strategi för detta. Finns ingen inventering med förslag på problem som uppstår i samband med anläggning av nya parkeringsplatser bland annat vad gäller överlaganderegler.	steg i Framkomlighetsstrategins arbete med parkering och rör det som Trafikkontoret ansvarar för, dvs gatuparkering.
Stockholms Handelskammare, FOT	Saknar resonemang för bilpool och hyrbilar samt taxi.	I dag finns inget lagstöd för platsreservationer för poolbilar på gatumark, dock finns vissa undantag för taxi som också kommer att gynnas ytterligare av en ökad omsättning på parkeringsplatserna.
BIL Sweden	Saknar känslighetsanalys och jämförelse mellan 15 %-målet och dagens 8-12 %. Också en konsekvensanalys av vad 15 %-målet leder till vad gäller söktrafik.	Trafikkontoret kommer att följa upp och utvärdera effekterna av Planen vilket bidrar till en ökad förståelse för framtida ändringar/förslag till åtgärder.
NTF Stockholm-Gotland, FOT	Saknar utredning kring hur kantstensparkering påverkar sikten och möjligheten att överblicka trafiken	Trafikförordningen föreskriver hur parkering ska regleras, där är hänsyn tagen till trafiksäkerheten. Parkeringsövervakningen prioriterar i första hand säkerhet.
FOT	Hur ska staden tillgodose kravet om parkeringsplats för rörelsehindrade inom 10 m från entréer?	Parkering ska i första hand lösas inom fastigheten. Därefter hittas bästa möjliga lösning på gatumark.
FOT, Företagarna Stockholm Stad, Stockholms läns Bussbranschförening	Planen borde ta upp bevakning av felparkeringar	Trafikkontoret utvecklar kontinuerligt moderna tekniska lösningar och testar nya metoder för övervakning som prioriterar trafiksäkerhet och framkomlighet. Inga bevakningsändringar föreslås och därför tas detta inte upp i planen.
Miljö- och hälsoskydds nämnden	Det bör framgå av parkeringsplanen hur parkeringsplatser för bilar ska vägas mot behov av parkeringsplatser för cyklar.	Trafikkontoret behöver givetvis vara uppmärksamma på den ständiga förändringen av färdmedelsval och anpassa parkering efter behov. Cykelplanen tar upp cykelparkeringar mer i detalj.
Miljö- och hälsoskydds nämnden	Parkeringsplanen saknar åtgärder för att kommunicera den nya parkeringsplanen till stadens invånare	Kommunikationsplan och strategier för uppföljning kommer att tas fram då beslut om Planen tagits.
Miljö- och hälsoskydds nämnden	Det bör framgå när, hur och av vem som uppföljning av den nya planen skall göras. (Exempelvis trafikflöden, belägningsgrad bör mätas)	

**Förslagen:****A: Utöka området för taxa 1**

Stockholm Business Region	Effektivare utnyttjande av lastfar i City skulle kunna öka framkomligheten ytterligare.	Trafikkontoret instämmer. Arbetet med detta kan tas upp i trafik- och miljöplan för City. En av handlingsplanerna i Framkomlighetsstrategin fokuserar på gods och citylogistik där denna fråga även kommer att behandlas.
---------------------------	---	---

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

City i Samverkan	Positiva till åtgärd B med tillägget: Tidsreglering på 3-4 timmar dagtid skulle minska antalet långtidsparkerade bilar inom zonen.	Trafikkontoret delar synen på att tidsreglering är ett bra styrmedel och kan komma i fråga om avgiftshöjningarna inte får den avsedda effekten.
------------------	---	---

**C: Införa taxa 2 på gator där framkomligheten och/eller närbarhet prioriteras**

	Inga frågor om åtgärd C har inkommit	
--	--------------------------------------	--

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

Stockholm Parkering	Åtgärd D: För att minska gatuparkering krävs avgift nattetid.	Avgift tas ut för trafikens ordnande och Trafikkontoret bedömer att problemet med den rörliga trafiken nattetid är mindre än under dagtid.
Stockholm Business Region	Åtgärd D: Beakta näringslivets transporter.	All rörlig trafik beaktas i Planen, däribland näringslivstransporter. Förslaget bedöms gagna godstransporter.

**E: Skärpta regler för boendeparkeringsdispens**

Stockholm Business Region	Åtgärd E: Subventionerad boendeparkering bör på sikt upphöra	Syftet med boendeparkering är att uppmuntra boende att lämna bilen hemma och istället använda andra färdmedel.
---------------------------	--	--



## Allmänna åsikter om parkering:

### Framkomlighet

- **Storstockholms Brandförsvaret:** Har stora problem med framkomligheten, framförallt i innerstaden.
- **Polisen:** För att öka framkomligheten måste parkering flyttas från huvudgator till garage/infartsparkeringar och inte till mindre gator med redan begränsad framkomlighet.
- **Polisen, Storstockholms Brandförsvaret:** Framkomligheten på smala gator behöver öka, eventuellt genom parkeringsförbud på ena sidan gatan.
- **Svenska Taxiförbundet, Storstockholms Brandförsvaret:** Parkering framför portar och entréer förhindrar arbetet. Ett sådant parkeringsförbud underlättar för taxi att effektivt hämta och lämna och gör det lättare för brandförsvaret att komma fram.
- **City i Samverkan:** Planering för förbifartstrafik krävs tillsammans med åtgärder i city för att minska trafiken i city.
- **Stockholms läns bussbranschförbund:** Ökad framkomlighet för bussar.

