

EKERÖ KOMMUN

INFARTSPARKERING I TAPPSTRÖM

PM

ADRESS COWI AB
Solna Strandväg 74
171 54 Solna

TEL 010 850 23 00

FAX 010 850 23 10

WWW cowi.se

PROJEKTNR.

A116815

DOKUMENTNR.

A116815-04-02-RAP-002

VERSION

0.3

UTGIVNINGSDATUM

2018-12-19

BESKRIVNING

Parkeringsutredning

UTARBETAD

Åsa Landström
Erik Nilsson
Martin Elofsson

GRANSKAD

Per Reiland
Martin Elofsson

GODKÄND

Åsa Landström

INNEHÅLL

1	Inledning	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte och mål	3
1.3	Metod	3
1.4	Avgränsning	4
2	Styrande dokument och tidigare utredningar	5
2.1	Tidigare utredningar	5
2.2	Styrande dokument	6
3	Nulägesbeskrivning	7
3.1	Tappströms infartsparkering	7
3.2	Övrig parkering i Ekerö centrum	8
4	Reglering	9
4.1	Juridiska förutsättningar	9
4.2	Avgiftsreglering	10
4.3	Tidsbegränsning	11
4.4	Periodkort	12
4.5	Premiering av SL-accesskortinnehavare	13
5	Exempel från andra kommuner	14
6	Tekniska förutsättningar	15
6.1	Periodkort	15
6.2	Korttidsparkering	16
6.3	Premiering av SL-accesskortinnehavare	17
7	Investering och drift	18
7.1	Medfinansiering	18
7.2	Kontroll av efterlevnad genom parkeringsövervakning	19
8	Rekommendation och upplägg för fortsatt arbete	19
8.1	Slutsats och rekommendation	19
8.2	Fortsatt arbete	20

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Infartsparkeringar är en viktig del i stommen i den regionala kollektivtrafiken och ska möjliggöra ett smidigt byte mellan bil och cykel till kollektivtrafik. Bra utformad och lokaliserad, i adekvat omfattning och väl skött tillhandahåller infartsparkeringen en god service till kollektivtrafikresenären och utgör ett bra komplement till kollektivtrafiken.

Tapoströms infartsparkering är en av nio infartsparkeringar i Ekerö kommun och den största av sitt slag med en kapacitet på 270 parkeringsplatser. Av kommunens infartsparkeringar har den vid Tappström den högst uppmätta beläggningen, där användandet ofta överstiger dess faktiska kapacitet. Tapoströms infartsparkering har i dagsläget en generös reglering vilket resulterar i att en stor andel av parkeringsplatserna sannolikt används för bland annat boendeparkering samt arbetsplatsparkering.

Dagens användning av parkeringen stämmer inte överens med kommunens vision varpå en utredning har genomförts för att se över hur förändrad reglering bättre kan styra användningen.

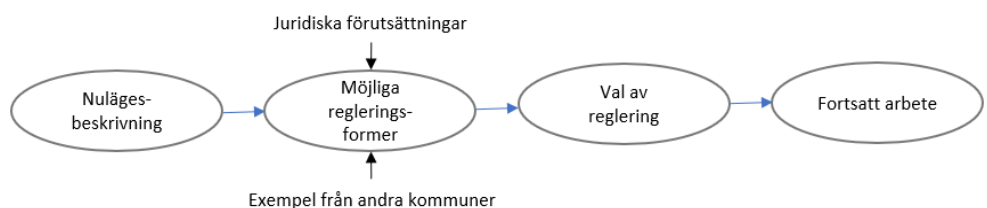
1.2 Syfte och mål

Syftet med utredningen är att se över hur infartsparkeringen i Tappström kan regleras för att bättre motsvara dess egentliga syfte: parkering för de som pendlar vidare med buss från Ekerö. I utredningen ska en lämplig reglering föreslås samt en beskrivning av ett praktiskt tillvägagångssätt för införandet av denna reglering.

Målet med infartsparkering på Ekerö är att kommuninvånare som bor långt ifrån en hållplats ska ha möjlighet att parkera gratis eller till en låg kostnad och där efter byta till kollektivt färdmedel.

1.3 Metod

Utredningen tar avstamp i "Rapport infartsparkering och parkering i Ekerö kommun" framtagen 2017 av Trivector för Ekerö kommun. Vidare har styrande dokument såsom Riktlinjer för infartsparkering (Trafikförvaltningen SLL, 2018) samt Parkeringshandbok (SKL, 2016) tillämpats. Arbetet har utförts enligt uppdrag nedan och i samråd med projektansvarig på Ekerö kommun, Esmat Al Mizwri. Ett platsbesök genomfördes i oktober 2018.



Figur 1 Rapportens struktur

1.4 Avgränsning

I utredningen ingår inte att undersöka det eventuella behovet av fler eller färre platser. Arbetet tar avstamp i "Rapport infartsparkering och parkering i Ekerö kommun", utarbetad av Trivector 170530, där framgår att det främst är regleringen som bör åtgärdas på kort sikt, ej antalet platser. I Trivectors rapport redovisas en inventering av parkerade bilar på Tappströms infartsparkering utförd hösten 2016. Denna inventering ligger till grund för denna utredning, dvs ingen ytterligare inventering anses nödvändig i detta skede. I utredningen berörs endast infartsparkeringen vid Tappström, vars geografiska avgränsning illustreras i Figur 2.



Figur 2 Geografisk avgränsning

2 Styrande dokument och tidigare utredningar

Nedan beskrivs de styrande dokument och tidigare utredningar som legat till grund för utredningen.

2.1 Tidigare utredningar

2.1.1 Parkering i Ekerö centrum (Trivector, 2017-05-30)

Trivector fick 2016 i uppdrag av Ekerö kommun att studera infartsparkeringarna inom kommunen, identifiera eventuella problem kopplade till dessa samt utarbeta förslag till målsättningar för kommunens infartsparkering.

