

**Handläggare**  
David Eriksson  
Telefon: 08-508 22 053

**Till**  
Hägersten-Liljeholmens  
stadsdelsnämnd 2016-02-04

## **Förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering**

Yttrande till trafikkontoret

### **Förvaltningens förslag till beslut**

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd godkänner och överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen till trafikkontoret.

Lars Arvidsson  
stadsdelsdirektör

Gunnar Ohlsén  
avdelningschef

### **Sammanfattning**

En remiss på förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering har inkommit till stadsdelsnämnden för besvarande. Yttrande önskas senast den 14 mars.

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till förslaget och anser att strategin och planen är en nödvändighet i och med stadens nuvarande utveckling. Genom att taxor införs i de flesta stadsdelar i Hägersten-Liljeholmen tror förvaltningen att detta kan bidra till att färre väljer bilen som transportmedel och att färre bilar därmed parkeras längs gatorna. Detta leder sannolikt till att en större andel gator öppnas upp och tillgängliggörs för fler funktioner än bara biltrafik.

Vidare har förvaltningen synpunkter på fördelningen av taxaområdena i Hägersten-Liljeholmen samt gränsdragningar.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom Avdelningen för samhällsplanering.

## Ärendet

En remiss på förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering har inkommit till stadsdelsnämnden för besvarande. Yttrande önskas senast den 14 mars.

## Bakgrund

Stockholm växer. Under de senaste 10 åren har befolkningen i staden ökat med ca 150 000 personer och tillväxten förväntas fortsätta i samma takt de kommande åren. Mark – kvartersmark såväl som gatumark – är mycket värdefull och staden måste identifiera och prioritera hur marken bäst ska användas för att uppnå olika mål för stadsbyggnad och trafik.

För att stödja ett hållbart stadsbyggande och trafiksystem i Stockholm krävs en helhetssyn på parkering som täcker parkering på både kvartersmark och gatumark. Staden har satt upp ett antal mål för Stockholms utveckling när det gäller bostadsbyggande och trafik. Några av dessa är:

- 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

## Parkeringsstrategi

För att stödja stadens övergripande mål presenterar förslaget på parkeringsstrategi sex övergripande principer för stadens 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 byggandet 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.

### **Plan för gatuparkering**

I remissmaterialet presenteras även stadens plan för reglering av gatuparkering som utvecklar den redan genomförda planen för innerstaden. Förslaget innebär att områden i Stockholm stad där avgifter tas ut för gatuparkering utökas till andra platser som har, eller kommer att få, tät bebyggelse med en blandning av bostäder och andra funktioner, samt innebär förslaget förändrade avgifter och tider. Även tre nya taxaområden tillkommer i ytterstaden.

