



TRAFIKKONTORET

2013-12-12
BILAGA 2
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: Exploateringsnämnden* Stadsbyggnadsnämnden Miljö- och hälsoskydds-nämnden Kungsholmens stadsdelsnämnd Norrmalms stadsdelsnämnd Södermalms stadsdelsnämnd Östermalm stadsdelsnämnd Stockholm Business Region Stockholm Parkering | Övriga myndigheter i länet: Länsstyrelsen i Stockholms län Polisen i Stockholms län Storstockholms Lokaltrafik Stockholms läns landsting: tillväxt, miljö och regionplanering Storstockholms Brandförsvär Trafikverket region Stockholm |
| Intresseorganisationer: ABC-Åkarna Bussbranschföreningen Cykelfrämjandet FOT Företagarna Handelskammaren Kollektivtrafikant Stockholm Motormännens Riksförbund NTF Stockholms län Naturskyddsföreningen Nyttotrafikkommittén PRO Företagsgrupperna Stockholm Svenska Taxiförbundet Svenska åkerförbundet | Svar från instanser som inte fått planen på remiss: Sveriges motocyklister Föreningen Östermalm City i samverkan Skarpnäcks företagarförening Bil Sweden <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. Kontoret instämmer i att eventuell påverkan på ytterstaden måste beaktas. |
| BIL Sweden | Vad händer i ytterområdena när p-avgiften höjs i innerstaden? | |
| 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 parkering särskilt i varje projekt. Dock behövs bättre förståelse för hur bl.a. parkeringsutbud påverkar trafikallsträng och byggkostnader för fastigheter. Parkeringsköp kan vara ett sätt att lösa parkeringsbehovet till en kostnad. |
| FOT, Norrmalms stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Östermalms stadsdelsnämnd | Strategier för parkeringstal, parkeringsköp och godslogistik behövs för att planen ska kännas fullständig | Staden kommer att arbeta fram en handlingsplan för gods inom ramen för Framkomlighetsstrategin där bl.a. parkering kommer att belysas. |
| 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. | |
| 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 överklaganderegler. | 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 hälsoskyddsnämnden | 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 hälsoskyddsnämnden | 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 hälsoskyddsnämnden | 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 närhet 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 Brandförsvaret:** 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 Brandförsvarets 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>1 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>7 Hur tror du att det påverkar <u>ditt resande</u> om vi förlänger tiderna för den avgiftsbelagda parkeringen?</p> |
| <p>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)</p> | <p>8 Hur tror du att det påverkar <u>ditt val av parkeringsplats</u> om vi förlänger tiderna för den avgiftsbelagda parkeringen?</p> |
| <p>3 Vad är viktigast vad gäller parkeringsplatser längs våra mest trafikerade gator i innerstaden? (T.ex. Sveavägen, Hornsgatan och Fleminggatan)</p> | <p>9 Några frågor om dig</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Jag är kvinna/man b. Hur gammal är du? c. Brukar du ha tillgång till bil? d. Var bor du? e. Hur ofta kör du bil till innerstaden? |
| <p>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?</p> | |
| <p>5 Bor du i innerstaden och har tillgång till bil?</p> | <p>10 Hur skulle du vilja göra för att det ska bli lättare att hitta parkeringsplats samtidigt som framkomligheten förbättras?</p> |
| <p>6 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.

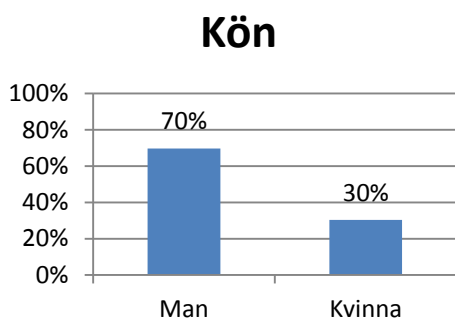
Bland dem som svarat på enkäten är 70 % män och 30 % kvinnor, 48 % anger att de bor i innerstaden. Av dem som har svarat på enkäten uppger 86 % att de ha tillgång till bil.

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.

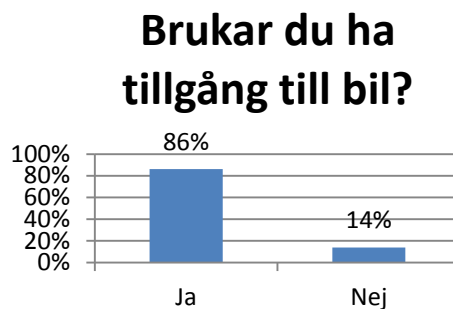
Majoriteten tycker att det är svårt eller mycket svårt att hitta parkeringsplats längs gatorna i sitt bostadsområde, respondenter i innerstaden verkar dock tycka att det är lite lättare än de som bor utanför innerstaden.