I rapporten studerades det befintliga utbudet, beläggning, reglering samt förväntat behov. Rapporten fokuserade på Ekerö tätort, där infartsparkeringen vid Tappström stack ut i många avseenden. Tappströms infartsparkering hade den högsta uppmätta beläggningen, med ett användande som översteg dess faktiska kapacitet vid inventeringstillfället.

I rapporten rekommenderas att Tappströms infartsparkeringen på kort sikt bör ligga kvar men att en mer ändamålsenlig reglering bör införas, vars inverkan på beläggningen bör följas upp. Vidare anges att infartsparkeringen i Tappström på längre sikt kan minskas eller helt tas bort då andra infartsparkeringar i kommunen kan hantera en ökad efterfrågan. Även ett visst samnyttjande föreslogs, eftersom beläggningen är betydligt lägre under helgen, då efterfrågan på centumparkeringen är som störst.

Rent konkret föreslogs nuvarande reglering ändras från två dygn till ett dygn samt att brukare med giltigt SL-accesskort ska få parkera gratis medan restande betalar avgift. På helger föreslogs en ändring till tillåten parkering i max tre timmar, styrd av p-skiva, för att möjliggöra parkering för centrumets besökare.

2.1.2 Smart infartsparkering (Trafikverket i samarbete med AB Storstockholms Lokaltrafik, 2011)

Under 2009 - 2010 genomförde AB Storstockholms Lokaltrafik, Trafikverket, Nacka kommun och Sickla Köp kvarter projektet Smart infartsparkering. Syftet med projektet var att utveckla, demonstrera och testa en ny lösning för infartsparkering, för att få fler bilister att ställa bilen och fortsätta sin resa med kollektivtrafiken.

Projektet utfördes på SL:s infartsparkering i parkeringsgaraget vid Sickla Köp kvarter som inrymmer cirka 100 infartsparkeringsplatser. Till projektet installerades en bom vid ingången till infartsparkeringen, som endast tillät innehavare av SL-Accesskort att passera. Av projektets testförare ville 86 procent av behålla lösningen i Sickla Köp kvarter, och ännu fler, 96 procent, ville att systemet skulle införas även på andra infartsparkeringar runt Stockholm.

2.2 Styrande dokument

2.2.1 Riktlinjer infartsparkering (Trafikförvaltningen SLL, 2018-04-06)

Riktlinjer infartsparkering (RiPark) arbetades fram 2018 och har som syfte att utgöra trafikförvaltningens samlade kravbild och ge vägledning i arbetet med lokalisering, planering och utformning av infartsparkeringar. Vidare ska riktlinjerna underlätta fördelningen av medel mellan de ansökningar som inkommer från länets kommuner. RiPark ska förenkla, förtydliga och vara ett verktyg i arbetet med planering och utbyggnad av bytespunkter för att ge resenären ytterligare ett komplement till sin resa.

RiPark utgör det styrande dokument som ska ligga till grund för vilka krav som ska ställas på infartsparkeringar som avses anläggas med medel från Länsplanen och från SLL, samt för hur dessa medel ska fördelas över länets kommuner för anläggande av infartsparkering för såväl bil som cykel.

2.2.2 Parkeringshandbok - lagstiftning, reglering och tillståndsgivning (SKL, 2016)

Parkeringshandboken är framtagen av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och är avsedd att fungera som stöd i kommunernas arbete med parkering. Handboken omfattar framförallt regleringsfrågor för parkering och innehåller en översiktlig beskrivning av relevant lagstiftning. Handboken ger en orientering kring trafikförordningen (1998:1276) och de allmänna trafikregler som gäller i hela landet samt hur särskilda trafikregler beslutas genom lokala trafikföreskrifter. Stor vikt läggs på hur lagar och regler för parkering skiljer sig beroende på om marken är upplåten som allmän platsmark eller kvartersmark. Handboken beskriver även parkeringsregleringens potentiella roll som styrmedel inom samhällsplaneringen.

3 Nulägesbeskrivning

3.1 Tappströms infartsparkering

Tappströms infartsparkering är en av totalt nio infartsparkeringar i Ekerö kommun och den största i sitt slag med en kapacitet på 270 parkeringsplatser, varav fyra elladdningsplatser. I parkeringens södra del finns även en återvinningsstation, besökare till denna behöver korsa parkeringsytan.

Parkeringen är omgiven av flera viktiga målpunkter. I direkt anslutning till parkeringen ligger Ekerö kommunhus samt högstadieskolan Tappströmsskolan med cirka 500 elever. Ekerö Centrum är beläget öster om parkeringen och är den kollektivtrafiknod som infartsparkeringens användare förväntas ansluta till för fortsatt kollektiv resa. I dagsläget täcks centrumområdet till stor del av en bussdepå, en yta som enligt pågående planarbete ska utvecklas till ett mer levande centrum med bostäder, kontor, handel och service.

Parkeringen i Tappström är avgiftsfri och reglerad som infartsparkering med tillåten parkering i max 2 dygn

Kommunen har i dagsläget ingen parkeringsövervakning på Tappströms infartsparkering. Enligt uppgifter från kommunen är efterlevnaden låg vilket bekräftades vid platsbesök där cirka 20 felparkerade bilar observerades liksom en skrotbil med punktering och trasiga lyktor. Felparkerade bilar som står i parkeringsgatan försämrar framkomligheten för parkeringens användare och besökare till återvinningscentralen. Långtidsparkerade bilar minskar parkeringens kapacitet för dess egentliga syfte, att erbjuda parkering för de som ska byta till kollektiva färdmedel.

