

# Förslag till parkeringsstrategi

## Bakgrund

Stockholm växer. Under de senaste 10 åren har befolkningen i staden ökat med ca 150 000 personer. Tillväxten förväntas fortsätta i samma takt de kommande åren. Översiktsplanen beskriver hur den befintliga bebyggelsen kan förtätas så att fler kan bo och arbeta på samma yta. Till 2020 ska 40 000 nya bostäder ha byggts och till 2030 är målet 140 000. Stadens trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, beskriver hur stadens gator och vägar behöver planeras för att bidra till den attraktiva staden och främja alla stockholmarnas tillgång till den växande stadens utbud av möjligheter. Gatans roll som mötesplats och ökad framkomlighet för kollektivtrafik, gång, cykel och godsfordon med hög beläggning prioriteras. Bilen kommer fortsatt att ha en viktig roll för yrkesmässig användning och vissa privata resor.

Mark – kvartersmark såväl som gatemark – är mycket värdefull och staden måste identifiera och prioritera hur marken bäst ska användas för att uppnå olika mål för stadsbyggnad och trafik. Parkering tar plats – och när mark används för parkering leder det till både minskad möjlighet att bygga bostäder (även ingångar och ramper till garage tar plats) samt mindre utrymme på gatan för andra viktiga funktioner.

För vissa resor kommer bilen fortsatt ha en viktig roll för många stockholmarna och plats ska beredas för en pålitlig rörlig trafik. Privatbilar står parkerade 90-99 procent av tiden och hur vi planerar för parkering är avgörande för möjligheten att bygga bostäder till rimliga priser samt att ordna ett fungerande hållbart transportsystem. Denna parkeringsstrategi syftar till att lösa tre problem:

- När nya bostäder byggs ser staden till att ett antal parkeringsplatser också byggs på kvartersmark för att undvika ökat parkeringstryck på omkringliggande gator. Detta är i linje med Plan- och bygglagens intention att parkeringsbehovet ska lösas inom fastigheten. Det är dock viktigt att krav på parkeringsplatser inte hindrar bostadsprojekt eller leder till orimligt höga boendekostnader. Fler garageplatser i nybyggnadsprojekten leder inte heller till minskat tryck på gatuparkering så länge prisskillnaden mellan garagehyra och gatuparkering är för stor. Då kommer de boende i de nya fastigheterna ändå att välja att stå på gatan i viss utsträckning. Detta kan leda till att hyran för garageplatser sänks vilket innebär att kostnaden för garaget i praktiken måste bäras av alla boende oavsett bilinnehav genom att hyran höjs.
- Eftersom varje resa med bil börjar och slutar i en parkeringsplats är tillgång till – och priset på – parkering starkt kopplat till val av färdväg. Forskning visar att parkeringsavgifter kan, som trängselskatt, bidra till minskad biltrafik och trängsel. I områden där gatuparkering har en hög beläggning bidrar söktrafik till ökad trängsel och försämrad trafiksäkerhet. Gatan ska rymma många funktioner och idag är det svårt att rymma många av dessa eftersom gatorna i hög grad används för långtidsförvaring av fordon. När kantstensparkering prioriteras är det viktigt att denna parkering används på ett sätt som ger maximal nytta för samhället.
- Nya offentliga garage som är öppna för allmänheten är inte lönsamma att bygga i stora delar av staden på grund av att det finns gratis och/eller billiga parkeringar på omkringliggande gatemark. Tvärtom försvinner garageplatser då utrymmet har andra mer lönsamma användningar. En studie på Södermalm visade att 37 garage med cirka 1300 platser byggts om från garage till butiker,

lagerlokaler, gym, restaurang mm. Det sätt som staden planerar för parkering idag leder till ett antal både direkta och indirekta subventioner av bilägande och bilresande. Detta omöjliggör en fungerande marknad för parkeringsplatser i stora delar av kommunen.

Det krävs alltså en helhetssyn på parkering – inom ramen för både översiktsplanen och framkomlighetsstrategin – som täcker parkering på både kvartersmark och gatumark.

