

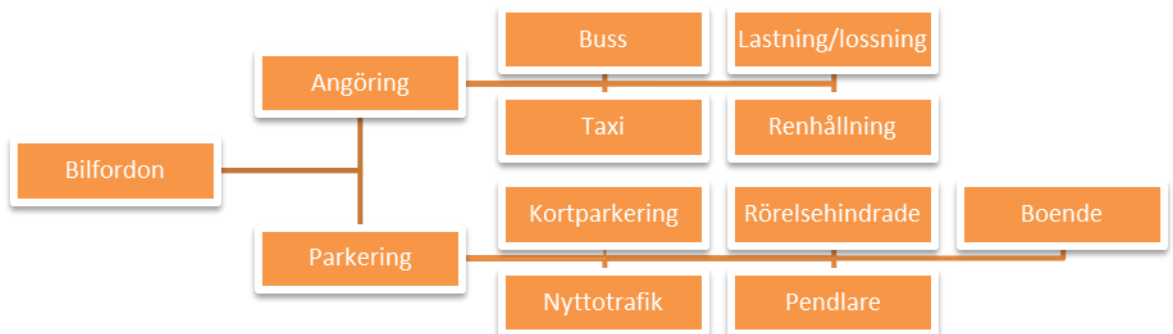
Möjligheter och konsekvenser för att reservera infartsparke- ringarna för Järfällabor som använder bilar för privat bruk och nyttjar kollektivtrafik

1. PARKERING

Parkering baseras på en så kallad härledd efterfrågan, detta innebär att människor inte kommer till attraktiva parkeringsplatser för att parkera, utan de kommer för att handla, jobba, bo osv. Parkering möjliggör tillgänglighet för en resa som sker med bil, oftast med egen bil. Det samlade utbudet av parkeringsplatser, på gatu- och tomtmark, i allmänna garage samt inom fastigheter, utgör en integrerad del av kommunens trafiksystem och måste hanteras i sitt sammanhang. KTH har gjort en av Sveriges mest omfattande analyser och litteraturstudie om parkering¹. I denna studie var en av slutsatserna att parkeringsreglering tillsammans med ekonomiska styrmedel (trängselskatt, taxan för kollektivtrafik) de viktigaste styrinstrumenten för att uppnå en hållbar balans i trafiksystemet.

Parkeringsfunktioner har olika funktioner långtidsparkering (bostadsparkering), halvlångtidsparkering (parkering vid arbete) och korttidsparkering (inköp). Det kan uppstå konflikter mellan gatuparkering för lång- eller halvlångtidsparkering vid bostaden eller arbetet med behovet av korttidsparkeringar. För effektiv nyttjande av parkering och undvika konflikter behöver behovet av respektive parkeringsfunktion identifieras och kvantifieras.

Figur: En översiktlig parkeringstaxonomi



I Järfälla kommun finns idag privata bilparkeringar (inom fastigheter), halvoffentliga bilparkeringar (kopplade till en viss funktion t.ex. idrottsanläggning, butiker) och offentliga bilparkeringar. För att få en bild om funktionerna kommer i konflikt behövs en bild av hela parkeringsbeståndet för att kunna förstå utbudet oavsett om den är privat eller offentlig och sedan kunna reglera efterfrågan.

För att kunna hantera behovet och efterfrågan av offentlig parkering förutsätts att den privata är säkerställd. För att kontrollera att den del av trafiksystemets som ska bestå av privat parkeringen ska detta hanteras i detaljplane- och bygglovsskedet. I PBL

¹ Centre for Transport Studies (2013) Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik

anges att en tomt som ska bebyggas ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Enligt lagen om vägtrafikdefinitioner räknas såväl bilar som cyklar som fordon. Detta ska säkerhetsställas genom redovisning av bl.a. parkeringsbehov och utformning.

I kommunen idag är den offentliga bilparkeringen inte prisreglerade (undantag Barkarbystaden och Söderdalen) eller tidsreglerad. Datumparkering som råder i kommunen är en övergripande reglering som inte är platsspecifik eller funktionsanpassad. Detta innebär att de två viktigaste styrmedlen saknas för att uppnå en balans.