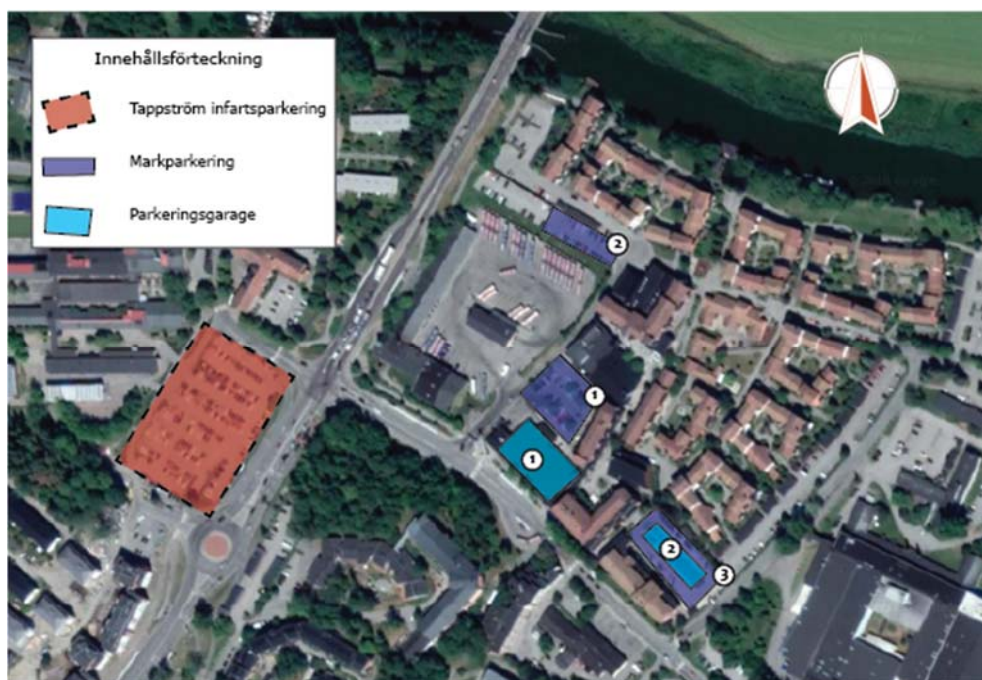


Figur 3 Nuvarande reglering av infartsparkeringen i Tappström. Foto: COWI 181019

I september 2016 genomfördes en inventering med nummerskrivning inom ramen för Rapport infartsparkering och parkering i Ekerö kommun (Trivector, 2017). Vid inventeringen visade det sig att cirka 25% av bilarna på Tappströms infartsparkering var registrerade utanför kommunen. Av de resterande bilarna var 60% registrerade i områden med bra kollektivtrafikstandard, 20% från områden med medelgod, och 20% från områden med låg kollektivtrafikstandard. Det är sannolikt att användare med hemort utanför kommunen använder parkeringen som arbetsplatsparkering. Utöver de nuvarande användarna planeras 580 lägenheter tillkomma vid Ekerö Centrum, vilket ytterligare ökar efterfrågan på parkering i området.

3.2 Övrig parkering i Ekerö centrum

Vid införande av reglering på Tappströms infartsparkering är det intressant att se över hur övrig parkering i närområdet är reglerad. Utöver Tappströms infartsparkering finns det ett flertal allmänna bilparkeringar kring Ekerö centrum, se Figur 4. Det finns markparkering för besökare intill ICA och bakom bussdepån samt ett parkeringsgarage under ICA. En stor markparkering med underliggande parkeringsgarage ligger belägen direkt öster om centrumet.



Figur 4 Allmän bilparkering i centrum. Källa: Trivector, Rapport infartsparkering och parkering i Ekerö kommun

Markparkering 1 har totalt 50 platser, av vilka tre är platser för personer med funktionsnedsättningar och en är en motorcykelplats. Parkeringsgarage 1 rymmer 44 bilparkeringsplatser. På båda dessa får man parkera gratis i två timmar med p-skiva. Om man vill parkera en längre tid kan man betala för det.

Markparkering 2 norr om bussdepån rymmer 32 bilparkeringsplatser som får användas i tre timmar med p-skiva.

Markparkering 3 har 55 platser för besökare, inklusive 3 platser för personer med funktionsnedsättning, samt 3 uthyrda platser. Garaget som ligger under markparkeringen har 44 platser för besökare och 52 platser som hyrs ut. På de allmänna platserna får man parkera gratis i två timmar med p-skiva, därefter till en avgift.

Sammanlagt finns 225 allmänna parkeringsplatser tillgängliga för besökare till centrum. Beläggningen för dessa platser följer ett annat mönster än infartsparkeringen, där beläggningen är högre fredag eftermiddag och lördag än en dag mitt i veckan.

Tabell 1 Parkeringsutbud och beläggning Ekerö Centrum. Källa: Trivector, Rapport infartsparkering och parkering i Ekerö kommun

Parkering	Antal platser	Tidsbegränsning	Avgift	Beläggning		
				Ons kl 12	Fre kl 16	Lör kl 12
Markparkering 1	50	2 tim	P-skiva/biljett	72%	94%	96%
P-garage 1	44	2 tim	P-skiva/biljett	19%	42%	28%
Markparkering 2	32	3 tim	P-skiva	38%	88%	53%
Markparkering 3	55	2 tim	P-skiva/biljett	73%	85%	85%
P-garage 2	44	2 tim	P-skiva/biljett	50%	59%	82%
Totalt	225			50%	74%	69%
Tappströms infartsparkering	270	2 dygn	Gratis	106%	63%	26%

Samtliga parkeringar i centrumområdet har samma avgiftsnivå (förutom markparkering 2 som endast är tidsreglerad). För markparkeringarna gäller 10 kr/tim mellan 8–22, och 5kr/tim mellan 22–8. Parkeringsgaragen har samma avgift på 10 kr/tim, men är stängda över natten.

I dagsläget finns det inga parkeringsavgifter för parkering på gatumark.

4 Reglering

4.1 Juridiska förutsättningar

En detaljplan bestämmer hur mark och vatten ska användas inom ett visst område. Inom en detaljplan kan mark antingen kategoriseras som allmän platsmark eller som kvartersmark. I uppdragets kontext är det av stor betydelse eftersom möjligheterna till reglering av användandet samt avgiftsbeläggning skiljer sig åt beroende på om platsen i fråga är upplåten som allmän platsmark eller kvartersmark.

