

Handläggare
Ida Reimegård
Telefon: 08-508 03 090

Till
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Svar på remiss av förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering

Förvaltningens förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Stadsdelsnämnden beslutar om omedelbar justering i ärendet.

Christina Heglert
Stadsdelsdirektör

Ditte Westin
Avdelningschef

Sammanfattning

Stadsdelsförvaltningen har fått remissen ”Förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering” dnr 1.5.3-786/2015 från Trafikkontoret. Parkeringsstrategin är tänkt att fungera som ett verktyg för trafikstyrning inom staden och belyser behovet av en ny plan för reglering av parkering på gatumark. Syftet med strategin är att minska trängseln i staden, öka effektiviteten av transporter, minska klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten.

Idag tas parkeringsavgifter ut i områden i stadens citykärna och innerstad. I planen för reglering av parkering på gatumark föreslås att avgiftsbelagdaområden utökas till andra platser som har, eller kommer att få, tät bebyggelse och som har liknande parkeringsproblem som i innerstaden.

Förvaltningen ser positivt på strategins ambition att öka framkomligheten och minska trafikens negativa inverkan på stadslivet och miljön. Förvaltningen ser gärna att regleringen genomförs närmare i tiden och betonar vikten av att kollektivtrafiken utvecklas för att möta effekterna av det förväntat ökade resenärsantalet.

Ärendet

Stockholm växer snabbt. För att möta den växande befolkningen planerar staden att bygga 140 000 nya bostäder fram till år 2030. Det ställer krav på utvecklingen av vägar, gator och trafiken. Trots att staden arbetar för att öka framkomlighet för kollektivtrafik, gång och cykel kommer bilen att fortsatt ha en viktig roll för många invånare. Staden behöver identifiera och prioritera hur gatumarken bäst ska användas för att stödja ett hållbart stadbyggnad och trafiksystem.

Trafikkontoret TK, har tagit fram ett förslag på parkeringsstrategi som ett verktyg för trafikstyrning inom staden. Förslaget belyser behovet av en ny plan för reglering av parkering på gatumark och syftar övergripande till att minska trängseln i staden, öka effektiviteten av transporter, minska klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten. I remissen ingår både förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering.

Förslag till parkeringsstrategi

Planeringen av parkeringar är avgörande för möjligheten att bygga bostäder till rimliga priser och att ordna ett hållbart transportsystem. Parkeringsstrategin är tänkt att vara vägledande i arbetet med att lösa problematiken i balansen mellan anläggande av och kostnader för parkeringsplatser vid bostadsbyggande, att skapa ett maximalt utnyttjande av gatans funktioner samt att bistå med riktlinjer för utformandet av en fungerande marknad för parkeringsplatser inom kommunen.

I förslaget till parkeringsstrategi har sex principer för hantering av parkering tagits fram:

1. Utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras före utrymme för parkering och vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angöring följt av korttidsparkering.
2. Planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och bidra till att undvika parkeringsproblem på gatan.
3. Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.
4. Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt.
5. Parkeringar ska ha en stadsmässig utformning.
6. Infartsparkeringar skapas i samverkan med Landstinget och grannkommuner.

Förslag till plan för parkering

Kommuner kan på olika sätt reglera uppställningen av fordon på gatumark för att främja trafiksäkerheten och framkomligheten. Idag tas parkeringsavgifter ut i områden i stadens citykärna och innerstad. I TKs plan för reglering av parkering på gatumark föreslås att områden där avgifter tas ut utökas till andra platser som har, eller kommer att få, tät bebyggelse och som redan nu har liknande parkeringsproblem som i innerstaden. Tanken är att genom reglering motverka informella infartsparkeringar, bristen på korttids- och boendeparkering, olovlig parkering, trängsel och utsläpp samt trafiksäkerhetsproblem.

Den avgiftsbelagda tidsperioden i innerstaden föreslås förändras med syfte att bättre spegla de tider då trängselproblematik och parkeringsefterfrågan kan uppstå samt för att öka incitamenten att välja ett annat färdmedel framför bilen. Tanken är att de utökade tiderna understödjer den privata marknaden för garage och skapar förutsättningar att omfördela gatuutrymmet från parkeringsplatser till en bättre stadsmiljö.

