



Handläggare: Lars Hammar
Parkeringsavdelningen
Utveckling
Tel: 508 263 73
lars.hammar@gfk.stockholm.se

2004-04-27

Dnr 99-340-2848:9

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Ordnanande av 4000 fler platser nattetid för boendeparkering i Stockholms innerstad. Skrivelse av Jan Valeskog (s) och utvärdering av försök med dagstädning inom Vasastan.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Kontoret föreslår att nämnden godkänner kontorets redovisning.
2. Kontoret föreslår att nämnden överlämnar samt åberopar kontorets utlåtande som svar på skrivelse från Gatu- och fastighetsborgarrådet Jan Valeskog (s)
3. Kontoret föreslår att nämnden ger kontoret i uppdrag att upphandla en konsult som närmare utreder konsekvenserna på bl a ekonomi, miljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet, pedagogik samt framkomlighet vid utvidgning av gatuservice på dagtid.
4. Kontoret föreslår att försöket med gatuservice på dagtid i Vasastan förlängs i avvaktan på att konsultutredningen enligt punkt 3 blir klar.,

Olle Zetterberg

Mikael Forkner

Göran Gahm

W:\gfk.yourvoice.se\work\2004-06-15\Tjut\77.doc

Bilaga 1: Skrivelse av gatu- och fastighetsborgarrådet Jan Valeskog (s)

Bilaga 2: Karta över området

Bilaga 3: USK undersökning

Bilaga 4: SDN yttrande

Bilaga 5: SDF tjänsteutlåtande

Bilaga 6: City polismästardistrikt yttrande

Bilaga 7: Storstockholms Lokaltrafik yttrande

Bilaga 8: Svensk Handel yttrande

SAMMANFATTNING

Kontoret har under drygt två år genomfört ett försök med dagstädning inom ett område på Norrmalm. Mätningar av effekterna har gjorts under försöket. Positiva effekter har visats på parkeringssituationen och minskat buller nattetid. Negativa effekter har visats då det gäller framkomlighet för städning och andra arbeten på gatan.

I en skrivelse från den 13 april 2004 anger Gatu- och fastighetsborgarrådet Jan Valeskog att ca 4 000 parkeringsplatser skulle kunna tillskapas genom att förlägga gatuservicen till dagtid och föreslår att kontoret ges i uppdrag att utreda och analysera möjligheten att införa dagstädning i större delen av Stockholms innerstad.

Med anledning av skrivelsen och då kontoret anser att det behövs ytterligare analyser av försöket och effekterna av städning på dagtid föreslår kontoret att en konsult upphandlas som ges i uppdrag att göra en mer omfattande utredning beträffande ekonomi, miljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet, pedagogik samt framkomlighet. Arbetet bör bedrivas i samarbete med berörda väghållare.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 11 september 2001 att uppdra åt kontoret att på försök införa gatuservice dagtid inom de områden på Norrmalm som kontoret föreslagit samt i ett område i västra Vasastan. Nämnden önskade även en redovisning av eventuellt ändrat trafikantbeteende efter försöksperiodens slut och vilka konsekvenser, både positiva och negativa, förändringen skulle innebära.

I en skrivelse från den 13 april 2004 anser Gatu- och fastighetsborgarrådet Jan Valeskog (s) att ca 4 000 parkeringsplatser skulle kunna tillskapas genom att förlägga gatuservicen till dagtid istället för som idag nattetid. Han föreslår att kontoret studerar och analyserar möjligheterna att införa dagstädning i större delen av Stockholms innerstad. Bilaga 1.

Analys

Det råder brist på parkeringsplatser nattetid i Stockholms innerstad och önskemål från boende med bil finns om att ändra denna nattservice till dagtid. Varje vardagsnatt försvinner totalt inom tullarna ca 8 000 parkeringsplatser på grund av parkeringsförbud vid gatuservice (gaturenhallning och annan service). Samtidigt finns det inom vissa områden ett överskott av lediga parkeringsplatser dagtid, t.ex. det nedan beskrivna försöksområdet.

OMRÅDET

Försöksområdet, se bilagd karta (bilaga 2), är indelat i tre delområden, inom vilka parkering förbjudits dagtid under en viss veckodag för olika gator. Delområdena har olika överlappande servicetider med parkeringsförbud, kl.

