



Daniel Firth
Trafikplanering
08-508 261 24
daniel.firth@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-05-12

Parkeringsstrategi. Redovisning av parkeringsinventering och förslag till inriktning på fortsatt arbete

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner denna redovisning av en inventering av parkering i staden.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om inriktning på fortsatt arbete enligt tjänsteutlåtandet.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Anette Scheibe
Avdelningschef

Staffan Forsell
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har i budget fått i uppdrag att genomföra en översyn för att öka antalet parkeringsplatser. Detta tjänsteutlåtande redovisar frågeställningar kopplade till parkering och förslag på vidare arbetsmetodik samt även en inventering av parkeringsplatser. Avslutningsvis föreslås inriktning för vidare arbete.

Bilaga 1: Parkeringsinventering för Stockholms stad, delredovisning

Bilaga 2: Minimibredder för parkering på smala körbanor

Parkering är en integrerad del av stadens trafiksystem, med en strategisk roll i skapandet av ett hållbart trafiksystem. Det är därför viktigt att de beslut som fattas kring parkering kan samordnas så att de bidrar till uppfyllandet av målen inom Vision 2030.

Bakgrund

Uppdraget

Trafikkontoret har i samband med budget fått i uppdrag att genomföra en översyn för att öka antalet parkeringsplatser. Vid trafik- och renhållningsnämndens sammanträde den 17 juni 2008 fick kontoret i uppdrag att ta ett helhetsgrepp och koppla samman parkeringsfrågan med andra mål och uppdrag, genom att utarbeta en parkeringsstrategi. Syftet är att öka antalet parkeringsplatser men också till att genomföra andra uppdrag och nå nämndens mål. Kontoret sammanfattade målen:

- öka framkomligheten på det primära vägnätet,
- utnyttja befintligt gatunät mer effektivt,
- styra gatuparkering till kvartersmark,
- bidra till en ren och vacker stadsmiljö,
- bidra till genomförandet av åtgärdsprogrammen för kvävedioxid och partiklar.

Vid sammanträdet i juni 2008 fattade nämnden ett inriktningsbeslut om att genomföra en inventering av dagens parkeringssituation. Vidare anfördes vikten av att tillskapa fler parkeringsplatser och förbättra servicen genom förändrade och enklare regler vid parkering på gatumark. Parkeringsövervakningen ska främst riktas mot felparkerade bilar inom det primära huvudvägnätet, vid stora byggprojekt där framkomligheten är begränsad, städdagar/nätter samt vid trafikfarliga situationer såsom felparkeringar vid/på övergångsställen och i korsningar.

Nedan presenteras tidigare behandlade ärenden om parkering. Därefter redovisas resultaten av den parkeringsinventering som gjorts.

Tidigare behandlade ärenden om parkering

Parkeringsärenden hanteras fortlöpande. Nedan presenteras de ärenden som behandlats de senaste åren, och som har betydelse för det fortsatta arbetet med en parkeringsstrategi.

- Vid sammanträde 2008-05-20 redovisades ett förslag till principer för anläggning av vinkelparkering (T2007-340-01667). En inventering resulterade i anläggning av cirka 175 nya parkeringsplatser på 16 gator till en kostnad av cirka 1 miljon kronor. Inventeringen visade däremot att möjligheten är begränsad när det gäller att skapa ytterligare nya

parkeringsplatser på detta sätt utan att komma i konflikt med andra mål för främst den allmänna framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten samt framkomligheten för utryckningsfordon, snöröjning och städningsfordon.

- 2008-10-14 redovisades två tjänsteutlåtanden, om en höjning av avgifterna för parkering och felparkeringsavgifter (T2008-340-03393) respektive möjligheten att minska antalet skyltar i gatumiljön (T2007-430-04530). Den sistnämnda visade att möjligheten att ta bort skyltarna relaterade till parkering är begränsad. Avgifterna för boendeparkering höjdes i början av 2008 i enlighet med den av kommunfullmäktige fastställda budgeten, från 500 kr till 600 kr per månad, eller 30 kr till 40 kr per dag. 2007-05-15 redovisades resultatet av en utredning om vilka lastzoner som skulle kunna omvandlas till parkeringsplatser. Genom denna inventering tillskapades 20 nya parkeringsplatser.
- Vid nämndens sammanträde 14 april 2009 fick kontoret i samband med olika ärenden i uppdrag att begära författningsändringar för att möjliggöra reserverade parkeringsplatser för elbilar, att införa nya vinkelparkeringar i Hökarängen, samarbeta med andra förvaltningar och Stockholm Parkering AB kring cykelparkering, samt att på försök införa intensivare parkeringsövervakning av delar av stombussnätet i innerstaden.

