

Linda Sjöquist

Från: Funktion TK Parkeringsplan
Skickat: den 11 december 2015 15:38
Till: Funktion TK Parkeringsplan
Ämne: Remiss - förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering
Bifogade filer: Remissbrev.pdf; Förslag till parkeringsstrategi.pdf; Förslag till plan för gatuparkering.pdf
Kategorier: Linda

Hej,

Vi vill gärna veta vad du/ni tycker om förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering, se brev och övrigt remissmaterial i bilagorna.

Alla tankar, åsikter och idéer emottages tacksamt. Remissperioden pågår till och med den 14 mars 2016, men lämna gärna synpunkter tidigare.

Med vänlig hälsning

Fredrik Alfredsson
Avdelningschef
Tillståndsavdelningen, trafikkontoret
Box 8311, 104 20 STOCKHOLM



Remiss av förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering

Den 10 december 2015 beslutade trafiknämnden i Stockholms stad att förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering skulle skickas på remiss. Remissversionerna sänds ut till berörda nämnder och bolag i Stockholms stad samt till ett flertal myndigheter och andra aktörer i regionen.

Remissmaterialet är bilagt och finns även på:

<http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Parkering/nya-parkeringsplanen/>

Vi ser fram emot synpunkter på hela strategins och planens innehåll, men är särskilt intresserade av:

- **Konsekvenser:** Vad ser du/ni för konsekvenser av den föreslagna strategin respektive den föreslagna planen? Finns det något ytterligare som skulle kunna göras för att mildra negativa eller för att förstärka positiva konsekvenser?
- **Gränsdragningar:** Ambitionen i plan för gatuparkering har varit att hitta gränser mellan avgiftsområden som minimerar oönskade effekter, till exempel genom att flytta problem från ett område till ett annat. Ser du/ni risker med föreslagna gränser?
- **Tidplanen:** Vilka delar av plan för gatuparkering ser du/ni som mest brådskande att genomföra? Kan det finnas risker i att vissa delar av planen genomförs men inte andra?

Remissperioden pågår till och med den 14 mars 2016. Tidigt inkomna remissvar uppskattas.

Trafikkontoret

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Växel 08-508 272 00
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Remissvar ska märkas med diarienummer **T2012-310-02254** och skickas per post till:

Trafikkontoret
Registraturet
Box 8311
104 20 Stockholm

Eller per mejl till:

parkeringsplan.tk@stockholm.se – ange **T2012-310-02254** och din **organisation i ämnesrutan**.

Efter remissperioden kommer strategins och planens innehåll bearbetas utifrån synpunkterna. Slutliga versioner beräknas behandlas i trafiknämnden i april och i kommunfullmäktige i juni.

Frågor kan skickas till: parkeringsplan.tk@stockholm.se

Tack för din medverkan.

Med vänlig hälsning

Fredrik Alfredsson
Avdelningschef tillståndsavdelningen

Förslag till parkeringsstrategi

Bakgrund

Stockholm växer. Under de senaste 10 åren har befolkningen i staden ökat med ca 150 000 personer. Tillväxten förväntas fortsätta i samma takt de kommande åren. Översiktsplanen beskriver hur den befintliga bebyggelsen kan förtätas så att fler kan bo och arbeta på samma yta. Till 2020 ska 40 000 nya bostäder ha byggts och till 2030 är målet 140 000. Stadens trafikstrategi, Framkomlighetsstrategin, beskriver hur stadens gator och vägar behöver planeras för att bidra till den attraktiva staden och främja alla stockholmarnas tillgång till den växande stadens utbud av möjligheter. Gatans roll som mötesplats och ökad framkomlighet för kollektivtrafik, gång, cykel och godsfordon med hög beläggning prioriteras. Bilen kommer fortsatt att ha en viktig roll för yrkesmässig användning och vissa privata resor.

