

Utlåtande 2013:81 RII (Dnr 314-471/2013)

Parkeringsplan

Förslag från trafik- och renhållningsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafik- och renhållningsnämndens förslag till Parkeringsplan i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet godkänns.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Parkeringsplanen är en av flera handlingsplaner inom Framkomlighetsstrategin.

Parkeringsplanen har som mål att öka andelen lediga parkeringsplatser för bil under dagtid från nuvarande 8-12 procent till 15 procent. Detta för att öka omsättning och tillgänglighet.

Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att följande fyra regleringsändringar som redovisas i Parkeringsplanen genomförs:

- A. utökning av zonen för grön biljett i citykärnan
- B. utökning av zonen för citytaxa i cityområdet
- C. införande av citytaxa på gator där framkomlighet och nåbarhet ska prioriteras
- D. skärpning av vissa regler för boendeparkering

Samtliga syftar till att prioritera den rörliga trafiken (framförallt för kapacitetsstarka färdmedel och leveranser) och prioritera korttidsparkering framför långtidsparkering.

Kostnaden för genomförandet av de i planen föreslagna åtgärderna beräknas under år 2013 uppgå till 5 miljoner kronor. Samtidigt förväntas intäkterna från parkeringsavgifter under år 2013 att öka med 5 miljoner kronor om kommunfullmäktige antar planen före juni månad. Därefter förväntas en ökning av intäkterna om 10 miljoner kronor på årsbasis. Åtgärdsförslagen planeras vara genomförda innan 2013 års slut.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för yttrande.

Stadsledningskontoret anser att parkeringsfrågan är ett viktigt och effektivt styrmedel som staden förfogar över. Stadsledningskontoret vill poängtera att det är viktigt att frågan inte ses som en isolerad åtgärd utan ses i ett större sammanhang där parkeringsregleringar och avgifter ska samverka med exempelvis trängselskatten samt stadens övriga planering.

Mina synpunkter

I takt med att Stockholm växer blir konkurrensen om utrymmet allt hårdare. En av de stora utmaningarna är att hitta lösningar för effektivare trafik och transporter i staden. Här har parkering en nyckelroll. Hur den befintliga infrastrukturen används är av stor betydelse. Det handlar om såväl tillgänglighet till fastigheter för varuleveranser som för kortare stopp. Omsättningen på kantstensparkeringar i City behöver därför ökas. Stockholmare kommer även i framtiden att ha privatbilar därför måste även antalet parkeringsplatser i garage öka. Samtidigt som dessa åtgärder är av stor vikt för att förbättra framkomligheten är det viktigt med parkeringsmöjligheter på gator som inte hör till det primära vägnätet. En mer framkomlighetsinriktad reglering av gatuparkeringen bidrar till en effektivare användning av gatuytan – vilket främjar och förbättrar stockholmarnas framkomlighet. Som en av flera handlingsplaner inom Framkomlighetsstrategin är den nya parkeringsplanen en viktig, men inte isolerad del av stadens åtgärder för att upprätthålla framkomligheten för såväl kollektivtrafik, cyklister, leveranstrafik som privatbilister i ett starkt växande Stockholm.

Parkeringsplanen innebär även ett steg framåt för miljön. Stockholms målsättning är att vara en fossilbränslefri stad år 2050 och en långsiktig parker-

ingspolicy som bidrar till ett klimatsmart resande är ett viktigt medel för att minska transportsektorns utsläpp.

Det är angeläget att staden noga följer och utvärderar effekterna av parkeringsplanens åtgärder. En del i detta arbete är det uppdrag som trafik- och renhållningsnämnden gett trafikkontoret. Uppdraget syftar till att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet, med utgångspunkt i framkomlighet och ett snabbt växande Stockholm.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtanden.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Parkeringsplan
3. Parkeringsplan – redovisning av remiss
4. Sändlista för remiss av förslag till Parkeringsplan

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Karin Wanngård (S) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Att delvis godkänna parkeringsplanen.
2. Att ett helhetsprogram tas fram där bl. a inner- och ytterstadskonsekvenser beaktas.
3. Att i det fortsatta arbetet beakta utveckling av bilpooler samt infartsparkeringar.
4. Samt att därutöver anföra:

