

**Handläggare**  
Johannes Berg  
Telefon: 08-508 289 27**Till**  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2016-03-15 p. 23

## **Förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering**

**Remiss från trafikkontoret T2012-310-02254**

### **Förvaltningens förslag till beslut**

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker Trafikkontorets förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Gunnar Söderholm  
FörvaltningschefGustaf Landahl  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Miljöförvaltningen anser att Trafikkontorets förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering ligger väl i linje med översiktsplanen, framkomlighetsstrategin och miljöprogrammet. Förslagen tar ett helhetsgrepp kring parkering och skapar förutsättningar för en fungerande parkeringsmarknad och långsiktigt hållbar stadsutveckling.

### **Bakgrund**

Trafikkontoret önskar synpunkter på de förslag de tagit fram för ny parkeringsstrategi och plan för gatuparkering.

Bakgrunden till behovet av ny parkeringsstrategi är att i ett snabbt växande Stockholm blir mark, kvartersmark så väl som gatumark, mycket värdefull. Det finns därför ett behov av att identifiera och prioritera hur marken bäst ska användas för att uppnå olika mål för stadsbyggnad och trafik.

Parkering tar plats och när mark används för parkering leder det till både minskad möjlighet att bygga bostäder (även ingångar och ramper till garage tar plats) samt mindre utrymme på gatan för andra viktiga funktioner. För vissa resor kommer bilen fortsatt ha en viktig roll för många stockholmare och plats ska beredas för en pålitlig rörlig trafik. Privatbilar står parkerade 90-99 procent av tiden och hur vi planerar för parkering är avgörande för möjligheten att bygga bostäder till rimliga priser samt att ordna ett fungerande hållbart transportsystem. Parkeringsstrategin syftar till att lösa tre problem:

1. Att parkering i garage inte nyttjas för att kostnaden för att stå på gata är betydligt lägre än hyran för en garageplats.
2. Gatuparkering används som långtidsparkering vilket orsakar söktrafik som bidrar till ökad trängsel och försämrade trafiksäkerhet. Gatan ska rymma många funktioner och idag är det svårt att rymma många av dessa eftersom gatorna i hög grad används för långtidförvaring av fordon.
3. Nya offentliga garage som är öppna för allmänheten är inte lönsamma att bygga i stora delar av staden på grund av att det finns gratis och/eller billiga parkeringar på omkringliggande gatumark. En studie på Södermalm visade att 37 garage med cirka 1300 platser byggts om från garage till butiker, lagerlokaler, gym, restaurang mm. Det sätt som staden planerar för parkering idag leder till ett antal både direkta och indirekta subventioner av bilägande och bilresande. Detta omöjliggör en fungerande marknad för parkeringsplatser i stora delar av kommunen.

För att hantera ovanstående problem presenterar parkeringsstrategin sex principer. Principerna fokuserar i enlighet med framkomlighetsstrategin på prioritet för gående, cykel och kollektivtrafik framför parkering. Vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angörning följt av korttidsparkering. Planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser samt bidra till att undvika parkeringsproblem på gatan. Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt och ha en mer stadsmässig utformning. Infartsparkeringar skapas i samverkan med Landstinget och grannkommuner.

Genomgående för principerna är att skillnaden i kostnad mellan att stå i garage och på gata ska minska. Genom att priset på

gatuparkering hamnar på nivåer som motsvarar kostnaden för att bygga och underhålla parkering i garage, skapas förutsättningar för en fungerande marknad för parkering. Idag är kostnaden lägre vilket innebär att parkering flyttas ut från garage till gata för att det går att hitta mer lönsam användning av ytan eller att hyresgäster/bostadrättinnehavare utan bil subventionerar parkeringen. Genom att stimulera parkeringsköp kan Stockholms stad förlägga parkering i större anläggningar vilket skapar förutsättningar för effektivt samnyttjande. En mer marknadsorienterad prissättning av parkering förväntas även bidra positivt till marknaden för bildelningstjänster.

