



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

2001-04-04

Dnr 01-350-1021

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Parkering i ytterstaden. Remiss av skrivelse från Sten Nordin (m)

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar kontorets utlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Göran Gahm
tf

Mikael Forkner

SAMMANFATTNING

Kommunstyrelsen har till kontoret remitterat en skrivelse från Sten Nordin (m). Han skriver att i september 1967 infördes i Stockholms innerstad förbud mot att parkera fordon vardagar mellan kl 08.00-18.00. 1998 togs zonparkeringsförbudet bort i innerstan och ersattes med ett system där det blev förbud att parkera fordon vardagar mellan kl 09.00 och 17.00 och samtidigt förändrades den normala avgiftstiden från 08.00-18.00 till 09.00-17.00. När förbudet togs bort var det bara i innerstaden som ändringen skulle gälla.

Han anser att det är ett problem med att regelverket avseende parkering skiljer sig åt mellan ytterstaden och innerstaden och anser att målet måste vara rättvisa och likhet i denna fråga och önskar utrett på vilket sätt det bäst kan säkras att samma villkor gäller för parkering i ytterstaden och innerstaden.

Kontoret är positiv till Sten Nordins skrivelse och anser att det i största möjliga mån bör ske en samordning av villkoren för parkering i ytterstaden och innerstaden.

I ett antal områden i ytterstaden finns det idag reglering med parkeringsförbudszoner. Där gäller dock förbudet dygnet runt och möjligheten till parkering är i huvudsak anordnad på tomtmark.

Kontoret ser inga större hinder för att i merparten av dessa områden slopa zonförbudet och reglera gatorna i enlighet med villkoren i innerstaden. En reglering kvartersvis skulle innebära att ca 1 400 nya skyltar måste sättas upp till en kostnad av ca 3 Mkr. Dessutom kan det ur trafiksäkerhetssynpunkt i vissa områden, där det idag saknas gångbanor, krävas komplettering med detta och andra åtgärder för de oskyddade trafikanterna. För att kunna bedöma kostnaderna för dessa åtgärder krävs mer detaljer, varför någon kostnadsberäkning i denna del ej gjorts i detta utlåtande.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Kommunstyrelsen har till kontoret remitterat en skrivelse från Sten Nordin (m). Han anser att det är ett problem med att regelverket skiljer sig åt mellan ytterstaden och innerstaden och anser att målet måste vara rättvisa och likhet och önskar utrett på vilket sätt det bäst kan säkras att lika villkor gäller för parkering i ytterstaden och innerstaden.

I innerstaden infördes 1967 en reglering av parkeringen genom ett zonparkeringsförbud. Parkeringsförbudet gällde vardagar mellan 8 och 18. På grund av sin storlek och antalet avvikelser inom zonen i form av bland annat tillåten parkering och servicenätter med parkeringsförbud viss natt i veckan blev skyltningen komplicerad och sammantaget blev det svårt för trafikanterna att förstå vilka bestämmelser som gällde på gatorna inom zonen. 1998 togs förbudet bort och ersattes med skyltning kvarter för kvarter. Samtidigt ändrades förbudstiden till 9-17. Även avgiftstiden på vardagar i innerstaden ändrades från 8-18 till 9-17. Någon ändring i ytterstaden genomfördes inte, varför parkeringsförbudszonerna och tidigare reglering är kvar i dessa områden.

Zonerna med parkeringsförbud i ytterstaden började inrättas under 60-talet i de områden som då byggdes. Zonerna var/är ständiga det vill säga de gäller dygnet runt oavsett tid eller veckodag och är begränsade till mindre eller klart geografiskt avgränsade områden.

Genom de överenskommelser som träffades vid byggnationen av ytterstadsområdena från år 1960 och framåt angavs att fastigheterna skulle vara självförsörjande avseende parkering. Byggherrarna ålades att tillse att såväl de boendes som besökarnas behov av parkering tillgodosågs på tomtmark.

Gatorna var menade att användas för den rörliga trafiken och dimensionerades därefter.

Innerstadens gator är till skillnad från dessa områden i ytterstaden utnyttjade för parkering både dag som natt.

Analys

Allmänt

Kontoret anser i likhet med Sten Nordin att villkoren för parkering i största möjliga utsträckning bör vara desamma i ytterstaden och innerstaden. Enhetliga villkor kan göra det lättare för trafikanterna att förstå den i många fall komplicerade regleringen samt även ge en ökad förståelse för regleringen.