De som svarat på enkäten

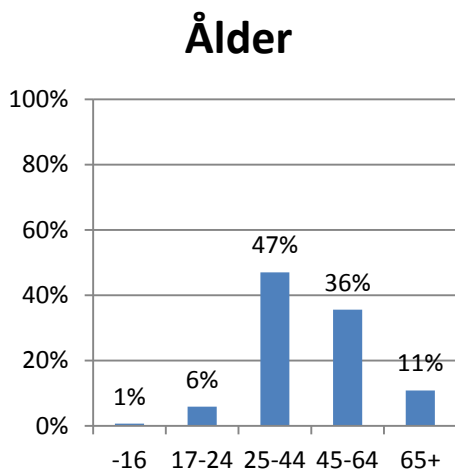
I figurerna nedan visas generell information om dem som svarat på frågorna (fråga 9). Det har lämnats 1580 svar på enkäten.



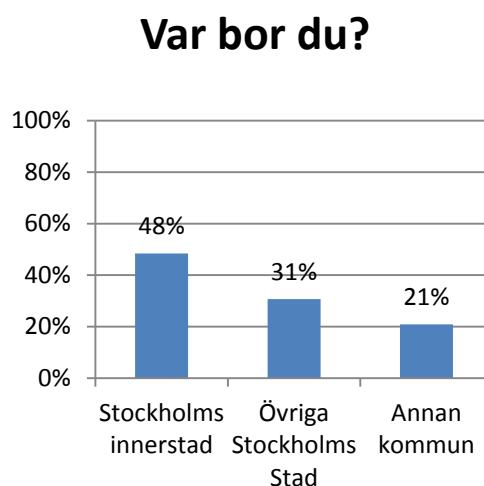
Figur 1. Kön



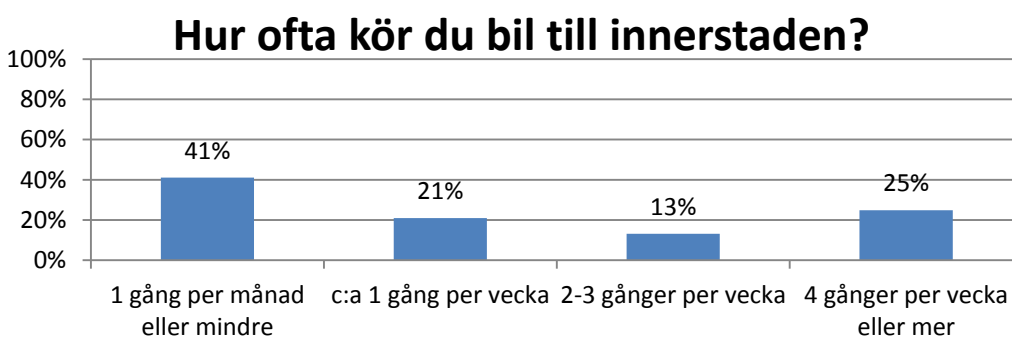
Figur 2. Brukar du ha tillgång till bil



Figur 3. Hur gammal är du?