Förslaget till ny plan för gatuparkering kompletterar förslaget till parkeringsstrategi och syftar till att minska söktrafiken efter ledig parkering och underlätta för de resor där bil eller andra motorfordon är det mest effektiva färdssättet. Genom att ett helhetsgrepp tas kring parkering på gatumark och på kvartersmark är Trafikkontorets ambition att stödja ett hållbart stadsbyggande och trafiksystem.

Förslaget innebär att området där avgifter tas ut utökas till andra platser som har, eller kommer att få, tätbebyggelse med en blandning av bostäder och andra funktioner. Dessa platser präglas redan nu av liknande parkeringsproblem som de i innerstaden, d.v.s.:

- Efterfrågan på korttidsparkering för snabba ärenden, på- och avstigning samt lastning och lossning är på flera platser större än utbudet. Detta leder till dubbelparkering och skapar söktrafik, som båda ger ökad trängsel, ökade utsläpp och trafiksäkerhetsproblem. Detta gäller främst dagtid.
- Kvälls- och nattetid är boendes efterfrågan på parkering högre än utbudet vilket leder till både olovlig parkering med konsekvenser för framkomligheten och trafiksäkerheten, och till söktrafik.
- Informell infartsparkering och arbetsplatsparkering tar upp platser dagtid i attraktiva lägen kring tunnelbanestationer och arbetsplatsområden. Detta bidrar till sämre stadsmiljö och trafiksäkerhet på bostadsgator. Det ger också mer bilresande som medför större koldioxidutsläpp och sämre luftkvalité. Dessutom ökar trängsel på stadens infartsleder vid de tider då trängselproblematiken är som störst.

- Parkering kring andra målpunkter, såsom idrottsarenor, handelsplatser, skolor eller badanläggningar kan under vissa perioder leda till trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem.

Även den avgiftsbelagda tidsperioden i innerstaden föreslås ändras. Detta för att bättre spegla de tider då trängselproblematik och/eller stor parkeringsefterfrågan kan uppstå samt för att öka incitament att lämna bilen hemma och åka på annat sätt. De utökade tiderna kommer att understödja den privata marknaden för garage. När fler väljer att parkera i garage skapas förutsättningar för att omfördela gatuutrymme från parkering till hållbara transportmedel eller bättre stadsmiljö. En bärande idé är att underlätta bostadsbyggande genom avgifts- eller tidsreglering av gatuparkering. Detta gör att nyinflyttade kommer att använda bostadens garage och inte gatumark för långtidsparkering. Fulla garage möjliggör fler bostadsprojekt då parkeringen i högre grad bär sina egna kostnader och priserna på bostäder då kan hållas nere. Samtidigt hjälper avgifterna till att skydda befintliga boendes parkeringsmöjligheter genom att de som saknar möjlighet att parkera på kvartersmark kommer att erbjudas boendeparkering.

I bilagan återfinns förslaget till ändrad reglering inklusive karta över de nya zonerna för taxa samt föreslagna taxor i respektive zon.

### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Miljöförvaltningen anser att Trafikkontorets förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering ligger väl i linje med översiktsplanen, framkomlighetsstrategin och miljöprogrammet.

### **Konsekvenser av den föreslagna parkeringsstrategin**

Den föreslagna parkeringsstrategin skapar möjligheter för ett effektivare nyttjande av gaturummet. Om mängden parkerade bilar minskar ges förutsättningar att använda den frigjorda ytan till annat som till exempel cykel, kollektivtrafik, nya byggnader eller grönytor. Att prioritera bil- och lastbilstransporter som gynnar näringslivet är rimligt ur ett miljö- och hälsoperspektiv då samhällsvinsten i relation till utsläppen på dessa resor är högre än för privata resor.

Miljöförvaltningen är positiv till att parkeringsstrategin avser understödja byggande av bostäder till rimliga priser. Ett stort steg i denna riktning togs i samband med införandet av gröna och

projektspecifika parkeringstal. Med parkeringsstrategin och planen för gatuparkering hanteras potentiella biverkningar av parkeringstalen i form av ökat tryck på gatuparkering som hade kunnat uppstå med nuvarande regelverk och prissättning. Att staden ska på sikt ska understödja marknader för parkeringsplatser är lämpligt. Parkering i centrala lägen är en efterfrågad produkt och om staden på sikt minskar tillgången på gatuparkering kommer det skapa marknadsmässiga förutsättningar för kommersiella aktörer att erbjuda parkering i anläggningar.

