



Handläggare: Mikael Forkner
Parkeringsavdelningen
Gemensam administration
Tel: 508 269 30
mikael.forkner@gfk.stockholm.se

2003-04-23

Dnr: 03-350-1101

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Parkering i Stockholms innerstad

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetskontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redogörelse,
2. ger kontoret i uppdrag att hos regeringen göra framställan om att den högsta felparkeringsavgiften skall kunna bestämmas till 1.500 kronor,
3. ger kontoret i uppdrag att lämna förslag till expeditionsavgift för handläggning av boendeparkeringstillstånd,
4. ger kontoret i uppdrag att se över parkeringsvillkoren för nyttoparkeringstillståndet och
5. ger kontoret i uppdrag att lämna förslag till hur den rörliga trafiken kan prioriteras på huvudgator.

Olle Zetterberg

Mikael Forkner

SAMMANFATTNING

Aktuell politisk målsättning avseende trafik och parkering anges i Stockholms stads budget för 2003 och inriktning för 2004-2005.

I detta tjänsteutlåtande kommer kontorets parkeringsavdelning att redogöra för den nuvarande trafik- och parkeringssituationen i Stockholms innerstad.

För att bättre uppnå målsättningen enligt budget med bl. a. en förbättrad framkomlighet för olika trafikantkategorier, en högre andel fordon som parkeras rätt och en ökad styrning till parkering på tomtmark, understryker

kontoret vikten av en höjning av felparkeringsavgiften, införande av en expeditionsavgift för handläggning av boendeparkeringstillstånd samt en prioritering av den rörliga trafiken på stadens huvudgator. Därför föreslår kontoret att gatu- och fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att hos regeringen göra framställan om att den högsta felparkeringsavgiften skall kunna bestämmas till 1.500 kronor, lämna förslag till expeditionsavgift för handläggning av boendeparkeringstillstånd, se över parkeringsvillkoren för nyttoparkeringstillståndet och ger kontoret i uppdrag att lämna förslag hur den rörligt trafiken kan prioriteras på huvudgator.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Aktuell politisk målsättning avseende trafik och parkering anges i Stockholms stads budget för 2003 och inriktning för 2004-2005.

Vad gäller parkering har följande angetts. Parkeringspolitiken skall leda till bättre framkomlighet. Kollektivtrafikresenärer, yrkestrafik, funktionshindrade och oskyddade trafikanter är betjänta av en aktiv parkeringspolitik. Målet är att så många bilister som möjligt skall parkera rätt. För att uppnå detta måste nämnden arbeta med såväl betalningssystemen och skyltning, som omlokalisering och tillskapande av parkeringsplatser. En fungerande parkeringsövervakning i egen regi måste dessutom återskapas. All konkurrensutsättning på detta område avbryts omedelbart och tidigare ingångna avtal skall ej förnyas utan avbrytas så snart det är möjligt.

I syfte att underlätta gatustädning, angöring för yrkes- och kollektivtrafik samt åstadkomma ökad framkomlighet för samtliga trafikslag, skall gatuparkering styras över till tomtparkering. En utbyggnad av parkeringsgarage är därvidlag en förutsättning för att uppnå målet om ökad framkomlighet. Utbyggnaden i sig behöver inte innebära ett nettotillskott av parkeringsplatser eller bidra till att miljö kvalitetsnormerna överskrids.

Genom en rad åtgärder, exempelvis denna redogörelse till gatu- och fastighetsnämnden, vill parkeringsavdelningen berätta hur kontoret kommer att arbeta för att uppnå målsättningarna i budgeten.

Redogörelsen innefattar olika områden av parkering på gatumark. Varje område belyses för sig under egen rubrik, varav några inleds med en kort historisk återblick. I de fall det finns förslag till åtgärder anges detta under respektive punkt.

Nuläge

I Stockholms innerstad finns ett ökande problem med felparkeringar. Inte så sällan, äventyras framkomlighet och säkerheten genom att felparkerade fordon hindrar och stör annan trafik. Svårast har gångtrafikanter, barn, äldre och personer med rörelsehinder.