09–12, kl. 11–14 samt kl. 13–16. Tiden då respektive gata är reserverad för gatuservice är härmed förkortad från traditionellt sex timmar till tre timmar.

I samband med omläggningen genomfördes även en översyn av gatornas veckodag för service. Ett antal gator fick ändrad servicedag i syfte att fördela parkeringsmöjligheterna jämnt mellan de olika veckodagarna.

Inom hela försöksområdet beräknades ca 1 000 parkeringsplatser tillföras nattetid, i praktiken kl 17–09, från det att boende kommer hem på eftermiddagen tills de åker på morgonen, och ca 600 parkeringsplatser försvinna under dagtid, kl 09–16, motsvarande 200 färre parkeringsplatser i respektive delområde under vardera 3 timmar.

Före omläggningen bedömdes det finnas ca 400 (mindre än 10 %) lediga parkeringsplatser inom området dagtid medan det nattetid fanns ett underskott på ca 1 200 parkeringsplatser. Vidare uppskattades 45–50 % av de som parkerar inom området dagtid vara boende, nattetid var motsvarande siffra över 90 %.

TID FÖR FÖRSÖKETS GENOMFÖRANDE

Försöket har pågått från 2002-02-01 till 2003-10-31. Omskytningen inom försöksområdet var planerad till 2002-05-06. Försöket indelades i en projekteringsfas från 2002-02-01 till 2002-05-06 (4 mån) och en uppföljningsfas från 2002-06-01 till 2003-10-31 (17 mån).

OMFATTNING

Målsättningen med parkeringsförändringen var att maximera nyttan för de boende och samtidigt minimera negativa effekter för övriga trafikantgrupper och nyttjare av gaturummet.

För att kunna klarlägga effekterna och väga de positiva effekterna mot de negativa effekterna har krävts att jämförande för- och efterstudier utförts med såväl kvantitativa som kvalitativa undersökningsmetoder. Som övergripande struktur för att identifiera förändringarna har använts följande kedja:

- ? vad förändras?
- ? hur sker förändringen?
- ? vad görs?
- ? vad orsakar förändringen?
- ? hur kan man mäta vad förändringen orsakar?
- ? vad blir förändringsresultatet?

PROJEKTGRUPP

Arbetet inleddes med att en projektgrupp bildades bestående av representanter från gatu- och fastighetskontoret och stadsdelsförvaltningen.

INFORMATION

En viktig del av projektet har varit och är information. Redan då beslutet om förändringen togs i september 2001 skrevs det en hel del i pressen. Inför införandet, maj 2002, har annonsering skett i Svenska Dagbladet, Metro och

S

Dagens Nyheter, hänvisning fanns också till stadens webbplats där det fanns mer utförlig information. Vidare annonserades det om omläggningen på områdets samtliga biljettautomater. I samband med genomförandet av omläggningen pågick en stor mediebevakning där såväl positiva som negativa åsikter framfördes. I media fanns två huvudsakliga infallsvinklar; dels att omskyllningen inte genomförts i ett svep på områdets gator som planerat, dels att städentreprenören inte kom åt att göra rent gatorna på grund av det stora antalet felparkerade fordon.

Under projektets gång har flera olika nya sätt att informera om och synliggöra de nya parkeringsreglerna inom området prövats.

När det gäller information är det förhållandevis enkelt att nå de som bor eller regelbundet vistas inom ett geografiskt begränsat område. Detta faktum gäller även parkering eller förändrade villkor för parkering. Under försöket med gatuservice på dagtid nåddes i princip samtliga boende genom den information som ovan och nedan redovisas. Besökare däremot har inte ens nu, snart två år efter införandet, uppfattat förändringen inom det begränsade området.

OMSKYLNING

Den 2 maj 2002 påbörjades omskyllningen. Omskyllningen i området var, sånär som på fem vägmärken, klar till den 17 maj. De sista skyltarna färdigställdes den 28 maj. Denna del av försöket kunde ha gjorts effektivare och delar av de negativa skrivierna som skedde i media hade då kunnat undvikas.

