

Handläggare: Göran Westberg  
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering  
Tel: 508 273 61  
goran.westberg@gfk.stockholm.se

2003-12-22

Dnr 03-347-905

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Infartsparkering. Skrivelser från Roger Mogert mfl. (s), Ann-Marie Strömberg mfl. (v) och Per Bolund mfl. (mp) och Mats Rosén (kd) och Björn Nyström (kd) om.**

#### FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner och överlämnar detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelserna.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

#### SAMMANFATTNING

I skilda skrivelser har nämndledamöter begärt att kontoret redovisar dels ett helhetsperspektiv för infartsparkeringar dels en sammanställning över befintliga och planerade infartsparkeringar. Kontoret har valt att besvara skrivelserna med ett tjänsteutlåtande. I en bilaga till utlåtandet har kontoret fogat stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande med en redogörelse för befintliga och planerade infartsparkeringar. Här kan kort nämnas att inom staden finns ca 3.400 platser och i övrigt i regionen cirka 7.500 platser. Under den kommande femårsperioden riskerar cirka 40 % av platserna inom staden att försvinna till förmån för annan verksamhet bl.a. bostäder. Inom staden svarar, med något undantag, stadens parkeringsbolag för alla infartsparkeringar. SL lämnar investeringsbidrag till de berörda kommunerna för byggande och kommunen står för drift och underhåll. För

---

\\web01\inetpub\gfk.yourvoice.se\work\2004-01-27\Tjut\51.doc

- Bilaga 1: Skrivelse från Roger Mogert mfl (s)  
2. Skrivelse från Mats Rosén (kd) och Björn Nyström (kd)  
3. Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande 2003-05-20

att få perspektiv på hur infartsparkering utvecklats på andra håll i landet och utomlands redovisas några exempel hur läget är på andra håll.

I kontorets förslag och synpunkter diskuteras förutsättningar och lägen för infartsparkeringar. Infartsparkeringar ses som en del av hela resan mellan bostad och arbetsplats. Med detta synsätt är det viktigt att övergången mellan de olika färdsattnen sker på ett smidigt och bekvämt sätt. En bra infartsparkering måste ligga nära anslutande kollektiva färdmedel som t.ex. tunnelbana eller pendeltåg. Vid ett gångavstånd över 300 meter förlorar den sin attraktivitet. Det skall inte finnas någon risk för platsbrist på parkeringen och den skall vara säker både för personer och fordon ur bl.a. brottssynpunkt.

En lämplig lokalisering av infartsparkeringar är där köerna börjar på infartsvägarna mot innerstaden, under förutsättning att där finns anslutande kollektiva färdmedel. En annan lämplig lokalisering kan vara vid bussterminaler, tunnelbane- och pendeltågsstationer längre ut i regionen. När det gäller behov och efterfrågan av infartsparkeringar går det inte att ställa upp några tydliga nyckeltal utan utformningen och läget är avgörande för utnyttjandet.

För att skapa ett tydligt alternativ till bilresan, hela vägen mellan start och målpunkt, behövs det en långsiktig och tydlig marknadsföringsinsats kombinerad med andra åtgärder som minskar bilresandet. Hälsoaspekterna är en faktor som bör framhållas. Det är viktigt att synliggöra för resenären var infartsparkeringar finns med hjälp av modern teknik. Detta kan ske såsom internet, variabla meddelandeskyltar (VMS) som visar bl.a. restider.

Kostnaderna för investering samt drift och underhåll kan förväntas bli höga om väl belägna och attraktiva infartsparkeringar skall kunna iordningställas. För att lämpliga insatser kring infartsparkeringar skall komma till stånd krävs det ett tydligt huvudmannaskap. Banverket och Vägverket har tilldelats ett sektorsansvar för respektive transportslag, som innefattar även infartsparkering. Landstinget genom SL har kollektivtrafiken på sin lott inom regionen. Huvudmannaskapet och utvecklingen av infartsparkeringssystemet kan därför lämpligen handhas av Vägverket, Banverket och SL i någon lämplig konstellation.