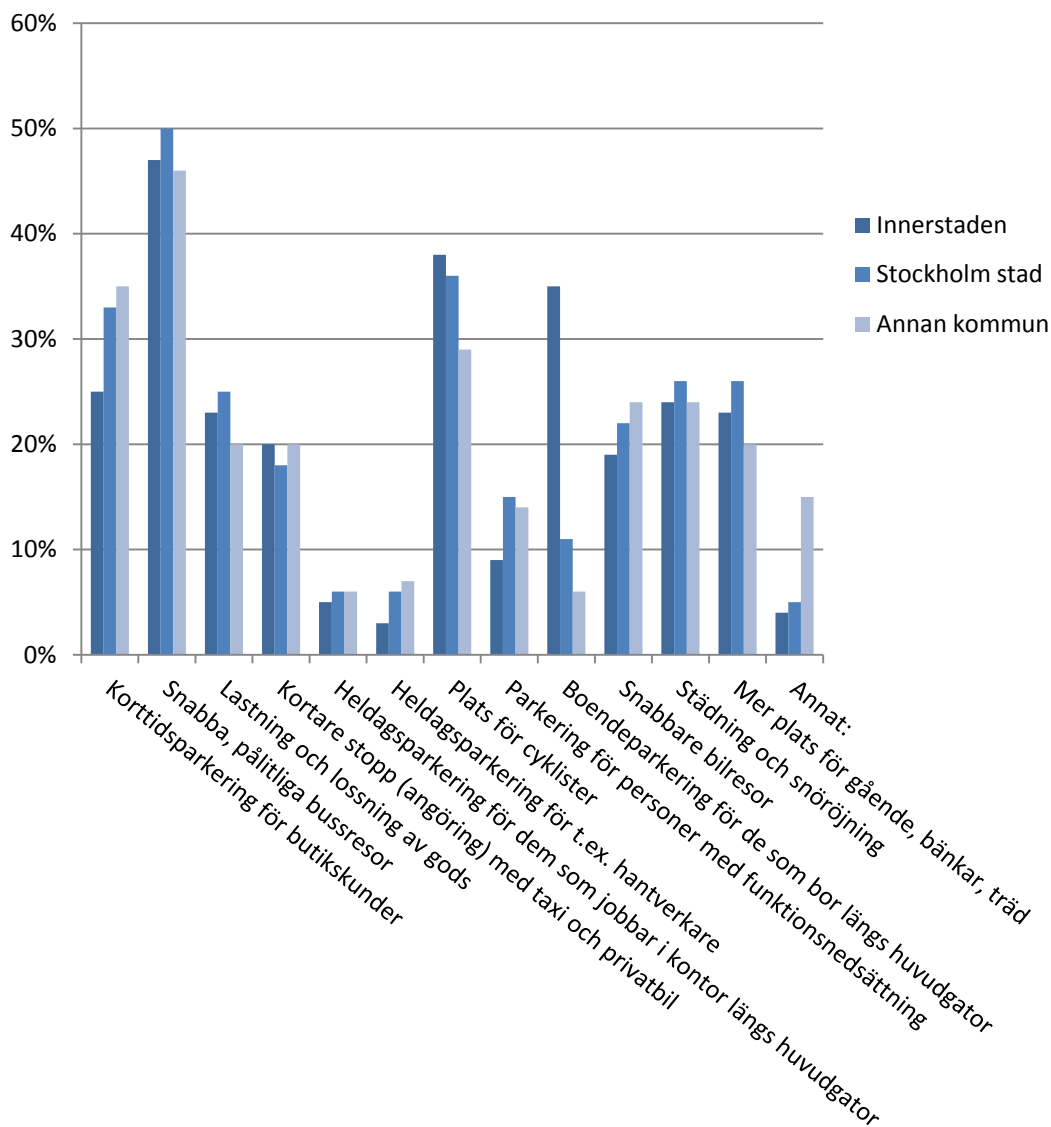
Figur 4. Var bor du?



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.