En parkeringsplan löser en del av Stockholmstrafikens problem. Bilpoolarnas roll i framtidens Stockholm måste tydliggöras i parkeringsplanen såväl som i framkomlighetsstrategin. En annan viktig aspekt som måste samverkas med en parkeringsplan och framkomlighetsstrategi är kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken måste byggas ut och bli mer effektiv. Vi har idag alltför många inställda pendeltåg, enorm trängsel i Tunnelbanan, stomlinjebussar som kommer flera på samma gång i och med att det varit stopp eller hinder i trafiken. Sårbarheten i kollektivtrafiken är oerhört stor. Taxepolitiken för kollektivtrafiken är även viktig ur ett resande perspektiv. Enhetstaxa för hela länet skulle gynna regionens resandemönster. Staden måste agera för att landstinget ska påbörja arbetet med en tbyggd tunnelbana och en smartare taxepolitik.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Trafik- och renhållningsnämndens förslag till Parkeringsplan i enlighet med bilaga 2 antas till en del.
2. Kommunfullmäktige ger trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden.
3. Att vidare anföra följande:

Miljöpartiet stödjer i huvudsak förslagen om ändrad reglering av gatuparkering för bilar i innerstaden. Det är positivt för framkomligheten att stadens höjer avgiften för parkering och att utvidgar parkeringszonerna. Ytterligare åtgärder borde vidtas för att underlätta framkomlighet och stödja en utveckling mot färre parkerade bilar i gatumiljö. Parkeringsavgifterna ska uppmuntra till att parkeringar i befintliga parkeringshus och garage används i första hand. Till exempel borde de från remissen föreslagna förlängningen av den avgiftsbelagda tiden för malmtaxa (*blå biljett*) från 09-17 till 07-19 behållits. Låga parkeringsavgifter bör även införas i ytterstaden.

Kontoret behöver ta fram ett underlag som omfattar ett helhetsperspektiv på parkering. I en sådan utredning är det inte tillräckligt att enbart lägga in ytterstadens förutsättningar, utan det krävs en helhet med infartsparkeringar, parkeringsköp, parkeringstal för bilar och cyklar samt hur staden kan ge bättre förutsättningar för bilpooler. Aspekterna av en transportsnål samhällsplanering ska finnas med, samt hur cykel och kollektivtrafik kan bidra till att reducera behov av bilparkering och bidra till ökad framkomlighet.

Framkomlighetsstrategin angav som prioriterat att öka framkomligheten för stombussarna, bland annat genom att ta bort parkeringsplatser på stadens huvudgator. Parkeringsplanen innehåller dock inga sådana förslag. Strategin angav även som viktigt att prioritera cykling. Parkeringsplanen innehåller inga förslag på parkeringsplatser för cyklar. Parkeringsplanen kan stärka cykelinfrastrukturen genom att ta bort parkeringsplatser till förmån för fler cykelbanor. Vi vill med anledning av ovanstående se en parkeringsplan som bättre svarar mot framkomlighetsstrategins intentioner. Parkeringsfrågan ska beaktas som helhet med utgångspunkt i framkomlighet och ett snabbt växande Stockholm. Underlaget ska även beakta frågor för t.ex. regionala infartsparkeringar, parkeringsköp, bilpooler samt parkeringstal för bilar och cyklar.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Trafik- och renhållningsnämndens förslag till Parkeringsplan i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet godkänns.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 29 maj 2013

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Tomas Rudin, Olle Burell och Emilia Bjuggren (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. I huvudsak godkänna parkeringsplanen
2. Ge trafik- och renhållningsnämnden i uppdrag att ta fram konkreta förslag på säkra och avgiftsfria cykelparkeringar i kollektivtrafiknära lägen
3. Därutöver anföra:

Det finns många positiva delar i Parkeringsplanen, som helt stämmer överens med Framkomlighetsstrategin, men vi saknar konkreta förslag för den ökande andelen cyklisterna i staden. Många efterfrågar säkra, avgiftsfria cykelparkeringar i kollektivnära lägen, och i enlighet med Framkomlighetsstrategin bör detta tillgodoses snarast.