Allmän platsmark, även kallat gatumark, definieras enligt 1 kap. 4 § PBL som; en park, en gata, en väg, ett torg eller annat område som är avsett för ett gemensamt behov. Med gemensamt behov avses gemensamma ändamål som ska nyttjas av allmänheten eller rymmer allmänna nyttigheter. Möjligheten att reglera parkering på allmän platsmark är mindre än på kvartersmark då den kommunala likställighetsprincipen gäller. Likställighetsprincipen gäller mellan invånare i kommunen.

Kvartersmark, även kallat tomtmark, definieras enligt 1 kap. 4 § 11st. som; samtliga områden som inte är allmän platsmark eller vattenområde. Det innebär att kvartersmark kan användas på en rad olika sätt, framförallt genom att uppfylla enskilda och allmänna intressen.

På kvartersmark kan markägaren besluta om förbud mot parkering eller upplåta parkering samt besluta villkoren för den. Här finns inga krav på likställighet mellan brukarna. Det innebär att särreglering får ske och avgift kan tas ut på olika grunder. Avgifter och regleringar som exempelvis premierar innehavare av SL-Accesskort kan därmed endast införas på kvartersmark.

Enligt gällande detaljplan, pl 069, är Tappströms infartsparkering upplåten som kvartersmark.

4.2 Avgiftsreglering

Ett införande av något slags avgift är oftast den åtgärd som får störst effekt avseende omsättning av parkeringsplatser. Ett införande av en parkeringsavgift innebär att infartsparkeringen ändrar i karaktär och attraktionskraft för de grupper som idag nyttjar den. Nivån på avgiften bör sättas i relation till parkeringssituationen i närområdet, avseende tillgänglighet och priser. Det är enkelt att anpassa avgift och tidreglering efter rådande efterfrågan.

4.2.1 Tidsram

Avgifter kan tas ut en viss tidsperiod under alla eller vissa dagar. Vanligtvis tas en avgift ut under de dagar och tider när parkeringen är högst nyttjad. Nedan beskrivs ett antal alternativ av avgiftsreglering och deras för- och nackdelar.

Avgift måndag till fredag kl 06:00-18:00

Avgiftsbeläggning av parkeringen under de dagar då den är högst nyttjad uppfyller önskemålet om att skapa en högre omsättning av parkeringsplatserna för de som infartsparkerar. Genom att införa en avgift måndag-fredag under de tider då turtätheten från Ekerö centrum är som högst tydliggörs parkeringens syfte som en infartsparkering.

Fler tillgängliga platser kan attrahera nya infartsparkörer. En viss del av de som använder parkeringen kan samtidigt sluta att göra det på grund av avgiften. På sikt bedöms andelen infartsparkörer öka. Det finns en risk att boende- och arbetsplatsparkörer som idag nyttjar parkeringen kan komma att söka sig till andra parkeringsplatser om det finns tillgänglighet.

Avgift måndag till fredag + lördag kl 06:00-18:00

En variant av ovan alternativ är att avgiftsbelägga parkeringen även under lördagar för att skapa en bättre tillgänglighet för besökare till centrum. Detta kan vara svårt att motivera för Tappström då beläggningen är som högst under vardagar.

Avgift alla dagar

Ett införande av avgifter alla dagar får liknande effekter som en avgift måndag-fredag. Utöver detta kan en avgift också frigöra kapacitet på parkeringen under helger för besökare av centrum. En avgift alla dagar kan vara svår att motivera då infartsparkering främst nyttjas måndag-fredag.

Avgift efter tre timmar

Genom att låta parkeringen vara avgiftsfri ett visst antal timmar kan ett visst samnyttjande med besökare till centrum möjliggöras. För att undvika att parkeringen används som arbetsplatsparkering är det viktigt att hålla antalet avgiftsfria timmar lågt.

4.2.2 Avgiftsnivå

Avgiftsnivån bör sättas på en nivå som inte uppmuntrar till arbets- och boendeparkering men som fortfarande är attraktiv för de som infartsparkerar. En bra

utgångspunkt är avgiftsnivåerna vid övriga infartsparkering i kommunen och kranskommuner samt närliggande parkeringsytor. En jämförelse med andra kommuner Stockholms län visar att parkeringsavgifterna varierar mellan 0–50 kr i timmen. En del kommuner tillämpar också dygns- och veckoavgifter. Högst avgifter finns i Stockholms kommun. Låga eller inga avgifter finns i kommunerna i länets ytterkanter. För avgiftsbelagda infartsparkeringar i Stockholms stad gäller på många platser en dygnstaxa om 15 kr för de parkörer som ankommer mellan kl 05-09, för övriga är avgiften högre, ofta mellan 10-20 kr/timmen.

En avgiftsbeläggning slår mot infartsparkörer då denna grupp redan betalar för att resa kollektivt, betalningsviljan är därmed troligtvis relativt låg. En dygnsavgift om 15 kr blir ca 300 kr ackumulerat på en månad (räknat på 20 arbetsdagar), en avgift som torde vara tillämpbar på Tappströms infartsparkering. Detta är dock en avgiftsnivå som sannolikt även kan accepteras för många av de som använder parkeringen som arbetsplatsparkering.

Ett intressant västsvenskt exempel på avgiftsreglering av infartsparkering och parkeringar kring resecentrum finns i Trollhättan. Infartsparkeringen och övriga parkeringar kring stationen är öppna för alla men är främst avsedda för pendlare. Avgift betalas om 5 kronor/timme eller max 20 kronor per dygn. Utöver detta finns det möjlighet att köpa ett "pendlarkort" som gäller minst 30 respektive högst 365 dagar. Ett 30-dagarskort kostar 300 kronor och ett 365-dagarskort kostar 3600 kronor.

4.3 Tidsbegränsning

Genom att införa en tidsbegränsning gällande hur lång tid det är tillåtet att parkera vid infartsparkeringen kan fler platser bli tillgängliga. I följande avsnitt beskrivs ett antal alternativ till tidsreglering och deras för- och nackdelar.

