

## **Slutredovisning investeringar plan för gatuparkering**

## Innehåll

1. Projektbeskrivning .....	3
1.1 Mål och syfte .....	3
1.1.1 Projektmål .....	3
1.1.2 Styr- och strategidokument .....	3
1.1.3 Ändringar .....	3
1.2 Organisation .....	4
2. Resultat .....	4
2.1 Måluppfyllelse .....	4
2.1.1 Projektmål .....	4
2.2 Tidsplan .....	5
2.3 Ekonomi .....	5
3. Risk och kvalitet .....	6
4. Kommunikation .....	7
5. Övriga erfarenheter .....	7

## 1. Projektbeskrivning

I Stockholms stads budget för 2016 angavs att en parkeringsplan med ett helhetsperspektiv på parkering för en trafikstyrande effekt skulle implementeras under 2016.

### 1.1 Mål och syfte

Syftet var att uppnå en förbättrad framkomlighet för den rörliga trafiken och en minskning av trafikens miljöbelastning. Det förslag som godkändes innebar en ny reglering av parkering på gatumark i staden och omfattade bl. a. parkeringsavgifter i delar av ytterstaden, ändrad avgift i citykärnan och ändrade tider för avgift i övriga innerstaden.

#### 1.1.1 Projekt mål

Projektets viktigaste effektmål har varit:

- Hela kommunen indelades i taxeområden, 1 – 6, de tidigare använda färgbeteckningarna slopades. Områdena 1 – 3 omfattade huvudskligen innerstaden, 4 – 6 ytterstaden. Reglering med parkeringsavgifter infördes i taxeområde 4 som är närförort och i delar av taxeområde 5. I större delen av områdena infördes boendeparkering.
- Den tid då avgifter ska erläggas för parkering utökades i innerstaden och boendeparkeringsavgiften höjdes.
- Avgifter infördes på reserverade parkeringsplatser som varit avgiftsfria såsom p-platser för buss, lastbil, MC och på parkeringsplatser för röreslshindrade med särskilt tillstånd.

#### 1.1.2 Styr- och strategidokument

- Projektet har följt principerna i parkeringsstrategin som i sin tur är en del av framkomlighetsstrategin

#### 1.1.3 Ändringar

- Området Minneberg skulle enligt trafiknämndens beslut inte ha boendeparkering.

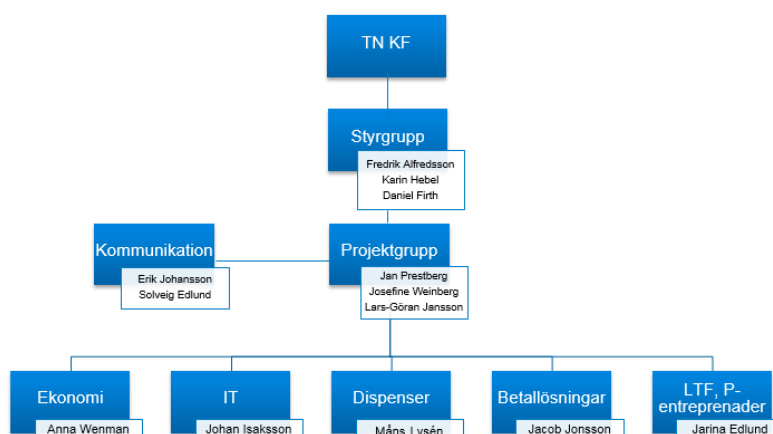
I trafiknämndens beslut om boendeparkeringsområden uteslöts de bostadsområden som enligt planbestämmelser skulle ha de boendes behov av parkering tillgodosedd på fastighetsmark. Det framkom under genomförandet av plan för gatuparkering att det i området byggts betydligt fler lägenheter än som från början planerats och som antalet parkeringsplatser iordningsställts för.

Trafiknämnden godkände i ett nytt beslut att boende i området ska kunna beviljas dispens för boendeparkering.

- Ändring av parkeringsreglering i område Bromma.

Parkeringsavgifter infördes i taxeområde 5 i Bromma under januari – mars 2018. I beslut den 20 december 2018 upphävde Transportstyrelsen 289 lokala trafikföreskrifter om parkering i Bromma med motiveringen att kommunen inte uppfyllt sin utredningsskyldighet. Transportstyrelsen anförde att det inte tillräckligt tydligt framgick att avgift behövdes för att ordna trafiken. Staden har med anledning av detta gjort översyn av parkeringsavgifter i Bromma. Delar av Bromma får återigen parkeringsavgifter samtidigt som andra delar regleras med fri parkering i kombination med parkeringsförbud på servicedagar.

## 1.2 Organisation



Övergripande beslut krävdes i många fall på trafiknämnds- och kommunfullmäktigenivå, dessa kommunicerades till projektgruppen för verkställande. Ett antal specialkompetenser behövdes för projektets alla delar, täta avstämningsmöten hölls för att kontrollera att alla delar i projektet låg i fas.

## 2. Resultat

### 2.1 Måluppfyllelse

Projektets mål har blivit uppnådda enligt uppdraget.