Man bör också ytterligare se över förhållandet mellan avgifter för parkering i gatumiljö och parkering under jord. Skulle exempelvis de som boendeparkerar i innerstaden kunna göra det i ett parkeringsgarage för samma avgift, skulle gatumark frigöras, och framkomligheten för cykel- kollektiv- och nyttotrafik förbättras.

Vi saknar också konkreta förslag på infartsparkeringar, något som brådskar i en växande storstad där antalet kvadratmeter och människors hälsa begränsar möjligheten att ta sig fram med egen bil. Parkeringsplanens syfte skall vara att kraftigt reducera antalet bilar i innerstaden, till förmån för cykel- kollektiv- och nyttotrafik.

ÄRENDET

Parkeringsplanen har som mål att öka andelen lediga parkeringsplatser för bil under dagtid från nuvarande 8-12 procent till 15 procent. Detta för att öka omsättning och tillgänglighet.

Trafik- och renhållningsnämnden föreslår att följande fyra regleringsändringar som redovisas i Parkeringsplanen genomförs:

- A. utökning av zonen för grön biljett i citykärnan
- B. utökning av zonen för citytaxa i cityområdet
- C. införande av citytaxa på gator där framkomlighet och nåbarhet ska prioriteras
- D. skärpning av vissa regler för boendeparkering

Samtliga syftar till att prioritera den rörliga trafiken (framförallt för kapacitetsstarka färdmedel och leveranser) och prioritera korttidsparkering framför långtidsparkering.

Kostnaden för genomförandet av de i planen föreslagna åtgärderna beräknas under år 2013 uppgå till 5 miljoner kronor. Samtidigt förväntas intäkterna från parkeringsavgifter under år 2013 öka med 5 miljoner kronor om beslut om planen tas före juni i kommunfullmäktige. Därefter förväntas en ökning av intäkterna om 10 miljoner kronor på årsbasis. Åtgärdsförslagen planeras vara genomförda innan 2013 års slut.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 mars 2013 följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för egen del förslaget till Parkeringsplan och hemställer hos kommunfullmäktige att anta Parkeringsplanen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden ger kontoret i uppdrag att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet, med utgångspunkt i framkomlighet och ett snabbt växande Stockholm.

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Mark Klamberg m.fl. (FP), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 februari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm växer och redan år 2030 förväntas Stockholms invånare vara cirka 25 procent fler än idag, det vill säga en befolkning på över en miljon. En av de stora utmaningarna för framtiden är därför att hitta lösningar för effektivare trafik och transport i staden - här har parkering en nyckelroll i både inner- och ytterstaden. Bland annat kan en mer aktiv reglering av gatuparkering bidra till ett effektivare utnyttjande av den redan begränsande gatuytan, vilket främjar och förbättrar stadens framkomlighet. Planen har som mål att öka andelen lediga parkeringsplatser för bil under dagtid från nuvarande 8-12 procent till 15 procent, för att öka omsättning och tillgänglighet.

Regleringsändringar i innerstaden

Kontoret föreslår att följande fyra regleringsändringar som redovisas i den reviderade parkeringsplanen genomförs:

- A) utökning av zonen för grön biljett i citykärnan
- B) utökning av zonen för citytaxa i cityområdet
- C) införande av citytaxa på gator där framkomlighet och närbarhet ska prioriteras
- D) skärpning av vissa regler för boendeparkering

Samtliga syftar till att prioritera den rörliga trafiken (framförallt för kapacitetsstarka färdmedel och leveranser) och prioritera korttidsparkering framför långtidsparkering.

Med anledning av remissynpunkterna har kontoret i planen inarbetat ett tillägg med citytaxa även på Torsgatan mellan Odengatan och Norra Stationsgatan. Kontoret avser vidare att se över vissa av de smala gator som brandförsvaret har lyft fram. Förslagen från City i samverkan kommer att utredas närmare i arbetet med den kommande trafik- och gatumiljöplanen för City. Vidare delar kontoret Stockholm Parkerings synpunkt att behovet av fler garageplatser inte löses genom lägre priser. Erfarenheten visar nämligen att mindre parkeringsgarage under många år omvandlats till verksamheter med högre lönsamhet.