Trafikkontoret är medvetet om att framkomligheten på smala gator kan vara begränsad. Kontoret vill ha en kontinuerlig dialog med bland annat brandförsvaret och polisen för att se över aktuella gator.

### Infartsparkering

- **BIL Sweden, Motormännen:** Behåll och bygg ut infartsparkeringar. Se över behovet av infartsparkeringar i kranskommunerna för att avlasta innerstaden.
- **Företagarna Stockholm Stad:** Utöka möjligheten till infartsparkering så att folk inte behöver leta efter plats. En idé är möjlighet att boka/hyra plats på infartsparkering.
- **Sätra Segeltorp Företagsgrupp:** Infartsparkeringar även för cyklar.
- **Företagarna Stockholm Stad:** Större, billig, bevakad parkering utanför citykärnan men nära kollektivtrafik med möjlighet att hyra plats.
- **Länsstyrelsen i Stockholms län,** Infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafik i Stockholms stads ytterområden är något som man tillsammans med SL och angränsade kommuner bör studera vidare.

SL och Stockholm Parkering jobbar för att förbättra möjligheterna till infartsparkering samt hitta smarta och smidiga lösningar.

### Garageparkering

- **Stockholm Parkering:** Tillgång på garage varierar i staden, vissa delar har ett överskott av garage och i andra delar råder det brist. Flera garage har omvandlats till annan verksamhet som ger mer pengar till fastighetsägaren. Taxesänkning i garage är kontraproduktivt för att skapa fler garageplatser.
- **Föreningen Östermalm:** Planerade garage måste byggas. Osäkerhet kring hur mycket gatuparkeringen minskar genom höjda avgifter och ändrade zoner om det inte finns tillgång till garage.

- **Sveriges MotorCyklister:** Boendeparkering för motorcykel. Säker motorcykelparkering på grund av stölder är viktigt. Problem med förvaring av tillstånd/parkeringsbiljett.
- **SL, Stadbyggnadskontoret, Föreningen Östermalm, City i Samverkan:** Garageparkering borde göras mer attraktivt. Den brist som råder gäller framförallt gratis/billig parkering och överskott på garageplatser på flera ställen. Att bygga garage betalar sig sällan när staden erbjuder gratis parkering på gatumark, därför omvandlas många garage till andra verksamheter. Idag utnyttjas systemet för boendeparkering istället för att betala för plats i garage.
- **Stockholms Nyttotrafikkommitté:** vill inte se en höjning av avgiften för att stå i garage.

Trafikkontoret kan inte styra över utbud eller prissättningen i privata garage men instämmer i att de utgör en del av trafiksystemet.

Det är inte alltid krav på att parkeringstillstånd förvaras på fordonet. Dock finns olika lösningar för biljett- och tillståndsförvaring på motorcykeln. För boendeparkering behövs inga synliga bevis i fordonet och betalas parkering via telefon finns inget krav på biljett.

Bygglov ges inte i strid med detaljplan, dvs anger detaljplanen parkeringsgarage som ändamål är det också den verksamheten som ska gälla. Dock är äldre detaljplaner (före 1987) inte alltid tydliga med funktioner och därför ibland svårtydda, vilket innebär att det inte behöver vara planstridigt att ställa om ett garage till annan verksamhet. Däremot får inte parkeringsgarage som byggts enligt Plan och bygglagen från 1987 göras om.

#### **Godshantering**

- **Stockholms Hamn, Stockholms Handelskammare, Stockholms Nyttotrafikkommitté, Företagarna Stockholm Stad:** Det är ett problem med lastzoner används för korttidsparkering. Behåll lastzoner på gatan, skylta lastzoner enbart för lastbil. Önskan om utökning av lastzonstider, både vardagar (07-19) och dag före röd dag (07-14). Idag kan det vara svårt att styra leveranser till kvällstid eftersom lastzoner bara finns dagtid. Kunder behöver kunna lasta tyngre varor.
- **Stockholms Handelskammare, Företagarna Stockholm Stad:** Möjligheten till korttidsangöring för hantverkare och bud är viktig.

Trafikkontoret är medvetet om problemen kring olovlig parkering i lastplaster. Förhoppningen är att Planens mål om 15 procent lediga parkeringsplatser även kommer att underlätta för näringslivets transporter. Kontoret önskar ett närmare samarbete med näringslivet i det kommande arbetet med den godshandlingsplan som kommer att vara en del Framkomlighetsstrategin.

### Nybyggnation

- **Storstockholms Brandförsvär:** Tänk på behovet av tillräckligt breda gator vid nybyggnation.
- **SL:** Parkering i ny bebyggelse borde styras till tomtmark. Lågt parkeringstal för att stävja en utökad biltrafik.
- **FOT:** Anser att parkering bör bekostas av dem som använder den (kostnaden för byggnation).