Förhållandet beror bland annat på ett minskat antal parkeringsvakter, men andra faktorer spelar in. Utrymmet längs sträckstenskanten upptas idag till stor del av olika tillståndshavare, eller prioriterade fordonsslag exempelvis - boendeparkerare, nyttoparkerare, diplomatfordon och rörelsehindrade. En beviljad rätt att parkera och framförallt att långtidsparkera, prioriteras till hinder för trafikanter, som oundgängligen behöver samma utrymme för sin verksamhet. Antalet dubbeluppställningar ökar och framkomligheten hindras på innerstadsgatorna.

Möjlighet för dessa prioriterade grupper att parkera finns såväl i parkeringsplatser som på platser med parkeringsförbud. Utan att framhålla viss kategori som orsak, bidrar tillståndsparkeringarna till en allt sämre acceptans och förståelse av de skyltade parkeringsreglerna, framförallt på sträckor med parkeringsförbud

Med det stora antal trafikantgrupper - kollektivtrafik, taxi, varudistribution, boendeparkerare, nyttoparkerare, rörelsehindrade, besökande, cyklister, mopedister, motorcyklister och gående – som skall samsas om stadens begränsade gatuutrymme gör att om någon grupp gynnas påverkar det obönhörligen någon annan grupp negativt. Att få samtliga grupper nöjda är en omöjlighet utan målet är att alla känner sig någorlunda nöjda och försöka skapa förståelse för övriga gruppers behov.

Uppföljning

För att få en uppfattning av dels hur många som parkerar rätt och hur de ca 30 000 parkeringsplatserna på gatumark används genomför parkeringsavdelningen sedan 1997 regelbundna undersökningar av dessa förhållanden.

Genom s.k. nyttjandegradsundersökningar får avdelningen kunskap om vilka trafikantkategorier som använder (avgiftsbelagda) parkeringsplatser och hur många som är lediga.

För att ge exempel har avdelningen valt ut en mätning gjord under april 1998 och jämfört denna med en motsvarande mätning under oktober 2002.

Så här nyttjades parkeringsplatserna;	1998	2002
Tomma platser	22,8%	11,1%
Boendeparkeringstillstånd	45,2%	50,2%
Ej erlagd besöksavgift	5,5%	21,5%
P-tillstånd för rörelsehindrade	1,6%	1,2%
Nyttotillstånd	3,6%	2,2%
Besökande	21,3%	13,9%

När det gäller den s k verksamhetsuppföljningen som visar hur många fordon som står rätt parkerade under dagtid ger motsvarande jämförelse följande siffror.

	1998	2002
Rätt parkerade	87 %	64 %

I sammanhanget kan upplysas om att vid mätningen hösten 2002 var andelen rätt parkerade på område Väster som övervakas av Securitas 72 %.

Felparkeringsavgifter

Bakgrund

Påföljden för brott mot parkeringsreglerna har tidigare utdömts av domstol efter åtalsframställning, precis som övriga brott mot vår lagstiftning. Detta var ett resurskrävande förfarande och fick till slut en omfattning som blev orimlig i förhållande till brottets något enklare karaktär.

För att parkeringsregler skall följas och uppmuntra bilisterna att parkera rätt finns det möjlighet för de kommuner som så önskar att för de som inte följer reglerna påföra en felparkeringsavgift. Nivån på felparkeringsavgiften är tänkt att i första hand vara av avskräckande karaktär och i andra hand som en avgift för själva överträdelsen.

Efter flera förändringar infördes 1977 en lag med tillhörande förordning om felparkeringsavgift. I och med detta avkriminaliserades överträdelser av föreskrifter som rör parkering eller stannande av fordon.

Regeringen fastställer enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift lägsta och högsta belopp för felparkering. Beloppet får därvid varieras med hänsyn till skilda parkeringsöverträdelser.

Enligt förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift är det kommunen som fastställer felparkeringsavgiftens storlek och avgiften får fastställas till lägst 75 och högst 700 kronor.

I enlighet med kommunfullmäktiges beslut om felparkeringsavgifter 1990-11-28 och 1996-01-22 uttas följande avgifter:

- Ej erlagd avgift för parkering på tillåten plats 425 kronor.
- Överträdelse av parkeringsförbud 450 kronor.
- Grova parkeringsöverträdelser 700 kronor.