En obalans mellan utbudet och efterfrågan av parkeringens kan ge effekter på både ekonomi och trafiksystemet. De vanligaste orsakerna till att parkeringsbehovet och efterfrågan behöver studeras är:

- Parkering tar plats, på gatan och kvartersmark, där konkurrerande användning finns
- Parkering har en kostnad (anlägga och drifta) och har därmed påverkan på fastighetsekonomi och offentlig- och privatekonomi.
- Parkering bidrar till trängsel genom alstring av bilresor samt söktrafik.
- Efterfrågan är väsentligt större än utbudet.

1.1. Infartsparkering

Infartsparkeringar utgör en viktig del i den regionala kollektivtrafiken och ska möjliggöra ett smidigt byte mellan bil och cykel till kollektivtrafik. Syftet med infartsparkeringen för bil är att 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. Tanken är att parkeringen ska bidra till att fler personer väljer att ställa bilen vid närmsta kollektivtrafikknutpunkt istället för att ta bilen hela vägen till målpunkten.

Hur bra infartsparkeringen fungerar beror mycket på var geografiskt och i trafiksystemet den sker. Det finns en risk att infartsparkeringar leder till att resor som annars hade skett med kollektivtrafik, gång eller cykel för hela eller delar av resan nu sker delvis eller helt med bil. Det finns också en risk att infartsparkeringen nyttjas som parkering till bostäder eller närliggande arbetsplatser.

1.1.1. Allmän platsmark

Allmän platsmark eller gatemark är gata, väg, park, torg eller annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov. Markens ändamål anges i detaljplan eller områdesbestämmelse. För parkering på allmän plats anges markens ändamål som exempelvis gata/väg och parkering föreskrivs med lokal trafikföreskrift (LTF) eller trafikförordningen. Dagens infartsparkeringar är belägna på allmän platsmark med ett undantag (Slöjdvägen).

1.1.2. Kvartersmark

Kvartersmark eller tomtmark definieras enligt plan- och bygglagen som ”mark som enligt detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde”, till exempel kan än-



damålet vara parkering. Primära användningen för parkering på kvartersmark är boendeparkering eller parkering för privata intressen. Parkering på kvartersmark kan ägas av antingen kommunen eller privata aktörer.

Vad det gäller parkering finns det en tydlig skillnad mellan kvartersmark och allmän platsmark. På allmän platsmark får kommunen inte hyra ut mark, till exempelvis reserverade parkeringsplatser, utan marken ska vara tillgänglig för allmänt nyttjande. Det enda undantaget som är tillåtet enligt trafikförordningen är platser för rörelsehindrade och beskickningsfordon. Den dispens som finns för lokala trafikföreskrifter är boendeparkering.

För att kunna begränsa nyttjandet av infartsparkering finns ett parkeringssystem utvecklat där ytan antingen stängs av med bom och tillgängligheten endast tillåts med validering med hjälp av sin SL-biljett. Eller så är parkeringen avgiftsbelagd men gratis eller subventionerad för de med SL-biljett. För att kunna nyttja ett biljettsystem baserat på SL-biljetten förutsätter det att marken är kvartersmark.

1.1.3. Omvärldsanalys

I Danderyd kommun tillämpas ett tillstånd för att nyttja infartsparkeringen till spår-bunden trafik. Dispensen är möjlig för boende i Danderyds kommun. Likt boendeparkering men avser endast infartsparkeringarna. Infartsparkeringar är reserverade för Danderyds medborgare mellan klockan 7.00–16.00 på vardagar. Övrig tid är parkeringarna öppna för samtliga bilister. Under 2020 kommer avgift att införas, när är inte beslutat. Under tiden mellan 7.00-16.00 kommer det att kosta 5 kronor per timme och maximalt 30 kronor om dagen att parkera på infartsparkeringarna. Infartsparkeringen är belägen på kommunens mark och är reglerad som allmän plats eller kvartersmark.

I Upplands Väsby kommun finns en infartsparkering vid pendeltågsstationen som är avgiftsbelagd. Avgiften är 20 kronor för 12 timmar på vardagar. Det är gratis på lördagar, söndagar, helgdagar och dag före helgdag. Det finns ingen tidsbegränsning för fordonet att parkera på infartsparkeringarna. Upplands Väsby har avgiftsreglerad parkering på allmän platsmark som är belägen i centrala delar.

