

**Utlåtande 2003:162 RIII (Dnr 314-3449/2003)**

## **Ändrad grund för uttagande av avgift för boendeparkering på offentlig plats**

**Hemställan från gatu- och fastighetsnämnden**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Uttagande av avgift för boendeparkering på offentlig plats fastställs enligt gatu- och fastighetsnämndens förslag.
2. Avgift kan tas ut med följande engångsbelopp per period: 30 kr per dygn, 500 kr per månad, 1 500 kr per kvartal, 2 000 kr per tertial, 3 000 kr per halvår och 6 000 kr per helår.
3. Den nya avgiften får börja tillämpas från den tidpunkt då åtgärderna tekniskt kan genomföras.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

### *Ärendet*

En kommuns rätt att ta ut parkeringsavgifter grundas på lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Däri stadgas bland annat att en kommun får ta ut en ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning. För att kommunen skall få ta ut en avgift krävs att det är påkallat för att ordna trafiken.

Syftet med boendeparkering är att de boende skall kunna parkera sina bilar till en lägre avgift och under längre tid än ett dygn på platser som är belägna inom rimligt avstånd från bostaden. Grundprincipen för att erhålla boendeparkeringstillstånd är att sökanden är folkbokförd inom boendeparkeringszonen och är registrerad som ägare till den bil för vilken

och är registrerad som ägare till den bil för vilken tillstånd söks. Avgiften betalas idag antingen per månad (250 kr) eller per dygn (15 kr). De nuvarande boendeparkeringsavgifterna är oförändrade sedan 1990 samtidigt som priserna för parkering i garage har ökat och är som högst 78 kr/timme och över 3000 kr per månad. Detta har starkt bidragit till att öka parkeringen på gatumark – tvärtemot stadens parkeringspolitiska målsättning om att gatuparkering i ökad utsträckning bör överföras till tomtmark/garage.

Sedan systemet infördes har ett stort antal bilar flyttats från garageparkering till gatuparkering. Bland annat har detta medfört att parkeringssituationen i dag har blivit mycket ansträngd med stora tillgänglighetsproblem för distribution och besökare. I oktober 1999 mätte gatu- och fastighetskontoret hur stor del av de avgiftsbelagda parkeringsplatserna i innerstaden som nyttjas av boendeparkerare. Mätningen visade att ca 46 % av platserna upptogs av bilar med boendeparkeringstillstånd. Mätningen visade också att ca 20 % av parkeringsplatserna var tomma. Kontoret utförde en likadan mätning i oktober 2002. Denna visade att antalet parkeringsplatser som var upptagna av boendeparkerare hade ökat till 50 % och att de tomma platserna hade minskat till 10 %.  
Nuvarande grund för uttagande av avgift för boendeparkering på offentlig plats uppfyller inte de fordringar som bör uppställas med hänsyn till vad som behövs för trafikens ändamålsenliga ordnande.

Gatu- och fastighetsnämnden föreslår att den formella avgiftsgrunden, dvs. den högsta avgiftsnivån, fastställs till 30 kr per dygn, 500 kr per månad, 1500 kr per kvartal, 2000 kr per tertial, 3000 kr per halvår och 6000 kr per år. Inom ramen för fullmäktiges beslut föreslår nämnden att dagens avgifter för boendeparkering fastställs till 500 kr per månad och att dygnsavgiften skall vara 30 kr per dygn.

För att samordning ska kunna ske med information om ändrade gränser med boendeparkeringszoner behövs beslut av kommunfullmäktige innan årsskiftet 2003/2004.

### *Remisser*

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att tillämpning av parkeringsavgifter, inklusive förslaget till ändrad grund för uttagande av avgift för boendeparkering på offentlig plats, ska ses som delar i stadens övergripande arbete med att dels göra Stockholm till en ekologiskt hållbar storstad, dels öka tillgängligheten.

Enligt miljöbalken finns miljökvalitetsnormer. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid ska vara uppnådd till 1 januari 2006. Länsstyrelsen i Stockholms län har i ett förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid föreslagit en översyn av parkeringspolitiken i Stockholms stad. Stadsledningskontoret har i ett tidigare yttrande till kommunstyrelsen redovisat att en översyn av parkeringsavgifter pågår inom gatu- och fastighetsnämnden och att det är en åtgärd som stödjer nämnda åtgärdsprogram. Den av gatu- och fastighetsnämnden föreslagna avgiftsförändringen är i linje med detta arbete.

