



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

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-03-14

Jan Prestberg
Tillstånd
Telefon: 08-508 261 50
Jan.prestberg@stockholm.se

Parkeringsplan – slutversion och redovisning av remiss.

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för egen del förslaget till Parkeringsplan och hemställer hos kommunfullmäktige att anta Parkeringsplanen.
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.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Mattias Lundberg
Avdelningschef, Trafikplanering

Louise Bill
Avdelningschef, Tillstånd

Bilaga 1: Parkeringsplan: slutversion
Bilaga 2: Rapport om remiss av Parkeringsplan
Bilaga 3: Sändlista för remiss av förslag till Parkeringsplan



Sammanfattning

Parkeringsplanen är en av Framkomlighetsstrategins handlingsplaner och behandlar konkreta åtgärder för gatuparkering med fokus på innerstaden. Den har beretts av avdelningarna Tillstånd och Trafikplanering och remitterades i augusti 2012 till både instanser och allmänhet. Målet för planens åtgärder är en förbättrad framkomlighet för den rörliga trafiken med hjälp av en ökad reglering av gatuparkering. Många av remissvaren är positiva till de förslag som presenteras, men saknar en strategi för ytterstaden och ett långsiktigt helhetsgrepp kring parkeringsfrågan. Även konkreta förbättringsförslag har lämnats av vissa remissinstanser.

Kontoret föreslår sammanfattningsvis att nämnden godkänner planen enligt den reviderade versionen med en utökning av zonen för grön biljett och för citytaxa, (röd biljett), utökad användning av citytaxa på gator där framkomlighet och nåbarhet ska prioriteras och skärpning av vissa regler för boendeparkering. Följande tillägg och uppdateringar föreslås:

- Tillägg: citytaxa på Torsgatan mellan Odengatan och Norra Stationsgatan
- Uppdatering: tidplan och kostnader/intäkter för genomförande av parkeringsåtgärder
- Uppdatering: Stockholm Parkerings antal platser och planer för nya garage
- Revidering: förslag till utökade avgiftstider återtas

Kostnaden för genomförande av de i planen föreslagna åtgärderna beräknas under år 2013 till 5 miljoner kronor. Samtidigt förväntas intäkterna från parkeringsavgifter under 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.

Detta tjänsteutlåtande redovisar remissresultatet och presenterar en slutversion av Parkeringsplanen samt ger förslag på fortsatt arbete i ytterstaden.

Ärendets beredning

Förslaget till Parkeringsplan (bilaga 1) har beretts av avdelningarna Tillstånd och Trafikplanering. Samråd har skett med Stockholm Parkering och i vissa frågor med exploateringskontoret. Intervjuer har genomförts med representanter för näringslivet, transportbranschen och polisen. Planen har också varit ute på en bred remiss.

Bakgrund

Parkeringsplanen är en av handlingsplanerna som utpekats i *Framkomlighetsstrategin*, som i sin tur tar sin utgångspunkt i *Vision 2030* och *Promenadstaden*. En av kärnfrågorna i Framkomlighetsstrategin är att ge prioritet till den rörliga trafiken framför den stillastående. Planen behandlar konkreta åtgärder för gatuparkering med fokus på innerstaden och ska inte ses som en övergripande strategi för staden som helhet.

Remissen

Planen skickades efter beslut i Trafik- och renhållningsnämnden den 23 augusti 2012 på remiss under sex veckor mellan 24 augusti och 19 oktober. Allmänheten fick under samma tid möjlighet att lämna synpunkter på förslaget via en webbaserad enkät tillgänglig på stockholm.se. En sammanställning av remissprocessen och inkomna synpunkter samt en analys av enkäten redovisas i bilaga 2. Sändlista för remissen redovisas i bilaga 3.

Planen remitterades till 30 remissinstanser, inklusive flera av stadens nämnder och bolag, andra myndigheter i Stockholms län och intresseorganisationer. Utöver dessa har ytterligare 12 intresseorganisationer besvarat remissen. Ett informationsmöte för remissinstanserna ordnades den 19 september i Tekniska Nämndhuset. Mötet filmades och lades ut på webben i direktsändning och låg kvar där en längre tid.

Remissinstanserna är positiva till inriktningen i planen och till att staden med hjälp av förändrad parkeringsreglering vill öka framkomligheten i trafiksystemet. Dock har flera efterlyst strategier för ytterstaden och för företagsområden samt ett mer samlat och långsiktigt grepp kring parkeringsfrågan som helhet. Bland annat nämns avsaknaden av strategier för infartsparkering, parkeringsköp, parkeringstal, godslogistik och cykelparkering.

Bland de förbättringsförslag som lämnats kan nämnas Storstockholms brandförsvaret, som beskriver framkomlighetsproblem och närhetsproblem på vissa smala gator, och City i Samverkan som har konkreta idéer för enskilda gator. Storstockholms Lokaltrafik (SL) saknar åtgärder för Torsgatan där framkomligheten för kollektivtrafiken är begränsad. Förhållandet mellan parkeringsplatser i garage/på tomtmark och parkering på gatumark har också tagits upp. Exempelvis anser Stockholm Parkering att subventionerad parkering i garage inte är någon bra lösning för minskad gatuparkering eftersom



subventionerade garageplatser skulle motverka syftet att öka antalet parkeringsplatser på fastighetsmark.

Den medborgardialog som genomfördes via webbenkäten besvarades 1580 gånger. Synpunkterna är enbart representativa för den grupp som valt att svara på frågorna, *inte* för invånarna som helhet. Närmare 50 procent av de som besvarat enkäten bor i innerstaden och knappt 90 procent av alla respondenter (även boende i stadens mindre centrala delar och i annan kommun) uppger att de har tillgång till bil. Över 80 procent anser att snabba och pålitliga bussresor samt plats för cyklister är viktigast att prioritera i innerstaden. Respondenterna tycker också att det borde finnas fler billiga parkeringsgarage för ökad användning av dessa och satsningar på infartsparkeringar i kombination med bra kollektivtrafik.

Trafikkontorets synpunkter

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 närhet 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 uppmärksamats 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 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 nåbarhet 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 omskylltning 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.

Trafikkontorets förslag

- Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för egen del förslaget till Parkeringsplan och hemställer hos kommunfullmäktige att anta Parkeringsplanen.
- 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.

Slut