UPPLYSNINGSLAPPAR

I samband med omskyllningen och under de första två veckorna delades upplysningslappar ut på de fordon som stod felparkerade. Fram till 30 maj 2002 hade ca 5 000 upplysningslappar satts på felparkerade fordon. Den 10 maj kompletterades informationen på biljettautomaterna med en dekal med texten "OBSERVERA" "Gatan städas på dagtid" "Titta på skylten!" .

KONER

Under hösten 2002 placerades koner ut på morgonen med information om att städning skulle ske. Detta gjordes för att öka uppmärksamheten för det kommande parkeringsförbudet senare på dagen. Detta sätt att informera om gatuservice är utan tvekan det mest effektiva. Under de åtta veckor som koner placerades ut var andelen felparkerade fordon liten. Kostnaden för koner är låg men personalkostnaden är hög och skulle försöket permanentas har kontoret inte inom nuvarande ekonomiska ramar möjlighet att fortsätta med detta förfaringssätt.

TALANDE BILJETTAUTOMATER

Under våren 2003 installerades talfunktion i 10 utvalda biljettautomater. När bilisten lägger i första kronan säger automaten "Tänk på att många gator städas dagtid. Kontrollera p-skyllten!". Tanken med denna funktion är att ge ett extra stöd för bilisterna att parkera rätt. Kostnaden för detta system är hög ca 6 500 kronor per maskin. Effekterna har varit svåra att utreda. Andelen felparkerade fordon har dock på vissa platser minskat efter

införandet. Bilister som flyttat sig efter att fått meddelandet uppläst för sig har sagt sig uppskatta funktionen. Systemet kan vara ett bra komplement till skyltningen på gatan och upplysningsdekalen på biljettautomaten.

PARKERINGSMÖJLIGHETER

Omläggningen till gatuservice dagtid innebär att ca 1 000 parkeringsplatser tillskapats nattetid inom försöksområdet. På en direkt fråga, ställd av Utrednings- och statistikkontoret (USK) i en intervju, om hur man som boende tycker att parkeringsmöjligheterna nattetid påverkats genom omläggningen svarar 45 % att det blivit lättare att hitta parkering medan 4 % svarar att det blivit svårare.

När det gäller parkeringsmöjligheter på dagtid är hushållens bedömning att det inte blivit några försämringar. När de intervjuade – som hade erfarenhet av parkering i området såväl före som efter omläggningen – själva får bedöma om situationen har förändrats tonar tvärtom en bild av en något förbättrad situation fram. Endast var tionde säger att det blivit svårare att parkera.

GATUSTÄDNING

Städningen blev till en början mycket eftersatt, något som befarats ske i samband med omläggningen. Under de första två veckorna var det näst intill fullt med felparkerade fordon på servicegatorna. Upplysningslappar med information sattes på dessa fordon. Efterhand har felparkeringen minskat. Dock är det fortfarande ett så stort antal som felparkerar att detta utgör ett avsevärt hinder för städningen.

Trots detta anser 23 % av de boende (enligt de intervjuer som USK gjort) att gatorna är renare än de var innan omläggningen. Endast 5 % tycker att det blivit smutsigare än det var tidigare. Man ska dock påpeka att de flesta var troligen nöjda med hur väl det städats tidigare. Se mer i bilaga 3.

SNÖRÖJNING

Genom en effektiv information i massmedia kunde snöröjningen ske nästan lika effektivt dagtid som det tidigare gjorts på natten. En bidragande orsak till detta var att kontorets parkeringsvakter fanns på plats vid början av tiden för snöröjning och bistod med bärgningsbilar för att göra körbanorna fria från hindrande bilar. Arbetet med att ploga ihop och ta upp snön fungerade bra. Dock hindrades de lastbilar som skulle köra bort snön mer på dan än på natten. Förutom de ökade kostnaderna innebär också kompletterings- snöröjningen under dagtid ökad miljöbelastning genom att arbetet tar längre tid än på natten då snötransporterna fastnar i trafikköer. Att sköta denna verksamhet dagtid ger en ökad trafiksäkerhetsrisk.