Enligt budgeten för 2003 skall gatuparkering styras över till tomtparkering med syfte att underlätta gatustädning, angöring för yrkes- och kollektivtrafik samt åstadkomma ökad framkomlighet för samtliga trafikslag. Det presenterade förslaget kan ses som ett led i detta arbete.

Stadsledningskontoret anser att gatu- och fastighetsnämndens förslag överensstämmer med stadens tidigare beslut om inriktning för parkeringsverksamheten och att förslaget därför bör tillstyrkas.

### *Mina synpunkter*

Efter många års frånvaro av helhetsgrepp om parkeringspolitiken har en medveten strategi för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten i staden påbörjats. I våras inleddes arbetet med att skapa en tydligare parkeringsordning och samtidigt öka framkomligheten. Denna översyn omfattar flera olika delar för att öka flexibiliteten och funktionen i trafik och parkering. Ledorden i arbetet är framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet. Parkeringspolitiken är idag ett i många stycken obegripligt lapptäcke där styrsignalerna inte alls leder till det vi vill.

En självklar del i denna helhet är att fortsätta bygga parkeringshus eftersom Stockholms innerstad behöver fler parkeringsplatser under jord. Genom att besöksparkering flyttas från gatumark till tomtmark ökar framkomligheten på stadens gator. På så sätt kan också ytor frigöras för att göra gatumiljön mer tillgänglig och attraktiv för människor att vistas i. En översyn av infartsparkeringarna har också gjorts med syfte att förstärka och förbättra infartsparkeringar där de bäst behövs.

Jag anser att parkeringsavgifterna är ett av de viktigaste instrumenten för att stadens utrymmen används så som det är tänkt. Nyligen fattade fullmäktige beslut om en mer flexibel nivå på besöksparkeringsavgiften i syftet att avgiftsnivån ska kunna följa tillgången på platser bättre.

Gatu- och fastighetsnämnden har fattat beslut om att utvidga boendeparkeringszonerna för att öka parkeringsmöjligheterna för de boende i dessa områden. Boendeparkeringsavgiften har varit fryst i nästan 15 år och en

råden. Boendeparkeringsavgiften har varit fryst i nästan 15 år och en höjning är därför befogad. I relation till vad det kostar att parkera i garage är 500 kronor i månaden en rimlig kostnad. Eftersom min generella åsikt är att det är både utrymmesmässigt bättre och säkrare att bilar står i garage bör inte prisskillnaden bli för stor mellan dessa alternativ.

Det måste också bli lättare att betala parkeringsavgift, både i stadens parkeringshus och på gatan, via exempelvis telefon och kreditkort.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anföras.

Att kalla den politiska majoritetens trafikpolitik för någonting annat än ren bestraffningspolitik vore djupt oärligt. De beslut som fattats rörande trafiken sedan majoritetsskiftet har i grund och botten handlat om att tvinga bort trafikanter från Stockholms vägar och parkeringsplatser. De stockholmare som är beroende av bilen för att få vardagen att gå ihop drabbas på ett oerhört tydligt sätt av den politik som nu genomförs. Att bedriva en trafikpolitik som tar sin utgångspunkt i att bestraffa alla bilägare är varken hederligt eller seriöst. Trots detta forceras biltullar fram i strid mot vallöften och medborgarnas tydliga vilja, den högsta avgiften för parkering har höjts och planering pågår för nya avstängningar i stockholmstrafiken. Till detta läggs nu också chockhöjningar av boendeparkeringsavgiften. Även om besluten motiveras genom förhoppningar om mindre trängsel eller större omsättning på parkeringsplatserna, är konsekvenserna givna. Av de som kör i stockholmstrafiken tjänar en tredjedel mindre än 18 000 kronor i månaden och de som behöver bilen i sin vardag har knappast möjlighet att parkera den utanför staden. I praktiken innebär alltså dagens trafikpolitik att människor skall tvingas bort från våra gator och parkeringsplatser.

Om Stockholm skall vara en attraktiv stad att leva i måste vi sätta stopp för beslut som inte fyller någon annan funktion än att göra livet svårt för stadens medborgare. Den trafikpolitik som den politiska majoriteten bedriver slår allra hårdast mot familjer och enskilda med små marginaler. Det är en politik som hotar Stockholms långsiktiga tillväxt och möjligheter att vara en fungerande storstad.