## **UTLÅTANDE**

### **Bakgrund**

I skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden 2003-03-11 har ledamöterna i nämnden Roger Mogert m.fl. (s), Ann-Marie Strömberg m.fl. (v) och Per Bolund m.fl. (mp) begärt en redogörelse från kontoret med ett helhetsperspektiv för infartsparkeringar. Ledamöterna Mats Rosén (kd) och Björn Nyström (kd) har i en skrivelse till nämnden 2003-10-06 begärt att kontoret redovisar en sammanställning över befintliga och planerade infartsparkeringar. I en skrivelse till stadsbyggnadsnämnden 2002-12-12 har Py Börjesson (s), Dick Urban Vestbro (v) och Cecilia Obermüller (mp) begärt att stadsbyggnadskontoret gör en inventering av befintliga infartsparkeringar samt söker placeringar för eventuellt nya infartsparkeringar. Stadsbyggnadskontoret har besvarat skrivelsen från Py

Börjesson m.fl. med tjänsteutlåtande 2003-05-20. Stadsbyggnadsnämnden godkände redovisningen vid sammanträde 2003-08-14.

## **Analys**

### Antal platser för infartsparkering

Av stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande, bil 3, framgår att det inom staden finns cirka 3.400 platser och cirka 7.500 platser i övriga regionen. Belägningsgraden på dessa platser varierar starkt i Stockholm mellan 20 upp till 100 procent. Det uppskattade genomsnittet i Stockholm och länet är cirka 65 –70 procent, vilket innebär att drygt 7.000 bilar infartsparkeras. Dessutom uppskattas cirka 7.000 bilar infartsparkera på andra platser, som inte är skyltade som infartsparkeringar. Till följd av exploatering för annan verksamhet riskerar cirka 1.300 platser att försvinna inom Stockholm stad under den kommande 5 årsperioden motsvarande ca 40 procent. Till en del kan dessa platser ersättas med omlokalisering inom samma område eller med utökade platser vid andra anläggningar. Helt nya anläggningar för infartsparkering kan eventuellt tillkomma vid Hökarängen, Farsta centrum, Högdalen och Rågsved. För att de sistnämnda platserna skall komma tillstånd krävs i många fall att man bygger parkeringsdäck eller garage, som är mycket dyrbarare att bygga än markparkering.

Infartsparkeringar finns allt ifrån Nynäshamn i söder till Norrtälje i norr. Av länets 26 kommuner är det bara i 4 kommuner som Storstockholms Lokaltrafik, SL, inte medverkat vid utbyggnaden av infartsparkeringar nämligen Lidingö, Nykvarn, Solna och Sundbyberg. Andelen infartsparkeringsresor uppgår till cirka 2 procent av alla arbetsresor mot innerstaden.

### Vem ansvarar för utbyggnad och skötsel av infartsparkeringar.

Inom Stockholm stad är det med något undantag Stockholm Parkering som projekterar, bygger och sköter alla infartsparkeringar. Eftersom parkering upplåts avgiftsfritt eller med låg avgiftstaxa i flertalet av anläggningarna subventioneras denna verksamhetsgren av bolagets övriga parkeringsintäkter. Stockholm Parkering erlägger arrende eller hyra till Gatu- och fastighetskontoret för mark som disponeras för infartsparkeringarna.

I regionen upplåter kommunerna mark för infartsparkeringar. Storstockholms Lokaltrafik (SL) lämnar investeringsbidrag till de berörda kommuner för byggande medan kommunen sköter drift och underhåll av anläggningarna. Det skall påpekas att infartsparkeringarna utanför Stockholm stad är markparkeringar. SL budgeterar mellan 6 och 7 miljoner kronor varje år för utbyggnad av verksamheten, vilket innebär ett tillskott med 3-400 platser per år främst, genom utökning av befintliga anläggningar. Här kan nämnas att under kommande år beräknas 70-80 platser tillkomma utefter Gudöbroleden i Tyresö och cirka 100 platser vardera vid Kallhälls och Tullinge pendeltågsstationer. Uppskattningsvis kommer det efter kommande femårsperiod inte att finnas några goda lägen varken för utbyggnad av befintliga anläggningar eller etablering av nya markanläggningar.

Vägverket och banverket har tilldelats ett sektorsansvar som uttolkas på följande sätt av Vägverket:

Vägverket skall samverka och samordna insatser med berörda aktörer och på ett offensivt och resultatorienterat sätt driva på utvecklingen av vägtransportsystemet. Det betyder inte att Vägverket bidrar med pengar. I förslaget till länstrafikanläggningsplan tas emellertid upp fem miljoner per år från och med 2005

Vägverkets sektorsansvar gäller hela vägtransportsystemet. I bytespunkter mellan trafikslag skall respektive trafikverks ansvar mötas - allt för att säkra en hel resa för kunden. Om Vägverket är väghållare vid bytespunkten har verket ett ansvar att utveckla en säker och tillgänglig lösning. Om kommunen eller någon annan är väghållare skall vägverket vara samlande, stödjande och pådrivande (sektorsansvar) för att åstadkomma en bra lösning. Banverket har ett motsvarande sektorsansvar för spårtrafik och hela resan.