Utrymmesbehov för parkering

Som en följd av diskussioner med Storstockholms brandförsvaret har kontoret tagit fram förslag till minimibredder för parkering på smala körbanor (bilaga 2). Bakgrunden är framkomlighetssvårigheter för utryckningsfordon på vissa gator. Minimibredderna innebär att ingen parkering bör ske på gator med körbana smalare än 5,5 m. Parkering i båda riktningarna kan endast ske där körbanan är bredare än 7,0 m. Förslaget har diskuterats i trafikkommittén där det även välkomnades av Storstockholms Lokaltrafik, bussbranschen och nyttotrafiken. Minimibredderna ska i första hand appliceras på de gator där brandförsvaret har de största svårigheterna (vissa åtgärder för att förbättra framkomligheten har redan utförts på bl.a. Riddargatan och Grevgatan) samt vid nyanläggning av parkeringsplatser.

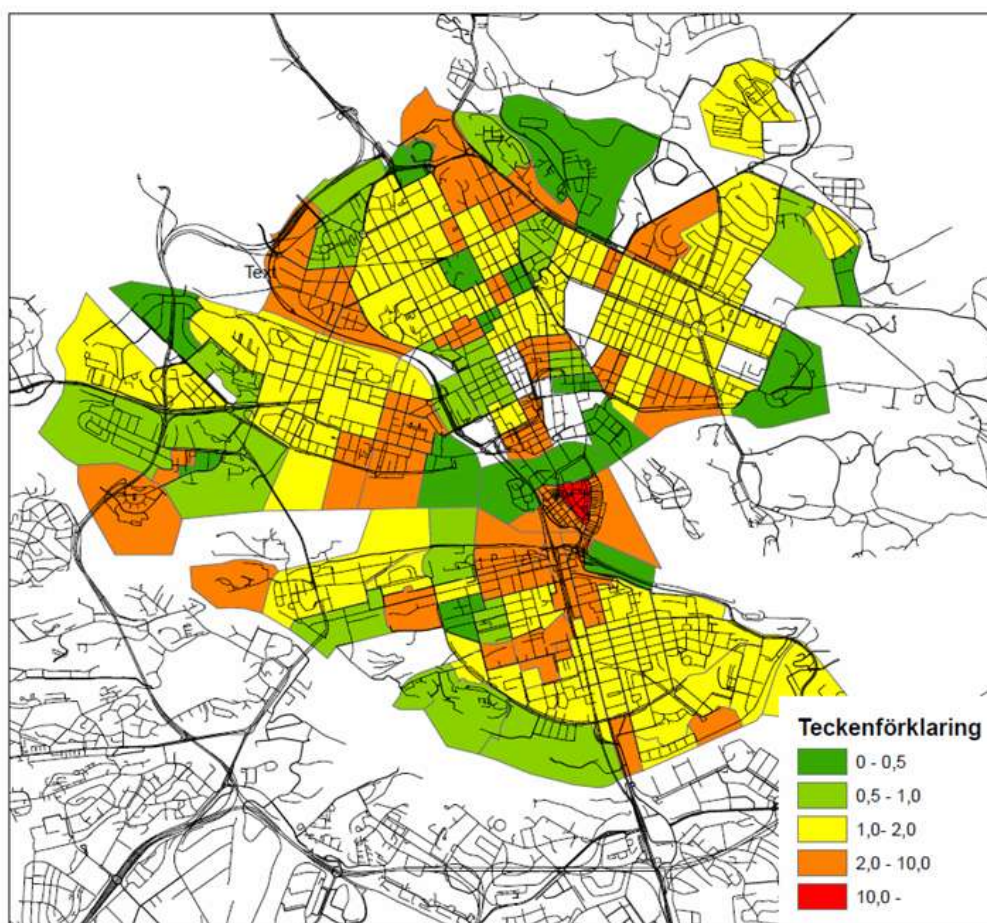
Parkeringsinventering

En inventering av dagens situation av utbud och efterfrågan på parkering är angeläget för att kunna verkställa en översyn av parkeringsplatser samt för att ge underlag till en parkeringsstrategi. Resultaten från den pågående inventeringen summeras nedan. Rapporten i sin helhet finns i bilaga 1.

Parkeringsinventering innerstaden

Det finns cirka 36 500 gatuparkeringsplatser i innerstaden, majoriteten avsedda för boende och besökare dagtid (natttid är de flesta platser oreglerade). Resterande är reserverade för besökare eller för andra ändamål (t.ex. besöksbilar). Cirka 12 procent av platserna påverkas av tidsbegränsade parkeringsförbud. I den bifogade inventeringen presenteras jämförelser av tillgången på parkeringsplatser med andra relevanta data, till exempel befolkning och bilinnehav. Detta för att kunna ge en bild av efterfrågan. Av rapporten framgår att det finns flera områden i innerstaden där den potentiella efterfrågan av gatuparkering är flera gånger större än utbudet. Inte ens en fördubbling av gatuparkeringsplatser i vissa områden skulle tillfredsställa efterfrågan. Detta indikerar att efterfrågan knappast går att lösa med att skapa ett begränsat antal nya platser på gatumark.

