

PM

Infartsparkeringar

Uppdraget

Stockholm Parkering har fått ägardirektiv om att utreda infartsparkeringars funktion och hur användningen av marken kan optimeras, utifrån förändrade förutsättningar och resmönster, i syfte att styra parkering till kvartersmark.

Historik

Infartsparkeringar introducerades i Stockholm under efterkrigstiden då bil-ägandet ökade snabbt. Syftet var att minska trycket på innerstaden genom att erbjuda bilister möjligheten att parkera sin bil i ytterstaden och sedan byta till kollektivtrafik.

Under 1980- och 90-talen expanderade nätverket av infartsparkeringar kraftigt. Bolaget fick en central roll i att utveckla och förvalta anläggningarna. De infartsparkeringar som fanns i stadens regi, låg ofta i direkt anslutning till tunnelbanan och pendeltågsstationer. Parkeringsytorna var inledningsvis enkla markparkeringar, men de blev en viktig del av stadens trafikstrategi. Bolaget byggde även ett antal parkeringsdäck som finansierades delvis via regionen genom de så kallade "Dennis-paketet". Avtalen med regionen kopplade till dessa anläggningar har nu upphört att vara giltiga.

Region Stockholms nuvarande inriktning avseende infartsparkering (RiPark) är följande,

"Infartsparkering för bil ska främst utgöra ett komplement för de kollektivtrafikresenärer som bor i de delar av länet där kollektivtrafikens resandeunderlag inte är tillräckligt för att erbjuda kollektivtrafik med sådan turtäthet och närhet att det fungerar för resenärens hela resa"

Under senare år har efterfrågan till exploateringsmark i kollektivtrafik nära lägen gjort att flera små infartsparkeringar avvecklats för bostadsproduktion. Bolaget har exempelvis i Råcksta omvandlat anläggningen så att den tjänar som parkering för både närliggande bostäder, besöksparkering så väl som fortsatt infartsparkering. Liknande lösningar diskuteras för de befintliga infartsparkeringarna vid Brommaplan och Hökarängen.

Bedömning av infartsparkeringarnas funktion idag

Bolagets bedömning är följande:

- Stockholm Parkerings innerstadsnära infartsparkeringar har idag begränsad effekt avseende minskad personbilstrafik och i vissa lägen kan Stockholmsresenärer ersätta den korta bilsträckan med gång, cykel och kollektivtrafik.
- Att främja byte från personbilar till mer transporteffektiv kollektiv trafik för resande med otillräcklig kollektiv trafik är fortfarande en viktig funktion. Andel stockholmare som omfattas av detta kriterium minskar dock kontinuerligt. Det som har skett över tid är att bytespunkter har flyttats längre ut, till i kranskommuner (t.ex. Barkarby, Handen, Arninge, Orminge). Den processen kommer fortsätta bedömer bolaget.
- Renodlade infartsparkeringar har historiskt och kommer även i framtiden med största sannolikhet enbart att ha en bra nyttjandegrad dagtid. Detta gör att parkeringens kapacitet underutnyttjas då beläggningen är låg övrig tid på dygnet och på helgerna. Att ha dedikerade infartsparkeringar kan därmed inte ses som ett effektivt markutnyttjande långsiktigt.
- Beläggningsanalyser som bolaget gjort visar en ojämn belastning på infartsparkeringar, där tisdag-torsdag är de dagar med högst beläggning. Analyserna visar även att intäkter från infartsparkering endast kan motivera investeringar i enklare markparkering. Intäkterna är så låga att de inte enskilt kan finansiera byggande av byggnader ovan eller undermark. Skall den typen av anläggningar byggas krävs investeringsstöd för att uppfylla stadens krav på positivt nettonuvärde.
- Att erbjuda resenärer infartsparkeringstaxa, är ett bra sätt att främja nyttjande av anläggningar som har låg beläggning dagtid. Infartsparkeringserbjudande kan alltså vara ett bra komplement, där det går att samnyttja med andra verksamheter som behöver parkering vid andra tidpunkter. Det vanligaste exemplet är idrottsplatser och parkering för handel. Dessa verksamheter går väldigt bra att samnyttja.

Bolagets på fortsatt arbete avseende infartsparkering

Stockholm Parkering rekommenderar följande inriktning avseende infartsparkeringar

- att fokus på etablering av renodlade infartsparkeringar upphör. Detta då etablering av nya infartsparkeringar bör ske längre ut i Stockholms kollektivtrafiknät.
- välfungerande infartsparkeringar kan fortsätta användas, så länge staden inte avser att nyttja marken till annat.
- Befintliga parkeringar som nyttjas för andra verksamheter, men som har lågt nyttjande 06-18, och har ett bra kollektivläge, är fortsatt lämpliga att bibehålla som infartsparkeringar och marknadsföra som sådana.
- Vid befintliga infartsparkeringar, där exploatering sker, bör anläggning utvecklas till en mobilitetshubb med samnyttjad parkering. Med ett sådant arbetssätt så gör parkeringen störst nytta eftersom den används både för infartsparkering, besöksparkering och parkering för arbetande och boende. Utveckling behöver ske med medfinansiering via parkeringsköp.
- När bolaget bygger nya mobilitetshus i ett kollektivnära läge, kan infartsparkering tas med i analysen som en möjlig intäktskälla precis som besöksparkering. Analys så att samnyttjande är möjlig behöver dock göras. Faktum kvarstår, för att infartsparkering ska kunna ha ett visst antal dedikerade platser så behövs medfinansiering för att få ett positivt nettonuvärde i byggkalkylen.

<slut>