

**Handläggare**  
Jan Prestberg  
08-508 261 50**Till**  
Trafiknämnden  
2016-04-14

## **Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. Antagande.**

### **Investeringar för genomförande av plan för gatuparkering. Genomförandebeslut**

#### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden antar parkeringsstrategi och plan för gatuparkering och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till nya parkeringsavgifter, vilka kommer att införas succesivt i enlighet med ärendet, avgifter, avgiftstider och taxebenämningar enligt bilaga 1, samt hemställer till kommunfullmäktige att fastställa förslaget att gälla från den 1 september 2016.
3. Trafiknämnden godkänner förslaget om att ta bort indexreglering av parkeringsavgifter samt hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
4. Trafiknämnden godkänner genomförande av investeringar för plan för gatuparkering till en beräknad utgift om 84 mnkr och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
5. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat

**Karin Dhakal**  
Tf. förvaltningschef**Trafikkontoret**  
TillståndFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 261 50  
Växel 08-508 272 00  
Fax 08-508 263 30  
jan.prestberg@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se**Fredrik Alfredsson**  
Avdelningschef**Karin Hebel**  
Enhetschef

## Sammanfattning

I Stockholms stads budget för 2016 anges att en parkeringsplan med ett helhetsperspektiv på parkering för en trafikstyrande effekt ska implementeras under 2016.

Ärendet innehåller konkreta förslag till en ökad reglering av gatuparkering med syfte att uppnå en förbättrad framkomlighet för den rörliga trafiken och en minskning av trafikens miljöbelastning. Förslaget innebär en ny reglering av parkering på gatumark i staden och omfattar bl. a. parkeringsavgifter i delar av ytterstaden, ändrad avgift i citykärnan och ändrade tider för avgift i övriga innerstaden. Till detta föreslås även vissa andra avgifter och regleringar. Ärendet består av två delar:

1. En **strategi** för hur parkering ska hanteras på både kvarters- och gatumark – som pekar ut behov av nya handlingsplaner och aktiviteter, där plan för gatuparkering är en.
2. En **plan** för gatuparkering med ny reglering av parkering på gatumark i staden, som bl. a. innebär parkeringsavgifter i delar av ytterstaden samt ändrad avgift i citykärnan och ändrade tider för avgift i innerstaden.

Trafiknämnden fattade 2015-12-10 beslut om att skicka parkeringsstrategin och plan för gatuparkering på remiss. Remisstiden varade mellan 2015-12-11 och 2016-03-14. Ärendet skickades till totalt 118 remissinstanser.

Efter remissperioden har förslaget till plan för gatuparkering modifierats med nya förslag på avgifter för parkering av tvåhjuliga motorcyklar och tvåhjuliga EU-mopeder klass 1. En annan förändring jämfört med remissförslaget är att den reducerade parkeringsavgiften som personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrad har möjlighet att ansöka om föreslås bli 500 kr per år.

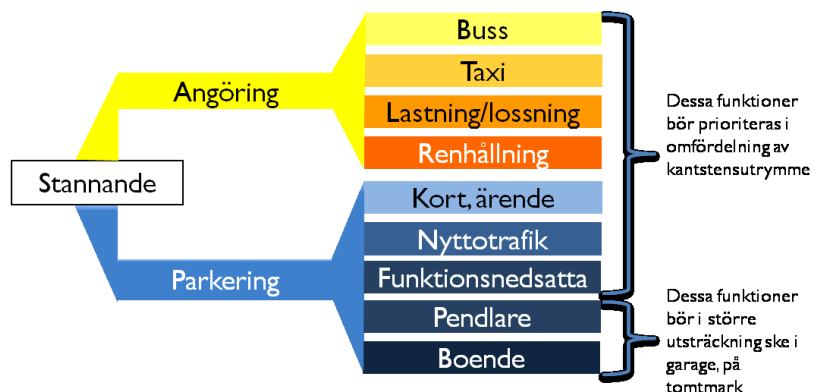
Ett inriktningsbeslut för de investeringar som behövs för genomförande av parkeringsplanen behandlades i trafiknämnden den 10 mars 2016. Investeringen som har beräknats till cirka 84 mnkr avser inköp och montering av parkeringsautomter och vägmärken.