24-timmars reglering

Genom att införa en 24-timmarsreglering begränsas möjligheten att stå vid parkeringen under en längre tid. Jämfört med dagens reglering om 48 timmar kan detta alternativ möjliggöra ett något högre nyttjande av parkeringen. För majoriteten av pendlarna bedöms detta vara en fungerande reglering, samtidigt innebär alternativet en begränsning för de pendlare som inte gör en daglig tur- och returresa. Denna reglering tar inte heller bort de som parkerar över natten och pendlar med bil till arbetet, vilket kan resultera i viss överlapp med infartsparkörerna. En viss parkeringsflykt till omkringliggande gator/parkeringar för kan förväntas. Detta gäller främst de som idag nyttjar infartsparkeringen som boendeparkering.

12-timmars reglering

En reglering om att endast tillåta en parkeringstid om 12 timmar innebär en större förändring jämfört med dagens situation. Parkeringen kan användas av pendlare som tidigare då tidsintervallet bör täcka in de flesta pendlingsresor, det kan dock bli svårt att även hinna med ett ärende i centrum i samband med ankomst eller avfärd från parkeringen. Samtidigt är det fortsatt möjligt för de som idag använder parkeringen som arbetsplatsparkering att göra detta. Alternativet innebär en begränsning för de pendlare som har en längre arbetstid eller inte gör

en daglig tur- och returresa. En parkeringsflykt till omkringliggande gator/parkeringar kan förväntas. Detta gäller främst de som idag nyttjar infartsparkeringen till boendeparkering.

Parkeringsförbud natt

Ett alternativ till att införa en begränsning av parkeringstiden är parkeringsförbud under vissa tider. Exempelvis kan parkeringsförbud råda mellan 24–05 vardagar för att platser ska finnas tillgängliga för infartsparkering tidiga morgnar. Detta innebär ett sämre samnyttjande av parkeringen i och med att den kommer att vara tom nattetid. För pendlare med arbetstider nattetid är detta inte ett alternativ.

4.4 Periodkort

Vid inventeringen av Tappströms infartsparkering var cirka 25% av parkörerna registrerade utanför Ekerö, denna grupp använder sannolikt inte parkeringen ändamålsenligt. Ett alternativ för att ta bort deras möjlighet att parkera på anläggningen är att införa ett periodkort som endast kan ansökas av de som bor i kommunen.

Förslagsvis är det följande kriterier som ska uppfyllas för att tillstånd ska beviljas:

- > den sökande är över 18 år och folkbokförd i kommunen
- > fordonet (på högst 3,5 ton) är registrerat på den som söker eller på gift partner/sambo alternativt tillhöra den sökande genom leasingavtal eller genom arbetsgivare
- > fordonet är inte avställt eller har användnings- och körförbud

Eventuell avgift kan tas ut genom ett engångsbelopp (i förskott) för en viss bestämd period – t ex månad.

Utöver att förhindra parkering för icke-kommuninvånare, kan andelen spontanparkering minska eftersom det krävs en aktiv handling för att ansöka om periodkortet. Införandet innebär en viss initial, administrativ kostnad men åtgärden är priseffektiv vid eventuell implementering på andra infartsparkeringar i kommunen.

Införande av periodkort premierar inte infartsparkörer gentemot de grupper som bor på Ekerö och använder parkeringen som boendeparkering eller arbetsparkering. Det bör särskilt tas i beaktande att det planeras för drygt 600 nya lägenheter i centrala Ekerö varför intresset att nyttja Tappströms infartsparkering för boendeparkering kan komma att öka. Med detta i beaktande är periodkort en reglering som sannolikt inte löser hela problematiken på Tappströms infartsparkering.

4.5 Premiering av SL-accesskortinnehavare

En regleringsform som är specifikt utformad för infartsparkeringar är att premiera innehavare av giltig kollektivtrafikbiljett, vilket i Stockholms län innebär SL-accesskort. Syftet med regleringsformen är att öka tillgängligheten för de som faktiskt nyttjar parkeringen som infartsparkering.

Det finns olika tillvägagångssätt för att premiera innehavare av SL-accesskort:

- > Avgiftsfri parkering för resenärer med giltigt SL-accesskort, parkeringsförbud för övriga

Detta alternativ bidrar i hög utsträckning till att uppfylla syftet med infartsparkeringar och ökar tillgängligheten för infartsparkörer. De bilister som inte har giltigt accesskort stängs helt ute från parkeringen, denna grupp kan komma att söka sig till andra ytor för att parkera alternativt köpa accesskort för att kunna nyttja parkeringen. Denna reglering innebär också att bilister som avser att resa vidare med kollektivtrafik men saknar periodkort, exempelvis reser med enkelbiljett, inte tillåts nyttja parkeringen. Bilister med giltigt SL-accesskort men som inte har för avsikt att resa vidare med kollektivtrafik parkerar gratis.

För Tappströms infartsparkering föreslås denna reglering gälla måndag-fredag kl 06:00-18:00, med avgiftsfri parkering övriga tider.

- > Avgiftsfri parkering för resenärer med giltigt SL-accesskort, avgiftsbelagd parkering för övriga

Detta alternativ bidrar i hög utsträckning till att premiera de som infartsparkerar då tillgängligheten ökar för denna grupp. Övriga trafikanter, som idag saknar giltigt SL-accesskort, kan lockas att köpa accesskort för att kunna parkera avgiftsfritt, vilket kan bidra till ett ökat kollektivtrafikresande. De bilister som inte har giltigt accesskort kan komma att söka sig till andra ytor där parkeringen är avgiftsfri. Bilister som avser resa vidare men kollektivtrafik på enkelbiljett har möjlighet att parkera på ytan. Bilister med giltigt SL-accesskort men som inte har för avsikt att resa vidare med kollektivtrafik parkerar gratis.

För denna reglering föreslås avgiften för parkörer utan giltigt SL-accesskort vara 5 kr/h, max 50 kr/dygn.