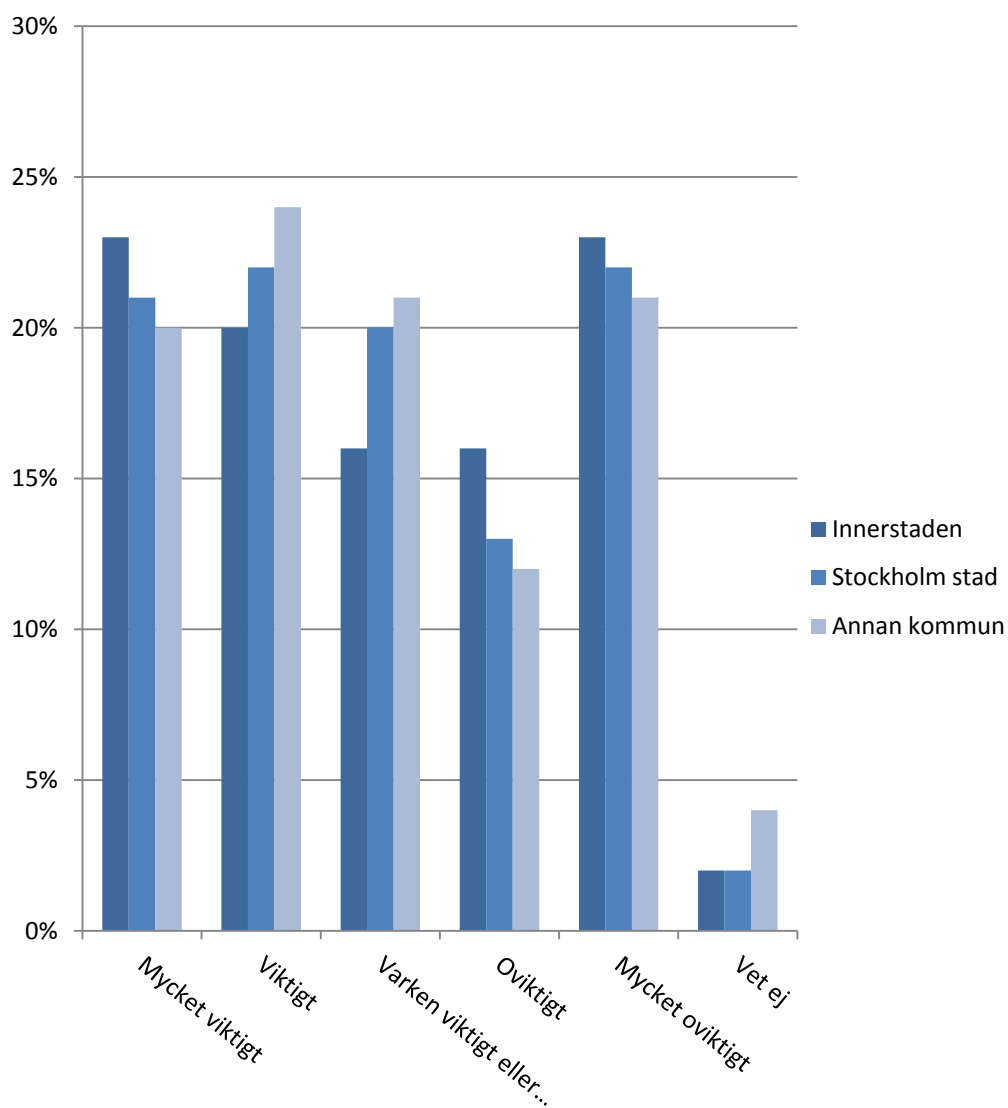


Figur 6. Fråga 1 uppdelat på var svaranden bor

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

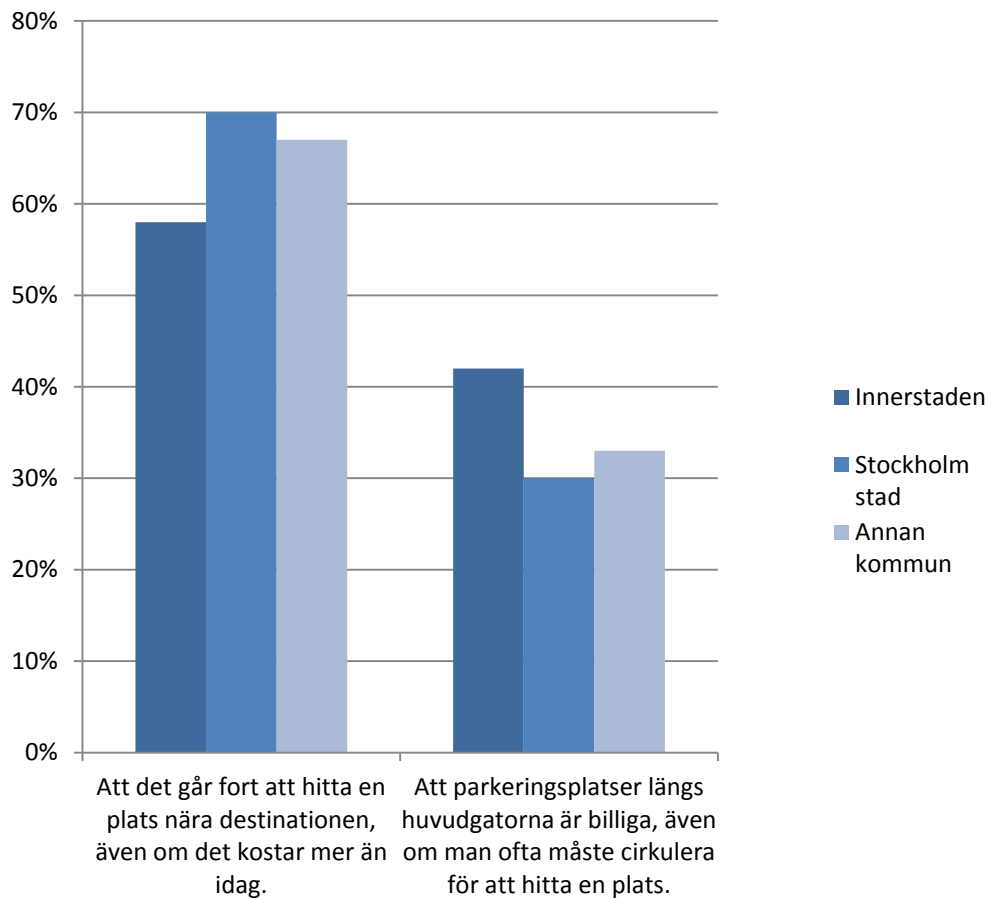
Hur viktigt är det att göra det lättare att hitta parkeringsplats i City och längs de mest trafikerade gatorna i innerstaden? (T.ex. Sveavägen, Hornsgatan och Fleminggatan)



