

Handläggare
Sara Heppling Trygg
Telefon: 08-508 24 016

Till
Skärholmens stadsdelsnämnd

Förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering

- Svar på remiss

Förvaltningens förslag till beslut

1. Skärholmens stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens svar på remissen.
2. Omedelbar justering

Susanne Leinsköld
T.f. Stadsdelsdirektör

Sammanfattning

Med anledning av den befolkningsökning som pågår och förväntas öka har trafikkontoret fått ett antal uppdrag för att hantera parkeringsfrågan i den växande staden. Ärendet innehåller ett förslag till parkeringsstrategi och ett förslag till plan för gatuparkering. Förvaltningen ser positivt på förslaget till parkeringsstrategi för en mer hållbar parkeringssituation i hela staden. Förvaltningen anser dock att det finns en risk att det system med boendeparkering som presenteras kan påverka rörligheten på bostadsmarknaden negativt. Förvaltningen menar också att en tillräcklig konsekvensbedömning för personer med funktionsnedsättning saknas i underlaget.

Bakgrund

Med anledning av den befolkningsökning som pågår och förväntas öka har trafikkontoret fått ett antal uppdrag för att hantera parkeringsfrågan i den växande staden. Förvaltningen har fått trafikkontorets förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering på remiss.

Remissen är skickad till berörda nämnder och bolag i Stockholm stad samt till utvalda myndigheter och andra aktörer.

Trafikkontoret är särskilt intresserat av att genom remissförfarandet få svar på hur remissinstanserna ser på de konsekvenser, gränsdragningar och den tidsplan som presenteras i underlaget. Remisstiden går ut den 14 mars, men förvaltningen har fått dispens till efter nämndsammanträdet den 17 mars.

Ärendet

Stadens trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, beskriver hur stadens gator och vägar behöver planeras för att bidra till gatans roll som mötesplats samt att ökad framkomlighet för kollektivtrafik, gång, cykel och godsfordon prioriteras. Privatbilar står parkerade 90-99% av tiden och hur staden planerar för parkering är avgörande för möjligheten att bygga bostäder till rimliga priser samt att ordna ett fungerande hållbart transportsystem.

Ärendet innehåller två delar - ett förslag till parkeringsstrategi och ett förslag till plan för gatuparkering. Förslagen omfattar en helhetssyn på parkering inom ramen för både översiktsplanen och framkomlighetsstrategin som täcker parkering på både kvartersmark och gatumark. Kvartersmark omnämns som fastighetsmark i remissvaret.

Förslag till parkeringsstrategi

Parkeringsstrategin som presenteras syftar till att lösa de problem som trafikkontoret identifierat med dagens trafikbestämmelser och föreskrifter i Stockholm stad genom att:

- Utjämna prisskillnaden mellan gatuparkering och garagehyra som skapar trängsel på gatuparkeringarna och outnyttjade parkeringsgarage samt leder till en indirekt subventionering av bilägande och bilresor.
- En bättre balans mellan tillgången till parkering för olika trafikslag i förhållande till den samhällsnytta det ger.
- Stärka marknaden för parkeringsplatser i form av till exempel parkeringsgarage, så att gatans roll som mötesplats och framkomlighet för kollektivtrafik, gång, cykel och godsfordon kan prioriteras.

I strategin presenteras sex förslag till principer för hanteringen av parkering i Stockholm:

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

Förslaget till plan för gatuparkering ingår i den handlingsplan som ska leda till förverkligande de nya strategierna för parkering i Stockholm.

Förslag till plan för gatuparkering

Vid planering av parkering har kommunen att förhålla sig till lagstiftningen på området. Parkeringsbestämmelserna regleras i trafikförordningen (1998:1276), vägmärkesförordningen (2007:90) samt genom kommunens egna lokala trafikföreskrifter. Avgifter regleras i lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. (1957:259).

Trafikkontoret har lagt fram ett förslag till strategi med ett helhetsgrepp på parkering på gatumark och på fastighetsmark för att stödja ett hållbart stadsbyggande och trafiksystem.

De föreslagna förändringarna syftar till att:

- Öka incitamentet att välja andra transportsätt än bil
- Understödja den privata marknaden för garage
- Underlätta bostadsbyggande genom avgifts- eller tidsreglering av gatuparkering som skapar högre incitament för långtidsparkering i garage istället för på gatumark samt
- Skydda befintliga boendes parkeringsmöjligheter genom att de som inte har tillgång till parkering på fastighetsmark kan erbjudas boendeparkering på gatumark

Ändrad reglering och gränsdragning

Förslaget innebär en utökning av de områden som är avgiftsbelagda till att omfatta platser som har, eller kommer att få, tät bebyggelse och som redan idag präglas av liknande parkeringsproblem som innerstaden. Förslaget innehåller också information om nuvarande parkeringsavgifter samt förslag till ändrad reglering även i befintliga taxeområden.