Figur 1 visar, som en indikation på den potentiella efterfrågan, antalet boendeparkeringstillstånd som har utfärdats per parkeringsplats per basområde i innerstaden (basområde är en geografisk områdesindelning mellan stadsdelar och kvarter som används av Stockholms Stads Utrednings- och Statistikkontor AB). Boendeparkering är en dispens som ger innehavaren rätten att stå uppställd på avgiftsbelagda gatuparkeringsplatser under en längre tid och till lägre pris än vad som annars medges. Systemet infördes bl.a. i strävan att få boende i innerstaden att lämna bilen hemma dagtid och resa kollektivt till arbetet. Själva tillståndet innehåller i sig ingen garanti till en parkeringsplats. För att ha flexibiliteten att låta bilen stå på gatan vid behov förekommer det att boende söker tillstånd trots att de har garageplats eller brukar ta bilen till jobbet. Att antalet tillstånd överstiger antalet parkeringsplatser behöver inte betraktas som ett större problem för boendeparkering dagtid, men ger en indikation av efterfrågan på gatuparkering, och de brister som kan uppstå natttid då gatuparkering är oreglerad. Risken finns att allmänheten betraktar boendeparkeringstillståndet som en dygnet-runt dispens som innebär att en parkeringsplats finns. Detta är inte fallet.



Figur 1: Antal boendeparkeringsstillstånd per parkeringsplats, basområden innerstaden

Gatuparkeringar står för en mindre del av det totala parkeringsutbudet i innerstaden. En närmare analys av parkeringsplatser i City visar att bara en tredjedel av de allmänna parkeringsplatserna finns på gatan. Resten finns i parkeringsgarage öppna för allmänheten. Data för allmänna parkeringsgarage, där Stockholm Parkering är bland de främsta aktörerna, är relativt enkelt att få fram och har lagts in i analysen. Betydligt svårare är att få fram information om privata parkeringar som tillhör fastigheter. En tidigare ansats att kartlägga sådana parkeringar misslyckades på grund av en rad svårigheter, t.ex. bristen på uppdaterade kontaktdetaljer och betydande tidsåtgång för att få kontakt med rätt person. Ett nytt försök har påbörjats med en metod som innebär att data hämtas från stadens 10 största fastighetsägare samt ett urval av 100 medelstora fastigheter.