Figur 7. Fråga 2 uppdelat på var svaranden bor

Fråga 3

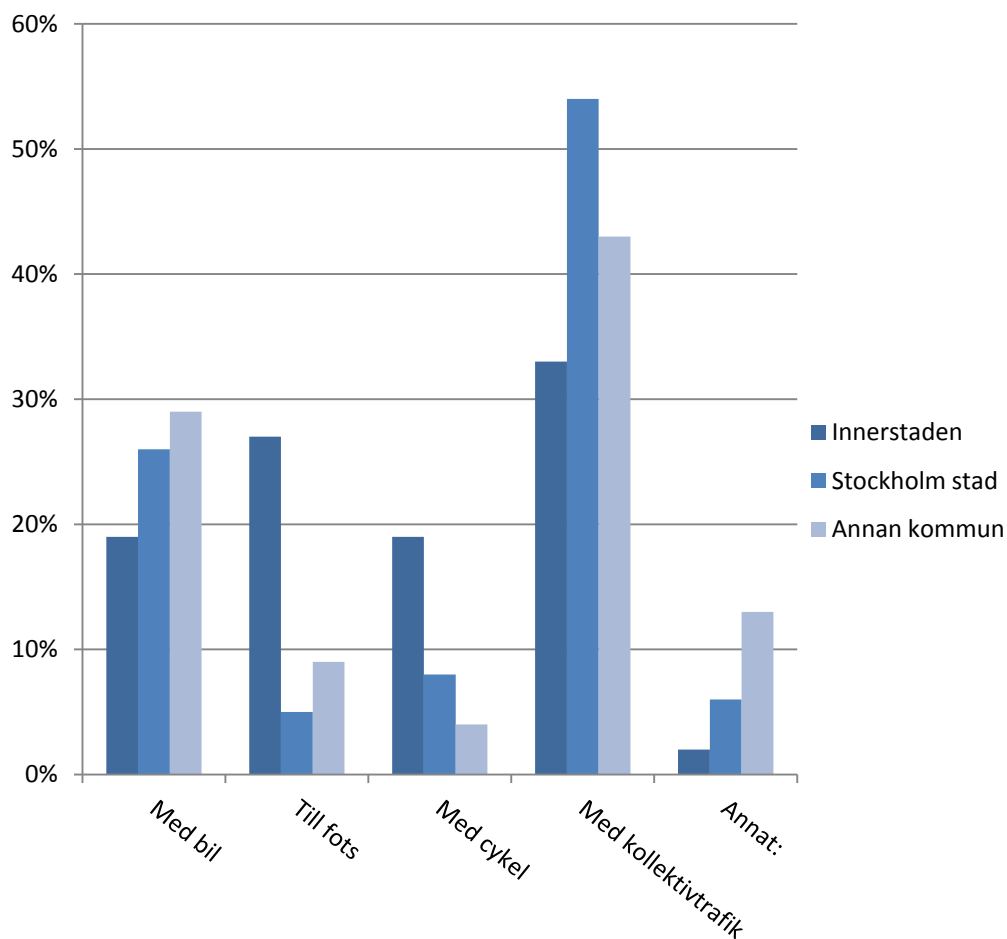
Vad är viktigast vad gäller parkeringsplatser längs våra mest trafikerade gator i innerstaden? (T.ex. Sveavägen, Hornsgatan och Fleminggatan)