De föreslagna taxeområdena visas övergripande på sidan 5 i förslaget till parkeringsstrategi.

Här framgår att förslaget innebär att hela staden delas in i de sex taxeområden som föreslås. Taxa 1-4, där taxa 4 är ny, gäller innerstaden och områden som omfattas av den centrala stadens utvidgning. Taxa 5-6 är nya taxeområden för ytterstaden. Områden för taxa 5 föreslås men endast utvalda delar av dessa aktiveras i ett första skede enligt förslaget. En utvärdering efter tre år ska visa på effekterna av förslaget och om en vidare aktivering bedöms som nödvändig. Det i förslaget helt inaktiva taxeområde 6 bedöms vara aktuellt att reglera inom en 5-8-årsperiod eller i takt med att staden förtätas.

Övrig reglering på gatorna måste anpassas så att de följer de nya avgiftstiderna. Uppstår problem i gränsområdena mellan olika taxeområden kommer trafikkontoret att modifiera gränsdragningen efterhand.

För Skärholmens stadsdelsnämndsområde påverkas Bredäng av den del av taxa 5 som aktiveras i ett tidigt skede. Övriga stadsdelar i Skärholmen ingår i det område som eventuellt regleras efter utvärderingen som ska göras tre år efter beslut om planens antagande. Det som kommer att gälla för Bredäng är därmed:

- 5 kronor per timme mellan 7 och 19
- Kostnad för boendeparkering om 300 kronor per månad eller 20 kronor per dygn.

Boendeparkering

I de områden där nya avgifter för gatuparkering föreslås kommer boendeparkering endast att införas där det finns ont om parkering på fastighetsmark. Boende i områden som har behovet av parkering tillgodosett på fastighetsmark kommer inte att vara berättigade till boendeparkeringstillstånd. Boendeparkering på gatuparkering kommer därför inte att vara möjligt inom alla områden.

Avgiftsnivåer och dispensavgift

De nya avgifter som införs kommer att skydda befintliga boendes parkeringsmöjligheter genom att de som saknar möjlighet att parkera på fastighetsmark kommer att erbjudas boendeparkering. Övriga måste betala full avgift vilket förväntas lämna mer plats till de med boendeparkeringstillstånd. Genom att exkludera boende i nybyggda fastigheter, vars parkeringsbehov ska lösas inom fastigheten, kan boendeparkeringsavgiften, det vill säga för de som behöver parkering på gata, sättas på en för boende fördelaktig nivå.

Trafikkontoret räknar med en kraftig ökning av antalet boendeparkeringsdispenser, från dagens ca 45000 och föreslår att en avgift om 300 kronor tas ut för att täcka delar av de administrativa kostnaderna som är förenade med handläggningen av en dispens.

Kompletterande regeländringar

I ärendet beskrivs kompletterande regeländringar för parkeringsplatser för MC, buss och lastbil, tunga fordon och taxi samt reserverade parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Personer med funktionshinder som har rätt till parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan idag parkera utan att betala parkeringsavgift. Det huvudsakliga skälet anges som svårigheten för dessa personer att lösa biljett från parkeringsautomaten. Idag finns det dock nya tekniska lösningar att betala för sin parkering. Många bilar, både utlands-och svenskregistrerade, parkeras med stöd av tillstånd utfärdade i andra EU-länder. Flera av dessa tillstånd kan konstateras vara förfalskade. Det förekommer också missbruk av de svenska tillstånden vilket är svårt att förhindra, till stor del på grund av att tillstånden är personliga och inte knutna till ett visst fordon. För att motverka missbruket föreslås att parkering på parkeringsplatser beläggs med en avgift om 300 kronor per månad de som ansöker om och beviljas dispens från ordinarie taxa för parkering.

Parkeringsautomater

Trafiknämnden har fattat beslut om att minska antalet parkeringsautomater i samband med att betaltjänsten ”Betala P” infördes. I de nya taxeområden som föreslås i planen kommer automaterna därför att sättas glesare än i innerstaden – till en till två automater per område.