De områden som har parkeringsförbudszon i ytterstaden är Skärholmen, Sättra, Bredäng, Kista, Husby, Akalla, Tensta, Rinkeby, Skarpnäcks Gård, Norra Enskededalen, Västberga, Årstadal, Årsta partihallar och Lappkärrsberget. Parkeringen sker i dessa områdena till övervägande del i garage och på tomtmark.

I flera av områdena är gatorna tillräckligt breda för att tillåta parkering. I vissa områden är gatorna så smala att det av trafiksäkerhets- och framkomlighetsskäl inte är lämpligt att tillåta parkering. Ett exempel på ett område där gångbanor saknas och som är anordnat för rörlig trafik är Kista. Om parkering skulle anordnas i detta område måste säkerheten för de oskyddade trafikanterna ses över. Kostnaderna för dylika åtgärder har ej beräknats i detta utlåtande.

De aktuella områdena har byggts med utgångspunkt från att i stort sett all parkering skall ske på tomtmark varför garagen och ytparkeringarna dimensionerats för detta. Hyran för en garageplats är mellan 300–500 kr/mån och för en plats på en ytparkering mellan 200–300 kr/mån. Ett slopande av parkeringsförbudzonerna och införande av avgiftsplikt och parkeringsförbud mellan 9 och 17 och övrig tid fri parkering kan innebära att vissa flyttar ut sina bilar från garagen. Varje fordon som flyttas ut på gatan leder till ett intäktsbortfall för fastighetsägaren och en tom parkeringsplats. Hur stor utflyttningen blir beror i huvudsak på hur villkoren för gatumarksparkeringen utformas.

Problemet med nuvarande zonskyllning är att trafikanter som är obekanta med området inte observerar skyltarna vid infarterna till områdena och därmed inte uppfattar reglerna. Om zonerna skulle upphävas och bestämmelserna skyltas gata för gata medför detta krav på en stor mängd nya skyltar; båda sidor på varje kvartersavsnitt av gatunätet måste förses med nya skyltar. Fördelen blir att trafikanterna får lättare att uppfatta regleringen.

S

Gatuservice

Den städning som bedrivs av stadsdelsförvaltningarna bedöms inte kunna ske med samma flexibilitet som idag, då det på gatorna kan komma att parkeras fordon under del/delar av dygnet. Nya rutiner för städning och annan service måste till lik den i innerstan med servicedag eller servicenatt.

Skyltar

Nämnden har tidigare ålagt kontoret att minska antalet vägmärken (skyltar). För att reglera gatorna utan zoner krävs att varje gata skyltas var för sig kvartersvis. Detta kommer att leda till ett mycket stort antal nya skyltar på dessa gator. Kontoret uppskattar antalet nya skyltar till ca 1 400 st till en kostnad om ca 3 Mkr.

Bilpendling

Med en utflyttning av bilar från garage till gatemark kan nya beteendemönster utvecklas. En reglerad/förbjuden parkering mellan 9 och 17 kan medföra att ett flertal av de som sagt upp garageplatsen i större utsträckning tar bilen till arbetet för att kunna stå gratis på nätterna.

Nedan följer en genomgång av respektive område;

Skärholmen – Sättra – Bredäng

Området är planerat och byggt under 1960-talet. Fastigheterna är fullt ut självförsörjande med parkeringsplatser, antingen i direkt anslutning till huset eller i närliggande garage. Hyran för tomtparkeringarna är låg och det är lätt att få bilplats nära bostaden. Det är inte något problem att ordna sin parkering på tomtmark, oavsett om man är boende, arbetande eller besökare. Inga behov föreligger normalt att parkera på gatan.

Flertalet av gatorna inom området är breda nog att medge parkering utefter åtminstone ena sidan.

Parkering på gatorna medför att fler gångtrafikanter kommer att uppehålla sig på gatorna, vilket i sig kan vara positivt. Biluppställning och ökande gångtrafik längs gatorna innebär emellertid att trafiksäkerheten kommer att påverkas negativt. Idag har området ett separerat gång- och cykelledsystem.

Nuvarande parkeringsregler (ständigt parkeringsförbud) är inarbetat och fungerar relativt bra. Antalet nya stolpar med skyltar blir ca 450 st till en kostnad på ca 0,9 Mkr.

Tensta - Rinkeby

Dessa stadsdelar planerades under slutet av 1960-talet. Utgångspunkter för planeringen var att all parkering skulle ske på tomtmark och att gång- och cykeltrafiken skulle hållas väl avskild från biltrafiken. Lokalgatorna har därför som regel gjorts smala, dock oftast med gångbana på ena sidan. Boende är hänvisades till garageanläggningar och ytparkeringar. Till ytparker-

ingarna förlades även besöksplatserna. Det finns gott om lediga parkeringsplatser på tomtmark.