Trafikkontoret delar i huvudsak Brandförsvärets och SL:s synpunkter. Parkering skall, enligt Plan- och bygglagen, lösas inom fastigheten.

### Lösningar/Önskemål

- **Företagsgrupperna Stockholm:** Önskemål för bättre parkering i företagsområden:
  - bättre kollektivtrafik
  - korttidsparkering
  - bättre utnyttjande av parkeringshus (korttid och månadsparkering)
  - parkeringsförbud för underlättad lastning och lossning
  - säkra uppställningsplatser för lastbilar (inklusive nattparkering för långa lastbilar)
  - bra och säkra cykelvägar till, från och mellan områden
  - Samarbete med företagareföreningar
- **City i Samverkan:**
  - avstängning av trafiken mellan Malmtorgsgatan och Regeringsgatan, borttagande av fasta parkeringsplatser framför operan
  - enkelriktad trafik på Norrlandsgatan mellan Jakobsbergsgatan och Mäster Samuelsgatan. Enkelriktningen på dessa gator ändra till motsatt håll. Detta ger möjlighet till bredare gångbanor på Norrlandsgatan och trevligare miljö för gående.
  - minskad parkering vid Beridarebanan, gående borde prioriteras.
  - avstängning av genomfartstrafik på Målargatan, Korgmakargränd och Bryggargatan, ta bort parkering längs med Korgmakargränd och Bryggargatan.

Trafikkontoret tackar för synpunkter och tar med dessa i arbetet med parkering.

## Sammanställning av svar från webbenkät

Genom en webbenkät som har funnits tillgänglig mellan 2012-08-24 och 2012-10-19 har allmänheten kunnat tycka till om förslaget till parkeringsplan. Då svaren i denna enkät endast kommer från dem som sökt sig till enkäten kan urvalet inte anses representativt för befolkningen i allmänhet, utan endast för den grupp som svarat. Enkäten bestod av följande tio frågor:

<p><b>1</b> Vilka funktioner tycker Du att det är viktigast att prioritera på de mest trafikerade gatorna i innerstaden? (T.ex. Sveavägen, Hornsgatan och Fleminggatan)</p>	<p><b>7</b> Hur tror du att det påverkar <u>ditt resande</u> om vi förlänger tiderna för den avgiftsbelagda parkeringen?</p>
<p><b>2</b> Hur viktigt är det att göra det lättare att hitta parkeringsplats i City och längs de mest trafikerade gatorna i innerstaden? (T.ex. Sveavägen, Hornsgatan och Fleminggatan)</p>	<p><b>8</b> Hur tror du att det påverkar <u>ditt val av parkeringsplats</u> om vi förlänger tiderna för den avgiftsbelagda parkeringen?</p>
<p><b>3</b> Vad är viktigast vad gäller parkeringsplatser längs våra mest trafikerade gator i innerstaden? (T.ex. Sveavägen, Hornsgatan och Fleminggatan)</p>	<p><b>9</b> Några frågor om dig</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Jag är kvinna/man</li> <li>b. Hur gammal är du?</li> <li>c. Brukar du ha tillgång till bil?</li> <li>d. Var bor du?</li> <li>e. Hur ofta kör du bil till innerstaden?</li> </ul>
<p><b>4</b> Om du ska handla i City eller längs en av de mest trafikerade gatorna i innerstaden (t.ex. Sveavägen, Hornsgatan och Fleminggatan), hur brukar du oftast ta dig dit?</p>	<p><b>10</b> Hur skulle du vilja göra för att det ska bli lättare att hitta parkeringsplats samtidigt som framkomligheten förbättras?</p>
<p><b>5</b> Bor du i innerstaden och har tillgång till bil?</p>	
<p><b>6</b> Hur svårt tycker du att det är att hitta en parkeringsplats längs gatorna i ditt bostadsområde?</p>	

### **Sammanfattning**

1580 enkätsvar har tagits emot. De inkomna synpunkterna är därför *inte* representativa för stadens invånare som helhet utan endast för det fåtal som valt att kommentera parkeringsplanens remissversion via den webbenkät som funnits tillgänglig på Stockholms stads hemsida.

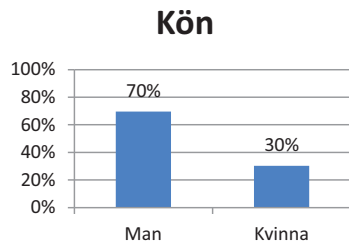
Bland dem som svarat på enkäten är 70 % män och 30 % kvinnor, 48 % anger att de bor i innerstaden. Av dem som har svarat på enkäten uppger 86 % att de ha tillgång till bil.

De som svarat tycker att snabba pålitliga bussresor och plats för cyklister är viktigast att prioritera i innerstaden. Av dem som bor i innerstaden är det även viktigt med boendeparkering för dem som bor längs huvudgatorna. Det viktigaste är att hitta en plats nära målet, även om det kostar lite mer.