## **Förslag till principer för hantering av parkering**

Staden har satt upp ett antal mål för Stockholms utveckling när det gäller bostadsbyggande och trafik, bland annat:

- Stockholmsregionen ska kunna fortsätta växa
- I Stockholm ska 40 000 bostäder byggas till 2020 och 140 000 till 2030
- Levande stadsmiljöer av hög kvalitet ska skapas i alla delar av staden
- Framkomligheten ska öka för resor med de kapacitetsstarka färdmedlen, dvs. kollektivtrafik, gång, cykel och godsfordon
- Stadens gator ska vara attraktiva offentliga rum
- Tillgången till viktiga målpunkter för resor med bil eller lastbil som gynnar näringslivet ska främjas
- Trafikens negativa inverkan på stadslivet ska minska

För att stödja dessa mål har sex förslag till principer för hantering av parkering tagits fram. Principerna bygger på den forskning som finns om relationen mellan parkering och god stadsbebyggelse. En fullständig bakgrund samt motivering till val av principer finns i bilaga 4, samlat underlag om parkering.

### ***Principer för hantering av parkering***

- 1. Utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras före utrymme för parkering och vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angöring följt av korttidsparkering.**
  - Gapet mellan kostnad för att stå på gatan och stå på kvartersmark bör minska.
  - Möjlighet till boendeparkering ska endast införas i områden som inte har behovet av parkering tillgodosett inom kvartersmark.
  - Där det finns behov ska gatuutrymme omfördelas från bilparkering till andra mer prioriterade funktioner.

**2. Planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och bidra till att undvika parkeringsproblem på gatan.**

- Platsspecifika parkeringstal för bostäder ska tillämpas enligt stadens antagna riktlinjer.
- Kostnaden för parkering bör separeras från boendekostnader. Detta är inte något staden förfogar över idag och kräver en lagändring.
- Marknader för parkeringsplatser ska understödjas där detta är lämpligt.

**3. Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.**

- Reglering med tid och pris för gatuparkering används för att uppnå mål för framkomlighet, tillgänglighet och för att främja ett hållbart transportsystem
- Antal parkeringsplatser som byggs vid kontor och handelsplatser beslutas med hänsyn tagen till påverkan på omkringliggande trafiksystem.

**4. Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt.**

- Samnyttjande av parkeringsplatser bör främjas.
- Effektivt utnyttjande av parkeringsplatser genom bildelning ska främjas.
- Angöring, lastning/lossning och korttidsparkering prioriteras på gatumark.

**5. Parkeringar ska ha en stadsmässig utformning.**

- Parkeringshus ovan jord bör integreras i det offentliga rummet, t.ex. genom att ha verksamheter i markplan.
- Större markparkeringar anläggs endast i undantagsfall och ska då integreras i miljön.
- Gatuparkeringar anläggs då de inte konkurrerar ut andra mer prioriterade element som bidrar till framkomlighet och stadskvalitet.

**6. Infartsparkeringar skapas i samverkan med Landstinget och grannkommuner.**

- Infartsparkering kan anläggas där alternativnyttan är låg, t.ex. i bullerstörda miljöer eller utmed direktbusslinjer i perifera lägen. I goda spårtrafiklägen inom staden ger det oftast större nytta att bygga bostäder eller verksamheter.
- Prissättning av infartsparkeringar och parkering på omkringliggande gator ska vara i balans.

## Handlingsplan och aktiviteter

Följande arbete pågår redan och beslut ligger inom stadens rådighet:

- Riktlinjer för platsspecifika och gröna parkeringstal är antagna av kommunfullmäktige 2015-10-19 och ska tillämpas – *Exploateringskontoret i samarbete med stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret.*
- Ta fram en helhetsplan för reglering av parkering på gatan, som utvecklar den redan genomförda planen för innerstaden – *Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till plan som presenteras inom ramen för detta ärende.*
- Undersöka principer för att främja ökat samnyttjande och samlokalisering av parkeringsplatser, inklusive infartsparkeringar – *Parkeringsköp, samlokalisering, infartsparkering m.m. ska löpande diskuteras i planarbeten.*
- Se över om nuvarande boendeparkeringsystem är förenligt med ett växande Stockholm – *Uppdrag i finansborgarrådets förslag till budget för 2016.*