Nuvarande parkeringsregler (ständigt parkeringsförbud) är inarbetade och fungerar relativt bra. Om zonen skulle upphävas och bestämmelserna skyltas gata för gata medför detta krav på en stor mängd nya skyltar. Antalet nya stolpar med skyltar blir ca 330 och kostnaderna ca 0,7 Mkr.

Kista - Husby - Akalla

Dessa områden planerades under början av 1970-talet efter samma principer som Tensta och Rinkeby. En viktig skillnad är dock att gatorna i regel saknar gångbanor. Det är därmed ofta problematiskt att från gatunivån nå gångvägnätet på ett säkert och bekvämt sätt.

Med tanke på att gatorna till stor del saknar gångbanor skulle det vara till nackdel för trafiksäkerheten att tillåta parkering om inte gångbanor anordnas i området.

I zonen ingår också arbetsområdena i Kista och Akalla. Här är gatorna oftast så breda att framkomligheten inte nämnvärt försvåras av parkerade bilar. Den allt övervägande delen av parkeringen sker även i dessa områden på tomtmark, men längs vissa gator har även tidsbegränsade parkeringar lagts ut med avsikten att främst användas av besökare. Ett exempel är Isafjordsgatan.

Nuvarande parkeringsregler (ständigt parkeringsförbud) är inarbetade och fungerar relativt bra. Om zonen skulle upphävas och bestämmelserna skyltas gata för gata medför detta krav på en stor mängd nya skyltar. Antalet nya stolpar med skyltar blir ca 360 och kostnaderna ca 0,75 Mkr.

Skarpnäcks Gård

Skarpnäcks Gård är ett modernt bostadsområde där huvuddelen av gatorna är smala lokalgator. Parkering sker huvudsakligen inom parkeringshus på tomtmark. Längs vissa gator finns parkeringsfickor på tomtmark som sköts av Stockholm Parkering. Här råder avgiftsbeläggning mellan 8 och 22 alla dagar i veckan. Vissa gator i utkanten av området har större bredd och avskilda gång- och cykelvägar.

De centrala lokalgatorna inom Skarpnäcks Gård är ofta för smala för att medge parkering i ökad utsträckning då framkomligheten försämras. Parkerade bilar skulle skymma sikten och innebära en säkerhetsrisk för cykeltrafiken. Parkering kan ordnas på de bredare gatorna i området. Ca 150 nya skyltar måste sättas upp om parkeringen skall regleras gata för gata till en kostnad av ca 0,3 Mkr.

Norra Enskededalen

Parkeringsförbudszonen vid Dalens sjukhus – Sandsborg innehåller blott ett fåtal gator. Parkering kan medges då gatubredderna är tillräckliga. Det behövs ca 30 skyltar till en kostnad av ca 0,1 Mkr.

S

Minneberg och Smedshagen

Zonerna Minneberg i stadsdelen Traneberg och Smedshagen i stadsdelen Hässelby Villastad omfattar ett fåtal gator i bostadsområden från 1980-talet. Enligt kontorets uppfattning kan dessa zoner tas bort utan särskild olägenhet och ersättas av skyltning kvartersvis. Det behövs ca 25 nya skyltar till en kostnad av ca 60 000 kronor.

Lappkärrsberget

Området är planerat och byggt i slutet på 1960 talet och början på 1970 talet och består till största delen av studentbostäder. Parkeringen är ordnad på tomtmark. Området består endast av fyra gator Professorsslingan, Bergiusvägen, Lektorsstigen och Docentbacken. Samtliga gator har tillräcklig bredd för att tillåta parkering. Professorsslingan har idag sträckor med tidsbegränsad parkering. Ett slopande av zonen innebär uppsättning av ca 30 skyltar till en kostnad av ca 60 000 kronor.

Industriområden; Västberga, Årstadal och Årsta partihallar

De tre industriområdena har parkeringsförbudszoner inom vilka vissa gator har upplåtits för parkering. De rådande förhållandena synes ej ha givit upphov till problem. I dessa områden delar bilar, lastbilar och spårbunden trafik på gatuutrymmet. Utformningen av gatorna gör att det är stora problem med skyltsättning gata för gata. Parkeringsförbudszonerna inom Västberga, Årstadal industriområden och Årsta partihallar bör därför behållas.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och återoppar detta utlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

SLUT