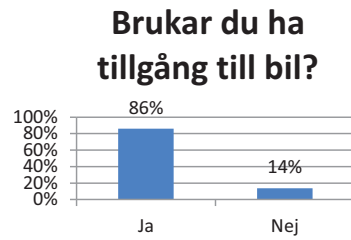
Majoriteten tycker att det är svårt eller mycket svårt att hitta parkeringsplats längs gatorna i sitt bostadsområde, respondenter i innerstaden verkar dock tycka att det är lite lättare än de som bor utanför innerstaden.

## De som svarat på enkäten

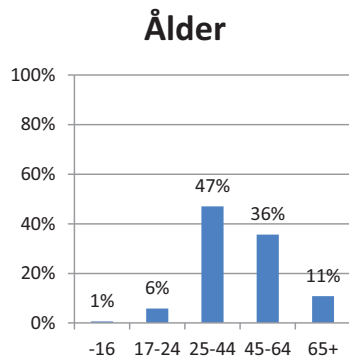
I figurerna nedan visas generell information om dem som svarat på frågorna (fråga 9). Det har lämnats 1580 svar på enkäten.



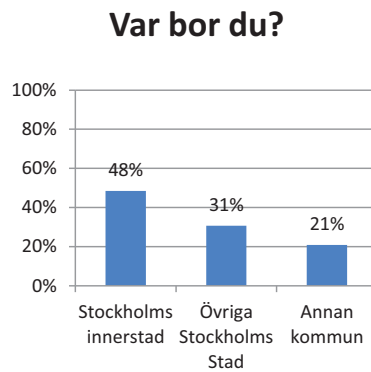
Figur 1. Kön



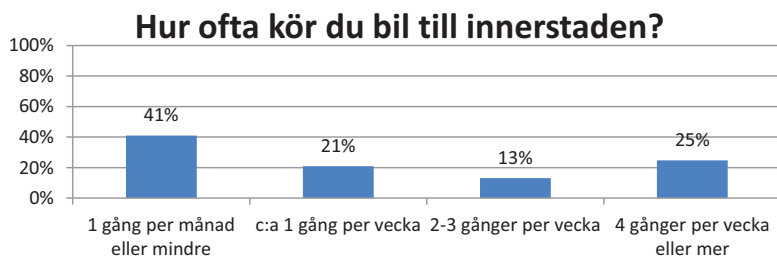
Figur 2. Brukar du ha tillgång till bil



Figur 3. Hur gammal är du?



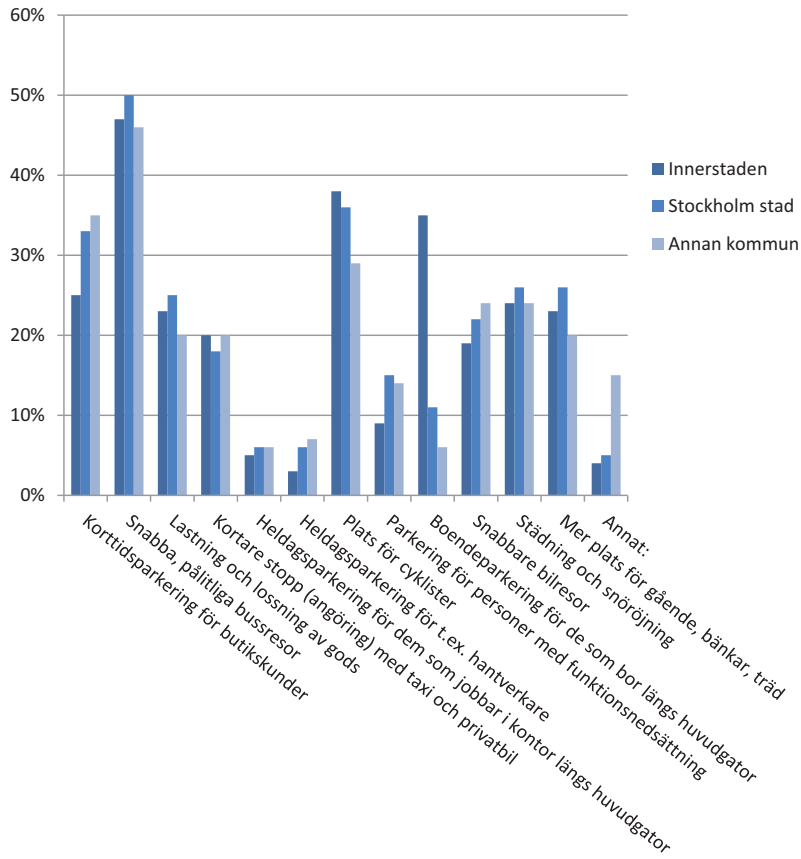
Figur 4. Var bor du?



Figur 5. Hur ofta kör du bil till innerstaden?