Analysen visar att lokaliseringen av allmänna parkeringshus i innerstaden stämmer bra med de områden där det finns minst antal gatuparkeringar per bil



eller per boendetillstånd. Bilden av efterfrågan skiljer sig däremot mellan gatuparkeringar och garageparkeringar, till stor del på grund av prissättningen, men också på grund av skillnader i service - att hyra plats i garage har fördelar jämfört med gatuparkering i form av en garanterad parkeringsplats, väderskydd och ökad säkerhet. En parkeringsplats i ett av Stockholm Parkerings garage i innerstaden kostar mellan 1500-3500 kronor per månad, beroende på lokalisering och service. En månadsbiljett för boendeparkering på gatan för den med tillstånd kostar 600 kronor per månad dagtid. Nattetid parkerar alla med boendeparkeringstillstånd gratis. Parkeringsplatser i garage och på kvartermark i inre ytterstaden kostar mellan 600 – 1500 kronor per månad, medan gatuparkering i regel är gratis.

Parkeringsinventering ytterstaden

Det finns ingen förteckning över antalet parkeringsplatser på allmän gatumark utanför innerstaden. Inom arbetet med att öka antalet parkeringsplatser har en pilotstudie påbörjats för att utvärdera olika sätt att kartlägga parkeringsutbudet i två områden (Gröndal och Gullmarsplan), där det kan finnas en brist på parkeringsplatser. Flygfotobilder, som genom datorbaserade analyser samkörts med information om olika vägmärkens läge och innebörd, har använts för att uppskatta antalet parkeringsplatser. Parallellt utfördes en inventering på plats för att kontrollera metodens träffsäkerhet. Även en schablonuppskattning, baserad på vägtyp har provats. Metoden är tidskrävande och kostsam.

Gatuparkering utgör en ännu mindre andel av de boendes parkering i bostadsområden i ytterstaden. Två undersökningar från 2001 som utförts av USK i fastigheter byggda under 90-talet visar att 42% av boende i sådana fastigheter i innerstaden vanligtvis parkerar på gatan. Motsvarande siffra i ytterstaden var is snitt 20%, och varierade mellan 6% för småhus och 34% för hyresrätter.

Trafikkontorets synpunkter

Ovan redovisade inventering och tidigare behandlade ärenden om parkering utgör en del av grunden till en parkeringsplan. Nästa viktiga steg är att faktamaterialet och besluten tillsammans med principer inarbetas i stadens strategiska mål för trafiksystemet.

Parkering som en strategisk fråga i trafiksystemet

Det samlade utbudet av parkeringsplatser, på gatumark, på tomtmark, i allmänna garage samt inom fastigheter, utgör en integrerad del av stadens trafiksystem och måste hanteras i sitt sammanhang. Varje transportsystem består av tre element: ett fordon på eller i vilket någon eller något transporteras; en länk på vilken fordonet

färdas, och; en terminal där fordonet stannar för att lasta och lossa, och eventuellt också måste förvaras. För att systemet ska fungera optimalt måste kapaciteten i de tre elementen vara i balans.

För resor med bil är det användarna själva som står för fordonen (bilar), samhället står för länkkapaciteten (vägar) och, tillsammans med privata aktörer, terminalkapaciteten (parkeringsplatser). Trafikkontoret arbetar med olika åtgärder för att upprätthålla och öka framkomligheten i staden och regionen, dvs. satsar på åtgärder som förbättra länkkapaciteten som möjliggör resor "förbi" eller "igenom". De allra flesta resor har också en "från" och en "till" – och därmed krävs utrymme för parkering. På samma sätt skapar en ökning av parkering i innerstaden en obalans mot kapacitet på länkar till och från innerstaden. Parkeringsreglering är, tillsammans med trängselskatt och taxan för kollektivtrafik, ett av de viktigaste styrinstrumenten som en storstad har för att uppnå en hållbar balans i trafiksystemet.

Vision 2030 beskriver hur Stockholm ska utvecklas de närmast tjugo åren för att uppnå de mål om konkurrenskraft, livsmiljö och klimatpåverkan som ska känneteckna framtidens storstad. Inom det pågående arbetet med den nya översiktsplanen och miljöprogrammen har delmål börjat konkretiseras för hur bland annat transportsystemen ska bidra till att uppnå dessa övergripande mål. Kontoret anser att en parkeringsstrategi som följer uppdraget om framkomlighet på det primära vägnätet, utnyttjar befintligt gatuutrymme på ett effektivt sätt, gynnar näringsliv och leveranser samt bidrar till genomförandet av åtgärdsprogrammen för kvävedioxid och partiklar, är nästa logiska steg i denna process.