Upplands Bro har infartsparkeringar vid pendeltågsstationerna i Kungsängen och Bro. Tillåten parkering är högst 24 timmar i följd på vardagar, utom dag före söndag och helgdag. I Bro är parkeringen utspridd på tre platser och är avgiftsfri.

I Kungsängen är parkeringen avgiftsbelagd med 5 kronor/timmen men med en aktiv periodbiljett om minst 30 dagar på ett SL Access-kort är parkeringen gratis.

I Sollentuna finns totalt sju infartsparkeringar som är belägna angränsande till pendeltågsstationerna. Samtliga parkeringar är avgifts och tidsreglerade med 20 kr/12 timmar.

2. SLUTSATS

Infartsparkeringen syftar till att användas av kollektivtrafikresenärerna vilket behöver säkerställas med genomtänkt placering och utformning. Problematiken som uppstår med dagens utformning av flertalet infartsparkeringar i Järfälla kommun är att



ytan är utformad för allmän parkering. Det innebär att idag är det svårt att följa upp hur många av bilisterna som nyttjar parkeringen som reser vidare kollektivt. Det finns en önskan att reglera ytan så att ytan säkerställs att den nyttjas av kollektivtrafikresenärer. Användningen av marken påverkar möjligheten till utformning och nyttjande av ytan.

Infartsparkering är en funktion inom parkeringssystemet som i sin tur består av en del av kommunens hela trafiksystem. För att kunna besvara om behovet och efterfrågan av infartsparkering är i balans förutsatts att hela parkeringssystemet i kommunen är i balans. Det innebär att funktionerna av kommunens parkeringssystem behöver identifieras, kvantifieras och regleras med taxa och tid/funktion. I dagsläget är endast delar av Söderdalen och Barkarbystaden reglerad. Detta innebär i praktiken att det är svårt att begränsa och kontrollera nyttjandet av parkering på allmän platsmark oavsett om det är kantstensparkering i centrum/villabebyggelse eller infartsparkering. Under 2020 uppdaterar park- och gata kommunens parkeringsstrategi, parkeringsplan och parkeringsnorm.

2.1. Infartsparkering

Infartsparkering, där bilburna resenärer kör till en parkeringsplats för att byta till kollektivtrafik, syftar till att vara ett komplement i kollektivtrafiksystemet där kollektivtrafiken, gå eller cykla inte är tillräckligt attraktivt. När parkering placeras på allmän platsmark saknas det stöd i trafikförordningen för att kunna öronmärka platserna för kollektivtrafikresenärer eller exkludera andra kommuners medborgare från att nyttja parkering på allmän platsmark. Lokala trafikföreskrifter om parkering får innefatta särskilda bestämmelser för att underlätta för dem som bor i ett visst område att parkera inom detta område. Om det behövs av särskilda skäl får vissa parkeringsplatser i området reserveras för de boende genom sådana bestämmelser ex boendeparkering. Det saknas alltså stöd för att kunna tillämpa detta för infartsparkering för medborgare.

För att kunna säkerställa att kommunens infartsparkeringar används av kollektivtrafikresenärer behöver den regleras så att ytan särskiljer sig från övrig parkering. Så länge ytan inte begränsas kan den nyttjas som korttidsparkering, parkering för bostäder och till närliggande arbetsplatser. Det innebär begränsningar i att följa upp efterfrågan på infartsparkering och kontrollera behovet.

För att kunna begränsa nyttjandet av parkeringsplatserna förutsätter att det är kvartersmark. För att kunna reglera en infartsparkering för bil ska den vara planlagd, eller inom rimlig tid bli planlagd som kvartersmark, och reglerad med uppsatta vägmärken för att säkerställa att parkeringen används som infartsparkering. Vid behov kan ytterligare styrmedel införas såsom accesskortläsare, avgifter eller tidsreglering.

Kollektivtrafiksystemet är regionalt och inte kommunalt vilket innebär att exkludera andra kommuners medborgare att nyttja infartsparkeringen frångår trafikförvaltningens riktlinjer för infartsparkering.