Figur 8. Fråga 3 uppdelat på var svaranden bor

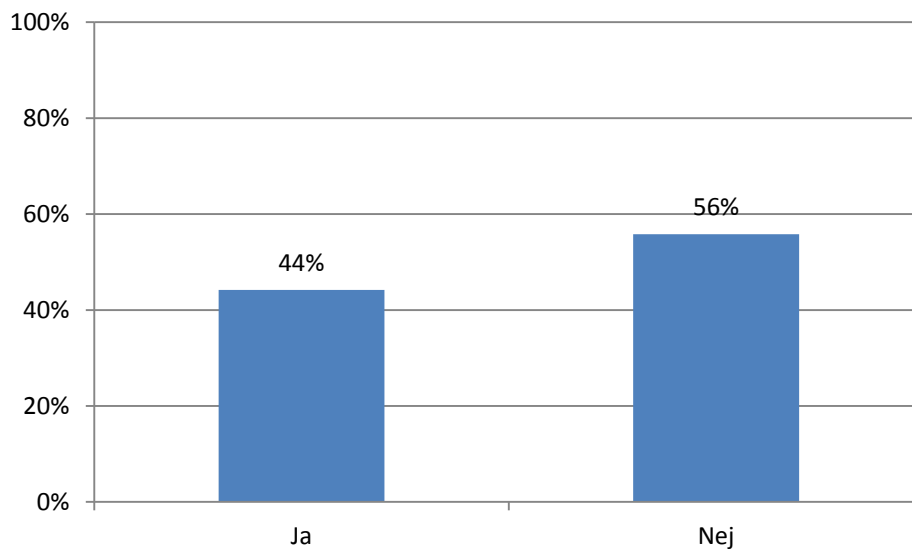
Fråga 4

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?