Miljöförvaltningen ställer sig också positiv till att parkeringsplatser vid handel och kontor beslutas med hänsyn till påverkan på omkringliggande trafiksystem. I dagsläget sker vanligen planering av parkering vid verksamheter helt utan koppling till vilka förutsättningar som finns att hantera den tillkommande trafiken i det omkringliggande trafiksystemet. Ur miljö- och hälsosynpunkt vore det också önskvärt att hänsyn tas till potentiell påverkan på luftföroreningar och buller inom influensområdet.

### **Konsekvenser av den föreslagna planen för gatuparkering**

Den föreslagna planen för gatuparkering är en förutsättning för att kunna omsätta de principer för hantering av parkering som presenteras i parkeringsstrategin i praktik.

Konsekvenserna ur miljö- och hälsoskyddsperspektiv av den föreslagna prissättningen av parkering på gatumark är sannolikt mycket positiv. En prissättning som bidrar till att söktrafiken efter parkering minskar kommer också att leda till minskade luftföroreningar. Hur mycket utsläpp söktrafiken står för i dagsläget är inte känt men undersökningar visar att så mycket som 30 - 50 procent av trafiken i de större städernas citykärnor utgörs av bilister som letar efter en parkeringsplats. Snitttiden för att leta efter en parkeringsplats är åtta minuter eller motsvarande fyra kilometer. Bilister som söker efter parkering tillhör i allmänhet en grupp som kör långsamt (under 30 km i timmen) och bidrar till ett ineffektivt utnyttjande av vägarna, ökar trängseln och köerna på gatorna (*Public parking space in cities – comparing costs and benefits, Prof. Dr. S. Kummer, 2008*).

För att förstärka de positiva effekterna av planen bör prissättningen på sikt ligga på nivå där kapacitetsutnyttjandet aldrig överstiger ca 90 procent. Vid den nivån finns alltid lediga platser för tillkommande besökare utan söktrafik. En anpassning av taxorna som motsvarar den faktiska tillgången på parkering kommer att öka

incitamenten för många bilister i närförort, där det idag är kostnadsfritt att parkera, att i stället välja cykel och kollektivtrafik. Det kommer sannolikt även att leda till ökning av efterfrågan på bilpoolstjänster i synnerhet för de hushåll som inte regelbundet använder sin bil.

En höjning av parkeringsavgifterna på gata till en marknadsmässig nivå i kombination med att inte tillåta boendeparkering på gata för nyproduktion bör leda till mer stabila planeringsförutsättningar. Det skapar möjlighet att dimensionera antalet parkeringsplatser i ett nytt område utifrån det kringliggande vägnätets kapacitet att hantera ny trafik. På detta sätt kan även behovet av ny kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och transporttjänster prognosticeras med större precision.

### **Genomförandet i tid och geografi av planen för gatuparkering**

Det är viktigt att de nya avgifterna för gatuparkering finns på plats när inflyttning sker i de nya bostäder som omfattats av de gröna och projektspecifika p-talen. Detta gäller i synnerhet i områden där det idag är kostnadsfritt att stå på gata. Om detta inte sker finns risk att den parkering som anläggs på fastigheten inte nyttjas och att bilinnehavet blir större än planerat.

Gällande den geografiska avgränsningen så är konsekvenserna av denna svår att sätta om i dagsläget. Ambitionen långsiktigt bör vara att de som är i stort behov av tillgång till egen bil får detta tillgodosett utan att söktrafik uppstår eller plats tas från fotgängare, cyklisterna, kollektivtrafik eller annat nyttjande av marken med högre prioritet.