#### *Nuvarande parkeringsavgifter*

##### Grön biljett:

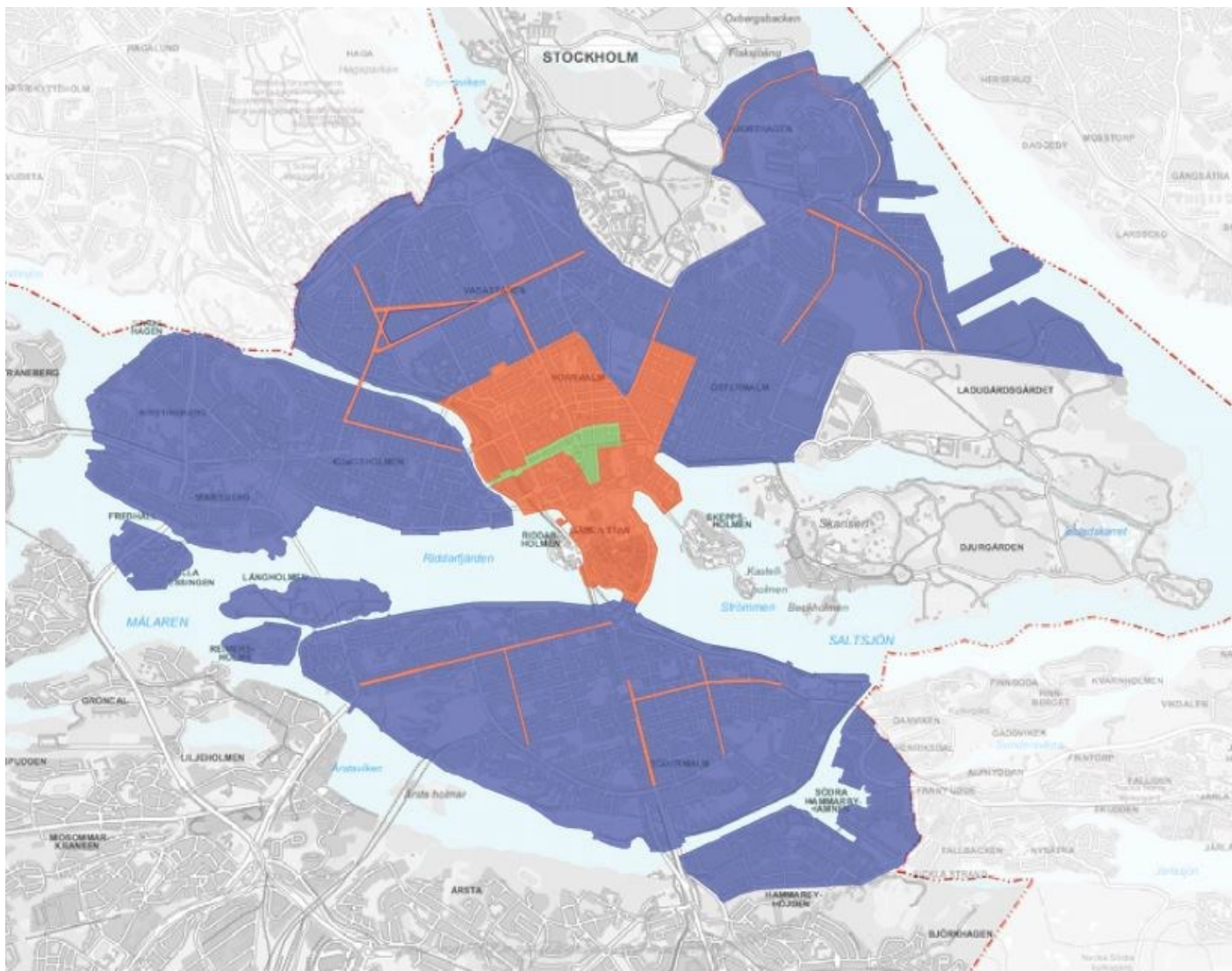
- 41 kronor per timme, dygnet runt 0-24, alla dagar.
- Inga platser för boendeparkering.

##### Röd biljett:

- 26 kronor per timme, 09-17 (9-16).
- 15 kronor per timme övrig tid.
- Möjlighet till boendeparkering finns, i vissa fall endast nattetid, 900 kronor per månad eller 60 kronor per dag.

##### Blå biljett:

- 15 kronor per timme, 09-17.
- Möjlighet till boendeparkering finns, 900 kronor per månad eller 60 kronor per dag.



Kartan visar dagens avgiftsbelagda områden.

### *Förslag till ändrad reglering*

Istället för att vara färgkodade föreslås varje taxaområde få en siffra – område 1-6.

#### Taxa 1: Ändrad taxa

- 50 kronor per timme, dygnet runt 0-24, alla dagar
- Inga platser för boendeparkering

Täcker ett mindre antal högattraktiva gator i city. Avgiften gäller dygnet runt och parkering får max ske en timme.

#### Taxa 2: Ändrad avgiftsperiod och högre avgift för boendeparkering

- 26 kronor per timme, 7-21 (9-19) 9-19
- 15 kronor per timme övrig tid

- Boendeparkering 1100 kronor per månad eller 75 kronor per dygn

Täcker city plus de viktigaste huvudgatorna i innerstaden. Avgift dygnet runt alla dagar. Möjlighet till boendeparkering finns, i vissa fall endast nattetid.

Taxa 3: Ändrad avgiftsperiod och högre avgift för boendeparkering samt utökat område

Tillämpas även i områden kring Liljeholmen och Gullmarsplan

- 15 kronor per timme, 7-19
- 10 kr per timme, (11-17)
- Boendeparkering 1100 kronor per månad eller 75 kronor per dygn

Tillämpas inom övriga innerstaden inklusive Hammarby Sjöstad. Möjlighet till boendeparkering finns.