- > Avgiftsbelagd parkering för samtliga resenärer, men subventionerat pris för innehavare av giltigt SL-accesskort

Kostnaden att parkera tydliggörs för samtliga trafikanter, men SL-resenärer parkerar till reducerad avgift. Kostnaden för resenärer med giltigt SL-accesskort kan bidra till att fler väljer gång, cykel eller buss för att färdas till stationen.

För denna reglering föreslås avgiften för parkörer med giltigt SL-accesskort vara 15 kr/dygn och för övriga 5 kr/h, max 50 kr/dygn.

5 Exempel från andra kommuner

Som underlag till arbetet har tre referensobjekt identifierats och varav två besöks för att få bättre förståelse för hur infartsparkeringar med liknande förutsättningar och problembild har reglerats i andra kommuner.

5.1.1 Infartsparkering Huddinge Centrum

Vid Huddinge centrum finns två infartsparkeringar, cirka 300 m norr om stationen och centrumområdet, på varsin sida av spåret. Totalt finns cirka 200 platser. På västra sidan av spåret är parkering gratis, medan östra sidan tillåter gratis parkering i 24 timmar endast för innehavare av SL-kort laddat med 30 dagar eller längre. Övriga betalar 10 kr/timme, max 40 kr/dygn. Inget platsbesök genomfördes på denna parkering.

Vid parkeringen finns en parkeringsautomat där parkören kan skanna sitt SL-kort, och om kortet är laddat med minst 30 dagar erhålles en gratis parkeringsbiljett som varar i 24 timmar.

5.1.2 Infartsparkering Älvsjö station

Infartsparkeringen ligger vid Herr Stens Väg i Älvsjö, cirka 300 m från Älvsjö station med både bussterminal och pendeltågstation samt kringliggande centrumområde.

Infartsparkeringen har idag 145 platser, och avgiftsregleras enligt följande; 15 kr till 24:00 (vid ankomst mellan 05:00-09:00), eller 15 kr/timme där 50 kr ger 24 timmar. Majoriteten av pendlare kommer under morgontimmarna och får då betala ett lägre pris än de som anländer under andra tider och med större sannolikhet parkerar med andra syften än att byta till kollektiva färdmedel.

Betalning sker antingen via app eller i parkeringsautomat, på ytan finns två stycken automater.



Figur 5 Skyltning vid infart till Älvsjö stations infartsparkering. Foto: COWI, 181030

5.1.3 Infartsparkering Mörby station

Infartsparkeringen är en av fyra i Danderyd och ligger vid Vendevägen, cirka 125m från Mörby station, 230 m från Danderyds sjukhus och dess tillhörande tunnelbanestation, samt i direkt anslutning till andra målpunkter som Mörbyhallen, Mörbybadet och Mörbyskolan.

På infartsparkeringen är det gratis att parkera mellan kl 07:00-16:00 om du har rätt parkeringstillstånd. Parkeringstillståndet går att ansöka om på kommunens hemsida, där följande kriterier gäller:

- > att du är folkbokförd i kommunen
- > att fordonet är registrerat på dig som söker eller på gift partner/sambo
- > att fordonet inte är avställt eller har användnings- och körförbud

Parkeringstillståndet skrivs ut och placeras i bilens framruta, se Figur 6. Efter 16.00 på vardagar samt lördag och söndag behövs inget tillstånd för att parkera. Klämdag räknas som vardag. Bilen får stå i högst 24 timmar.



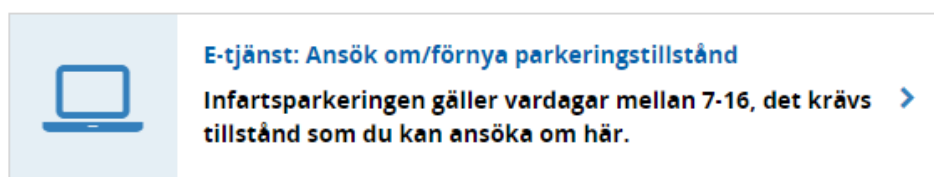
Figur 6 Vänster bild: Skyltad reglering vid Mörby stations infartsparkering. Höger bild: Parkeringstillstånd för infartsparkeringen. Foto: COWI, 181030

6 Tekniska förutsättningar

6.1 Periodkort

En möjlighet för att premiera kommuninvånare är att de boende i Ekerö kommun som önskar parkeringstillstånd ansöker om ett periodkort på kommunens hemsida. Detta skickas eller skrivs ut och placeras framtill i det parkerade fordonet. Periodkortet kan även vara kopplat till betalning i automat för att tillgodose speciella förutsättningar, som t.ex. att betala en lägre avgift eller stå längre än eventuell tidsbegränsning.

Periodkortet är ett enkelt system att kontrollera för parkeringsvakterna. Det är ett system som är billigt i drift för kommunen, dock krävs ett initialt arbete för att möjliggöra e-tjänsten.



Figur 7. Utsnitt från Danderyds kommuns hemsida som visar länk till ansökan om parkeringstillstånd på infartsparkering.

6.2 Korttidsparkering

Korttidsparkering kan betalas i förskott eller efterskott med biljettautomat alternativt genom digital betalning.

Biljettautomat, förskottsbetalning

Korttidbetalning i förskott kan göras med biljettautomat, där biljetten köps i automaten och därefter placeras i framrutan av fordonet alternativt att registreringsnummer anges i automaten, ingen lapp behöver då placeras i bilen. Betalning sker vanligtvis med kort. Användaren måste i förväg veta hur länge parkeringen ska fortgå och tillåter därför inte samma flexibilitet i parkerandet som andra lösningar. Exempel på operatör som medger biljettlös betalning är Cale Access.

Parkeringsautomater med biljetter är relativt kostsamma både i inköp och drift, parkeringsbiljetter kan förfalskas och de kan vara svåra att läsa av vid exempelvis kraftigt snöfall.

Biljettautomat, efterskottsbetalning

Efterskottsbetalning med biljettautomat fungerar genom att parkören vid ankomst drar sitt kort och erhåller en parkeringsbiljett som läggs i fordonets framruta, vid utpassering dras kortet igen varpå en debitering görs för den tid som passerat. Det går även att reglera efterskottsbetalning med en infartsbom/grind där man betalar avgiften vid utpassering.