Parkeringsystemets strategiska roll i trafiksystemet måste tydliggöras för att skapa förutsättningar för en genomarbetad och konsekvent parkeringsplan som beskriver hur situationen ska se ut på gatan (t.ex. gällande mått, skyltning, målning, situationer där parkering ska eller inte ska tillåtas osv.) och de regelverk som ska följas (hur och när en avgift ska tas ut, hur övervakning ska ske, processen vid en felparkering osv.). De allra flesta sådana beslut är redan fastställda och andra kommer att behöva fattas, men dessa måste samordnas tillsammans med avvägningsprinciper så att de bidrar till att uppnå målen som beskrivs i Vision 2030. I det följande presenteras förslag till principer som kan ligga till grund i det fortsatta arbetet.

Förslag till avvägningsprinciper för parkering

Vid nämndens sammanträde i december 2007 fastställdes avvägningsprinciper för kontorets arbete med framkomligheten, i synnerhet på det primära vägnätet (T2007-300-04881). Härmed vill kontoret föreslå en utveckling och komplettering av principerna, som gäller för parkering. Dessa principer föreslås ligga till grund för en ny storstadsanpassad parkeringsstrategi som stödjer stadens strategiska mål.

- Rörlig trafik prioriteras framför stillastående trafik på det primära vägnätet, inklusive det primära cykelnätet. Detta innebär i praktiken att parkering inte bör ske i någon större utsträckning på dessa gator och vägar. Utanför högtrafiktiderna kan näringslivets behov av plats för lastning och lossning, samt korttidsparkering för kunder ges större vikt. Parkering kan i vissa fall vara lämpligt nattetid.
- På gator med buss- eller kommande spårvagnstrafik bör vikten av en bra framkomlighet för kollektivtrafiken prioriteras framför lokala parkeringsbehov. Syftet är att bidra till stadens ambitiösa mål om att öka kollektivtrafikandelen samt tillgängligheten.
- Parkering bör huvudsakligen ske på lokalgator, i garage och på kvartersmark.
- En förtätning av staden innebär att allt fler stadsdelar utanför den traditionella innerstaden får en stadsliknande karaktär med tillhörande trafikförutsättningar. I dessa fall bör en tillämpning av en mer reglerande parkeringspolicy övervägas. I första hand gäller detta de områden som utpekas i den nya översiktsplanen som strategiska tyngdpunkter och förstärkningspunkter för den centrala staden.
- Parkeringsstalet för parkering på kvartersmark i nya utvecklingsområden kan ha stor påverkan på trafikutvecklingen och måste vara flexibelt och anpassningsbart för lokala omständigheter. Trafikkontoret önskar ett samarbete mellan trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden för att nya riktlinjer ska tas fram. Detta gäller även parkering för cyklar.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att arbetet med utformningen av en modern och storstadsanpassad parkeringsstrategi som stödjer stadens långsiktiga mål, utifrån de förslagna avvägningsprinciper och i samarbete med andra förvaltningar ges hög prioritet. En sådan långsiktig strategi kan naturligt integreras i kontorets pågående arbete med att ta fram en trafikstrategi. Ett strategiskt ställningstagande kräver att ett antal komplexa frågeställningar lyfts, förtydligas och diskuteras. Konsekvenser av olika strategier och deras innebörd för andra viktiga mål bör



undersökas och redovisas. I arbetet är det särskilt viktigt att alla aktörer som tillhandahåller parkering i staden involveras.

Parallellt ska de befintliga besluten som bidrar till en parkeringsplan samordnas och kompletteras så att de bidrar till arbetet med att uppfylla Vision 2030.

Trafikkontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner denna redovisning av inventeringen av parkering, samt fattar beslut enligt tjänsteutlåtandet om det fortsatta arbetet.

Slut