



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

2001-08-15

Dnr 99-340-2848

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Gatuservice på dagtid**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden uppdrar åt kontoret att på försök införa gatuservice dagtid inom Vasastans västra del (boendeområde Va-V).

Olle Zetterberg

Mikael Forkner

Göran Gahm

#### **SAMMANFATTNING**

Den 19 oktober 1999 fick kontoret i uppdrag att studera förutsättningarna för en omläggning av gatuservicen till dagtid för att förbättra parkeringssituationen för såväl boende som besökare nattetid inom Vasastan.

För att utreda konsekvenserna av ett införande av gatuservice på dagtid föreslår kontoret att ett försök genomförs inom ett mindre område inom Vasastan enligt bilaga 1.

Försöket föreslås pågå under tiden 1 februari 2002 till 31 oktober 2003 och permanentas om försöket faller väl ut.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Den 19 oktober 1999 fick kontoret i uppdrag att studera förutsättningarna för en omläggning av gatuservicen till dagtid för att förbättra parkeringssituationen för såväl boende som besökare nattetid inom Vasastan.

Idag försvinner ca 8 000 parkeringsplatser inom tullarna varje vardagsnatt på grund av parkeringsförbud vid nattservice (gaturenhållning och annan service). Samtidigt berättar fältstudier om ett överskott av parkeringsmöjligheter dagtid inom flera områden. Genom att ändra tiden för gatuservice kan man tillskapa parkeringsmöjligheter under den tid då behovet är som störst.

Gatuservice på dagtid har införts på ett antal andra platser i innerstaden. Det som skiljer vasastaden från dessa är en intensivare trafikmiljö.

### Analys

#### *Allmänt*

Tillgången på parkeringsmöjligheter inom vissa områden i innerstaden är ojämnt fördelad över dygnet. Dagtid kan det vara ett överskott på platser, och nattetid ett underskott. Då taket har mer eller mindre nåtts för utökning av parkeringsplatser på gatumark genom konventionella metoder, kan en omläggning av gatuservicetiden tillföra parkeringsmöjligheter när behovet är som störst. Genom dagens system för gatuservice försvinner många parkeringsmöjligheter nattetid. Förläggs service till dagtid kan platser frigöras under natten.

En omläggning till dagservice av gator berör många olika intressenter och trafikantgrupper. Det är viktigt att samtliga gruppers behov tillgodoses så långt det är möjligt. Det är svårt att i förväg göra annat än kvalificerade antaganden om effekterna. Erfarenheter från detta kommande projekt kan användas som en modell för övriga innerstaden, om försöket faller väl ut.

#### *Försöksområdet*

Som försöksområde är Vasastans västra del (boendeområdet Va-V) lämplig. Området har gator av olika karaktär; huvudgator, affärsgator, bussgator och boendegator. Parkeringsbehovet nattetid är långt mycket större än dagtid. I undersökningar gjorda av kontoret påvisas ett underskott på mer än 1 000 platser nattetid medan det på dagen finns ca 350 lediga platser. Vilka gator som föreslås få förändrad servicetid framgår av områdeskartan. (bilaga 1)

Gatuservice på dagtid har införts på ett antal andra platser i innerstaden. Det som skiljer vasastaden från dessa är en intensivare trafikmiljö.

### *Projekttid*

Ett försök med gatuservice dagtid bör sträcka sig över en tidsperiod om minst ett år, för att få med både barmarks- och vinterväglag. Kontoret anser att det är rimligt med en start 1 februari 2002 och att projektet löper till och med 31 oktober 2003 och permanentas om försöket faller väl ut.

### *Gator som inte lämpar sig för servicedag*

Att införa dagservice generellt inom området skulle med stor sannolikhet ställa till besvär för flera trafikantgrupper. Gator som bör undantas är Sankt Eriksgatan, Torsgatan, Drejargatan, del av Karlbergsvägen, Norrbackagatan och Rörstrandsgatan. Skälet är att dessa är större bussgator, huvudgator med ett trafikflöde överstigande 6 000 fordon per dygn och/eller har många butiker.

### *Parkeringsplatser*

I området finns det ca 1 700 parkeringsplatser på natten och 1 600 på dagen. I snitt bortfaller 350 platser per natt för service. En omläggning till gatuservice dagtid skulle för området innebära i snitt 325 fler parkeringsplatser på natten. Då är de gator som mer lämpar sig för bibehållen nattservicetid borträknade. Dagtid kommer ca 250 parkeringsplatser att försvinna. Parkeringsbehovet dagtid bör ändå tillgodoses, genom det överskott om 350 lediga platser som finns idag. Dock förväntas söktrafiken öka något på dagtid.

### *Lastning och lossning*

Stannande för lastning och lossning är tillåtet under tiden för gatuservice men får inte ske så att det hindrar servicefordon

### *Garage*

Vid en utökning av parkeringsmöjligheterna på gatumark skall man beakta den följd detta kan få för garagen. Prisskillnaden är mycket stor mellan parkering på gata och i garage. Det finns en risk att ett antal fordon flyttas ut på gatorna. Ingen förändring av parkeringsavgifterna på gatumark är aktuell i projektet. Dock bör effekterna studeras noggrant.