Genomförande, kostnader och intäkter

Förslaget innebär ökade intäkter för staden i form av parkeringsavgifter men på längre sikt kan en minskning av intäkterna förväntas då parkering i större utsträckning sker på fastighetsmark.

Efter att beslut fattats tar genomförandet av planen cirka två år. Genomförandeprojektet beräknas kosta 190-210 miljoner kronor. Årlig driftkostnad beräknas till 70-75 miljoner kronor efter genomförda förändringar. Den årliga intäktsökningen efter att samtliga förändringar genomförts beräknas till 400-450 miljoner kronor.

Översiktlig konsekvensbeskrivning

Effekterna av förslaget jämförs med ett alternativ där regleringen är oförändrad. Effekterna är till viss del svåra att förutse och kommer att behöva följas upp löpande och regleringarna justeras för att hindra eller minska oönskade effekter.

Förslaget innebär att parkering på gatumark får en sådan kostnadsnivå att det är möjligt att bygga ett lämpligt antal parkeringsplatser till nya bostäder och att dessa kommer att användas av de boende. Det förväntas förbättra framkomligheten till fördel för bland annat näringslivets och yrkestrafikens transporter samt bättre restidspålitlighet för resor med bil.

Förslaget bedöms få störst påverkan på individer med lägre inkomst som äger en bil men som idag inte betalar för parkering. Bildelningstjänster och bilpooler kan istället bli mer fördelaktiga.

Två av tre stockholmare äger inte en bil och mindre än hälften av hushållen i flerfamiljshus disponerar en bil. De som varken äger eller reser med egen bil missgynnas av dagens system och får indirekt betala för andras parkering. Mäns och kvinnors resebeteende och bilinnehav skiljer sig åt och i planen antas att inriktningen att främja resor med kollektivtrafik och gång ligger i linje med stadens ambition om ett jämställt trafiksystem.

Staden har som mål att vara en fossiloberoende organisation år 2030 och att staden ska vara fossilbränslefri år 2040. Forskning visar att parkeringsavgifter har potential att ge en trafikminskning i samma storleksordning som den som uppnås via trängselskatten.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för stadsutveckling.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen ser positivt på förslaget till parkeringsstrategi för en mer hållbar parkeringssituation i hela staden. De synpunkter som förvaltningen lyfter nedan rör den mer konkreta plan för gatuparkering som presenteras.

Konsekvenser - boendeparkering

Förvaltningen har sedan lång tid tillbaka sett hur parkeringssituationen i Skärholmens stadsdelsnämndsområde blir alltmer problematisk.

Det beror till stor del på att de parkeringsgarage som finns att tillgå i området är avgiftsbelagda medan gatuparkeringarna är kostnadsfria, vilket medför en ohållbar trängsel och omfattande olovlig parkering längs områdets gator. Boendeparkering skulle kunna vara ett sätt att komma tillrätta med detta problem och skapa ett säkrare och mer tillgänglig gaturum.

När allt större delar av staden får karaktär av stadsmässighet anser förvaltningen också att det är rättvist att samtliga boende betalar för sin parkering, även om det också är rimligt att priserna skiljer sig åt beroende på avstånd till bland annat serviceutbudet i staden.

Förvaltningen anser liksom kontoret att parkeringsplatser till nybyggda bostäder ska lösas inom fastighetsmark. Parkeringstalen har dock stadigt minskat de senaste åren och de nya reglerna kommer att innebära stor skillnad i parkeringstal mellan boende i samma område, kanske till och med mellan boende hos samma fastighetsägare, om fastighetsägaren kompletterar med ny bebyggelse på befintlig tomtmark? Och hur påverkas boende som i så fall flyttar mellan äldre och nyare bebyggelse inom samma bestånd? I planen behöver tydliggöras någon slags gränsdragning för när behovet av parkering anses vara tillgodosett på fastighetsmark. Vilket/vilka parkeringstal ska styra den avvägningen? Förvaltningen anser att det förutom parkeringstal är rimligt för den enskilde att få beaktat bostadens avstånd till exempel till kollektivtrafik och eventuellt närhet och riktning till skola och förskola. Risker med ett system som inte är tillräckligt flexibelt är att rörligheten på bostadsmarknaden påverkas negativt. För att minimera negativa effekter och öka förståelsen för förändringarna är det av yttersta vikt med god och långvarig informationsspridning genom de för medborgarna mest lämpliga kanalerna.