Den ökade driftkostnaden kommer succesivt i samband med genomförandet och beräknas till cirka 70 mnkr per år efter alla genomförda förändringar.

Ökade intäkter efter att plan för gatuparkering är slutförd beräknas till 400 mnkr per år.

### Bakgrund

Detta ärende är en fördjupning av framkomlighetsstrategin och en utveckling av den parkeringsplan för innerstaden som antogs av kommunfullmäktige 2013. Målet med den planen var att öka andelen lediga parkeringsplatser på gatumark, vid tider och platser med behov av god tillgänglighet, till 15 procent och förbättra framkomligheten på gator med mycket rörlig trafik i form av stombussar, cyklar och annan fordonstrafik. I parkeringsplanen för innerstaden fastslogs en prioritering av kantstensens funktioner enligt figuren.



Figur: Kantstens konkurrerande funktioner.

Planen, som genomfördes under 2013, bestod av högre parkeringsavgifter på ett antal gator i city och längs huvudgator i övriga innerstaden. Remissinstanserna pekade på behovet av ett helhetsgrepp på parkeringsfrågan som även innefattar platser som idag saknar parkeringsavgifter, kopplingen till parkeringstal i nya fastigheter samt infartsparkering. Detta resulterade i ett uppdrag från dåvarande trafik- och renhållningsnämnden att ta fram ett underlag som beaktar parkeringssituationen i hela staden. I budget för 2015 samt för 2016 fick trafiknämnden i uppdrag att ta fram och implementera en parkeringsplan med ett helhetsperspektiv på parkering för en trafikstyrande effekt

Stockholms stad och hela stockholmsregionen växer och förtätas. Till 2020 ska 40 000 nya bostäder ha byggts enbart i Stockholms stad och till 2030 är målet 140 000. Ytterstaden utvecklas och växer samman med innerstaden och stadsmiljön blir mer varierad. Detta bidrar till mål om en sammanhållen, jämställd och klimatsmart stad. Det ställer stora krav, bland annat på att kunna bygga många bostäder till rimliga priser, utveckla goda livsmiljöer samt att ordna ett fungerande hållbart trafiksystem som bidrar till mål om att hushålla med marken och minska klimatpåverkan. Hur vi planerar för parkering är en avgörande faktor för att klara dessa utmaningar.

Gatans roll som mötesplats med krav på framkomlighet för kollektivtrafik, gång, cykel och nyttotrafik är viktiga delar av stadens framkomlighetsstrategi. Reglering av parkering är ett av många viktiga verktyg för att stödja denna utveckling av staden.

Stadens mål för ökad framkomlighet, minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet innebär att biltrafiken måste minska. Bilen kommer ha en fortsatt viktig roll för många stockholmare, men många bilägare väljer andra färdmedel för de flesta resor. Därmed står privatbilarna parkerade största delen av tiden. Stadens gator är inte dimensionerade för att ta emot ens dagens efterfrågan på parkering och än mindre den som kommer att uppstå när vi blir 500 000 fler i regionen.

Som inom många andra områden pågår en snabb utveckling av nya lösningar och tjänster för parkering. Stadens betaltjänst för parkering där mobilapplikationen Betala P ingår är ett exempel på hur nya betalsystem kan underlätta för kunder och minska driftkostnader. Mobila tjänster finns redan som kan ge information om lediga platser med hjälp av användargenererad information eller boka en person som tar hand om bilen medan ärenden utförs. Trafikkontoret anser att utvecklingen har potential att ge ökad effektivitet och service till medborgare, samtidigt som det finns ett behov av att bevaka jämlikhet i tillgång till offentliga tjänster. Detta kommer att kräva en ökad omvärldsbevakning och en beredskap att eventuellt se över delar av lokala och nationella regelverk för att främja en positiv utveckling. Detta förslag till parkeringsstrategi och plan för gatuparkering ska ses som ett av flera steg i en pågående utveckling för att med hjälp av flera verktyg uppnå målen om 15 % lediga parkeringsplatser och bättre framkomlighet för alla resenärer.