Taxa 4: Ny taxa

Tillämpas i närförorter

- 10 kronor per timme, 7-19 (11-17)
- Boendeparkering 500 kronor per månad eller 35 kronor per dygn

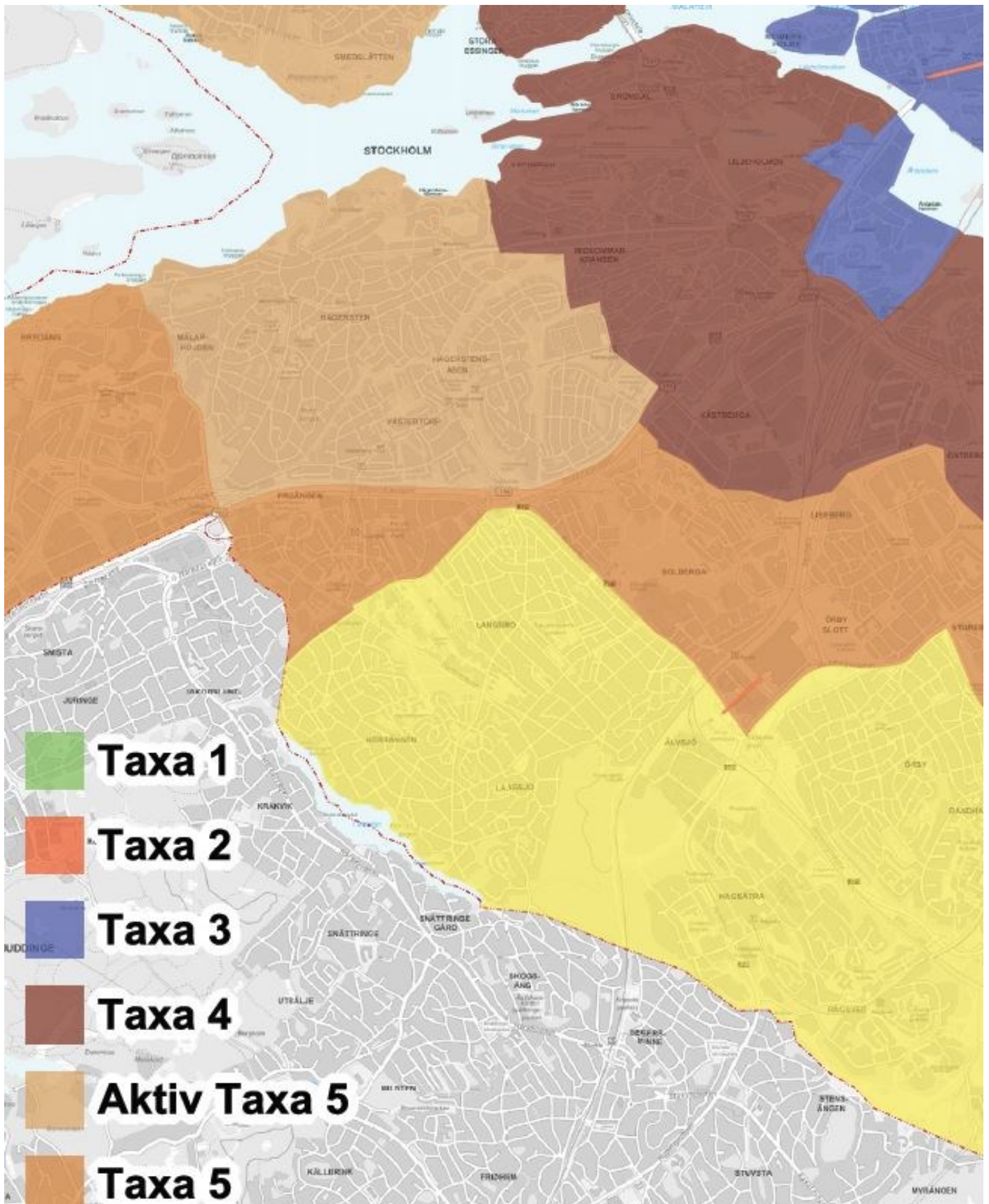
Taxa 5/ aktiv taxa 5: Ny taxa, aktiveras delvis i detta förslag (aktiv taxa 5). Projektet utvärderas sedan efter cirka tre år för att bedöma om resterande område (Taxa 5) ska aktiveras.

- Tillämpas utanför närförort
- 5 kronor per timme, 7-19
- Boendeparkering 300 kronor per månad eller 20 kronor per dygn

Taxa 6: Ett nytt taxeområde, aktiveras tidigast inom en period av fem till åtta år.

- Tillämpas inom de yttre delarna av staden
- Taxan är ej fastställd.





Kartan visar hur de föreslagna förändringarna påverkar Hägersten-Liljeholmens stadsdelsområde.

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

### *Boendeparkering*

De nya avgifter som införs kommer att skydda befintliga boendes parkeringsmöjligheter genom att de som saknar möjlighet att parkera på kvartersmark kommer att erbjudas boendeparkering. Övriga måste betala full avgift vilket lämnar mer plats till de med boendeparkeringstillstånd.