#### 2.1.1 Projektmål

Planen för gatuparkering har som mål att möjliggöra fortsatt bostadsbostadsbyggande genom bättre hushållning av mark samt att påverka tillgång till parkeringsplatser vilket kan ge bättre framkomlighet och på sikt påverka trafikalstring. Projektet har gett

förutsättningar för att reglera användning av gatumarken utifrån prioriteringarna i parkeringsstrategin i en tid med en betydande inflyttning till Stockholm.

## 2.2 Tidsplan

Juni 2016	Ärende om antagande och genomförande i kommunfullmäktige
September 2016- juni 2017	Genomförande i taxeområde 4
Juni 2017-december 2017	Genomförande i taxeområde 1-3
December 2017-maj 2018	Genomförande i aktivt taxeområde 5
Juni 2018	Genomförande MC-avgift i taxeområde 1, 2, 3,4,5.

Projektet kunde genomföras på kortare tid än tidsplanen angav. I huvudsak var projektet klart under sommaren 2018. Därtill kom att den egna personalen i projektgrupperna gjorde ett mycket gott arbete.

## 2.3 Ekonomi

### Investeringskostnad

Den totala investeringskostnaden för genomförande av plan för gatuparkering beräknades till 84 mnkr i genomförandebeslutet. Slutkostnaden blev 52 mnkr, dvs 32 mnkr lägre än beräknat. Den lägre kostnaden beror bland annat på:

- Bedömningen som låg till grund för genomförandebeslutets budget gjordes i ett tidigt skede och baserades på en uppskattning av antal nya vägmärken som skulle behövas. Uppskattningen visade sig vara i överkant.
- Ett mer rationellt sätt att tillverka vägmärken som behövdes bidrog till att projektet gick snabbare och sänkte kostnaden.
- En mild vinter bidrog till att i de fall helt nya stolpar behövdes kunde dessa sättas upp utan hinder av tjäle i marken.
- De nya parkeringsautomater som sattes upp blev billigare än beräknat. Eftersom de dessutom är solcellsdrivna behövdes ingen grävning för el-anslutning vilket varit en

stor del av kostnaden för att sätta upp de äldre parkeringsautomaterna.

### Driftkostnader

Kostnaderna beräknas efter införandet uppgå till ca 70 mnkr per år plus årlig indexjustering vilket inte är någon förändring jämfört med beräkningen i genomförandebeslutet. Främst avser detta kostnader för ökad parkeringsövervakning med anledning av både tillkommande, tidigare ej avgiftsbelagda områden och en utökad avgiftstid i befintliga områden.

### Intäkter

Parkeringsintäkterna beräknades i genomförandebeslutet öka med 400 mnkr per år efter att plan för gatuparkering införts.

Nuvarande prognos, när plan för gatuparkering nyligen är fullt implementerad, är att intäktsökningen beräknas att bli 330 mnkr per år. Den lägre siffran kan antas bero på två väsentliga faktorer. Dels att fler bilägare än förväntat som bor inom områdena har avstått från bilägande eller hittat parkeringsplats på kvartersmark vilket bekräftas av att antalet bilar på gatorna har minskat. Dels att besökande ännu så länge har en låg betalningsmoral. Prognosen är osäker eftersom det i nuläget är svårt att veta hur bilägarnas beteende kommer att förändras på sikt.

## 3. Risk och kvalitet

- Ett stort antal externa resurser, somliga med specialkompetens, behövde involveras i projektet, deras förmåga att leverera i tid var kritiska faktorer.
- Det fanns en viss osäkerhet beträffande antal vägmärken som behövde sättas upp. Gjorda uppskattningar byggde på ett genomsnitt för jämförbara områden med parkeringsreglering liknande den som föreslogs.
- Kapacitet hos upphandlad leverantör av vägmärken och uppsättning av dessa.
- Överklagade beslut kunde innebära rättsprocesser som drar ut på tiden.

överklaganden. Förvaltningsrättens beslut överklagades till Kammarrätten samt till Högsta förvaltningsdomstolen som inte meddelade prövningstillstånd.

Stockholms stads beslut om att införa parkeringsavgift på ett antal gator i Bromma och i Hägersten inom taxa 5 har överklagats. Transportstyrelsen biföll överklagandet gällande Bromma och upphävde kommunens beslut om 289 lokala trafikföreskrifter. Transportstyrelsen har ännu inte fattat beslut i de ärenden som gäller Hägersten.

## **4. Kommunikation**

I samband med ändrade avgiftstider och högre taxa i innerstaden och framförallt när avgifter i delar av ytterstaden infördes fanns behov av informationsinsatser. I områden där det var avgiftsfritt att parkera och/eller mindre bra kollektivtrafik och få eller inga alternativ till gatuparkering krävdes omfattande information och kommunikation för att få förståelse och acceptans för det nya regelverket. Informationen skedde i enlighet med framtagen kommunikationsplan och kommunicerades både med tydliga fakta om vad förändringarna praktiskt innebar samt med ett tydligt syfte om varför förändringen gjordes och vad staden ville åstadkomma.

## **5. Övriga erfarenheter**

Projektet har reglerat parkering på en yta motsvarande Göteborgs stad. Det har kunnat genomföras och projektmålen har uppnåtts genom en god samverkan mellan de olika projektgrupperna och med entreprenörer. Acceptansen för planen har i många områden varit överraskande stor, att parkering kostar är uppenbarligen för många mindre viktigt än möjligheten att parkera över huvud taget.