## Ärendet

Ärendet innehåller:

- Förslag till nya parkeringsavgifter, avgifter, avgiftstider och taxebenenämningar (bilaga 1)
- Förslag till parkeringsstrategi (bilaga 2).
- Förslag till plan för gatuparkering (bilaga 3).
- Svar på remiss om parkeringsstrategi och plan för gatuparkering (bilaga 4).
- Investeringskalkyl (bilaga 5).

## Ärendets beredning

Trafiknämnden fattade utredningsbeslut om parkeringsstrategi och plan för gatuparkering 2015-12-10 och fastställde ett inriktningsbeslut 2016-03-10 för de investeringar som krävs för genomförande av planen. I utredningsbeslutet gavs kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för plan för gatuparkering och att sända ärendet på remiss. Remisstiden varade mellan 2015-12-11 och 2016-03-14. Ärendet har sänts till totalt 118 remissinstanser, 55 st svar har inkommit på remissen. En redovisning av remissinstansernas synpunkter finns i bilaga 4. Samtliga remissvar går att läsa i sin helhet på [www.stockholm.se/parkeringsplanen](http://www.stockholm.se/parkeringsplanen). Det har även varit möjligt för andra att lämna synpunkter.

Som ett komplement till sedvanliga remissvar genomfördes 10 st fokusgrupper med totalt 60 stockholmare. Syftet var att få en bättre förståelse för beteenden, attityder och tankar kopplat till parkering och parkeringsavgifter samt bidra till förbättrad kommunikation i samband med införandet av planen. Tre huvuddrag framkom i diskussionerna.

- Samtliga deltagare upplever framkomligheten i Stockholm som ett problem. Få enbart negativa reaktioner på förslaget till ny plan för gatuparkering framfördes. Flera deltagare menar dock att förslaget gynnar dem som har råd att betala.
- Livssituation och ekonomiska resurser avgör hur deltagarna tror att de kommer agera till följd av förslaget. Flera tror inte att det kommer att påverkas alls. De som anser sig ha möjlighet uppger att de kommer att minska sitt bilanvändande, framförallt i innerstaden.
- Det finns en önskan/förväntan om att intäkterna från parkeringsavgifterna ska användas för att förbättra kollektivtrafiken och exempelvis bygga fler infartsparkeringar. Flera lyfter fram att det är bättre med morötter istället för piska.

Det finns emellertid många från samtliga områden som menar att det inte är motiverat att behöva betala i när- och ytterförort. Deltagarna är överlag skeptiska till att syftet med parkeringsplanen kommer att uppnås. Flera tror att effekten endast blir kortvarig och nämner trängselskatten som exempel på detta. Relativt många tror att syftet med förslaget endast är att få in mer pengar.

## **Revidering av parkeringsstrategi och plan för gatuparkering med anledning av remissvar**

### Förslag till parkeringsstrategi

Mot bakgrund av remissinstansternas synpunkter föreslår kontoret att strategin lämnas oförändrad. Kontorets förslag till parkeringsstrategi (bilaga 2) innehåller följande sex förslag till principer för parkering:

- Utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras före utrymme för parkering. Vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angöring följt av korttidsparkering.
- Planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och bidra till att undvika parkeringsproblem på gatan.
- Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.
- Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt.
- Parkeringar ska ha en stadsmässig utformning.
- Infartsparkeringar skapas i samverkan med landstinget och grannkommuner.