Konsekvenser – parkeringsautomater

I ärendet beskrivs ett minskat behov av parkeringsautomater till följd av nya tekniska lösningar för att betala för parkering. Kontoret föreslår att parkeringsautomaterna i de nya områdena begränsas till att vara 1-2 per område. Förvaltningen ställer sig frågande till vad som avses med ett ”område”. Utan den informationen är det svårt att uttala sig om förslaget.

Förvaltningen vill dock framhålla att Skärholmen, även om området kommer att kompletteras med bebyggelse, har en struktur med långa gångavstånd mellan olika delar.

Det kan vara flera hundra meter upp till någon kilometer för att komma runt ett kvarter. Det i kombination med att det inte går att förvänta sig att alla har möjlighet att använda den nya tekniken, på grund av kostnader för tekniken i sig eller till exempel språksvårigheter, gör att det inte är lämpligt att minska alltför mycket på antalet automater.

Konsekvenser – gränsdragning

Gränsdragningen mellan Bredäng och Sättra behöver studeras mycket noga inför införandet av boendeparkering i Bredäng enligt förslaget. Förvaltningen ser en risk att trafiken spiller över till Sättra som redan idag har de problem med trängsel och olovlig parkering som nämndes inledningsvis. Samma avgifter bör gälla inom en stadsdel eller ett område som har en likartad bebyggelsestruktur. Det är viktigare att gränsdragningen följer en logisk skillnad som kan ses i miljön, än att det följer stadsdelsgränsen. Förvaltningen vill gärna samråda med trafikkontoret kring hur den slutliga gränsen dras.

Tidplan

Förvaltningen bedömer att tidsplanen och ordningen för införandet av de nya avgifterna verkar rimlig. Förvaltningen ställer sig dock frågande till vad som händer med det som idag är utpekade som områden för Aktiv taxa 5 ifall bedömningen efter 3 år är att resterande taxa 5-områden inte ska aktiveras. För Skärholmens stadsdelsnämndsområde gäller det Bredäng. Det vill säga, om den nya taxan inte införs i Sättra, Skärholmen och Vårberg efter utvärderingen, återgår då taxan även för Bredäng? Förvaltningen anser att det inom några år bör vara samma taxa i hela stadsdelsnämndsområdet.

Konsekvenser – Personer med funktionsnedsättning

Rådet för funktionshinderfrågor i Skärholmen har lämnat ett eget svar på remissen. Rådet är positivt till ambitionen att förbättra framkomligheten i staden men avvisar helt förslaget att avgiftsbelägga parkeringstillstånd för p-platser för funktionshindrade. Förslaget innebär en årlig kostnad på sammanlagt 3.600 kr för parkeringstillstånd vilket rådet framhåller är en mycket kännbar avgift för funktionshindrade personer. Se bilaga 4.

Förvaltningen håller med rådet om att en tillräcklig konsekvensbedömning för personer med funktionsnedsättning saknas i underlaget. I ärendet framförs att behovet av dagens system huvudsakligen beror på att personer med funktionshinder har haft svårigheter att komma åt parkeringsautomaten.

Att ärendet inte behandlar skillnaden mellan personers med funktionshinders och andras beroende av bilen för att kunna leva ett fullgott liv gör underlaget otillräckligt för en så omfattande förändring. Effekterna behöver utredas närmare.

Att lyfta problemet med fusk som en anledning att försämra villkoren för de som har störst behov i samhället är heller inte relevant. Fusket behöver hanteras så att incitamentet att fuska minskar utan att det drabbar de som har dessa behov. I ärendet nämns att tillstånden är knutna till en person istället för till ett fordon, men inte om det skulle vara ett alternativ att se över hur tillstånden kan knytas på andra sätt. Förvaltningen gör tolkningen att förslaget innebär att personer med funktionsnedsättning ska betala 300 kronor i månaden för att sedan få betala med en lägre taxa vid själva parkeringstillfället och att kontoret hänvisar till nya tekniska lösningar för betalning. Det framgår inte på vilket sätt de nya reglerna förväntas minska fusket. De som idag lånar anhörigas eller vänners parkeringstillstånd för att parkera gratis lär väl göra samma sak för att parkera billigare?

Slutligen håller förvaltningen med rådet att antalet parkeringsplatser för personer med funktionshinder behöver utökas i staden. Det behövs oavsett, men är särskilt viktigt om parkeringen avgiftsbeläggs.

Bilagor

1. Remissbrev
2. Förslag till parkeringsstrategi
3. Förslag till plan för gatuparkering
4. Svar på remissen från Skärholmens råd för funktionshindersfrågor