### **Övriga synpunkter och förslag**

Miljöförvaltningen anser att bilpoolsbilar och miljöbilar bör premieras vad gäller parkering i staden. Parkering för dessa bör vara rabatterad för att uppmuntra bilister att gå med i bilpool alternativt byta till miljöbil. Idag finns dock inte något lagligt stöd för staden att genomföra detta. Miljöförvaltningen anser därför att staden ska föreslå för regeringen att lagstiftningen ändras så att det blir möjligt för kommuner att ge rabatterad parkering till bilpooler och miljöbilar. Problemet med att denna typ av verktyg saknas bör beskrivas.

Som miljöbilar betraktas vanligtvis personbilar och lätta lastbilar som uppfyller miljöbilsdefinitionen i vägtrafikskattelagen

(2006:227), med vidtagna ändringar av definitionen gällande från och med 1 januari 2013.

Rätten för staden att ta ut parkeringsavgifter regleras i lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Enligt 2 § denna lag kan endast rörelsehindrade, näringsidkare, samt boende inom ett område särskiljas när det gäller uttag av parkeringsavgifter. För att därutöver kunna särskilja supermiljöbilar och bilpoolsbilar krävs därför en ändring av 2 § i lagen.

De närmare parkeringsvillkoren om avgiftsbeläggning av vissa parkeringsplatser, tidsbegränsning av parkering m.m. beslutas genom lokala trafikföreskrifter. Vad som får regleras i lokala trafikföreskrifter anges i trafikförordningen (1998:1276). Av 10 kap. 2 § trafikförordningen framgår att det går att ha särskilda föreskrifter för en viss trafikantgrupp, fordonsslag samt fordon med last av viss beskaffenhet. Bilpooler och miljöbilar eller s.k. supermiljöbilar faller inte under någon av dessa kategorier. För att kunna besluta om särskilda regler för dessa krävs det således en utvidgning av kategorierna i 10 kap. 2 § trafikförordningen.

Det finns vidare en svårighet med att det inte finns någon enhetlig definition av vad en bilpoolsbil är och hur detta kan kontrolleras. Det behövs således även göras sådana ändringar att det ges en bilpoolsdefinition.

Vid nybyggnation och ombyggnation av parkeringshus är det viktigt att dessa utrustas med möjlighet att ladda elbilar. Att bilens ordinarie parkeringsplats, den plats där bilen står parkerad på natten, är den viktigaste laddplatsen för en elbil har kommit fram i många demonstrationsprojekt med elbilar. Det är därför av stor vikt att dessa p-platser utrustas med laddningsmöjligheter om en ökande mängd elbilar i Sverige ska bli verklighet.

Den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) lämnade förslag på att regeringen skulle ge Boverket i uppdrag att utforma byggreglerna så att nya eller ombyggda parkeringshus och andra större parkeringsplatser förses med eller förbereds för senare installation av laddmöjligheter för eldrivna fordon. Detta är något som Stockholms stad via Exploateringskontoret idag skriver in i markavtal vid byggnation i Norra Djurgårdsstaden. Att vid nyproduktion eller renovering installera eller förbereda för en viss andel laddmöjligheter för normalladdning är vanligen inte vare sig tekniskt svårt eller särskilt kostsamt. Liknande formuleringar bör

staden även kunna ställa vid all nybyggnation på stadens mark. Detta är en viktig åtgärd som bör lyftas fram, som avlastar gatunätet från parkerade bilar och som staden har rådighet över.

Sammantaget anser förvaltningen att Trafikkontorets förslag till parkeringsstrategi och plan för gatuparkering utgör viktiga komponenter i genomförandet av stadens övergripande strategier och skapar förutsättningar för en hållbar stadsutveckling. Det är dock viktigt att påpeka att förslagen kan komma att innebära en begränsning i tillgänglighet i synnerhet för hushåll med svag ekonomi. Det är därför viktigt att säkerhetsställa att genomförandet av förslagen sker i kombination med förstärkningar av alternativ som kollektivtrafik och utbyggnad av cykelinfrastruktur. Där det bedöms ge samma effekt på efterfrågan på parkering bör också begränsningar i tid väljas före styrning med avgift.

Slut

### **Bilagor**

Förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering  
Dnr: T2012-310-02254