Skall vi på allvar lösa problemen i stockholmstrafiken måste Ringen och Förbifart Stockholm byggas och parkeringsplatserna i city bli fler. Det betyder att alla planer på biltullar måste stoppas, parkeringsavgifter måste hållas på en rimlig nivå och framkomligheten skall inte försämrats genom meningslösa avspärningar och hinder. Stockholm skall vara en stad som människor vill ta sig till, inte en stad där de som styr

holm skall vara en stad som människor vill ta sig till, inte en stad där de som styr gör allt för att hålla människor borta.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Uttagande av avgift för boendeparkering på offentlig plats fastställs enligt gatu- och fastighetsnämndens förslag.
2. Avgift kan tas ut med följande engångsbelopp per period: 30 kr per dygn, 500 kr per månad, 1 500 kr per kvartal, 2 000 kr per tertial, 3 000 kr per halvår och 6 000 kr per helår.
3. Den nya avgiften får börja tillämpas från den tidpunkt då åtgärderna tekniskt kan genomföras.

Stockholm den 3 december 2003

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Roger Mogert

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Kristina Alvendal* (alla m) och *Lotta Edholm* och *Ulf Fridebäck* (båda fp) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ewa Samuelsson* (kd) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anföras.

Det är nödvändigt med en genomtänkt helhetssyn när det gäller trafiken och infrastrukturen i Stockholm. Ett helhetsgrepp kring parkeringsfrågorna som gör det möjligt att öka framkomlighet, trygghet och tillgänglighet borde därför vara prioriterat. Det är beklagligt att frågan om boendeparkeringen bara blir en del i raden av alla de trafikpolitiska felbeslut som den socialdemokratiska majoriteten nu utsätter stockholmarna för. Istället för att satsa på fler parkeringsmöjligheter så kommer nu de som har behov av parkeringsplatser få en rejäl höjning av sina avgifter. Innevanarna i Stockholm får därmed ytterligare ökade levnadsomkostnader som till råga på allt inte motsvaras av en ökad tillgänglighet av parkeringsplatser. Därtill forcerar den nuvarande majoriteten

fram beslutet om trängselavgifter utan att kollektivtrafiken har byggts ut för att kunna svälja ett ökat antal resande. Den socialdemokratiska regeringen visar ingen förståelse för och verkar sakna kunskap om trafiksituationen i Stockholm när anslagen till infrastrukturen i regionen är otillräckliga. Det senaste exemplet med att staten inte helt finansierar citybanan blir därmed bara ett i raden av felaktiga beslut som vänsterstyret utsätter Stockholm för. Detta kommer att öka kostnaderna för innevånarna i regionen och blir ytterligare en belastning ovanpå skatte- och avgiftshöjningar.

## ÄRENDET

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 13 maj 2003 att

1. föreslå kommunfullmäktige att fastställa förslag till ändrad grund för uttagande av avgift för boendeparkering på offentlig plats samt att avgiften skall kunna tas ut som ett engångsbelopp per dygn, per månad, per kvartal, per tertial, per halvår och per år,
2. för sin del – förutsatt bifall till fastställelseförslaget – godkänna redovisat förslag till avgiftshöjning för boendeparkering,
3. den nya avgiften får börja tillämpas från den tidpunkt då åtgärderna tekniskt kan genomföras.

*Reservation* anfördes av *Sten Nordin m.fl. (m)*, *Ulf Fridebäck m.fl. (fp)* och *Björn Nyström (kd)* med hänvisning till eget förslag, *bilaga*.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 15 april 2003 har i huvudsak följande lydelse.

En kommuns rätt att ta ut parkeringsavgifter grundas på lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Däri stadgas bland annat att en kommun får ta ut en ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning. För att kommunen skall få ta ut en avgift krävs att det är påkallat för att ordna trafiken. För att underlätta bland annat för dem som bor i ett visst område att parkera inom området får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period.