#### Infartsparkering på andra håll i Sverige och utomlands

Systemet med infartsparkering finns på andra håll i Sverige, men även där i blygsam omfattning. Västtrafik, som ombesörjer kollektivtrafiken i Västra Götaland, driver infartsparkeringar i form av markparkering på flera platser. Enligt konsortialavtal mellan kommunerna i Västra Götaland förbinder sig berörd kommun att tillhandahålla mark vid utbyggnad av nya anläggningar. För närvarande finns enligt uppgift från Västtrafik inget större projekt på gång för bolagets del.

Vid kontakt med Svenska Lokaltrafikföreningen har samma bild förmedlats om läget på andra håll i landet.

På kontinenten finns infartsparkeringar som där benämns Park and Ride. I Stuttgart i Tyskland har verksamheten utvecklats i stor omfattning med cirka 16.000 platser fördelade på 97 anläggningar. Befintliga anläggningar, som är lokaliserade vid järnvägs och spårvägsstationer, ägs av den tyska järnvägen och i några få fall av kommuner och städer. Vid nybyggnad eller utökning av andra anläggningar än där järnvägsmyndigheten deltar, svarar kommunen för anläggandet samt drift och underhåll, men får då anläggningsbidrag från delstaten.

Anläggningsbidraget är maximerat till 85 procent av byggkostnaden och högst 5.100 Euro per parkeringsplats vid markparkering. Vid parkeringsplats i parkeringshus eller motsvarande är bidraget högst 9.100 Euro. Uppskattningsvis har delstaten bidragit med 2-3 miljoner Euro per år under en tioårsperiod. Under kommande femårsperiod beräknas cirka 5.000 nya platser tillkomma.

Av de 49 anläggningar som har mer än 100 platser betalas i 29 fall en avgift vilket innebär att avgift erläggs i 60 procent av anläggningarna. I de fall parkeringen är avgiftsbelagd kan infartsparkeringen köpa ett periodkort av kollektivtrafikbolaget. Endagsparkering kostar 1 Euro, månadsparkering mellan 5 –20 Euro och halvårsparkering kring 50 Euro med en spridning från 15 till över 100 Euro. Cirka 70 procent av anläggningarna har beläggningsstal som ligger över 70 procent.

### **Kontorets förslag/synpunkter**

#### Var skall infartsparkeringar lokaliseras och hur skall dessa utformas?

Filosofin bakom infartsparkeringar är att dessa skall ligga vid goda anslutningspunkter till kollektiva färdmedel som resecentra, pendeltågs- och tunnelbanestationer, bussterminaler och motsvarande anläggningar. Att infartsparkera är en del av hela resan mellan bostad och arbetsplats. I KTH och Anna-Lena Lindströms Olssons undersökning "Hur öka beläggningen på Stockholms infartsparkeringar" pekas flera faktorer ut för en bra parkering. Det måste finnas hög turtäthet i den kollektiva trafiken och helst valmöjlighet till flera trafikslag som buss, tunnelbana eller pendeltåg. Det skall vara en trygg plats både för föraren och bilen. God belysning, full insyn i hela anläggningen och bevakning gör att intresset för infartsparkering förstärks. Avståndet mellan parkering och kollektivt färdmedel bör vara så kort som 50 meter. Uppgår avståndet till mer än 300 meter så förlorar parkeringen sin attraktivitet. I undersökningen noteras att i regionens södra delar finns nära dubbelt så många infartsparkeringsplatser men endast hälften så många infartsparkeringar som i den norra länshalvan. Platsbrist råder också inom norrort.

Med de lägesfaktorer som nämns ovan råder i allmänhet stor konkurrens om mark för flera ändamål, vilket leder till högt markpris. Förutom bostadsbebyggelse, som också bör ligga i goda kommunikationslägen, finns kommersiella intressen för bebyggelse med kontor och affärsetableringar. Det är en fördel i sammanhanget om infartsparkeringar etablerats tidigt, innan andra intressen också finner den aktuella platsen intressant. Har dessutom berörd mark tydligt detaljplanerats för sitt ändamål som infartsparkering är det ännu bättre.