Parkering för staden som helhet

I takt med att Stockholm växer utvecklas staden. Det som tidigare varit utpräglade förorter kompletteras med mer innerstadslignande och tätare bebyggelse. Ytterstaden byter karaktär genom kompletteringsbebyggelse och nya bostadsområden, med en högre exploateringsgrad än tidigare. Den gemensamma gatuytan krymper, sett till befolkningstätheten. Denna utveckling innebär en stor utmaning för staden, även på parkeringsområdet. Ytterstadsområdena ser olika ut, till exempel finns områden med informella infartsparkeringar och hög exploatering, stadsdelscentra och närförorter

som alla påverkar behovet av gatuparkering. Dessutom finns indikationer på att de ytterstadsområden som ligger närmast innerstaden kan påverkas av så kallade utfartsparkeringar, det vill säga områden där de boende i innerstaden regelbundet parkerar.

Som en del av remissförslaget ingick förlängning av den avgiftsbelagda tiden för malmtaxa (blå biljett) från 09-17 till 07-19. Dock har det under remissprocessens gång blivit allt mer tydligt att det finns en osäkerhet kring hur denna förändring påverkar parkeringssituationen i ytterstaden. Med förslaget om tidsförlängd malmtaxa finns till exempel risk att parkering trycks ut till de delar av ytterstaden som angränsar till tullsnittet som därför kan få problem med utfartsparkering. Samtidigt är erfarenheten om regleringsverktyg i ytterstaden idag begränsad. Kontoret instämmer därför med ett flertal remissinstanser i deras uppfattning om att parkeringsfrågan bör behandlas mer långsiktigt och i ett samlat grepp för inner- och ytterstaden gemensamt. Fördjupad kunskap om ytterstadens parkeringssituation (även i relation till innerstaden) är därför väsentlig för att säkra framkomligheten och för att uppfylla målet om 15 procent lediga parkeringsplatser. Trafikkontoret föreslår således att få i uppdrag att tillsammans med stadsbyggnads- och exploateringskontoret ta fram ett underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet idag och framöver. Bland annat bör strategier för infartsparkering, parkeringsköp och relationen mellan inner- och ytterstadens taxor studeras närmare. Ett annat förslag var att ändra benämningarna på taxorna till numeriska begrepp för en enklare hantering vid ökande användning av virtuell betalning via exempelvis mobiltelefon. Med anledning av ovan sagda beträffande avgiftstiderna för malmtaxa syns det dock omotiverat i nuläget att ta kostnaden för att skylta om alla parkeringsplatser enbart för att ändra taxebenämningarna.

Inom ramen för detta helhetsarbete föreslås inledningsvis att de tre i remissplanen utpekade ytterstadsområdena (Gullmarsplan-Globen, Hägersten-Liljeholmen och Järva) studeras i mer detalj. Dagens parkeringssituation bör utredas i ett större sammanhang och om behov av åtgärder identifieras bör dessa vara tydligt anpassade för områdenas förutsättningar både kort- och långsiktigt.

Järva

När Järva byggdes sattes parkeringstalet i linje med principen att all parkering skulle ske på tomtmark. En reglering av parkeringen är åter aktuell i området då framkomligheten på gatorna försämrats när parkeringsförbudet togs bort år 2009 på gator i Rinkeby och Tensta. Garage har tömts på bilar av ägare som hellre parkerar gratis på gatan, med konsekvenser för fastigheternas ekonomi. Det förekommer även problem med långtidsuppställning på gatan kopplad till verksamheter som sysslar med försäljning eller reparation av fordon. Polis, brandförsvaret och fastighetsägare i Järva har vid flera tillfällen pekat på problem som den fria parkeringen medfört i området, bland annat i en skrivelse till kontoret. På grund av områdets problematik som beskrivits ovan avser kontoret därför att åter införa parkeringsförbud i området, med början på de gator som brandförsvaret utpekat som besvärliga att ta sig fram på. De parkeringsplatser som finns på gatumark behålls som tidigare.

Gullmarsplan/Globen

Den kommande Söderstaden kommer att länka Globenområdet med Gullmarsplan/Nynäsvägen och knyta samman Södermalm med de södra närförorterna. Etableringar för bostäder, kontor, handel, service och nöjen planeras, vilket ställer höga krav på ett effektivt transportsystem redan när Tele2Arenan öppnas i juli 2013. För att de bostadsområden som ligger närmast Globen inte ska drabbas av parkeringstryck finns utpekade platser där endast boende idag får parkera. För att säkra framkomligheten i området på kort och lång sikt bör parkeringsåtgärder utredas med start under första hälften av 2013.