Grova parkeringsöverträdelser

Den högsta felparkeringsavgiften tas ut för överträdelser av förbud att stanna eller parkera. Exempel på detta är:

- vid övergångsställe
- vid vägkorsning
- på gångbana
- i kollektivkörfält
- i last-, taxi-, vändzon m.m.

Därutöver tas den högsta avgiften ut för:

- parkering på busshållplats
- obehörig parkering i parkeringsplats reserverad för rörelsehindrad med särskilt tillstånd.

Differentiering

Felparkeringsavgiftens storlek kan som tidigare angetts varieras med hänsyn till olika parkeringsöverträdelser och det är inte möjligt att differentiera avgiften till olika platser eller till olika tider.

Felparkeringsavgiftens storlek är således samma oavsett var inom kommunen eller när på dygnet parkeringsöverträdelserna sker.

I och med att de grova överträdelserna redan har det högsta beloppet finns det ingen möjlighet, utan att sänka beloppet för någon annan överträdelse, att genom felparkeringsavgiftens storlek prioritera och poängtera vikten av att inte bryta mot vissa överträdelser exempelvis uppställning på buss-hållplats. Vilket kanske borde ske för att visa på vikten av att prioritera framkomlighet för kollektivtrafiken. Beloppet 700 kr verkar inte heller påverka bilisterna att avhålla sig från grova överträdelser. Under 2002 utfärdades totalt 142 000 parkeringsanmärkningar för grova överträdelser eller 42 % av samtliga utfärdade anmärkningar. Detta indikerar att det för kommunen borde finnas ett större spann att fastställa felparkeringsavgiften inom.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår med anledning av det ovan redovisade att gatu- och fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att hos regeringen föreslå att taket för högsta felparkeringsavgift höjs till 1 500 kronor.

Parkeringsavgifter*Återblick*

Möjligheten att ta ut avgifter för parkering på gatemark styrs av lagen (1957:259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m., den s.k. kommunala avgiftslagen.

I sak har lagstiftningen från 1957 inte genomgått någon större förändring. De enda avgifter som i lagen godtas för parkering är sådana som är till för trafikens ordnande. Med ”ordnande av trafiken” avses en ökad fordonsomsättning och att undvika långtidsparkering. Således kan inte all parkering inom ett område avgiftsbeläggas.

Grunder för uttagande av parkeringsavgift beslutas av kommunfullmäktige.

Ekonomiska vinningssynpunkter får inte läggas på avgiftsfrågan. Avgift får inte heller tas ut för att kommunen haft kostnader för parkeringsplatsens iordningställande.

Är förhållandet sådant, att parkering kan tillåtas under längre tid eller rentav obegränsat, finns det förmodligen inte något behov av att öka omsättningen på platsen.

På tomtmark finns inga sådana restriktioner utan där är det i huvudsak ekonomiska intressen som styr avgiftens storlek.

Parkeringsavgifternas egentliga syfte är att utgöra ett komplement till befogenheten att förordna om begränsade parkeringstider och meddela andra lokala trafikföreskrifter, som tillkommer beslutande nämnd. Tidsbegränsningen i vissa parkeringsplatser har tillkommit just för att öka omsättningen på varje parkeringsplats och för att uppnå ett så maximalt utnyttjande som möjligt. Skulle en sådan tidsbegränsning visa sig otillräcklig, kan ett beslut om parkeringsavgifter bli aktuellt.

Idag har vi en reglering i innerstaden som med vissa undantag ger möjlighet till de som så vill att stå parkerad hela dagarna på samma ställe under förutsättning att de erlägger avgift.

Gällande parkeringsavgifter i Stockholm

Olika taxor gäller idag i Stockholm för city och malmarna. Beloppet varierar från 12 till 30 kr/tim. I ärende som nämnden godkände den 22 april 2003 har beslutats om att en högsta avgift om 50 kr/timme skall vara möjlig att ta ut. Innan så kan ske måste kommunfullmäktige fastställa nämndens beslut.

Planerade åtgärder

För att få ett så maximalt utnyttjande av parkeringsplatserna avser kontoret att på de platser där behov finns exempelvis på affärsgator, tidsbegränsa uppställningstiderna. Likaledes kommer kontoret att undersöka och genomföra avgiftshöjningar på platser där större omsättning är önskvärd. På platser med låg beläggning kan det bli aktuellt med avgiftssänkningar för att styra över parkeringen dit.