**Fråga 1.**

**Vilka funktioner tycker Du att det är viktigast att prioritera på de mest trafikerade gatorna i innerstaden? (T.ex. Sveavägen, Hornsgatan och Fleminggatan) Du kan välja högst tre alternativ.**

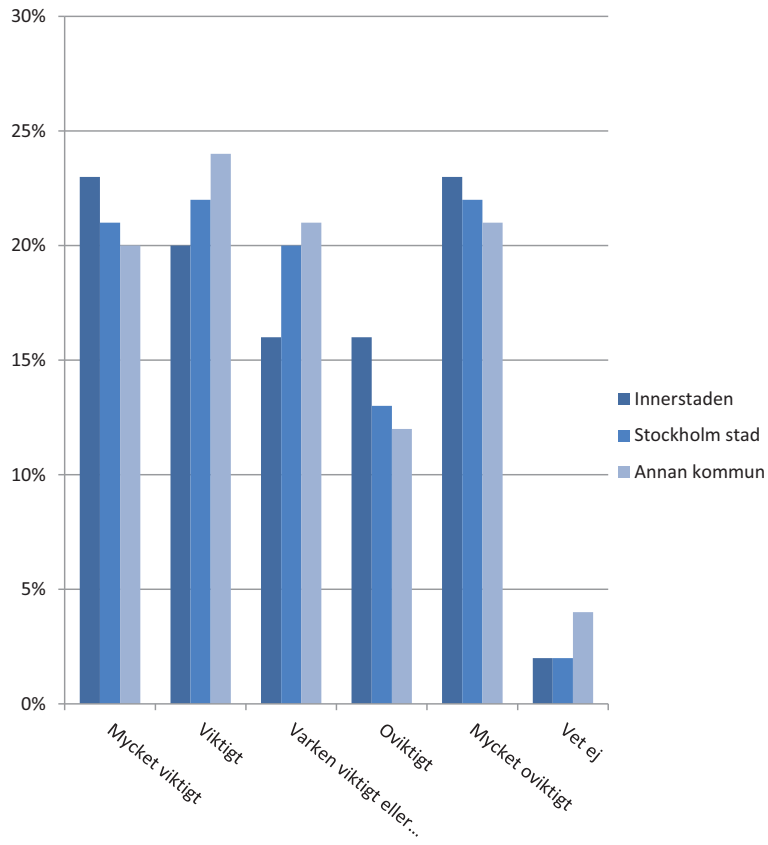


**Figur 6. Fråga 1 uppdelat på var svaranden bor**

Om svaranden valde alternativet "Annat" fanns möjlighet att ge ett fritextsvar. Dominerande (cirka 1/3 av "Annat"-kategorin) av dessa nämnde behovet av parkering för motorcyklar/mopeder.

**Fråga 2**

Hur viktigt är det att göra det lättare att hitta parkeringsplats i City och längs de mest trafikerade gatorna i innerstaden? (T.ex. Sveavägen, Hornsgatan och Fleminggatan)