Hägersten/Liljeholmen

En attitydundersökning i staden från 2010 visar att de boende i stadsdelen Hägersten-Liljeholmen är missnöjda med parkeringssituationen. De upplevda problemen har uppmärksammats även i dialog med stadsdelsförvaltningen och i medborgarärenden. Stadsdelen innehåller en varierad bebyggelse som väl representerar många av ytterstadens olika stadsmiljöer, och som visar exempel på flera av de frågor som bör undersökas i en fördjupad parkeringsutredning. Det finns till exempel:

- exploateringsområden med en täthet som liknar innerstadens (Liljeholmen-Årstadal, Telefonplan)
- äldre förorter som ska förtätas och där bland annat ett ökat parkeringstryck är en farhåga bland invånarna (Midsommarkransen, Aspudden)
- områden med flerfamiljshus (Bredäng) och småhus/villaområden (Mälarhöjden) där informell infartsparkering förekommer.

Dessutom kan alla områden komma att påverkas av så kallad utfartsparkering.

Parkeringsituationen i och kring Liljeholmstorget specifikt har även uppmärksammats i skrivelser och medborgarärenden. Kontoret har inlett ett arbete för att få en samlad bild av problematiken som, om det visar sig lämpligt, kan resultera i framtida åtgärder.

Tidplan

Den initiala tidplanen för de åtgärder som presenteras i Parkeringsplanen har förskjutits på grund av remissprocessen. I nedanstående tabell föreslås nya tidpunkter för genomförande av parkeringsförslagen. Åtgärderna A, B och C förväntas vara kompletta halvårsskiftet 2013 medan åtgärd D successivt kan komma att genomföras under hela år 2013 (se tabell 1). Denna tidplan kan dock förskjutas ytterligare beroende på när beslut om planen tas i kommunfullmäktige. Det föreslagna arbetet med att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet kan påbörjas under våren 2013. Utöver detta kommer den höjning av kostnaderna för boendeparkering som tidigare beslutats av kommunfullmäktige att genomföras den 1 mars 2013.

ÅTGÄRD	INFÖRANDETID
Åtgärd A Utökat område för grön biljett	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd B Utökat område för citytaxa	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd C Citytaxa på vissa huvudgator	Halvårsskiftet 2013
Åtgärd D: Skärpta regler för boendeparkeringsdispens	2013
Ta fram ett samlat underlag för parkeringsfrågan som helhet	Start våren 2013

Förslag på tidplan för genomförande av Parkeringsplanens åtgärder.

Tidplanen är preliminär och gäller under förutsättning att nödvändiga beslut tas under våren 2013

Parkeringsplanen kommer att kommuniceras brett efter kommunfullmäktiges beslut och löpande under införandetiden samt i enlighet med framkomlighetsstrategin.

Konsekvenser

I sin helhet bidrar reglering av gatuparkeringen till ökad framkomlighet för den rörliga trafiken och förbättrad närbarhet till stadens utbud längs huvudgatorna, vilket ökar stadens attraktivitet. Fokus för framkomligheten i staden är de kapacitetsstarka färdmedlen och näringslivstransporterna, i synnerhet på gator och vägar som i stor utsträckning används av stombussar och cyklister eller där stora mängder gods levereras. Den totala transportkapaciteten förväntas öka, med mer pålitliga restider för kollektivtrafiken, förbättrade leveransmöjligheter samt minskad söktrafik och dubbelparkering. Detta har i sin tur positiv inverkan på miljön och trafiksäkerheten.

Ekonomi

Kostnaderna för genomförande beräknas till 5 miljoner kronor under 2013 och inrymmer omskytning av gator och parkeringsautomater samt flytt och omprogrammering av automater. I kostnaden ingår byte av vägmärken och omskrivning av vissa lokala trafikföreskrifter.