Boendeparkering

Återblick

Boendeparkering infördes på försök i delar av Stockholm 1981 efter ett tillägg i den kommunala avgiftslagen från 1957. Tillägget möjliggjorde att de som bor inom ett visst område kunde parkera inom området till en särskild avgift. Avgiften kunde fastställas till ett engångsbelopp för en viss period.

Östra Kungsholmen gav plats till det första försöket på ca 1 500 markerade parkeringsplatser. Ett förutbestämt antal boendekort (800 st) fanns inom området. Den som var kyrkobokförd inom området och som var registrerad bilägare hade möjlighet att efter ansökan mot postförskott få ett boendekort tillsänt sig. Kortet var både betalning och dispens i samma handling. Priset för kortet var 100 kronor per månad plus porto och kunde anskaffas både månads- och kvartalsvis.

I slutet av 1982 inleddes nästa försök, denna gång i Birkastaden. Försöket omfattade 950 platser dagtid och 1 250 platser nattetid och innebar att de boende fick ständig dispens att parkera utanför markerade parkeringsplatser till skillnad från Kungsholmsförsöket. En annan skillnad i detta försök var att betalning och dispens separerades.

Efter att ha utvärderat dessa båda försök kom systemet i Birkastaden att bli modellen för nuvarande system, dock med den skillnaden att det ej längre är tillåtet att parkera utanför de markerade platserna.

Trafiknämnden i Stockholm beslutade i slutet av 1984 att boendeparkering skulle införas i Stockholms innerstad under 1985. Vid samma tidpunkt infördes ett parkeringsförbud dagtid.

Syftet med boendeparkeringen var att de boende på rimliga villkor skulle kunna lämna sin bil nära bostaden och inte i onödan tvingas använda bilen för att parkera om på grund av parkeringsreglerna. Vid införandet av boendeparkering var de flesta parkeringsplatserna avgiftsbelagda och tidsbegränsade mellan 1 till 4 timmar.

Syftet var vidare att få de boende att så långt som möjligt lämna bilen hemma, för att därigenom begränsa antalet onödiga resor och skapa en bättre miljö.

Ett år efter införandet av boendeparkering, var det 15 500 personer som sökt och beviljats boendeparkeringstillstånd. Undersökningar visade att ca 3 000 fordon flyttats från garage till gatumark.

Idag

Hälften av innerstadens parkeringsplatser på gatumark upptas idag av boendeparkerare.

Enkätundersökningar under hösten 2002 och våren 2003 visar att de flesta boendeparkerare använder sina fordon dagligen. Det kan därför konstateras att syftet då boendeparkeringen infördes, att de boende så långt som möjligt skulle lämna bilen hemma, inte uppnåtts.

Vid senaste avstämning våren 2003 fanns ca 47 000 giltiga boendeparkeringstillstånd. Av dessa används endast ca 15 000 varje månad. Detta tyder på att ett stort antal boende som inte har något egentligt behov innehar parkeringstillstånd. Förhållandet medför dels att avdelningen utför ett stort arbete och till en ansevärd kostnad med att utfärda tillstånd som ej används, dels ger det stora antalet beviljade tillstånd inte en korrekt bild av det verkliga parkeringsbehovet.

Kontorets förslag.

Kontoret föreslår med anledning av det ovan redovisade att gatu- och fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att lämna förslag till en expeditonsavgift för handläggning av boendeparkeringstillstånd.

Nyttoparkering

Återblick

Det är nödvändigt för vissa verksamheter att det finns rimlig tillgång på parkeringsmöjligheter. Typexemplet är hantverkare med tung utrustning som behöver parkera nära tillfälliga arbetsplatser. Det finns också tillfällen där fordonets utrustning kräver fysisk närvaro på platsen, exempelvis fordon utrustat med pumpanordning, svetsutrustning, m.m. För att underlätta bl. a för hantverkare att parkera sin bil med utrustning finns

därför ett system med särskilda parkeringsvillkor för nyttotrafik. Nyttoparkeringstillståndet ger möjlighet att under två timmar per tillfälle parkera på sträckor med parkeringsförbud eller på avgiftsbelagd parkeringsplats mot en avgift om 8 500 kr per år exklusive moms.