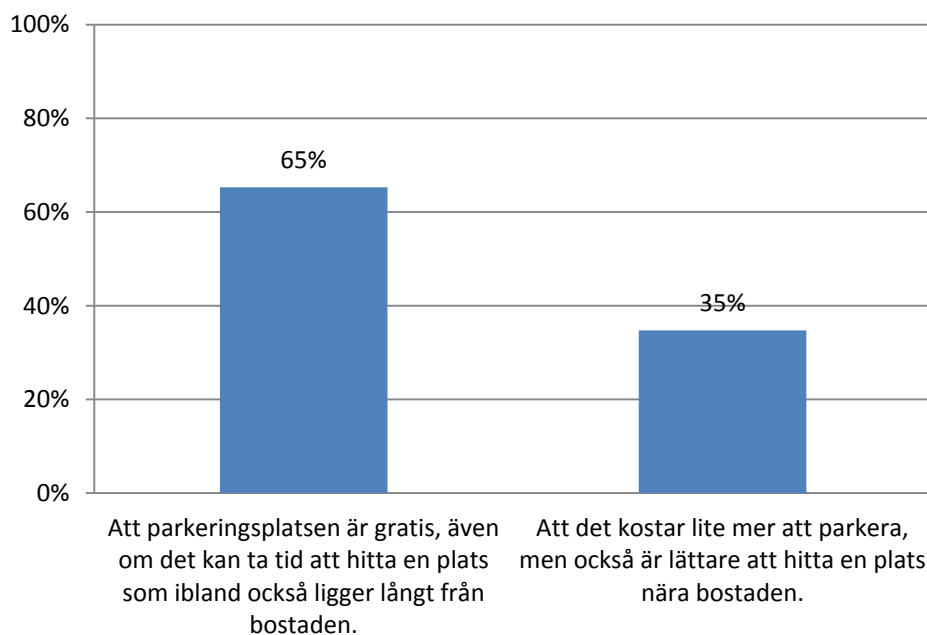


Figur 9. Fråga 4 uppdelat på var svaranden bor

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?**

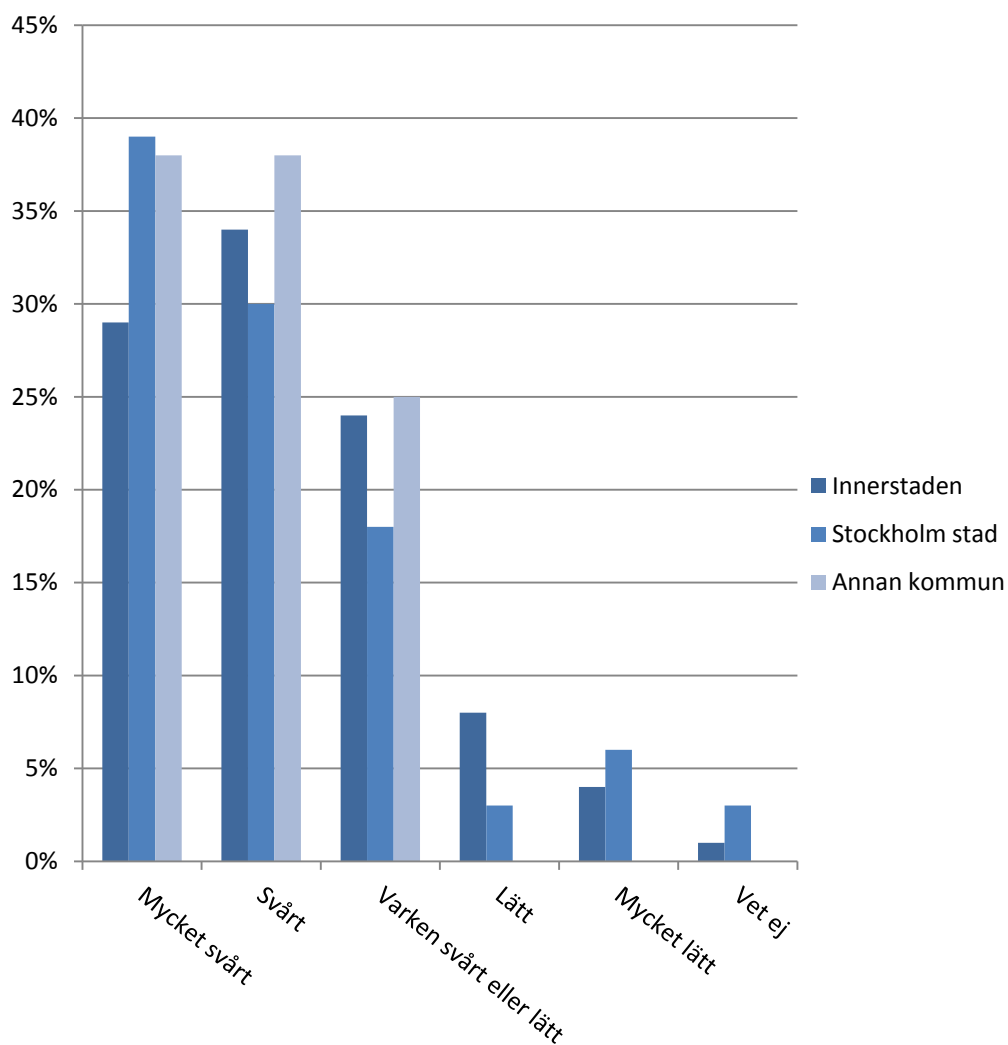
Figur 10. Fråga 5a

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

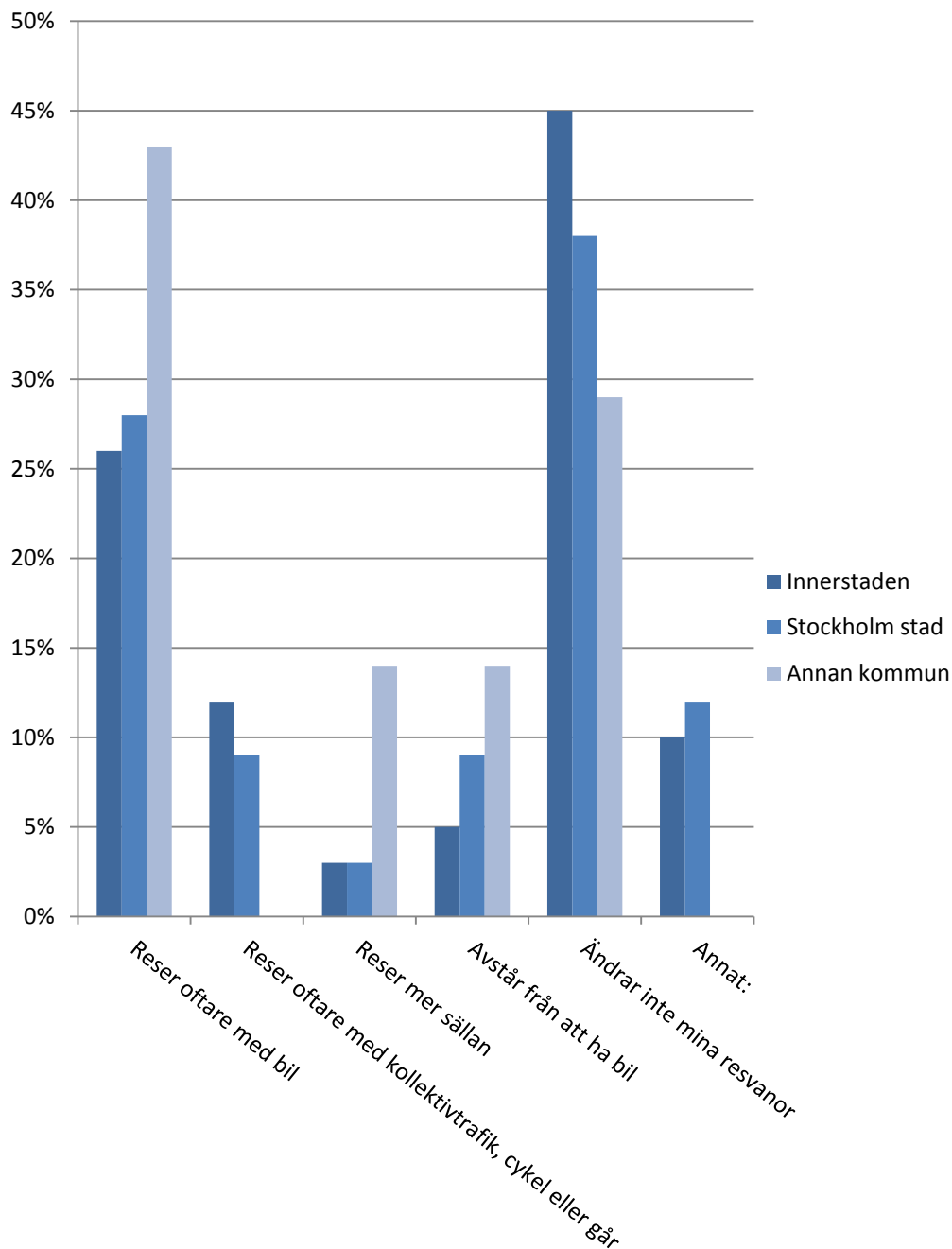
Hur svårt tycker du att det är att hitta en parkeringsplats längs gatorna i ditt bostadsområde?