Kontoret bedömer att förslaget innebär ökade intäkter i form av parkeringsavgifter om 10 miljoner kronor på helårsbasis. Under 2013 bedöms intäktsökningen uppgå till 5 mnkr, under förutsättning att kommunfullmäktige fattar beslut under första halvåret 2013. I sammanhanget bör påtalas att parkeringsintäkter alltid är svårprognostiserade då väder, konjunktur och resvanor är de viktigaste variablerna.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret för yttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 april 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm växer och redan år 2030 förväntas Stockholms invånare vara cirka 25 procent fler än idag, det vill säga en befolkning på över en miljon. En av de stora utmaningarna för framtiden är därför att hitta lösningar för effektivare trafik och transport i staden - här har parkering en nyckelroll i både inner- och ytterstaden. Bland annat kan en mer aktiv reglering av gatuparkering bidra till ett effektivare utnyttjande av den redan begränsande gatuytan, vilket främjar och förbättrar stadens framkomlighet. Stadsledningskontoret stödjer därför trafik- och renhållningsnämndens förslag till Parkeringsplan för Stockholms stad.

Parkeringsfrågan är ett viktigt och effektivt styrmedel som staden förfogar över. Stadsledningskontoret vill poängtera att det är viktigt att frågan inte ses som en isolerad åtgärd utan ses i ett större sammanhang där parkeringsregleringar och avgifter ska samverka med exempelvis trängselskatten samt stadens övriga planering.

Under 2013 bedöms kostnaden på 5 miljoner kronor för genomförandet av Parkeringsplanen att kunna finansieras med hjälp av intäkterna från parkeringsavgifter och inryms därmed i trafik- och renhållningsnämndens budget för 2013. Därefter förväntas en ökning av intäkterna om 10 miljoner kronor på årsbasis. Åtgärdsförslagen planeras vara genomförda innan 2013 års slut. Kostnader och intäkter för kommande år får beaktas i samband med budget för år 2014.

Stadsledningskontoret konstaterar att ingen justering görs angående nivåerna för parkeringsavgifterna i och med den av trafik- och renhållningsnämnden föreslagna Parkeringsplanen. Parkeringsplanen innebär dock att grunderna för avgiftsuttaget ändras, dvs. förändrade zonindelningar m.m., vilket föranleder antagande av Parkeringsplanen i kommunfullmäktige.

Gällande förslag till Parkeringsplan hänvisas till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner till en del förslaget till Parkeringsplan.
2. Nämnden ger kontoret i uppdrag att ta fram ett samlat underlag som beaktar parkeringsfrågan för staden som helhet, med utgångspunkt i framkomlighet och ett snabbt växande Stockholm. Underlaget ska även beakta frågor för t.ex. regionala infartsparkeringar, parkeringsköp, bilpooler samt parkeringstal för bilar och cyklar.
3. Att vidare anföras följande:

Miljöpartiet stödjer i huvudsak förslagen om ändrad reglering av gatuparkering för bilar i innerstaden. Det är positivt för framkomligheten att stadens höjer avgiften för parkering och att utvidgar parkeringszonerna. Ytterligare åtgärder borde vidtas för att underlätta framkomlighet och stödja en utveckling mot färre parkerade bilar i gatumiljö. Parkeringsavgifterna ska uppmuntra till att parkeringar i befintliga parkeringshus och garage används i första hand. Till exempel borde de från remissen föreslagna förlängningen av den avgiftsbelagda tiden för malmtaxa (*blå biljett*) från 09-17 till 07-19 behållits. Låga parkeringsavgifter ska även införas i ytterstaden.

Framkomlighetsstrategin angav som prioriterat att öka framkomligheten för stombussarna, bland annat genom att ta bort parkeringsplatser på stadens huvudgator. Parkeringsplanen innehåller dock inga sådana förslag. Strategin angav även som viktigt att prioritera cykling. Parkeringsplanen innehåller inga förslag på parkeringsplatser för cyklar. Parkeringsplanen kan stärka cykelinfrastrukturen genom att ta bort parkeringsplatser till förmån för fler cykelbanor. Vi vill med anledning av ovanstående se en parkeringsplan som bättre svarar mot framkomlighetsstrategins intentioner.