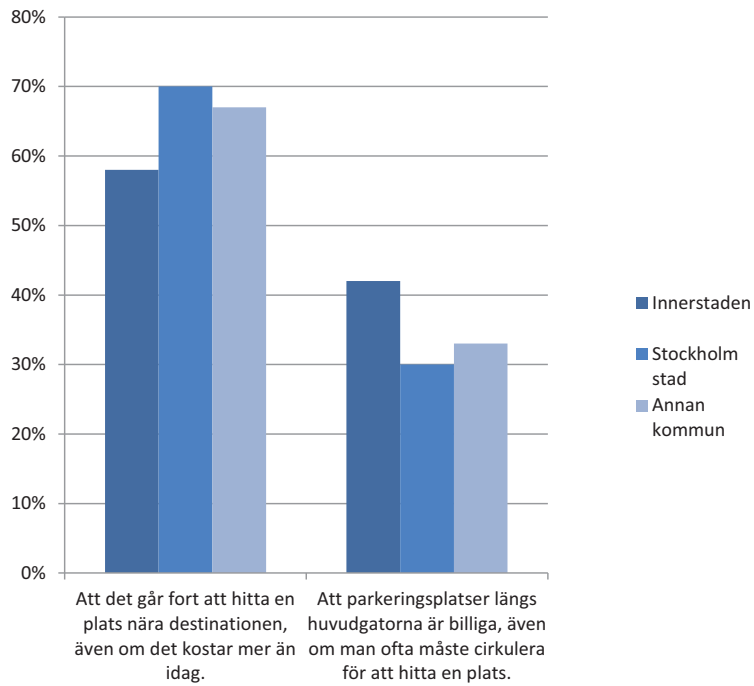


Figur 7. Fråga 2 uppdelat på var svaranden bor



**Fråga 3**

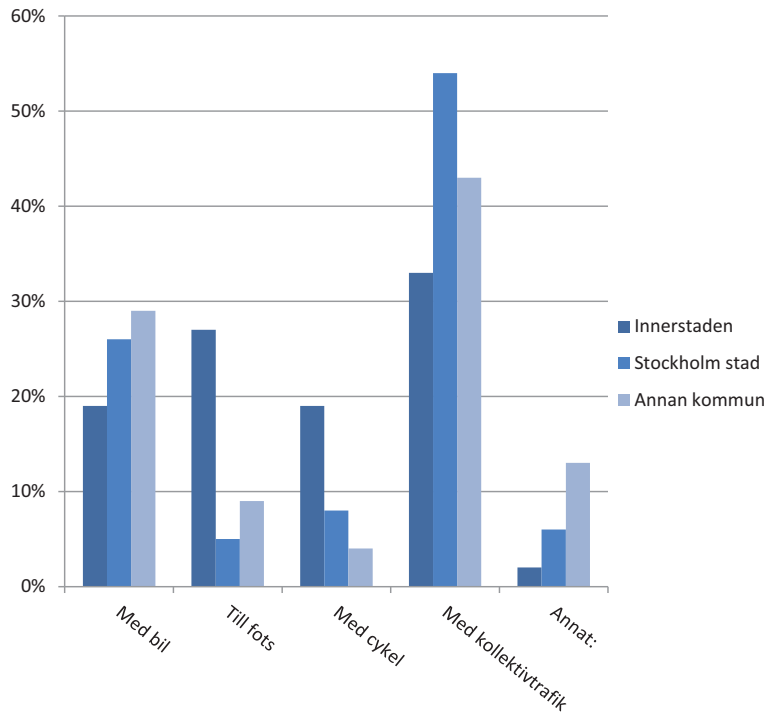
Vad är viktigast vad gäller parkeringsplatser längs våra mest trafikerade gator i innerstaden? (T.ex. Sveavägen, Hornsgatan och Fleminggatan)



Figur 8. Fråga 3 uppdelat på var svaranden bor

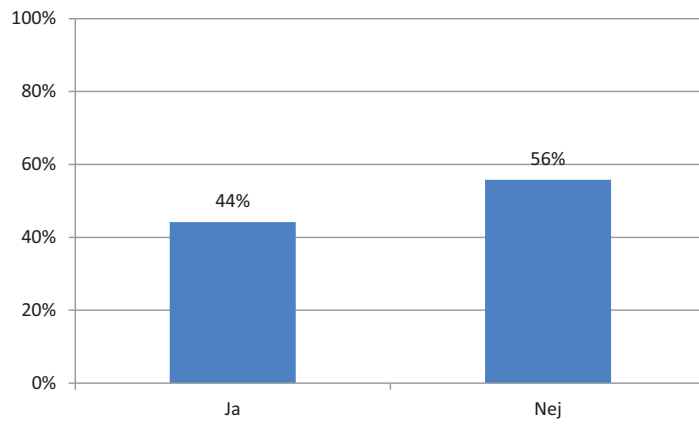
**Fråga 4**

Om du ska handla i City eller längs en av de mest trafikerade gatorna i innerstaden (t.ex. Sveavägen, Hornsgatan och Fleminggatan), hur brukar du oftast ta dig dit?

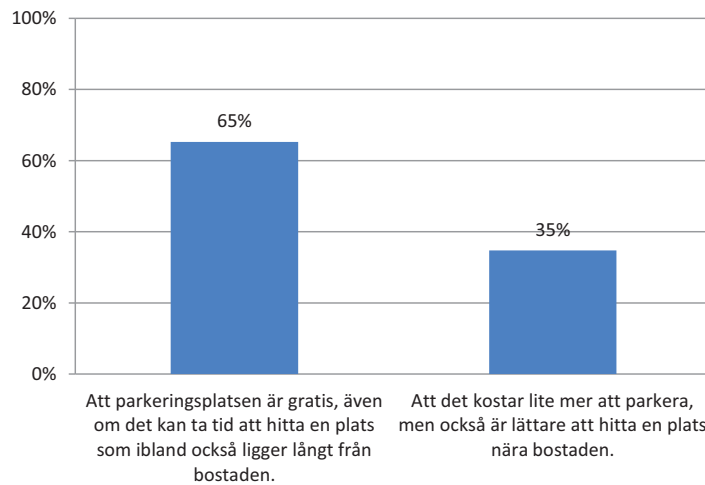


Figur 9. Fråga 4 uppdelat på var svaranden bor

Om svaranden valde alternativet "Annat" fanns möjlighet att ge ett fritextsvar. Dominerande (cirka 2/3 av "Annat"-kategorin) av dessa var av motorcykel/moped.