### Förslag till plan för gatuparkering

Två justeringar föreslås mot bakgrund av remissinstansernas synpunkter och dessa anges nedan samt i plan för gatuparkering (bilaga 3).

- Avgifter för parkering av tvåhjuliga motorcyklar och tvåhjuliga EU-mopeder klass 1, för besöksparkering i parkeringsplats reserverad för dessa fordonsslag föreslås avgiften vara 10 kr per timme i taxeområde 1 och 2. 5 kr per timme i taxeområde 3, 4 och 5. Boendeparkeringsavgift 550 kr per månad alternativt 30 kr per dag i taxeområde 2 och 3, 250 kr per månad alternativt 15 kr per dag i taxeområde 4 och 150 kr per månad alterativt 10 kr per dag

i taxeområde 5. Den lägre taxan förutsätter att avgiften betalas via stadens betaltjänst för parkering ”Betala P” eller via periodbetalning för boendeparkering.

- Parkering för rörelsehindrade: Personer som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade har möjlighet att ansöka om reducerad parkeringsavgift och för en kostnad av 500 kr per år parkera på all avgiftsbelagd parkering på gatumark i staden.

### Indexreglering av avgifter för parkering

Kommunfullmäktige fattade 2008-12-01 beslut om att avgifter för parkering skulle uppräknas med konsumentprisindex från och med 2010-01-01 för att följa den allmänna kostnadsutvecklingen. Det har emellertid visat sig att en uppräkningsindex inte har tillräckligt stor effekt när det gäller syftet att ordna trafiken. Därför föreslås att indexuppräkningsindex slopas och att trafikkontoret fortlöpande lämnar förslag till ändringar i avgifternas storlek i de olika taxorna.

### Tidplan

Planen föreslås genomföras över cirka två år enligt följande preliminära tidplan. De nya parkeringsavgifterna, avgifterna, avgiftstiderna och taxebenämningarna kommer att börja gälla fr.o.m. den 1 september 2016. Avgifterna kommer att införas succesivt, vartefter skyltning och betalsystem kommer på plats med början i närförort och därefter i innerstaden. Den reducerade parkeringsavgiften för rörelsehindrade och handläggningsavgifterna för nyansökan, fordonsbyte och områdesbyte avseende boendeparkeringsdispens samt de nya boendeavgifterna och de nya avgifterna för nyttoparkering kommer också att börja gälla fr.o.m. den 1 september.

Dec 2015	Beslut om utredningsbeslut och remiss i trafiknämnden
Dec 2015-mars 2016	Remissperiod
Feb 2016-mars 2016	Förslaget bearbetas utifrån remissynpunkter
Mars 2016	Inriktningsbeslut om investeringar för genomförande av plan för gatuparkering i trafiknämnden
April 2016	Ärende om antagande och genomförande i trafiknämnden

Juni 2016	Ärende om antagande och genomförande i kommunfullmäktige
Sep 2016-april 2017	Genomförande i taxeområde 4
April 2017-dec 2017	Genomförande i taxeområde 1-3
Jan 2018-dec 2018	Genomförande i aktivt taxeområde 5

I planen för gatuparkering föreslås att endast delar av taxeområde 5 regleras och investeringen avser endast utgifter för det aktiva taxeområdet. Kontoret bedömer att det är nödvändigt att inom 1-3 år se över regleringen i resterande delar av taxeområde 5 och avser att återkomma till nämnden i ett särskilt ärende avseende beslut om investering och genomförande.

### **Investeringar till följd av plan för gatuparkering**

En preliminär beräkning av utgifterna för de investeringar som krävs för att genomföra planen har tagits fram. Utgifterna som avser inköp och montering av parkeringsautomater och vägskyltar beräknas preliminärt uppgå till cirka 84,0 mnkr, inklusive indexuppräknning.