ÖVRIG GATUSERVICE

En omläggning från nattservice till dagservice påverkar också förberedelser och genomförande av olika slag av markupplåtelse, ledningsdragande bolags verksamhet samt exempelvis kontorets egna underhållsarbeten. Dessa frågor bör belysas ytterligare innan försöket permanentas eller utvidgas.

PARKERINGSÖVERVAKNING

Den 28 maj 2002 (vecka 22) påbörjades övervakningen av de nya parkeringsreglerna. Under första veckan utfärdades ca 85 anmärkningar per dag. Därefter sjönk antalet och stabiliserades några veckor senare till ca 40 st per vecka. Detta motsvarar i stort antalet före omläggningen. Den allmänna uppfattningen bland övervakningspersonalen är att gatuservice på dagtid är mer resurskrävande eftersom det är en större rörelse av bilar på dagen än på natten.

Tiden för gatuservice har i försöksområdet varit begränsad till tre timmar en dag i veckan. I Stockholm tillämpades en övervakningstid om 10 minuter på parkeringsförbud före utfärdande av parkeringsanmärkning och eventuell bortforsling. Detta medförde att parkeringsövervakningen inte hunnit med att ligga i fas med städfordonen på gatorna och kunnat flytta fordon som stått hindrande vid snöröjning och sandupptagning. Under senhösten 2003 ändrades övervakningstiden till 5 minuter, vilket förbättrat situationen något.

Till en början var andelen felparkerade jämt fördelad mellan boende och besökare. Efter första veckan som parkeringsanmärkningar utfärdades var det i huvudsak besökare som felparkerade medan de boende hade anpassat sig till de nya tiderna. Att byta ut ett system som tillämpats under en lång tid, som till exempel "städnatten", innebär en stor förändring för stadens brukare, i detta fall parkörer. En annan faktor är att omläggningen av servicetiden endast omfattar ett begränsat område, medan den gamla nattregleringen kvarstår inom övriga staden. För de flesta besökare finns det ingen koppling mellan gatuservice och parkering på dagtid. "Städnatten" är välkänd och inarbetad och de tittar därför inte på skylten utan parkerar av gammal vana.

PARKERINGSTILLSTÅND

Det fanns farhågor om att fordon med nyttoparkering och parkeringstillstånd för rörelsehindrade skulle komma att bli ett stort problem för städfordonen trots att det i dispensvillkoren för nyttoparkering anges att fordon inte får hindra gatuservice.

Ett fåtal fordon med nyttoparkering och parkeringstillstånd för rörelsehindrade har parkerat på gatorna vid servicetillfällena varför farhågorna till viss del har besannats.

TRAFIKFLÖDEN

Trafikflödena har före och efter omläggningen uppmätts vid de flesta in- och utfarter till området. De små förändringar som uppmätts går inte att härleda till omläggningen av gatuservicetiden.

BULLER

Enligt den intervju som gjorts med boende före omläggningen besvärades 21 % av buller i samband med gatuservicen, då arbetet utfördes nattetid. Efter omläggningen är den siffran nere i 1 %. På en direkt fråga om man märker skillnad mellan hur det var förr och hur det är nu efter omläggningen säger 50 % att förbättringar har skett. 28 % anser att

problemen med buller nu är mycket mindre än när gatorna städades på natten. Se mer i bilaga 3.

ENKÄTER

Inför förändringen utdelades en enkät på felparkerade fordon uppställda i strid mot nattförbudet. Tre frågor ställdes:

”Varför parkerade du här i Vasastaden i natt?”

”Varför felparkerade du?”

”Tycker du att det är svårt att hitta en ledig parkeringsplats i Vasastaden kvälls/natttid?”.

Ca 600 enkäter delades ut, 270 svar inkom. Resultatet av enkäten visar att 86 % av de som felparkerat bor i området. 55 % parkerade fel på grund av att de inte kunde hitta något annat alternativ. 94 % tyckte att det var svårt att hitta ledig parkeringsplats under nattetid.

INTERVJUER

Under april 2002 och 2003 utförde utrednings- och statistikkontoret (USK) telefonintervjuer ”Så tycker bilhushållen i Vasastaden om omläggningen av gatuhållningen från natt till dag”. Denna undersökning gjordes i två omgångar: en inför och en efter införandet av dagservice. 450 intervjuer gjordes med den representant i hushållet som hade störst erfarenhet av att parkera. Endast hushåll med tillgång till bil intervjuades. Resultatet redovisas i sin helhet i bilaga 3.