Betalning i efterskott har fördelen att parkören i förväg inte behöver veta hur länge man ska vara borta från bilen, vilket ökar flexibiliteten för användarna. Vidare resulterar det i att parkören endast betalar för den tid hen har parkerat. Denna metod rekommenderas framförallt vid större slutna anläggningar som p-hus, garage eller liknande. Vid införandet av en bom blir in- och utpassering trögt, vilket ökar risken för köbildning om många fordon anländer samtidigt, vilket är sannolikt för infartsparkeringar då många bilister följer samma mönster. Bom rekommenderas inte för Tappströms infartsparkering. Det finns även system där registreringsnumret registreras vid infart där man sedan betalar i efterskott i automat.

Digitala betalningssystem

Oavsett om betalning sker i förväg eller efterskott finns det i dagsläget stora möjligheter för helt digitala betalningssystem. Detta betalningssystem efterfrågas även i allt högre grad i dagsläget, och rekommenderas starkt av SKL i deras parkeringshandbok. Övervakning av parkering utan fysiska biljetter kan till exempel ske med hjälp av applikationer till vanliga mobiltelefoner.

Det är ett system som har en initial kostnad, men som kräver lite administration, är billig i drift och enkel att sprida till andra parkeringar. Vidare är det ett enkelt system att kontrollera för parkeringsvakterna då en elektronisk biljett syns även om bilen är översnöad eller rutorna igenisade. Digitala system kan exempelvis vara en applikation på telefonen, en webbplats eller ett system där registreringsnumret registreras och man betalar i efterskott på webben. Dessa system kan användas som ensamstående lösning, men används även i kombination med fysiska parkeringsautomater.

Första användningen kan vara komplicerad då användaren behöver lära sig ett nytt system och eventuellt ladda ned en applikation och skapa ett konto. Exempel på operatörer är SMS Park, Easypark och Parkster.

6.3 Premiering av SL-accesskortinnehavare

För premiering av SL-accesskort måste biljettautomaten ha möjlighet att skanna periodkort. SL-kortet ska vara laddat med aktivt periodkort om en månad eller längre. Bilisten löser sin parkering genom att hålla accesskortet mot läsaren på biljettautomaten och anger bilens registreringsnummer.

Parkeringsautomaten bör vara utrustad med betalningsmöjligheter för avgiftreglering för större flexibilitet även om avgiftsreglering inte väljs i ett första skede.



Figur 8. Biljettautomat med skanning för SL-accesskort. Bild: Flowbird, Urban intelligence.

7 Investering och drift

Oavsett val av lösning tillkommer kostnader i form av:

- > Kommunikation/information gällande förändringarna
- > Montering av stolpar och vägmärken
- > Handläggning av LTF:er (lokala trafikföreskrifter)
- > Uppföljning
- > Parkeringsövervakning

Beroende av val av reglering och betalsätt tillkommer en eller flera av följande investeringskostnader:

- > Montering av parkeringsautomat (2 st)
- > Upprättande av e-tjänst för ansökan om periodkort för boende i kommunen
- > Införande av parkeringsbetalning med mobil enhet

Beroende av val av reglering och betalsätt tillkommer en eller flera av följande driftkostnader:

- > Service av parkeringsautomater
- > Handläggning av ansökan om periodkort

7.1 Medfinansiering

Vid anläggandet av en infartsparkering, eller vid mer omfattande standardförbättring av befintlig infartsparkering har kommuner möjlighet att ansöka om medfinansiering från både Länsplanens kollektivtrafikpott, samt från SLL. Medfinansiering beviljas inte för enskilda åtgärder så som byte av belysning eller införande av elstolpar utan behöver vara av mer omfattande karaktär, såsom en utökning av parkeringen med fler platser, eller innefatta ett flertal förbättrade åtgärder som sammantaget kan utgöra en större reinvestering. En bedömning görs från fall till fall huruvida medfinansiering kan beviljas.

Medfinansiering kan beviljas för upp till 50 % av totalkostnaden från Länsplan respektive upp till 50 % från SLL. Hur stor del av kostnaden som beviljas medel från Länsplan respektive SLL beror på den mängd ansökningar som inkommit och som behöver fördelas.

Accesskortläsare och liknande kan beviljas medfinansiering liksom övrig investering i infartsparkeringen. Även kostnad för resevaneundersökning kan ingå i medfinansieringen. Kommunen ansvarar för den tekniska lösningen och därmed även för kontakten med resenärerna som nyttjar parkeringen. Finansieringen står dock inte för drift och underhåll av infartsparkeringen, utan det ska utföras på bekostnad av kommunen.

För att beviljas stöd krävs det att ett antal krav uppfylls. Kraven har beslutats av trafikförvaltningen och listas i dokumentet *Riktlinjer för Infartsparkering (RiPark)* som beskrivs i kapitel 2.2.1. Dessa krav gäller både för ansökan om medfinansiering från Länsplanen samt från SLL. Kraven handlar främst om att säkerställa att infartsparkeringens utformning och lokalisering är lämplig.

Ett annat krav för medfinansiering är att kommunen ska ingå avtal med trafikförvaltningen där avtalet ska gälla i 25 år för bil, motsvarande anläggningens avskrivningstid. Kortare avtalstid kan beslutas om, men då bör investeringsbidraget minska i motsvarande omfattning.

Medfinansiering söks ur Länsplanen via trafikförvaltningen under den årliga ansökningsperioden, som 2017 var juni-september. I RiPark anges följande: "[...] [K]ommun[en]s ansökan ska skickas till trafikförvaltningen och Trafikverket. Trafikförvaltningen är den part som därefter gör en ansökan till Trafikverket för respektive parkering. Rent praktiskt söker kommunerna till SLL och Trafikverket samtidigt. Vidare information om ansökan finns på Trafikverkets ansökningsblankett 'Ansökan om statlig medfinansiering'".