Mark – kvartersmark såväl som gatemark – är mycket värdefull och staden måste 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. Denna parkeringsstrategi syftar till att lösa tre problem:

- När nya bostäder byggs ser staden till att ett antal parkeringsplatser också byggs på kvartersmark för att undvika ökat parkeringstryck på omkringliggande gator. Detta är i linje med Plan- och bygglagens intention att parkeringsbehovet ska lösas inom fastigheten. Det är dock viktigt att krav på parkeringsplatser inte hindrar bostadsprojekt eller leder till orimligt höga boendekostnader. Fler garageplatser i nybyggnadsprojekten leder inte heller till minskat tryck på gatuparkering så länge prisskillnaden mellan garagehyra och gatuparkering är för stor. Då kommer de boende i de nya fastigheterna ändå att välja att stå på gatan i viss utsträckning. Detta kan leda till att hyran för garageplatser sänks vilket innebär att kostnaden för garaget i praktiken måste bäras av alla boende oavsett bilinnehav genom att hyran höjs.
- Eftersom varje resa med bil börjar och slutar i en parkeringsplats är tillgång till – och priset på – parkering starkt kopplat till val av färdväg. Forskning visar att parkeringsavgifter kan, som trängselskatt, bidra till minskad biltrafik och trängsel. I områden där gatuparkering har en hög beläggning bidrar söktrafik 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 långtidsförvaring av fordon. När kantstensparkering prioriteras är det viktigt att denna parkering används på ett sätt som ger maximal nytta för samhället.
- 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 gatemark. Tvärtom försvinner garageplatser då utrymmet har andra mer lönsamma användningar. 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.

Det krävs alltså en helhetssyn på parkering – inom ramen för både översiktsplanen och framkomlighetsstrategin – som täcker parkering på både kvartersmark och gatumark.

Förslag till principer för hantering av parkering

Staden har satt upp ett antal mål för Stockholms utveckling när det gäller bostadsbyggande och trafik, bland annat:

- Stockholmsregionen ska kunna fortsätta växa
- I Stockholm ska 40 000 bostäder byggas till 2020 och 140 000 till 2030
- Levande stadsmiljöer av hög kvalitet ska skapas i alla delar av staden
- Framkomligheten ska öka för resor med de kapacitetsstarka färdmedlen, dvs. kollektivtrafik, gång, cykel och godsfordon
- Stadens gator ska vara attraktiva offentliga rum
- Tillgången till viktiga målpunkter för resor med bil eller lastbil som gynnar näringslivet ska främjas
- Trafikens negativa inverkan på stadslivet ska minska

För att stödja dessa mål har sex förslag till principer för hantering av parkering tagits fram. Principerna bygger på den forskning som finns om relationen mellan parkering och god stadsbebyggelse. En fullständig bakgrund samt motivering till val av principer finns i bilaga 4, samlat underlag om parkering.

Principer för hantering av parkering

- 1. Utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras före utrymme för parkering och vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angöring följt av korttidsparkering.**
 - Gapet mellan kostnad för att stå på gatan och stå på kvartersmark bör minska.
 - Möjlighet till boendeparkering ska endast införas i områden som inte har behovet av parkering tillgodosett inom kvartersmark.
 - Där det finns behov ska gatuutrymme omfördelas från bilparkering till andra mer prioriterade funktioner.

2. Planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och bidra till att undvika parkeringsproblem på gatan.

- Platsspecifika parkeringstal för bostäder ska tillämpas enligt stadens antagna riktlinjer.
- Kostnaden för parkering bör separeras från boendekostnader. Detta är inte något staden förfogar över idag och kräver en lagändring.
- Marknader för parkeringsplatser ska understödjas där detta är lämpligt.

3. Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.

- Reglering med tid och pris för gatuparkering används för att uppnå mål för framkomlighet, tillgänglighet och för att främja ett hållbart transportsystem
- Antal parkeringsplatser som byggs vid kontor och handelsplatser beslutas med hänsyn tagen till påverkan på omkringliggande trafiksystem.

4. Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt.

- Samnyttjande av parkeringsplatser bör främjas.
- Effektivt utnyttjande av parkeringsplatser genom bildelning ska främjas.
- Angöring, lastning/lossning och korttidsparkering prioriteras på gatumark.

5. Parkeringar ska ha en stadsmässig utformning.

- Parkeringshus ovan jord bör integreras i det offentliga rummet, t.ex. genom att ha verksamheter i markplan.
- Större markparkeringar anläggs endast i undantagsfall och ska då integreras i miljön.
- Gatuparkeringar anläggs då de inte konkurrerar ut andra mer prioriterade element som bidrar till framkomlighet och stadskvalitet.