En bärande idé är att underlätta bostadsbyggande genom avgifts- och eller tidsreglerad gatuparkering. Ett nyttjande av bostadsgarage istället för gatumarkparkering möjliggör fler bostadsprojekt då parkeringen i högre grad bär sina egna kostnader och priserna på bostäder kan hållas nere. Avgifterna hjälper även till att skydda befintliga boendes parkeringsmöjligheter genom att de som saknar möjlighet att parkera på kvartersmark erbjuds boendeparkering.

Olika taxeområden

Förslaget innefattar en ändrad parkeringstaxa i innerstaden, ändrade tider för befintliga taxor i innerstaden samt en utökning av tre nya taxeområden i ytterstaden. Förslaget inrymmer även ändringar av nuvarande taxeområdesuppdelning efter färg (grön, röd och blå biljett) till en numerisk uppdelning från taxa 1 till taxa 6.

För taxeområde 1, 2 och 3, som innefattar idag avgiftsbelagda delar av stadens centrala delar, föreslås höjd taxa och ändrad avgiftsperiod samt högre avgifter för boendeparkering.

Taxeområde 4 innefattar en ny taxa som tillämpas i närförorter där det idag är avgiftsfri parkering på de flesta gator.

Tensta ligger i föreslagna taxeområde 5, ett nytt taxeområde i närförort som regleras i syfte att motverka en flytt av parkeringsproblemen utåt från taxeområde 4. Område 5 är tudelat och den ena delen, dit Tensta hör, kommer enligt planen inte att aktiveras förrän efter en försöks- och utvärderingsperiod på 3 år av övriga taxeområde 5.

Spånga tillhör taxeområde 6 som till en början är helt inaktiverat och enligt föreslagen plan kommer att regleras inom 5-8 år.

Övrig reglering på gator ska enligt förslaget anpassas så att de följer de nya avgiftstiderna. Centrumområden och knutpunkter för kommunaltrafik planeras att ses över utifrån trafik- och parkeringssituation, även när dessa ligger utanför planerade taxeområden.

Gränsdragningen mellan de föreslagna taxeområdena har satts utifrån befintliga gränser såsom vägar och grönområden. Zongränserna är tänkta att vidare anpassas utifrån hur staden växer och kan komma att ändras efter hand. Se bilaga 1 för närmare beskrivning av befintliga och föreslagna zoner och taxor.

Boendeparkering

Boendeparkeringstillståndet ger möjlighet för boende att lämna bilen på gatuparkering vid bostaden till ett reducerat pris och under en längre tidsperiod än som normalt tillåts. Boende i områden som har behovet av parkering tillgodosett på kvartersmark är inte berättigade till boendeparkeringstillstånd. I de områden där nya avgifter för gatuparkering föreslås kommer boendeparkering bara att införas där det finns ont om parkering på kvartersmark.

I planen föreslås en höjning av boendeparkeringsavgiften i innerstaden med syfte att understödja en fungerande marknad för privata garage. Ju fler som väljer att parkera i garage desto bättre framkomlighet på gatorna. De föreslagna parkeringsavgifterna är även tänkta att skydda befintliga boendes parkeringsmöjligheter genom att de som saknar boendetillstånd måste betala full avgift vilket lämnar mer plats till de med boendeparkeringstillstånd. Fulla garage/parkeringsplatser på kvartersmark möjliggör även fler bostadsprojekt då parkeringen i högre grad bär sina egna kostnader, vilket är en förutsättning för att kunna bygga bostäder till rimliga priser.

TK föreslår i parkeringsplanen att boende ska betala avgift oavsett dag och tid på dygnet om parkering sker på en avgiftsbelagd parkeringsplats. Idag betalas avgift mellan 9-17 på vardagar. Vidare föreslås att parkering med stöd av boendedispensten får ske som längst 7 dygn i sträck samt att en avgift på 300 kronor för handläggning av boendeparkeringsdispenser ska införas med start årsskiftet 2016-2017. Detta med utgångspunkt i en beräknad ökning av ansökningar för boendeparkeringstillstånden i samband med genomförandet av parkeringsplanen.

Förslag på kompletterande regeländringar

- Parkeringsavgift införs för MC/EU-moped med 50 % reduktion.