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?

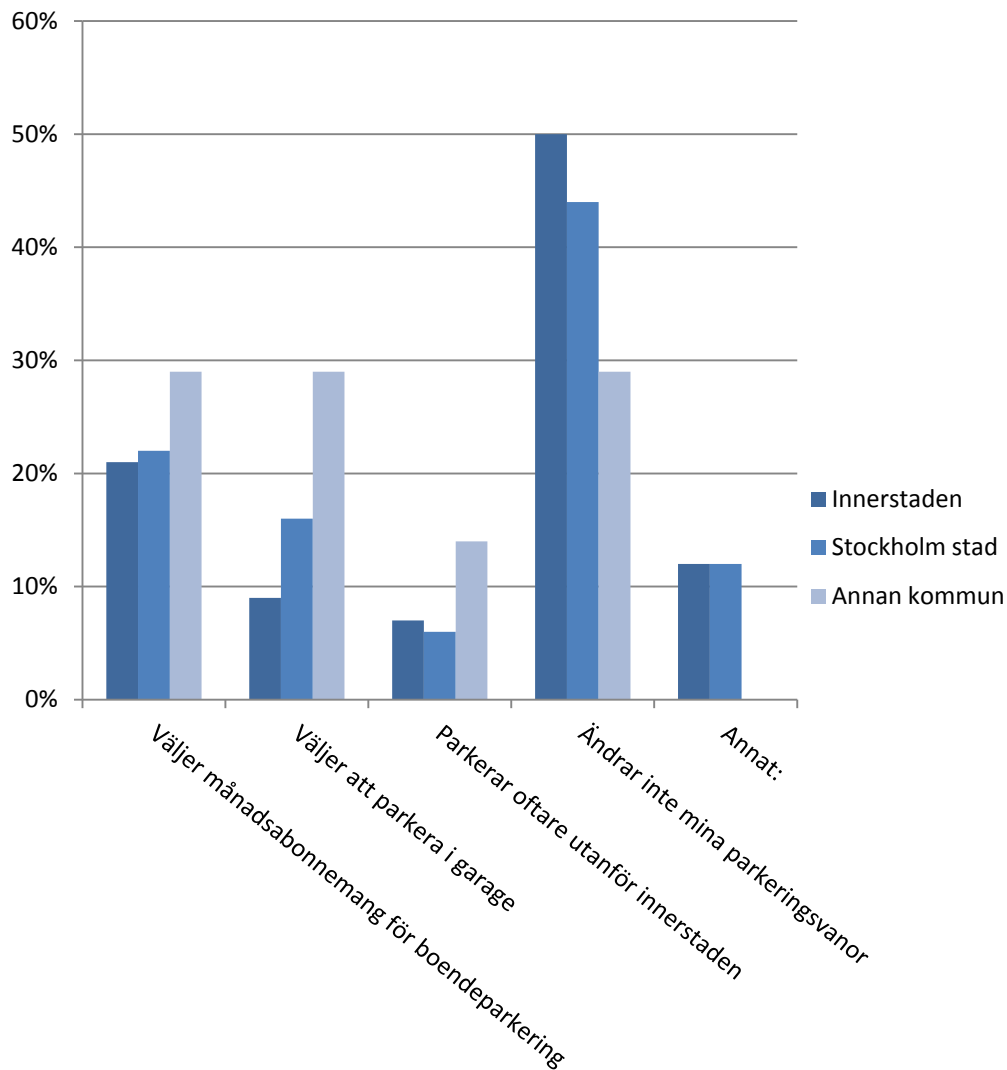


Figur 13. Fråga 7 uppdelat på var svaranden bor

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 förlängd 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.