**Fråga 5****a****Bor du i innerstaden och har tillgång till bil?**

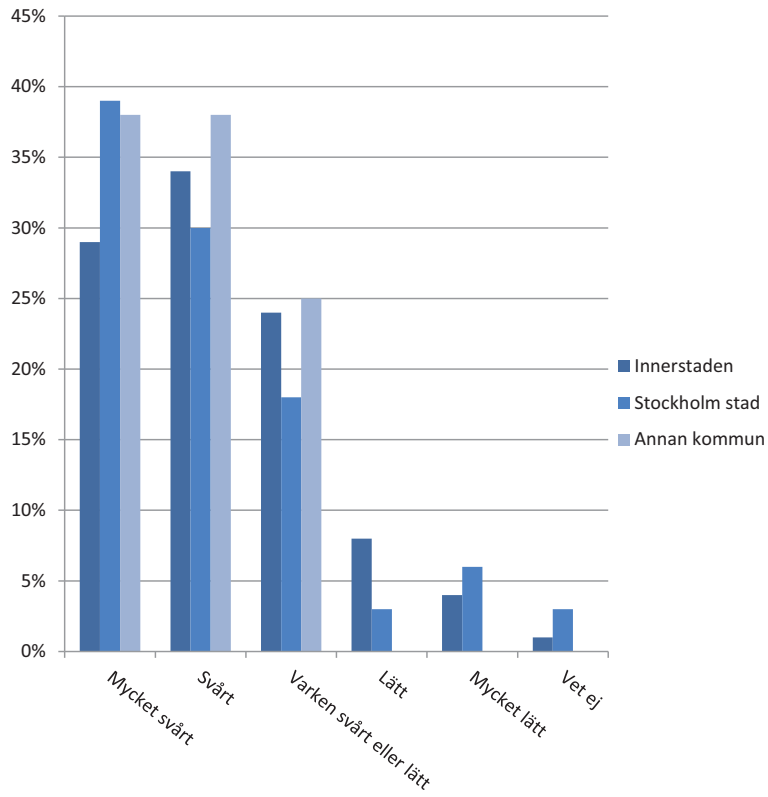
Figur 10. Fråga 5a

**b****Om du bor i innerstaden och har bil, vad är viktigast för dig när du ska parkera kvällstid?**

Figur 11. Fråga 5b

**Fråga 6**

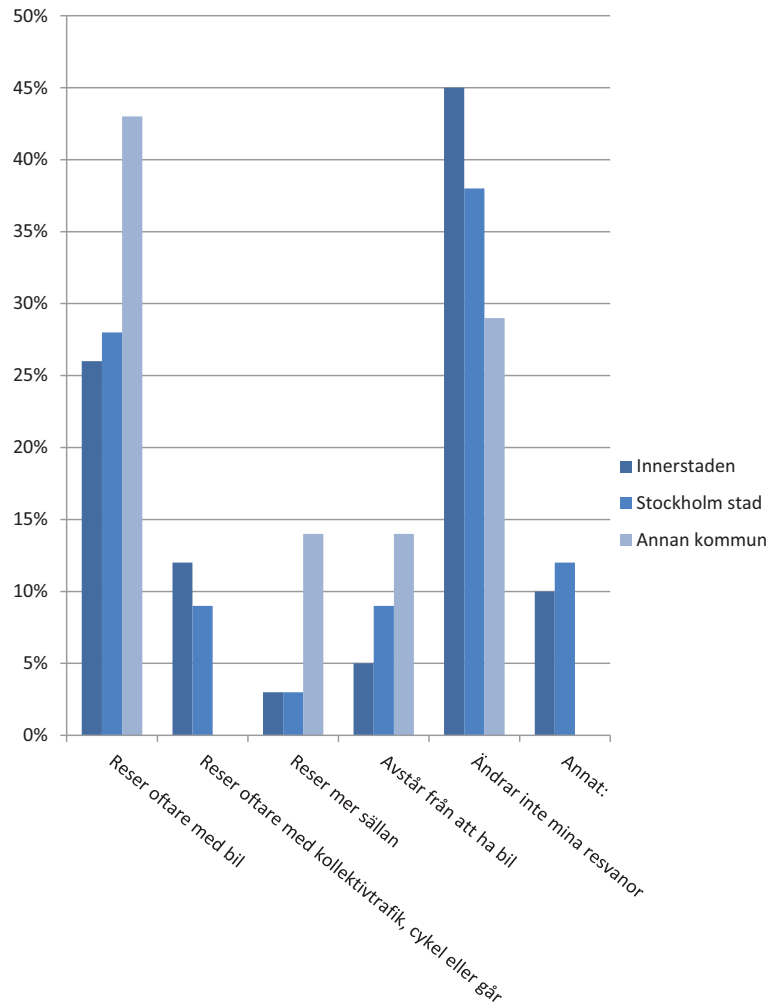
Hur svårt tycker du att det är att hitta en parkeringsplats längs gatorna i ditt bostadsområde?



Figur 12. Fråga 6 uppdelat på var svaranden bor

**Fråga 7**

Hur tror du att det påverkar ditt resande om vi förlänger tiderna för den avgiftsbelagda parkeringen?