### *Städning och vinterväghållning*

Driftmetoderna är säsons- och väderleksberoende. Vintertid utförs snöröjning, bortforsling av snö och städning. På våren utförs förutom vanlig sopning även sandsopning för att få bort vintersanden innan den 30 april. Detta utförs idag som ett helt tåg med ett tiotal fordon och sker två eller tre gånger per gata på grund av felparkerade fordon. Under sommaren intensifieras sopningen och tömningen av papperskorgar. Under hösten tillkommer borttagande av alla höstlöv som innebär stor halkrisk och igentäppning av brunnar.

# S

Uppfattningen från stadsdelsförvaltningen är att det kan vara svårt att utföra städning under dagtid utan att försämra tillgängligheten för bussar, nyttotrafik och biltrafik i hela stadsdelen. Även gång- och cykeltrafikanter kan påverkas av att städmaskinen skall spola och sopa gator och gångbanor. Städningen kan komma att ta betydligt längre tid. Det kan också bli svårt att hitta någon entreprenör som kan åta sig uppgiften, då de liksom deras underentreprenörer är bundna av andra avtal under dagtid.

## *Upplåtelser*

Idag nyttjas servicenatten till uppställning av mobilkranar, byggbodas, containrar med mera. Aktörerna har idag ett inarbetat system för dessa uppställningar och en förändring till gatuservice på dagtid kommer troligen att påverka dem. För att få förståelse för förändringen krävs att man i projektet tydligt informerar om varför dessa åtgärder genomförs. Nya rutiner för handläggning av nyetableringar behövs och är en av de frågor som måste lösas i projektet.

## *Gatuarbeten*

En fördel med dagservice är att asfalteringsarbeten generellt sett underlättas. Problem kan dock uppkomma om trafikanter rör sig på gatorna under pågående arbete. Det är dock viktigt att ställa dessa eventuella problem mot det faktum att den typ av gator som projektet omfattar omasfalteras med tidsintervallet vart tjugonde (20) år.

Förarbetet vid asfaltering är omfattande. Den gamla asfalten skall först fräsas bort, sedan läggs ett "klistre" på gatan för att asfalten skall fästa. Det finns risk att personer kliver runt i denna massa och smutsar ned sina kläder. Bilar som kör på klistrad eller nylagd gata försämrar kvaliteten på asfalteringsarbetet. Under tiden asfalteringen pågår bör gatan därför stängas av för trafik. I god tid bör entreprenören bocka av och skylta arbetsområdet. Eventuella tillfälliga lokala trafikföreskrifter skall införas och godkända trafikordningsplaner måste finnas.

## *Nyttoparkering*

Fordon med tillstånd för nyttoparkering får med stöd av dispens parkera i två timmar på gator med parkeringsförbud. Detta kommer troligen resultera i att en stor del fordon lagligt parkerar på gator som borde vara tomma. Dessa fordon kan i sin tur locka andra fordon att parkera, vilket ytterligare försvårar servicen. Detta går att åtgärda med att man i tillståndet anger att parkering inte får ske under tiden för gatuservice. Detta är dock ej aktuellt under projektet.

## *Fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade*

Dessa tillstånd medger liknande parkeringsvillkor som vid nyttoparkering och därmed möjliga konflikter med gatuservicen. Dessa fordon går inte att neka att parkera på gator med gatuservice. Antalet fordon som parkeras med detta tillstånd bör inte vara i sådan omfattning att det påverkar gatuservicen.

### *Transporter*

Varuleveranser och andra kan komma att hindra och hindras av de aktiviteter som tidigare skedde på nattetid och som nu måste ske på dagtid istället.

### *Bussar*

De gator som regelbundet trafikeras av SL-bussar kommer inte att omfattas av omläggningen.

### *Parkeringsövervakning*

Parkeringsövervakningen av de gatuservicen på dagtid kommer att kunna övervakas effektivare så koncentrationen av parkeringsvakter är större under dagtid.

### **Samråd**

Samråd har skett med Stadsdelsnämnden säger sig vara positiva till att pröva gatuservice på dagtid. bilaga 2.

Polisen ställer sig positiv till ett försök och ser helst att det, liksom förslaget anger, sker i helt boendeområde.

### **Konsekvenser**

- *Intäkterna från parkeringsplatserna bör inte påverkas då det idag finns ett överskott av parkeringsplatser på dagtid. Efter omläggningen fylls dessa upp med fordon för vilka avgift erlägges.*
- *Kostnaden för projektet beräknas till 5 Mkr.*
- *Stadsdelsnämnden föreslås ta en eventuell kostnadsökning för städning och vinterväghållning som uppskattas till 2,5 Mkr.*
- *Kostnaden för omskyltning och uppföljning föreslås stanna på gatu- och fastighetsnämnden och uppskattas till 2,5 Mkr.*
- *Miljön bör förbättras då söktrafiken för såväl boende som besökare efter parkeringsplats väntas minska under kvällstid och på natten. Dock blir svårare att hitta lediga platser på dagtid.*
- *Ett av kontorets mål är att tillskapa fler parkeringsplatser. Detta sker genom att de befintliga parkeringsplatserna nyttjas mer effektivt.*
- *Denna omläggning bör inte påverka näringslivets förutsättningar inom området*

# S

## **Kontorets synpunkter/förslag**

Kontoret föreslår att Nämnden på försök inför gatuservice dagtid inom Väsastans västra del (boendeområde Va-V)

Det är viktigt att dessa förändringar följs upp noggrant så att de erfarenheter man får kan användas vid förändringar av liknande art i andra delar av staden.

Av praktiska skäl bör projektet starta efter 1 februari 2002 och fortgå till 31 oktober 2003 och permanentas om försöket faller väl ut.

**SLUT**