### *Boendeparkeringsavgifter*

Syftet med boendeparkering är att de boende skall kunna parkera sina bilar till en lägre avgift och under längre tid än ett dygn på platser som är belägna inom rimligt avstånd från bostaden. Grundprincipen för att erhålla boendeparkeringsstillstånd är att sökanden är folkbokförd inom boendeparkeringszonen och är registrerad som ägare till den bil för vilken tillstånd söks. Avgiften betalas idag antingen per månad – 250 kr - eller per dygn – 15 kr. De nuvarande boendeparkeringsavgifterna är oförändrade sedan 1990 samtidigt som priserna för parkering i garage har ökat och är som högst 78 kr/timme och över 3000 kr per månad. Detta har starkt bidragit till att öka parkeringen på gatumark – tvärtemot stadens parkeringspolitiska målsättning om att gatuparkering i ökad utsträckning bör överföras till tomtmark/garage. Nu senast omnämnt i 2003 års budget. Sedan systemet infördes har ett stort antal bilar flyttats från garageparkering till gatuparkering. Bland annat har detta medfört att parkeringssituationen i dag har blivit mycket ansträngd med stora tillgänglighetsproblem för distribution och besökare. I

oktober 1999 mätte kontoret hur stor del av de avgiftsbelagda parkeringsplatserna i innerstaden som nyttjas av boendeparkerare. Mätningen visade att ca 46 % av platserna upptogs av bilar med boendeparkeringstillstånd. Mätningen visade också att ca 20 % av parkeringsplatserna var tomma. Kontoret utförde en likadan mätning i oktober 2002. Denna visade att antalet parkeringsplatser som var upptagna av boendeparkerare hade ökat till 50 % och att de tomma platserna hade minskat till 11 %.

#### Kontorets förslag

##### *Formell avgiftshöjning*

Nuvarande grund uppfyller av anförda skäl ej de fordringar som bör uppställas med hänsyn till vad som behövs för trafikens ändamålsenliga ordnande. Kontoret föreslår att den formella avgiftsgrunden, dvs den högsta avgiftsnivån fastställs till 30 kr per dygn, 500 kr per månad, 1 500 kr per kvartal, 2000 kr tertial, 3000 kr per halvår och 6000 kr per år.

##### *Förslag till avgiftshöjning*

Inom ramen för kommunfullmäktiges beslut föreslår kontoret att dagens avgift för boendeparkering fastställs till 500 kr per månad och att dygnsavgiften skall vara 30 kr.

#### REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret.

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 5 november 2003, har i huvudsak följande innehåll.

#### Stadsledningskontorets synpunkter

Tillämpning av parkeringsavgifter, inklusive förslaget till ändrad grund för uttagande av avgift för boendeparkering på offentlig plats, ska ses som delar i stadens övergripande arbete med att dels göra Stockholm till en ekologiskt hållbar storstad och dels öka tillgängligheten.

Enligt miljöbalken finns miljökvalitetsnormer. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid ska vara uppnådd till 1 januari 2006. Länsstyrelsen i Stockholms län har i ett förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid föreslagit en översyn av parkeringspolitiken i Stockholms stad. Stadsledningskontoret har i ett tidigare yttrande till kommunstyrelsen (dnr 303-2371-2003) redovisat att en översyn av parkeringsavgifter pågår inom gatu- och fastighetsnämnden och att det är en åtgärd som stödjer nämnda åtgärdsprogram. Den av gatu- och fastighetsnämnden föreslagna avgiftsförändringen är i linje med detta arbete.



Enligt budgeten för 2003 skall gatuparkering styras över till tomparkering med syfte att underlätta gatustädning, angöring för yrkes- och kollektivtrafik samt åstadkomma ökad framkomlighet för samtliga trafikslag. Det presenterad förslaget utgör kan ses som ett led i detta arbete.

Stadsledningskontoret anser att gatu- och fastighetsnämndens förslag överensstämmer med stadens tidigare beslut om inriktning för parkeringsverksamheten och att förslaget därför bör tillstyrkas.

RESERVATIONER M.M.

**Gatu- och fastighetsnämnden**

Reservation anfördes av Sten Nordin m.fl. (m), Ulf Fridebäck m.fl. (fp) och Björn Nyström (kd) med hänvisning till eget förslag enligt följande.

1. att avslå kontorets förslag till beslut
2. att återremittera ärendet
3. att därutöver anför

Den nuvarande majoriteten genomför en bestraffningspolitik för bilägare och bilister genom införandet av biltullar, fördubbling av boendeparkeringsavgift och en höjning av den övre avgiften för parkeringsplatser i staden. Denna politik slår hårdast mot familjer med små marginaler. Sammantaget är detta en politik som hotar Stockholms långsiktiga tillväxt och möjlighet att vara en fungerande storstad.