Beräknad utgift 2016 som uppgår till cirka 14,5 mnkr har inrymts inom nämndens investeringsplan. Utgifterna för åren 2017 och 2018 har inrymts i kontorets förslag till underlag för budget 2017 med inriktning 2018 och 2019 som redovisas i nämnden i april.

Driftkostnaden till följd av investeringen avseende skyltning för nya parkeringsbestämmelser och parkeringsautomater beräknas successivt öka till cirka 10 mnkr årligen när parkeringsplanens första etapp är genomförd. Framst avser de ökade driftkostnaderna underhåll av automaterna, både för mjuk- och hårdvaran, samt underhåll av vägmärken.

Investeringarna kommer att aktiveras successivt från och med år 2017 och kapitalkostnaderna kommer därefter att öka årligen under perioden 2017-2020. Kostnaden, som beräknas till cirka 1,5 mnkr 2017 ökar därefter till totalt cirka 8,7 mnkr år 2020, och minskar därefter med gjorda avskrivningar. Kapitalkostnaden, som är preliminärt beräknad med en avskrivningstid på 10 år och en intern ränta om 1,75 procent, får beaktas i nämndens budget från och med år 2017.

En investeringskalkyl har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 150 mnkr. I investeringskalkylen ingår inte kostnader och intäkter som inte är



direkt kopplade till investeringen av skyltar och parkeringsautomater vilket medför att nettonuvärdet är negativt i investeringskalkylen. Investeringskalkylen redovisas i bilaga 5.

De ökade kostnaderna och intäkterna som totalt beräknas bli en effekt av planen för gatuparkering är enligt följande:

- Ökad driftkostnad succesivt i samband med genomförandet beräknas till cirka 70 mnkr per år efter projektets slut, därutöver tillkommer årlig indexjustering. Framst avser kostnaderna ökad parkeringsövervakning.
- Ökade parkeringsintäkter efter att plan för gatuparkering är slutförd beräknas till 400 mnkr per år.

### Vägmärken

I kontorets utrednings- och inriktningsuppdrag ingick det att inventera de kvarter som kan komma att omfattas av ändrade parkeringsbestämmelser och göra en mer exakt uppskattning av kostnaderna för nya vägmärken. Inventeringen har varit mycket omfattande och p.g.a. knapphändig ytterstadskunskap rörande avgiftsbelagd parkering har projektet behövt prioritera kvarter i ytterstaden. Totalt har 1 040 kvarter i område 4 och 1 196 kvarter i aktiv del av område 5 inventerats. Inventeringen visade att få kompletteringar behöver göras av stolpar, utan de stolpar som idag reglerar servicedagar i ytterstaden kan användas i stor utsträckning.

### Parkeringsautomater

För att genomföra parkeringsplanen bedömer kontoret att 125 parkeringsautomater behöver köpas in för utplacering på gatumark i ytterstaden, där ingen parkeringsavgift tagits ut tidigare. Ytterligare upp till 75 parkeringsautomater finns som option och kan avropas. För att hålla den uppsatta tidplanen, med avgiftsuttag för parkering i ytterstaden med start hösten 2016, pågår upphandling. Beslut fattades i nämnden den 10 mars. Upphandlingen är villkorad av att plan för gatuparkering samt genomförandebeslut för investeringen godkänns i trafiknämnden och i kommunfullmäktige.

De nya parkeringsautomaterna ska ses som ett komplement till stadens betaltjänst "Betala P", vilken i dagsläget svarar för ca 30 % av stadens parkeringsintäkter.

### Risk

Projektet kan identifiera följande projektrisker. De identifierade riskerna bedöms inte som kritiska för att projektet ska kunna genomföras men om någon av nedan listade händelser inträffar kan

det innebära att projektet försenas med fördyringar och försenade intäktsökningar som följd.

- Kapacitet/förseningar hos upphandlade leverantörer av vägmärken och parkeringsautomater och uppsättning av dessa.
- Överklagade beslut kan innebära rättsprocesser som drar ut på tiden.