<b>Taxa</b>	<b>Månadskostnad med boendetillstånd</b>	<b>Kostnad för fyra veckor utan boendetillstånd</b>	<b>Dygnsbiljett boendetillstånd</b>
<b>2</b>	1 100 kr	17 240 kr	75 kr
<b>3</b>	1 100 kr	4 200 kr	75 kr
<b>4</b>	500 kr	2 880 kr	35 kr
<b>5</b>	300 kr	1 320 kr	20 kr

Bilden visar föreslagen taxa för boendeparkering.

### Förslagets påverkan på Hägersten-Liljeholmen

Hela Hägersten-Liljeholmens stadsdelsområde kommer att beröras av förslaget i olika omfattning. Delar av Liljeholmen, främst området Årstadal, kommer att hamna i samma taxaområde som stora delar av innerstan. Gröndal, Aspudden, Västberga och delar av Midsommarkransen kommer att hamna i taxaområde 4. Hägerstensåsen, Hägersten, Västertorp och Mälärhöjden hamnar inom aktiv taxa 5. Fruängen hamnar i taxa 5 och berörs därför ännu inte av avgiftsinförandet.

### Förvaltningens synpunkter och förslag

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till förslaget och anser att strategin och planen är en nödvändighet i och med stadens nuvarande utveckling. Hägersten-Liljeholmen är just nu ett av Stockholms mest expansiva stadsdelsområden vad gäller nybyggnationer av bostäder och befolkningstillväxt. Fram till år 2024 förväntas befolkningen i området öka från ca 85 000 invånare till omkring 106 000 samtidigt som en stor andel arbetspendlare tar sig till stadsdelsområdet varje dag, något som bidrar till att generera en hög andel bilar och trafik. Trafiksituationen är redan idag problematisk då många väljer att parkera gratis längs gatorna istället för att söka sig till avgiftsbelagda parkeringsgarage eller parkeringsplatser. Samtidigt fungerar gatorna i de stadsdelar som ligger nära innerstan, och bredvid de tunnelbanestationer som är i gynnsamma lägen i förhållande till innerstan, ofta som infarts- och pendlingsparkering. Många parkerar sina bilar gratis i stadsdelarna och reser sedan kommunalt in till innerstan där det är avgiftsbelagt. Detta gäller främst de stadsdelar som är närmast innerstan och som föreslås hamna under taxa 3 och 4, t.ex. är det ofta fallet vid Telefonplans tunnelbanestation.



Genom att taxor införs i de flesta stadsdelar i Hägersten-Liljeholmen tror förvaltningen att detta kan bidra till att färre väljer bilen som transportmedel och att färre bilar därmed parkeras längs gatorna. Detta leder sannolikt till att en större andel gator öppnas upp och tillgängliggörs för fler funktioner än bara biltrafik. Dessutom kan förslaget bidra till att underlätta för många boende som idag har svårt att hitta boendeparkering pga. att många som arbetar i stadsdelen eller pendlingsparkerar väljer att parkera längs gatan i bostadsområden där det är gratis.

Förvaltningen håller med trafikförvaltningens bedömning om att Liljeholmen bör omfattas av samma taxa som innerstan då området förutom att utvecklas mot en innerstadskarakteristik bl.a. har en tydlig sammankoppling genom Liljeholmsbron. Förvaltningen delar även trafikkontorets bedömning om att Gröndal, Aspudden, Västberga och delar av Midsommarkransen hamnar under taxa 4. Dessa områden ligger nära innerstan och har en innerstadslig stadsmiljö. Det är också inom dessa stadsdelar som infarts- och pendlingsparkeringen är mest utbredd. Vidare anser förvaltningen att det är bra att även Hägerstensåsen och Västertorp innefattas av avgiftsbeläggningen (taxaområde aktiv 5) då dessa stadsdelar präglas av tät stadsbyggnad och det finns behov av att frigöra gatuyta. Däremot ser förvaltningen det som märkligt att Mälarhöjden och delar av Hägersten inte har samma taxa som Fruängen, samt varför stora delar av Älvsjö har taxa 6, dvs. avgiftsbeläggning är inte aktuellt förrän om ca 5-8 år efter antagande av planen.

Vidare anser förvaltningen att det är viktigt att gränsdragningarna följer ett logiskt mönster så att t.ex. en stadsdel som har samma stadsbyggnadskarakteristik i hela stadsdelen inte får olika taxor. I exempelvis Midsommarkransen har en stor del av ytan hamnat i taxa 4 men en liten del hamnar inom taxa aktiv 5. Det riskerar att leda till förvirring när avgifterna implementeras.

### **Bilagor**

Remissunderlaget finns att läsa på [www.insynsverige.se/stockholm](http://www.insynsverige.se/stockholm) under Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd, sammanträde 4 februari 2016.