

Handläggare

Emma Björkman
08-508 26 136
Jonas Wennström
08-508 26 284

Till

Trafiknämnden
2024-05-23

Boendeparkering- använd ytorna bättre. Svar på skrivelse av Dennis Wedin m.fl. (M).

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Anna Green
Avdelningschef

Anita Ibric
Tf. enhetschef

Bakgrund

Den 15 februari 2024 mottog trafiknämnden en skrivelse om boendeparkering från Dennis Wedin m.fl. (M).

I skrivelsen lyfts att avgiften för boendeparkering har höjts och att antalet parkeringsplatser har minskat, vilket enligt skrivelsen slagit hårt mot barnfamiljer och äldre.

Vidare lyfter skribenterna att de önskar att trafikkontoret ser över möjligheten att bland annat skapa fler parkeringsplatser.

Dennis Wedin m.fl. (M) har bitt nämnden att ge förvaltningen i uppdrag att svara på följande frågor om parkeringsplatser och nyttjande av lastplatser:

- Vilka möjligheter ser trafikkontoret att öka förekomsten av vinkelparkeringar i innerstan?
- Vilka möjligheter ser trafikkontoret att ta fram parkeringsfickor närmare övergångsställen?
- När gjorde trafikkontoret senast en översyn över användningen av lastzoner?
- Finns det möjlighet att använda lastzoner för parkering när de inte används för godstrafik?

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Parkeringsavgifter är ett av stadens mest effektiva verktyg för att säkerställa stadens framkomlighet och ordning av trafiken. Trots ökade kostnader i samhället har ingen höjning av avgiften för boendeparkering gjorts mellan 2016 – februari 2024 då nya beslutet om höjning av boendeparkeringsavgifter trädde i kraft.

Trafiknämnden ska konsekvent prioritera framkomligheten för gående, cyklister och resenärer i kollektivtrafiken. Ändamålsplatser för lastning och lossning, korttidsparkering och parkering för rörelsehindrade ska främjas före långtidsparkering. Enligt plan- och bygglagen ska parkering i första hand ske på kvartersmark.

För att främja ovannämnda prioriterade trafikantgrupper, levandegöra fler platser och för att närma sig de klimatmål som staden har satt har det under flera år vidtagits åtgärder. Exempel på detta är utbyggnad av cykelbanor och cykelparkeringar på prioriterade platser samt fler uteserveringar vilket har resulterat i färre antal parkeringsplatser.

Nedan besvaras de fyra frågorna i skrivelsen.

Vilka möjligheter ser trafikkontoret att öka förekomsten av vinkelparkeringar i innerstan?

Att skapa vinkelparkeringar är ett omfattande projekt som kräver rätt förutsättningar i gatumiljön från start. Vinkelparkering av större omfattning bör utformas med ett manöverfält utanför genomgående körfält så att bilar på väg ut eller in i vinkelparkeringen inte inkräktar på den genomgående trafikens utrymme.

På gator där parkering är tillåten på båda sidor finns risken att parkeringsplatser på den motsatta sidan av den nya vinkelparkeringen behöver tas bort för att framkomligheten inte ska försämrats. I slutändan innebär det att inga nya parkeringsplatser tillkommit.

Sammanfattningsvis innebär det att man behöver göra en bedömning från plats till plats. Trafikkontoret utreder platserna i de fall det inkommer synpunkter eller förslag på lämpliga platser.

Vilka möjligheter ser trafikkontoret att ta fram parkeringsfickor närmare övergångsställen?

Att skapa parkeringsfickor innan övergångsställen, det vill säga bygga ut ”öron”, är ett omfattande projekt med en stor inverkan på gatan och till en stor kostnad. I de flesta fall byggs dessa där man behöver förstärka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter och vid hastighetsdämpande åtgärder. Det innebär att trafikkontoret får göra en bedömning från plats till plats.

När gjorde trafikkontoret senast en översyn över användningen av lastzoner?

Under 2020 gjorde trafikkontoret en översyn av lastplatser i innerstaden för att effektivisera nyttjandet av dessa. Trafikkontoret tog hjälp av parkeringsövervakningen med att ta fram statistik på flertalet lastplatser i innerstaden. Utöver det togs kontakt med Stockholm Vatten och Avfall för att kontrollera om lastplatserna behövdes för avfallshämtningen. Vissa lastplatser ändrades från att gälla dygnet runt till att tidsbegränsas. På så sätt kan fordon parkera på platsen övrig tid.

Finns det möjlighet att använda lastzoner för parkering när de inte används för godstrafik?

Trafikkontoret har olika regleringar på lastplatser, vissa är ständiga och vissa är tidsreglerade. En ständig lastplats är reglerad dygnet runt medan en tidsreglerad lastplats är reglerad vissa tider på dygnet utefter behov.

Under de tider som lastplatsen är gällande är det inte möjligt att tillåta parkering. Lastplatsen behöver vara tom och möjlig för angöring vid de exakta tillfällena då till exempel varuleveranser eller avfallshämtning sker för att säkra deras framkomlighet och trafiksäkerhet. Om ett fordon står felaktigt uppställt på en lastplats riskerar angöringstrafik att inte kunna utföra sina åtaganden.

När trafikkontoret får in en ansökan om en ny eller redan befintlig lastplats görs alltid en utredning för att effektivisera nyttjandet av gatumarken. Utredningen består bl.a. i kontakt med avfallshämtningen och eventuella näringsidkare så lastplatsen endast är gällande under de tider det behövs för lastning och lossning. Övrig tid har kontoret möjlighet att tillåta parkering.

Det är också viktigt att poängtera att lastplatser kan användas av alla invånare och de ger därför möjligheter till lastning och lossning vid exempelvis flytt eller hemleveranser av olika varor.

Slut

Bilagor

1. Boendeparkering- använd ytorna bättre. Skrivelse från Dennis Wedin m.fl. (M)