- Parkeringsavgift införs för buss och lastbil.
- Rätten att parkera 30 minuter på parkeringsförbud mellan 06-18 för tunga fordon och taxi tas bort.
- Avgift på parkeringsplatser reserverade för rörelsehindrade införs med möjlighet till lägre avgift, 300 kr/mån, genom särskild ansökan. Rätten att med parkeringstillstånd parkera i 24 timmar på parkeringsförbud försvinner.
- Avgifterna för nyttoparkeringstillstånd höjs och giltighetstiden för tillstånd B utökas.
- Antalet traditionella parkeringsautomater blir färre. Avgift kan istället betalas digitalt. Möjligheten att lösa dagbiljett för upp till 5 dagar i sträck för boendeparkering i automat tas bort och ersätts av en dygnsbiljett.

Kostnader och intäkter

Förslaget beräknas innebära ökade intäkter för staden i form av höjda parkeringsavgifter. Samtidigt finns element som verkar i riktning mot minskade intäkter, exempelvis att fler förväntas parkera på kvartersmark. En ökning av hantering av boendeparkeringstillstånd, parkeringsövervakning, skötsel av parkeringsautomater, entreprenaduppföljning etc. beräknas även följa av strategins antagande. Parkeringsplanen kommer härigenom att ställa krav på en utökad bemanning och mer resurser för att upprätthålla en god nivå av kvalitet och service.

Ekonomiska konsekvenser av förslaget beräknat i grova drag:

- Genomförandeprojektet: 190-210 mnkr
- Årlig driftkostnad: 70-75 mnkr
- Årlig intäktsökning: 400-450 mnkr

Övriga konsekvensbeskrivningar

Regleringen väntas resultera i att parkering på gatumark får en sådan kostnadsnivå att det byggs parkeringsplatser till nya bostäder vilka användas av de boende vilket skapar bättre förutsättningar för bostadsproduktion jämfört med ett alternativ utan genomförd reglering.

Dagens system innebär att de som varken äger eller reser med egen bil missgynnas då de indirekt betalar för andras parkering. Planens föreslagna avgifter medför en tydligare styrning av parkeringskostnaden till bilinnehavare. Det förväntas stärka förutsättningar för bilpooler och andra bildelningstjänster. Minskad bilanvändning bidrar till att staden når miljömålen och ger möjlighet att omfördela gatuutrymmet till mer kapacitetsstarka färdmedel. Genom ökad framkomlighet och restidspålitlighet främjas näringslivets transporter. Planens inriktning på att främja resor med

kollektivtrafik och gång beräknas även understödja stadens mål om ett jämställt trafiksystem.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för Stadsdelsutveckling.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen ser positivt på parkeringsstrategins ambition att öka framkomligheten och minska trafikens negativa inverkan på stadslivet och miljön.

Förvaltningen har inget att opponera emot planens förslag att införa parkeringsreglering i stadsdelen men ställer sig frågande till varför detta inte kommer att ske i planens genomförandestart utan istället läggs flera år fram i tiden. I delar av stadsdelsområdet råder parkeringsproblematik som skulle kunna regleras genom att förslaget aktiverades redan från start. Detta gäller såväl taxeområde 5 (Tensta) som taxeområde 6 (Spånga) för att undvika flytten av parkeringsproblemen från det ena stadsdelsområdet till det andra. Även företrädare från Rinkeby-Kista har framlagt önskemål om en tidigare regleringsstart genom att södra Järva ingår i det område där taxa 5 provas från start.

Vad gäller övervakningen efter införandet av parkeringsregleringen vill förvaltningen betona vikten av att denna genomförs i samma utsträckning i stadsdelen som i resten av staden för att regleringen ska ha en reell effekt. Dagens situation tyder på att befintliga regleringar inte alltid följs, delvis på grund av en bristande övervakning av gällande förordningar.

I frågan om regleringen av området kring knutpunkten i Spånga C betonar förvaltningen vikten av att här skapa funktionella pendelparkeringar som gynnar de resenärer som vill ställa bilen och fortsätta sin resa med kollektiva färdmedel. Ett gott samarbete och kommunikation med SL är här också av stor betydelse. Den önskade effekterna av fler resenärer i kollektivtrafiken innebär eventuellt ett behov av tätare avgångar, nya busslinjer etc.

Förvaltningen vill även framhålla vikten av att vid utplaceringen av parkeringsautomater ha ett tillgänglighetsperspektiv i åtanke för att inte exkludera personer från möjligheten att enkelt kunna betala för sin parkering. Alla har inte en smart telefon som möjliggör digital betalning. Särskilt för äldre, mindre rörliga personer, finns behovet av att vid parkering enkelt kunna nå en fysisk biljettautomat.

Bilagor

1. Remiss av förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering. Dnr 1.5.3-786/2015