### Kommunikation

I samband med ändrade avgiftstider och högre taxa i innerstaden och framförallt när avgifter i delar av ytterstaden införs finns det behov av informationsinsatser. I områden där det idag är gratis att parkera och/eller mindre bra kollektivtrafik och få eller inga alternativ till gatuparkering krävs omfattande information och kommunikation för att få förståelse och acceptans för det nya regelverket. Informationen kommer ske i enlighet med framtagna kommunikationsplan och kommuniceras både med tydliga fakta om vad förändringarna praktiskt innebär samt med ett tydligt syfte om varför förändringen görs och vad staden vill åstadkomma.

### Uppföljning

Planen för gatuparkering har mål om att möjliggöra bostadsbostadsbyggande genom bättre hushållning av mark samt att påverka tillgång till parkeringsplatser, vilket kan ge bättre framkomlighet och på sikt påverka trafikallsträng. Det blir viktigt att följa upp effekterna för att kunna ta reda på om målen uppfylls, för att fånga eventuella oönskade effekter som kan behöva åtgärdas, samt ge underlag till vidareutveckling av parkeringsreglering i övriga delar av staden. Uppföljningen på kort sikt ska koncentreras på målet om 15 procent lediga platser på gatumark vid tider och på platser med behov av god tillgänglighet med bil. Detta ger även en indikation om bättre framkomlighet kan ha uppnåtts genom att minska den tid som individer lägger på att hitta parkeringsplats samt minska risken för dubbelparkering för snabba ärenden.

I innerstaden görs sedan ett antal år parkeringsundersökningar varje år, en på våren och en på hösten. I omkring en tredjedel av innerstadens cirka 1 200 kvarter räknas då rätt- och felparkerade fordon. Antalet fordon uppställda i parkeringsplats räknas och jämförs med totala antalet möjliga parkeringsplatser för att ge en uppfattning om nyttjandegraden. För att undersöka parkering i ytterstaden behövs mätningar av beläggningsgrad efter samma modell som i innerstaden. Kontoret avser att göra en nollmätning

innan planerade åtgärder genomförs för att kunna jämföra antal parkerade fordon före och efter förändringarna. Det kommer även bli aktuellt med mätningar nattetid.

För att kunna dra vidare slutsatser om anledningen till att fordon står parkerade görs också nummerskrivningar över en tidsperiod av en till två dagar, både för att kunna se hur länge ett visst fordon står parkerad samt vart fordonet är registrerat. På detta sett kan bedömningar görs om fordonet tillhör lokalboende, pendlare, besökare, infarts- respektive utfartsparkare. Nummerskrivningar har gjorts vid ett antal platser där förändringar kan tänkas ske, i synnerhet i närheten av tunnelbanestationer i närförort. Undersökningen kommer att upprepas efter införandet av parkeringsavgifter.

Bilnehavet i kommunen kommer att följas upp årligen. Undersökningar av parkeringsbeteende kommer att utföras via enkäter till slumpmässigt utvalda inom ramen för Stockholmsbussen.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden antar parkeringsstrategi och plan för gatuparkering och godkänner förslag till nya parkeringsavgifter, vilka kommer att införas succesivt i enlighet med ärendet, avgifter, avgiftstider och taxebenenämningar enligt bilaga 1 samt hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Trafiknämnden godkänner förslaget om att ta bort indexreglering av parkeringsavgifter samt hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Trafiknämnden godkänner genomförande av investeringar för plan för gatuparkering till en beräknad utgift om 84 mnkr samt hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat

### **Bilagor:**

1. Förslag till nya parkeringsavgifter, avgifter, avgiftstider och taxebenenämningar
2. Förslag till parkeringsstrategi
3. Förslag till plan för gatuparkering
4. Svar på remiss om parkeringsstrategi och plan för gatuparkering
5. Investeringskalkyl