7.2 Kontroll av efterlevnad genom parkeringsövervakning

En grundläggande förutsättning för att parkeringsanläggningen ska fungera som avsett, oberoende av vilken regleringsform som tillämpas, är att ordentlig kontroll sker av parkeringsvilkorens och reglernas efterlevnad.

Ekerö kommun har idag ingen parkeringsövervakning på Tappströms infartsparkering. Vid införande av ny reglering finns anledning att inleda parkeringsövervakning och särskilt under övergångsperioden för att säkerställa en god efterlevnad.

8 Rekommendation och upplägg för fortsatt arbete

8.1 Slutsats och rekommendation

Tappströms infartsparkering är idag överbelagd på vardagar, men har låg beläggning på kvällar och helger. Det främsta problemet i dagsläget är att parkeringen i stor utsträckning inte används ändamålsenligt. Dessutom präglas infartsparkeringen av låg regleringsefterlevnad, vilket till stor del grundar sig i att ingen parkeringsövervakning utförs.

I avsnitt 4 beskrivs ett antal regleringsformer som kan tillämpas för att styra användningen. Av dessa regleringsformer är allmän avgiftsbeläggning och tidsreglering två starka styrmedel, men har samma effekt på samtliga användare och förväntas därmed inte ha en betydande effekt på själva andelen infartsparkörer gentemot arbets- och boendeparkörer. För att uppfylla kommunens mål krävs därmed en mer riktad reglering.

Av de presenterade regleringsformerna är det premiering av SL-accesskortsanvändare som anses ha störst chans att uppfylla kommunens mål om att öka andelen som använder infartsparkeringen i enlighet med avsett ändamål.

För att även öka graden samnyttjande samt möjliggöra för kollektivtrafikresenärer som inte innehar periodkort föreslås premiering av SL-accesskortinnehavare kombineras med tids- och avgiftsreglering.

Följande reglering rekommenderas:

- > Innehavare av giltigt SL-accesskort parkerar avgiftsfritt måndag till fredag. Vid registrering i biljettautomat erhålles en biljett som är giltig i 24 timmar. Övriga parkerar mot en avgift på 5 kr/timmen eller max 50 kr/dygn.
- > På helger, då beläggningen är betydligt lägre, föreslås samtliga parkörer parkera avgiftsfritt
- > Tillåt parkering i max 24 timmar

Den föreslagna regleringen klargör tydligt vilken målgrupp parkeringen är avsedd för och förväntas göra användningen mer ändamålsenlig. Avgiften innebär att parkeringen blir mindre attraktiv för de som i dagsläget nyttjar parkeringen som arbetsplats- eller boendeparkering, i denna grupp hör sannolikt de parkörer som är skrivna i andra kommuner än Ekerö. Fler platser frigörs därmed för infartsparkörer.

Två stycken parkeringsautomater bedöms vara tillräckligt, de bör vara biljettfria och gärna kombineras med betalningsmöjlighet via app. Exempel på operatör: Flowbird.

För att öka möjligheterna för måluppfyllelse är det även av stor vikt att den nya regleringen kontrolleras med parkeringsövervakning samt att en uppföljning genomförs inom 6–12 månader av den nya regleringen.

8.2 Fortsatt arbete

Införande av ny reglering

Handläggning av lokala trafikföreskrifter.

Arbeta fram eventuell ansökan om medfinansiering från Länsplan samt SLL.

Kommunikation

Med en förändrad regleringsform för infartsparkeringarna behövs en ordentlig informationsinsats genomföras. Informationen bör spridas så fort beslutet fått klartecken från politiken för att säkerställa en smidig övergång. Dels behöver befintliga användare nås genom direktinformation vid parkeringarna, dels behöver information gå ut genom kommunens vedertagna kanaler.

Ny skyltning

Parkeringen behöver skyltas om vid införande av ny reglering.

Parkeringsövervakning

Kommunen bör inleda parkeringsövervakning i samband med införande av ny reglering.

Uppföljning

Utfallet av den nya regleringen bör utvärderas inom 6–12 månader där användare kan lämna synpunkter och beläggningen inventeras. Utvärderingen bör till stor del tillämpa samma metodik som i Trivectors utredning från 2016 för att skapa förutsättningar för en trovärdig jämförelse. Exempelvis bör beläggningen

undersökas under samma årstid och tider på dygnet. Samma kategorisering bör appliceras gällande områdets tillgänglighet till kollektivtrafik osv. Vidare bör utvärderingen undersöka hur stor andel av Tappströms parkörer som faktiskt använder SL-accesskort vid parkeringen.

Eventuell justering av reglering efter uppföljning

Beroende på resultatet av utvärderingen föreslås ett antal olika justeringar som kan delas in i fyra olika scenarion.

- > Scenario 1. Tappströms infartsparkering har en acceptabel beläggningsgrad samt en godkänd andel som använder parkeringen ändamålsenligt.
→ Ingen åtgärd
- > Scenario 2. Tappströms infartsparkering är fortfarande överbelagd och används inte ändamålsenligt, dvs att majoriteten av parkörerna inte är innehavare av SL-accesskort.
→ Höj maxavgiften till 60 kr/dygn, alternativt inför parkeringsförbud för parkörer som inte innehar giltigt SL-accesskort, måndag-fredag kl 06:00-18:00.
- > Scenario 3. Tappströms infartsparkering är fullbelagd men används ändamålsenligt, dvs parkeringen nyttjas till största del av parkörer med giltigt SL-accesskort.
→ Att parkeringen ofta är fullbelagd gör i sig att vissa resenärer väljer andra infartsparkeringar, varför samma reglering kan behållas. Alternativt kan en subventionerad avgift införas för parkörer med giltigt SL-accesskort på 15 kr/dygn. Detta kan innebära att fler väljer alternativa färdmedel eller parkerar på infartsparkeringar som ligger närmare bostaden.
- > Scenario 4. Tappströms infartsparkering har regelbundet stor andel lediga platser under parkeringens maxtimmar.
→ Utredda det faktiska behovet av antal infartsparkeringsplatser i Tappström.