Som påvisas ovan har det stor betydelse, för att få hög beläggning, var någonstans i länet infartsparkeringen är belägen och hur den är utformad. För att minska miljöbelastningen är det bra om infartsparkeringarna förläggs på ett sådant sätt att bilresandet minimeras d.v.s. i regionens ytterområden i anslutning till de stora infartslederna och /eller kollektivtrafiknoderna. Det skall dock betonas att val av plats måste ske med utgångspunkt från de förhållanden som gäller efter infartsstråket. I vissa fall kan infartsparkering skapa en så stor lokal trafik att den blir större än vad som uppnås genom minskad trafik från bostad till arbetsplats i stadskärnan. Vid exploatering av mark för bostäder och arbetsplatser m.m. bör frågan om infartsparkering beaktas. Infartsparkeringar bör också finnas med i kommunens översiktsplan.

Om infartsparkeringar inte kan etableras i det bästa kollektivtrafiklägena kan frågan om annan lokalisering diskuteras. Kanske kan man finna lägen vid bilköernas början vid infartslederna mot regioncentrum? Finns där förutsättningar att skapa kontakt med t.ex. direktbussar mot innerstaden och omvänt? Kan man matcha kollektivtrafiken så att ointressanta lägen för infartsparkeringar blir intressanta genom utbyggnad av ny kollektivtrafik?

#### Anläggningskostnader

Kostnaden för att anlägga en markparkeringsplats uppgår till 15-20.000 kronor per plats. Vid anläggning av plats i garage eller parkeringshus blir

anläggningskostnaden väsentligt högre; 100- 300.000 kronor per plats. Denna kostnadsberäkning gäller vid relativt stora anläggningar. Med SL:s medelstilldelning om 6-7 miljoner skulle det innebära att det går att få fram högst 70 platser per år. Någon markanskaffningskostnad är inte inräknad i denna summa. Den samlade bilden blir att någon utbyggnad av nya infartsparkeringar knappast går att åstadkomma på några års sikt, om inte finansieringsfrågan kan lösas för utbyggnad av anläggningar på annat sätt än som markparkeringar. I Helsingforsområdet har man i några fall löst frågan genom att baka in finansieringsfrågan i exploateringsavtal mellan markägare, kommun och kollektivtrafikbolag.

#### Efterfrågan av infartsparkeringar.

Eftersom infartsparkering i huvudsak finns inom storstadsområden och denna form av parkering inte finns i någon större utsträckning i Sveriges tätorter får erfarenheter eftersökas utomlands. Helsingfors har drygt en halv miljon invånare och i regionen bor över en miljon. Kollektivtrafikens andel i rusningstrafik är cirka 72 procent in mot Helsingfors centrum. I regionen finns nära 2.900 platser för infartsparkering. En utbyggnad planeras med 2.000 platser fram till år 2010. I Stuttgart bor nästan lika många invånare som i Helsingfors. Tillsammans med de kommuner som ingår i samarbetet om infartsparkeringar är invånarantalet cirka trekvarts miljon. Staden har en kollektivtrafikandel i rusningstrafik på ca 45 procent. Antalet platser uppgår i Stuttgart med omnejd till över 16.000 platser. I München med kranskommuner bor 2,4 miljoner invånare och där finns cirka 21.000 platser.

Med ledning av befolkningstalet som ett mått på behov av infartsparkeringsplatser har stockholmsregionen samma antal platser per capita som München. Men för att få samma standard som i Stuttgart skulle regionen behöva 40.000 platser. Med ledning av ovanstående begränsade undersökningar från utlandet går det inte att få någon tydlig vägledning för behovet av infartsparkeringar. Intresset för infartsparkering beror på var dessa är lokaliserade och på hur anläggningarna är utformade samt även om dessa är avgiftsbelagda eller inte. Frågan om avgift är sin tur beroende på subventioneringsgraden vid utbyggnad av systemet. SL:s policy idag är att parkeringen skall vara avgiftsfri.

Den samlade bilden för infartsparkering är att det borde skapas ett samlat regionalt organ för att få fram anläggningar med optimal lokalisering för att bli attraktiva. Bra anläggningar kan motivera de högre kostnader som kommer att uppstå vid utbyggnad av anläggningar i form av p-däck eller motsvarande. Bra anläggningar kan även motivera till att ta ut avgifter.