Systemet med nyttoparkering infördes 1980. Det var vid införandet mycket uppskattat och betraktades av användaren som helt nödvändigt för att lösa dennes parkeringsproblem. Under det senaste året har antalet sålda tillstånd minskat med nästan 1000 st. Minskningen beror till huvudsak på att sträckor med parkeringsförbud ersatts med avgiftsbelagda parkeringsplatser, där antalet lediga platser som tidigare nämnts halverats på 4 år. Den möjlighet till parkering som tillståndet medger på parkeringsförbud finns inte i praktiken. Detta är vilseledande och det bör övervägas om inte denna möjlighet bör tas bort.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår med anledning av det ovan redovisade att gatu- och fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att se över parkeringsvillkoren för nyttoparkeringstillståndet.

Huvudgator

Den dåliga framkomligheten på huvudgatorna i innerstaden beror bland annat på felparkerade fordon exempelvis uppställning där det är stoppförbud, uppställning utanför parkerande fordon och uppställning i busskörfält och att det på de flesta huvudgator är tillåtet att parkera.

Om man ställer saken på sin spets kan man ställa sig frågan:

Ska innerstadens huvudgator främst vara till för rörlig trafik eller för tillåten parkering?

I London har man under senare år prioriterat den rörliga trafiken i och med satsningen på "red routes". Man har genom restriktivare regler, bättre skyltning, annan information, effektivare övervakning, bussprioritering m.m. s.k. (Transport for London) utmed 500 km huvudgator åstadkommit:

- ? Ökad framkomlighet för biltrafiken (+ 20 %). Även ökad framkomlighet för bussar.
- ? Färre olyckor (alla olyckor – 6 %, gående – 9 %).
- ? En extrem minskning av antalet olagligt parkerade bilar (från 85 % till 25 %).

Effekten på framkomlighet är således påtaglig, samtidigt som man har lyckats förbättra trafiksäkerheten och inte minst parkeringsmoralen.

Även i Stockholm var 1967 svaret på ovanstående fråga definitivt att den rörliga trafiken skulle prioriteras. Huvudgatorna hade hårda regler för uppställning, oftast med stoppförbud på båda sidor kl 7 – 9 och kl 16 – 19, samt parkeringsförbud övriga tider. Sedan dess har restriktionerna luckrats upp mer och mer och många av dessa huvudgator är idag upplåtna för parkering.

Kontoret anser att det nu är dags att göra något åt denna situation och prioritera den rörliga trafiken på huvudgatorna.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår med anledning av det ovan redovisade att gatu- och fastighetsnämnden ger kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden med ett förslag till hur den rörliga trafiken kan prioriteras på huvudgator.

Serviceförbud

Återblick

Övergången till högertrafik 1967 medförde en avsevärd ändring av trafikmönstret i staden. I samband med omläggningen infördes dessutom nya parkeringsbestämmelser. Den för renhållningen viktigaste var **veckonattsregeln**, vilken innebar att praktiskt taget samtliga innerstadens gator skulle vara fria från parkerade fordon minst en natt i veckan klockan 0-6, varigenom det blev möjligt att där utföra regelbunden renhållning.

Veckonattsregeln hade den fördelen för renhållningen att en gång i veckan kunde gatan i sin helhet snabbt göras ren under förutsättningen att regeln respekterades.

Dagstädning

Inom begränsade områden på Kungsholmen och Södermalm infördes det 1998 servicedag, 9-17, istället för servicenatt, 0-6, i vissa bostadsområden.

I ett utlåtande till nämnden uppges att 8 000 parkeringsplatser försvinner 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.

Hösten 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 i Vasastan. I maj 2002 påbörjades städning under tre timmar under dagtid i stora delar av Vasastaden. Området fungerar som ett försöksområde och utvärderas under oktober 2003. Resultatet av utvärderingen får avgöra om det blir en eventuell fortsättning.

Parkeringsövervakning

Nyrekrytering

I syfte att återskapa en fungerande parkeringsövervakning i egen regi, såsom anges i budgetförslaget, behöver ca 100 parkeringsvakter anställas de närmaste åren. Rekryteringsarbetet pågår och kontoret räknar med att kunna anställa ca 50 parkeringsvakter under innevarande år. Denna nyrekrytering innebär ökade kostnader för avdelningen med ca 35 Mkr.