SAMTAL FRÅN ALLMÄNHETEN

Efter omskyltningen till den nya regleringen hörde ett stort antal boende och besökare av sig med synpunkter. Generellt tycker man att det är ett mycket bra initiativ med service på dagtid. Vissa har haft synpunkter på hur informationen spridits, man hade önskat att få information direkt hem i brevlådan. Många har känt sig osäkra på om de skyltade tiderna för gatuservice gäller, då massmedia fokuserat på att omskyltningen inte fungerat som planerat. Flera har ringt och önskat mer övervakning av gatornas parkeringsförbud så att städningen kan ske normalt.

DISTRIBUTIONSTRAFIKEN

Första dagarna efter omskyltningen var det mer eller mindre kaos för distributionstrafiken, men redan efter en vecka fungerade det bättre. Inga synpunkter har inkommit under det senaste året.

BUSSGATOR

Under försöket har det på ett antal gator med begränsad busstrafik införts gatuservice på dagtid. Effekterna av detta blev inte som befarat negativa. Enligt Storstockholms Lokaltrafiks entreprenör BussLink City har förändringen av gatuservice inte berört busstrafiken vare sig positivt eller negativt. Försöket har inte skapat några förseningar.

BUTIKSÄGARE

De butiksägare kontoret samtalat med tycker inte att omläggningen inneburit några direkta problem för dem. Det de flesta däremot uppger är att

många boende kommenterat omläggningen på ett positivt sätt. En bilverkstad uppger att de nu fått problem med parkering på dagtid. Dock gäller detta inte för deras kunders bilar, utan personalens egna som används för arbetspendling.

ANDRA LIKNANDE FÖRÄNDRINGAR

På en del av Kungsholmen infördes den 2 maj 2002 en förändring från städnatt till städdag. Detta skedde i samråd med stadsdelsförvaltningen. En av skillnaderna i denna förändring jämfört med den i Vasastan är att förbudet flyttats från kl 0-6 till 9-17.

Samråd

Såväl före som efter beslutet om förändringen har samråd skett med ett stort antal aktörer, däribland Norrmalms stadsdelsnämnd, Polisen, SL, Svensk Handel, städentreprenörer med flera.

SDN

Stadsdelsnämnden beslutade den 21 augusti 2003 att ställa sig positiva till fortsatt gatuservice under dagtid. SDN anger i sin sammanfattning följande; "I maj 2002 inleddes ett försök med gatuservice på dagtid inom Norrmalm. Försöket utvärderas nu. Målet var att förbättra parkeringsmöjligheterna nattetid. Målet har uppnåtts. Dagservice har inneburit försvårade arbetsvillkor för entreprenören Samhall AB och kvalitén på vinterväghållningen, barmarksväghållningen samt renhållningen har till följd av detta ibland blivit bristfällig. Allmänheten har inte nåtts av tillräcklig information om försöket vilket skapat förvirring. Näringslivet anser att begränsningen av antalet parkeringsplatser dagtid är negativ. Konsekvenserna för näringslivet bör utredas. Förvaltningen efterlyser en större informationskampanj mot allmänhet och näringslivet om försöket permanentas samt effektiva sanktionsmöjligheter mot trafikanter som ignorerar trafikbestämmelserna. Nettoeffekten på miljön är oklar. En utredning om detta bör sättas i relation till nationella mål om miljö kvalitetsnormer. Bättre information om servicetiderna bör vara tillgänglig via Stockholms Stads Parkerings AB. Bussgator måste undantas från systemet med dagstädning. Stadsdelsförvaltningen behöver full kompensation för de betydande merkostnader som en omläggning av servicetiderna innebär. Givet detta är förvaltningen positiv till fortsatt gatuservice under dagtid." Bilaga 4 samt 5.