#### Marknadsföring

I likhet med alla nya produkter och tjänster krävs det långsiktig och tydlig marknadsföring av systemet med infartsparkering. I sammanhanget måste begreppet **hela resan**, där infartsparkering ingår, få en tydlig profil som återkommer i flera sammanhang med kollektivtrafiken. Infartsparkering är ett medel att minska bilresandet med fokus på en bättre miljö och inte minst än bättre hälsa. På kontinenten är trängselproblemen betydligt större på vägnätet än i Sverige. Trängsel är följaktligen utgångspunkten för de satsningar som görs på alternativ till biltrafik. För att kunna nå fram till

individen med ett budskap om ett förändrat res beteende, som infartsparkering innebär, krävs därför ett nytt marknadsföringskoncept. En väg kan vara marknadsföring av begreppet hela resan. Marknadsföring kan utvecklas med hjälp av väginformatik och nya informationsbärare som internet, variabla medelandeskyltar (VMS) om restider m.m. Detta kräver i sin tur bättre samordning mellan trafikhuvudmännen.

#### Huvudmannaskap och finansiering

För att kunna värna intresset med infartsparkering krävs det att systemet får ett starkt politiskt stöd. När andra intressen än infartsparkering pockar på måste det finnas en tydlig part som kan värna om detta intresse, annars är det stor risk för att en infartsparkering får vika undan för andra markintressen. Det inte är någon ekonomisk affär att driva infartsparkeringar.

I dagsläget är ansvaret delat mellan SL och kommunerna. Som redovisas ovan lämnar landstinget investeringsbidrag för byggande och kommunerna svarar för driftkostnaderna. Vid utbyggnad av anläggningar med parkeringsdäck och parkeringshus kommer drift och underhållskostnaderna att utvecklas till stora kostnadsposter på några års sikt, vilket i sig kräver en långsiktigt stabil finansiering och subventionering. Staden har i huvudsak svarat för investeringarna och svarar helt för driften av infartsparkeringar inom staden. Det är inte möjligt för anläggningar utanför staden.

Kommunallagen medger inte detta. Motsvarande förhållande gäller för andra kommuner. För att få tillstånd ett långsiktigt ansvar för utbyggnad och drift av infartsparkeringar torde det krävas att landstinget och/eller staten tar ett större ansvar för denna uppgift. Både Banverket och Vägverket har tilldelats ett sektorsansvar som innefattar infartsparkeringar inom respektive ansvarsområde. Detta ansvar har ännu inte utvecklats i en tydlig strategi med fokus på hela resan. Infartsparkering som en del av den hållbara resan kräver ett nytt förhållningssätt med långsiktig planering och marknadsföring av nya resmönster.

Som påpekats ovan kommer det att bli allt svårare att finna lämpliga platser för markparkering. Det blir därför nödvändigt att tillgripa däck-, hus- eller garagelösningar för att få till stånd nya anläggningar. Kostnaderna för dessa kan knappast täckas av enskild kommun. Infartsparkeringar nyttjas som regel bara mellan måndag och fredag.

Mot bakgrund av filosofin om "hela resan" finns det skäl att de statliga trafikverken engagerar sig och helt eller delvis svarar för utbyggnaden av infartsparkeringar. För Vägverkets del borde inriktningen även vara att vid planering av statliga nya eller ombyggda vägar beakta behovet av infartsparkeringar. Exempelvis kan avfarts- och påfartsramper som leder till och från nämnda anläggningar byggas. Motsvarande synsätt bör gälla för Banverket och operatörerna på järnvägen d.v.s. att i anslutning till stationer och motsvarande platser sörja för infartsparkeringar. I Helsingforsområdet medverkar den finska järnvägen i finansieringen av infartsparkering vid järnvägsstationer och Vägverket vid utbyggnad i anslutning till allmänna (statliga)vägar.

Om landstinget tillförs de medel som inflyter från miljöavgifterna för biltrafik i Stockholm sägs dessa komma kollektivtrafiken till del. En del av denna pott bör satsas på utbyggnad av infartsparkeringar.

Som framgår ovan finns det flera frågor som behöver studeras djupare innan någon tydlig strategi kan tillämpas för en massiv utbyggnad av infartsparkeringar. Frågorna är av regional karaktär och bör därför hanteras av regionala aktörer. Huvudmannaskap och utveckling av systemet infartsparkeringar bör därför läggas på staten (banverk, vägverk och SJ) och landstinget (SL) i någon lämplig konstellation.

**SLUT**