Återblick

Begreppet parkeringsövervakning har vuxit fram i takt med bilismens utveckling, behovet av regler för parkering, en god efterlevnad och en ökad förståelse för olika trafikanters behov att trafikera gatunätet.

Parkeringsövervakning har blivit en integrerad del i den totala trafikövervakningen. Övervakningen är korrigerande gentemot den felande och har i detta avseende inte ändrats på något sätt. Att rapportera bilister för felparkering, skedde redan vid starten 1957.

Det som har ändrats, är processerna kring själva övervakningen. Faktorer som trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och miljöhänsyn har en avgörande betydelse för ett meningsfullt parkeringsövervakningsarbete.

Sedan 1957 har olika lagstiftningar lämnat möjlighet att förordna annan personal än polispersonal för parkeringsövervakning. Samtidigt har lagstiftningen ändrats till ökat kommunalt ansvar för genomförandet av parkeringsövervakningen.

I arbetet med avdelningens parkeringsövervakning, är det viktigt att allmänheten och inte minst trafikanten, kan känna förtroende och acceptera parkeringsvakternas arbete.

Parkeringsvakternas utbildning

Personal som ska bedriva parkeringsövervakning skall ha en lämplig utbildning. Föreskrifter meddelas av Rikspolisstyrelsen. Genom avtal med polishögskolan i Solna utbildar skolan Stockholms parkeringsvakter. Utbildningstiden är 5 veckor. Allmänheten tillförsäkras en neutral anordnare, som med kompetens utbildar nyanställda parkeringsvakter och fortbildar de redan anställda.

Parkeringsvakternas uniform, m.m.

Förordningen om parkeringsvakter i kommuner föreskriver att parkeringsvakter skall när de tjänstgör bära uniform med tjänstetecken. Uniformen skall vara sådan att den lätt kan särskiljas från en polisuniform. Föreskrifter om tjänstetecken meddelas av Rikspolisstyrelsen.

Policy, arbetsinstruktion och säkerhet

För att uppfylla uppsatta övergripande mål behövs praktiska rutiner som handlar om hur parkeringsvakten skall uppträda och förfara i olika situationer.

Avdelningen utkommer fortlöpande med arbetsinstruktioner, som omfattar rapportering och fordonsflyttning. Instrumentet har förfinats efterhand och utgörs av en pärmsamling med målsättning, policy och ett sjuttiofemtal exempel på felparkering. Bilagt finns anvisningar för bedömning och ifyllande av parkeringsanmärkning. Instruktionerna anger att parkeringsvakterna skall vara på rätt plats vid rätt tidpunkt och uppträda synligt, för att på så sätt förhindra så många felparkeringar som möjligt.

Pärmsamlingen är utdelad till varje arbetsställe, ansvariga chefer, Stockholms polismyndighet och Statens polishögskola

Rätt att utfärda parkeringsanmärkning har varje förordnad parkeringsvakt.

En anmärkning kan uppfattas som ogin och orättvis och mer ses som en personlig bedömning från parkeringsvakten sida än en påföljd för felparkeringen. Därför är det av vikt, att parkeringsvakterna gör en så likartad bedömning som möjligt. Åtgärden ska överensstämma med gällande lagstiftning och den målsättning som gäller för parkeringsövervakning. Normalt skall den som har överträtt en föreskrift erhålla parkeringsanmärkning - annars blir parkeringsövervakningen bara ett tomt hot – men det finns också andra möjligheter till åtgärd, exempelvis att lämna information eller upplysning till den felande.

Avdelningen har ökat kompetenskontrollen, innan personal förordnas till olika slag av myndighetsutövning. Avdelningen har också ökat kontakten med olika rättsinstanser.

Ett komplement till övervakningen är möjligheten att flytta fordon. I lagstiftning från 1982 anges när fordon får flyttas. Villkoret är att fordonet i de flesta fall är uppställt i strid mot en regel i trafikförordningen eller lokal trafikföreskrift. Kostnaden för flyttning och andra åtgärder som vidtagits skall betalas av fordonets ägare. Numera faktureras avgiften i samband med att fordonet lämnas ut.

Från den 1 april 2003 sköter en entreprenör bärgning, förvaring och skrotning av flyttade fordon.