POLISEN

Polisen har i skrivelse anfört;

"Försök har pågått sedan maj 2002 med gatuservice på dagtid inom vissa delar av Norrmalm. Närpolisen i Vasastan har inga synpunkter som talar emot att permanenta gatuservice på dagtid. Dock bör ett förbud för nyttoparkering införas under den tid som gatuservicen utförs." Bilaga 6

STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

SL har yttrat sig och i stort angett följande;

"SL får efter samråd med vår entreprenör, BussLink AB, meddela att vi inte har uppfattat några större olägenheter av förändringen av gatuservicen. SL

vill därför inte motsätta sig en permanentning av gatuservicen till dagtid.”
Bilaga 7

STOCKHOLMS NYTTOTRAFIKKOMMITTÉ

Kommittén har inte fått in vare sig positiva eller negativa synpunkter från sina medlemmar.

SVENSK HANDEL REGION STOCKHOLM

Svensk Handel har yttrat sig och anfört;

”Svensk Handel Stockholm vill understryka att ca 10 – 15% av butikernas omsättning kommer från de bilburna konsumenterna. Därför är det viktigt att tillgängligheten inte minskar. Av den anledningen är det önskvärt att butiker utefter starkt trafikerade gator städas på förmiddagarna då handeln är mindre än på eftermiddagarna. Syftet med försöket är gott men det är viktigt att det följs upp avseende butikernas omsättning. Svensk Handel Stockholm anser vidare, att om man kan visa, att man genom dagstädning frigör bilplatser som annars skulle vara upptagna av boende i området är detta enbart en fördel för de etablerade företagen. En bieffekt kan bli, att när besökare i området ser att städning sker, drar sig dessa personer i högre grad för att skräpa ner.” Bilaga 8

Konsekvenser

-ekonomiska

Stadsdelsförvaltningens kostnader för entreprenörer har under försöket ökat och de gör den bedömningen att även om försöket skulle permanentas får de ökade kostnader jämfört med gatuservice nattetid. För kontoret har försöket inneburit att större övervakningsresurser fått sättas in på förbudet jämfört med gatuservice på nattetid. Kontoret bedömer också att det kan komma att uppstå en merkostnad vid exempelvis underhållsarbeten och etablering av olika typer av upplåtelser. En befarad intäktsminskning från parkeringsautomaterna har inte visat sig utan intäkterna ligger på motsvarande nivå som tidigare.

-miljö

Bullernivån har enligt de flesta boende minskat markant under natten. Söktrafiken nattetid efter en ledig parkeringsplats har minskat. Detta bör i sin tur innebära att miljön påverkats positivt nattetid. Kontorets bedömning är att söktrafiken och transportarbetet dagtid ökat. De totala miljökonsekvenserna har inte utretts.

-näringsliv och jobb i regionen

I enlighet med vad som Svensk Handel anser kan det finnas fördelar för affärer i området då parkeringsplaster frigörs före och/eller efter det att gatuservicen sker genom att boende då inte parkerar på gatan.

Kontorets förslag/synpunkter

Av försöket och utredningen framgår att det finns ett antal problem med att flytta gatuservice från natt till dag. Av de undersökningar som gjorts och efter kontakt med de olika aktörerna är det i första hand framkomligheten för vinterväghållningens och barmarksrenhållningens maskiner och andra

S

fordon p g a av den dåliga efterlevnaden av parkeringsregleringen som är problem. Detta problem drar både på sig ökade kostnader och resurser. På den positiva sidan står de boendes ökade möjlighet att hitta parkeringsplats nattetid och de minskade bullret nattetid.

Kontoret anser att det behövs ytterligare analyser av försöket och effekterna av service på dagtid. Kontoret föreslår därför att;

- att nämnden godkänner kontorets redovisning.
- att nämnden överlämnar samt åberopar kontorets utlåtande som svar på skrivelse från Gatu- och fastighetsborgarrådet Jan Valeskog (s)
- att nämnden ger kontoret i uppdrag att upphandla en konsult som närmare utreder konsekvenserna på ekonomi, miljö, trafiksäkerhet, tillgänglighet, pedagogik samt framkomlighet vid utvidgning av gatuservice på dagtid. Detta arbete bör bedrivas i nära samarbete med berörda satsdelsförvaltningar och stadens övriga väghållare.
- att försöket med gatuservice på dagtid i Vasastan förlängs i avvaktan på att konsultutredningen blir klar.

SLUT