Kontoret behöver ta fram ett underlag som omfattar ett helhetsperspektiv på parkering. I en sådan utredning är det inte tillräckligt att enbart lägga in ytterstadens förutsättningar, utan det krävs en helhet med infartsparkeringar, parkeringsköp, parkeringstal för bilar och cyklar samt hur staden kan ge bättre förutsättningar för bilpooler. Aspekterna av en transportsnål samhällsplanering ska finnas med, samt hur cykel och kollektivtrafik kan bidra till att reducera behov av bilparkering och bidra till ökad framkomlighet. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner till en del förslaget till Parkeringsplan.

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) enligt följande.

Att delvis godkänna parkeringsplanen.

Att ett helhetsprogram tas fram där bl. a inner- och ytterstadskonsekvenser beaktas.

Att i det fortsatta arbetet beakta utveckling av bilpooler samt infartsparkeringar.

Samt att därutöver anföra:

En parkeringsplan löser en del av Stockholmstrafikens problem.

Några aspekter som måste samverkas med en parkeringsplan och framkomlighetsstrategi är:

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken måste byggas ut och bli mer effektiv. Vi har idag alltför många inställda pendeltåg, enorm trängsel i Tunnelbanan, stomlinjebussar som kommer flera på samma gång i och med att det varit stopp eller hinder i trafiken. Sårbarheten i kollektivtrafiken är oerhört stor.

Taxepolitiken för kollektivtrafiken är viktig ur ett resande perspektiv. Ett högt pris på t.ex. ett månadskort innebär att det kan vara billigare att ta bilen till stan om man har en bil med liten drivmedelsförbrukning. Den senaste höjningen av SL månadskortet var enbart ett sätt att reducera SLs gigantiska underskott.

Tjänstebilsförare betalar idag ingen trängselskatt, i och med att den för företagen är avdragsgill. Ser man på nybilsförsäljningen i Stockholmsområdet så är den övervägande delen försäljning av tjänstebilar. Vi har med andra ord många tusentals förare som i dag är helt okänsliga för t.ex. trängselskattens storlek och indirekt avgiften för parkering i och med att man använder företagskort när man parkerar.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

1. I huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut.
2. Ge kontoret i uppdrag att ta fram konkreta förslag på säkra och avgiftsfria cykelparkeringar i kollektivtrafknära lägen.
3. Därutöver anföra:

Det finns många positiva delar i Parkeringsplanen, som helt stämmer överens med Framkomlighetsstrategin, men vi saknar konkreta förslag för den ökande andelen cyklisterna i staden. Många efterfrågar säkra, avgiftsfria cykelparkeringar i kollektivnära lägen, och i enlighet med Framkomlighetsstrategin bör detta tillgodoses snarast. Man bör också ytterligare se över förhållandet mellan avgifter för parkering i gatumiljö och parkering under jord. Skulle exempelvis de som boendeparkerar i innerstaden kunna göra det i ett parkeringsgarage för samma avgift, skulle gatumark frigöras, och framkomligheten för cykel- kollektiv- och nyttotrafik förbättras.

Vi saknar också konkreta förslag på infartsparkeringar, något som brådskar i en växande storstad där antalet kvadratmeter och människors hälsa begränsar möjligheten att ta sig fram med egen bil. Parkeringsplanens syfte skall vara att kraftigt reducera antalet bilar i innerstaden, till förmån för cykel- kollektiv- och nyttotrafik.

Särskilt uttalande gjordes av Mark Klamberg m.fl. (FP) enligt följande.

Förslaget till ny parkeringsplan innehåller en välkommen ambitionshöjning vad gäller att förbättra möjligheterna för framkomligheten i Stockholmstrafiken. Detta är en mycket angelägen fråga – i synnerhet för kollektivtrafiken – och åtgärderna i parkeringsplanen har goda förutsättningar att bidra till en bättre trafiksituation.

Folkpartiet anser att i områden där belastningen är särskilt hög bör man överväga att ta ut parkeringsavgifter under längre tid på dygnet. Under remissprocessen har det framkommit osäkerhet kring vilka effekter förslaget om att utöka den avgiftsbelagda tiden för malmtaxa från 09–17 till 07–19 skulle medföra, främst med tanke på parkeringssituationen i ytterstaden. Vi ser fram emot ett fördjupat resonemang kring denna fråga i det samlade underlag för staden som helhet som Trafikkontoret ska ta fram.