Betalsystem

Biljettautomater används istället för parkeringsmätare

De första biljettautomaterna som sågs på stadens gator i början av 50-talet hade en enkel konstruktion. Av den köpta biljetten framgick tidpunkt för köpet och erlagt belopp. Sedan blev det bilistens och parkeringsvaktens sak att beräkna parkeringstidens utgång. Efterhand har biljettautomatens teknik förbättrats. Automaterna är bättre anpassade till olika behov och på så sätt ger de ett ökat rättsskydd. Exempelvis räknas avgift tillgodo vid betalning på annan tidpunkt än den föreskrivna. Automatens kalendarium tar också hänsyn till infallande sön- och helgdagar. Omställning till sommartid sker automatiskt.

Andra betalsätt för parkering

Under åren har andra betalsystem tagits fram. Nedan framgår de alternativa betalsystem som finns idag.

-Parkeringstillstånd kombinerade med periodvis betalning av nytto- och boendeparkering.

-Cashkort eller den elektroniska plånboken infördes i Sverige hösten 1996. Kortet kan användas vid betalning i cirka 500 st parkeringsautomater. Någon ytterligare utbyggnad planeras ej.

-Kontokort utställda av de större bensinbolagen kan användas vid betalning i alltfler av automaterna. För närvarande i 300 st. Utbyggnad pågår.

-P-dosa. Ett betalningssystem som medger efterskottsbetalning. Bilisten behöver inte i förväg bestämma parkeringstid och parkeringsavgift utan avslutar sin betalning då bilen förs från platsen. För Stockholms vidkommande har intresset för P-dosor hittills varit svalt.

-Telefonparkering. Är ett relativt nytt betalningssystem där man med hjälp av telefon loggar in och ut sin betalningstid för parkering. Systemet som kräver en leverantör för tjänsten, är till sin idé klart överlägsen andra betalningssystem. Telefonparkering möjliggör ”på minuten betalning” , d.v.s. varje bilist betalar för den verkliga parkeringstiden. Staden har för närvarande avtal med två olika leverantörer och intresset för tjänsten ökar.

Planerad utbyggnad

Under budgetperioden 2003 – 2005 kommer avdelningen att fortsätta sitt utbyggnadsprogram för biljettautomater. Vid periodens utgång beräknas samtliga automater kunna användas för kortbetalning samt medge kommunikation för driftövervakning och tömning.

Service till allmänheten

Parkeringsavdelningens kundmottagning

Parkeringsavdelningen har inrättat en särskild kundmottagning för allmänheten. Tanken är att det skall finnas ett ställe som tar hand om det mesta. I första hand när det gäller ansökningar, tillståndsärenden, m.m.

Det är allmänhetens – trafikantens – behov, önsknings och tips som utvecklat kundmottagningen. Erfarenhetsutbytet kommer också personalen till del genom ökad trivsel och välbefinnande.

På ett och samma ställe finns möjlighet för allmänheten att söka boendeparkeringsstillstånd, ansöka om förlängning, abonnera på månadsmärken, skaffa nyttokort, ansöka om parkeringstillstånd för rörelsehindrade, m.m. Det finns också möjlighet att träffa handläggare i avskildhet, om någon så önskar.

Under hösten 2002 utbildades kundmottagningens personal i varandras specialiteter. Initiativet har blivit uppskattat och medfört en ökat bredd och kompetens hos personalen

Ytterligare service

Under sökadressen www.stockholm.se finns ett särskilt avsnitt om trafik och parkering. Där finns svar på vanliga trafik- och parkeringsfrågor, exempelvis boendeparkering, vad är på gång i min stadsdel, var finns parkeringsplatser, m.m.

Kontoret startade sommaren 2002 stadens första e-tjänst. Den ger boende möjlighet att ansöka och få besked om erhållet boendeparkeringstillstånd. Tillståndet skickas normalt dagen efter till sökandens adress. Totalt har sedan starten sammanlagt 6 610 ärende handlagts via e-tjänsten.

Avdelningen ger också ut broschyrer om parkering, annonserar på stadens biljettautomater och utnyttjar även andra möjligheter att informera om verksamheten.

Kontorets förslag

Gatu- och fastighetskontoret föreslår att Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redogörelse och lämnade förslag till uppdrag för kontoret.

SLUT