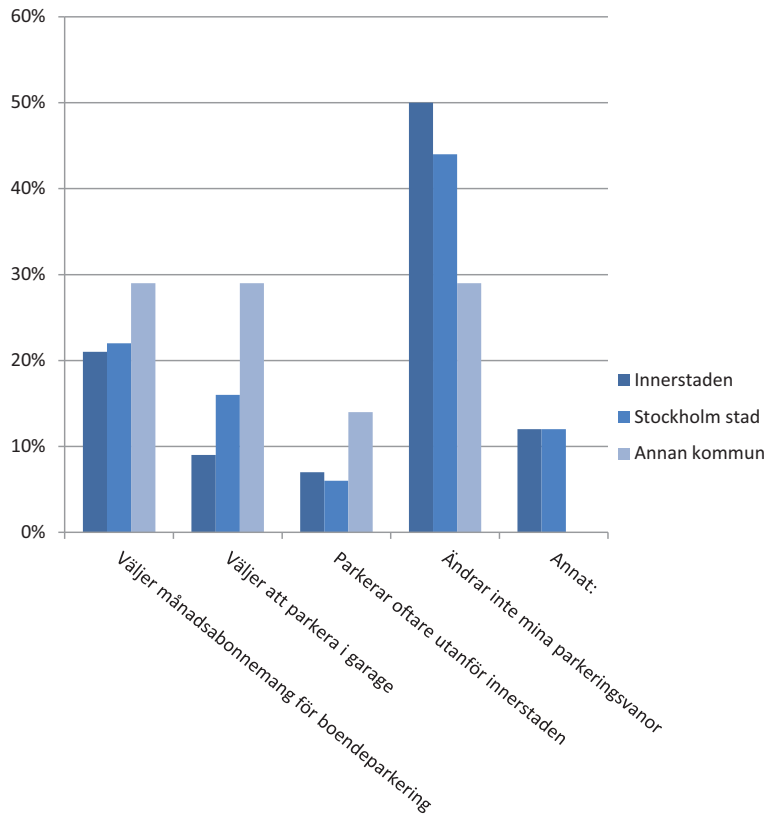


Figur 13. Fråga 7 uppdelat på var svaranden bor

I det fall svaranden valde alternativet "Annat" fanns möjlighet att ge ett fritextsvar. I dessa svar finns inga tydliga inriktningar på åsikter mer än att många uttrycker missnöje med förlängt tid för betalning.

**Fråga 8**

Hur tror du att det påverkar ditt val av parkeringsplats om vi förlänger tiderna för den avgiftsbelagda parkeringen?



Figur 14. Fråga 8 uppdelat på var svaranden bor

Om svaranden valde alternativet "Annat" fanns möjlighet att ge ett fritextsvar. I dessa svar finns inga tydliga inriktningar på åsikter mer än att många uttrycker missnöje med förlängt tid för betalning.

**Fråga 10**

Diskussion om fritextsvar där tyngden i det som skrivits lyfts fram. Åsikterna redovisas efter var svarande bor, innerstaden, övriga Stockholm stad respektive annan kommun.

**Boende i innerstaden**

Åsikterna är spridda, allt ifrån gratis parkering för alla till totalt bilförbud i innerstaden önskas. Följande fyra punkter är återkommande i kommentarerna från respondenterna i innerstaden.

- Många känner att de inte har något val då boendeparkeringen höjs. Man har en bil som man måste ha, utökade betaltider motiverar till att ta bilen till jobbet i stället för att ha den stående
- Genom satsning på cykel och kollektivtrafik minskas behovet av bilresor och ökar på så sätt framkomligheten.
- Det borde finnas fler parkeringsgarage och de måste bli billigare för att dessa ska väljas.
- Städning på gatorna bör utföras dagtid för att öka antalet nattplatser.

**Boende i Stockholm stad**

Åsikterna är även här spridda med flera olika idéer och tankar om parkering. De mest återkommande åsikterna är:

- Parkering i garage måste göras mera attraktivt genom att fler garage byggs och att kostnaden sänks.
- Satsa mer på kollektivtrafik, framförallt lägre pris.
- Förändringar av boendeparkering, både i city och i ytterstaden.
- Satsa på infartsparkeringar i kombination med bra kollektivtrafik.
- Förbättrade möjligheter till korttidsparkering för korta ärenden.
- Noggrannare och hårdare bevakning av felaktig parkering.

**Boende i annan kommun**

Även från de boende i andra kommuner kommer flera olika åsikter, där de mest vanliga var:

- Satsning på infartsparkeringar så att det finns fler och blir billigare att parkera där och kombinera med bra kollektivtrafik.
- Fler garage borde byggas och det måste bli billigare att parkera där.
- Satsning på att underlätta för cyklister, både framkomlighet och parkering önskas.
- Ökade parkeringsmöjligheter och bättre framkomlighet för motorcyklar inne i staden skulle kunna minska biltrafiken och då öka framkomligheten.



Märta Brolinson  
Trafikplanering  
08-508 260 93  
marta.brolinson@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2013-03-14

### Sändlista för remiss av förslag till Parkeringsplan

#### Stadens nämnder och bolag:

Exploateringsnämnden  
Stadsbyggnadsnämnden  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Kungsholmens Stadsdelsnämnd  
Norrmalms Stadsdelsnämnd  
Södermalms Stadsdelsnämnd  
Östermalms Stadsdelsnämnd

Stockholm Business Region  
Stockholms Hamnar  
Stockholm Parkering

#### Övriga myndigheter i Stockholms län:

Länsstyrelsen i Stockholms län  
Polisen i Stockholms län  
Storstockholms Lokaltrafik  
Stockholms läns landsting: tillväxt, miljö & regionplanering  
Storstockholms Brandförsvär  
Trafikverket Region Stockholm

#### Intresseorganisationer:

ABC- Åkarna  
Bussbranschförbundet  
Cykelfrämjandet  
FOT  
Företagarna  
Handelskammaren  
Kollektivtrafikanter Stockholm  
Motormännens Riksförbund  
NTF Stockholms län  
Naturskyddsföreningen  
Nyttotrafikkommittén  
PRO  
Stockholms företagargrupper  
Svenska Taxiförbundet  
Svenska Åkeriförbundet