6. Infartsparkeringar skapas i samverkan med Landstinget och grannkommuner.

- Infartsparkering kan anläggas där alternativnyttan är låg, t.ex. i bullerstörda miljöer eller utmed direktbusslinjer i perifera lägen. I goda spårtrafiklägen inom staden ger det oftast större nytta att bygga bostäder eller verksamheter.
- Prissättning av infartsparkeringar och parkering på omkringliggande gator ska vara i balans.

Handlingsplan och aktiviteter

Följande arbete pågår redan och beslut ligger inom stadens rådighet:

- Riktlinjer för platsspecifika och gröna parkeringstal är antagna av kommunfullmäktige 2015-10-19 och ska tillämpas – *Exploateringskontoret i samarbete med stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret.*
- Ta fram en helhetsplan för reglering av parkering på gatan, som utvecklar den redan genomförda planen för innerstaden – *Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till plan som presenteras inom ramen för detta ärende.*
- Undersöka principer för att främja ökat samnyttjande och samlokalisering av parkeringsplatser, inklusive infartsparkeringar – *Parkeringsköp, samlokalisering, infartsparkering m.m. ska löpande diskuteras i planarbeten.*
- Se över om nuvarande boendeparkeringsystem är förenligt med ett växande Stockholm – *Uppdrag i finansborgarrådets förslag till budget för 2016.*

Förslag till plan för gatuparkering

Inledning

Stockholm växer. Det skapar många nya möjligheter men ställer också stora krav, bland annat på att kunna bygga ett stort antal bostäder till rimliga priser samt att ordna ett fungerande hållbart trafiksystem med minimal klimatpåverkan. Hur staden planerar för parkering är en avgörande faktor för att klara dessa utmaningar:

- När parkeringsplatser längs gatorna är fulla eller har hög beläggning leder det till söktrafik och dubbelparkering, till exempel för att klara nödvändiga leveranser. Trängsel kan minskas om fler platser blir lediga där och när de behövs.
- För vissa resor är bil eller annat motorfordon det mest effektiva färd sättet. Men för att komma fram måste man kunna hämta och lämna passagerare eller gods vid kantstenen. Om tillgång till kantsten kan öka, ökas transportsystemets effektivitet.
- Då varje resa med bil börjar och slutar i en parkeringsplats har tillgång till, och priset för parkering en påverkan på vilket färd sätt som väljs för en enskild resa. Detta kan användas för att öka andelen resor som sker med de yteffektiva färdmedlen, dvs. kollektivtrafik, gång och cykel.
- När nya bostäder byggs ska det byggas parkeringsplatser på kvartersmark för att klara efterfrågan från de nya boende. Det är viktigt att skillnaden i pris mellan de nya garagen och parkeringsplatser på omkringliggande gator leder till att de boende väljer att parkera i garagen och inte på gatan. Garageplatser som inte hyrs ut kostar pengar som ökar boendekostnader.

Trafikkontoret har lagt fram ett förslag till strategi med ett helhetsgrepp på parkering på gatemark och på kvartersmark för att stödja ett hållbart stadsbyggande och trafiksystem. Strategin pekar ut behovet av en ny plan för reglering av parkering på gatan, som utvecklar den redan genomförda planen för innerstaden. Kontorets förslag till plan för gatuparkering presenteras nedan.

Parkeringslagstiftning

Kommuner har olika sätt att reglera uppställning av fordon på gatemark: genom förbud att stanna eller parkera samt genom att upplåta platser för parkering. Parkeringsplatserna kan vara avgiftsbelagda eller avgiftsfria, längre eller kortare uppställningstider kan tillåtas. Bestämmelserna regleras i trafikförordningen (1998:1276), vägmärkesförordning (2007:90) eller genom lokala trafikföreskrifter och kan användas för att främja trafiksäkerheten eller framkomligheten. Avgifter regleras i lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. (1957:259).

Nuvarande parkeringavgifter

Grön biljett:

- 41 kronor per timme, dygnet runt 0-24, alla dagar.
- Inga platser för boendeparkering.

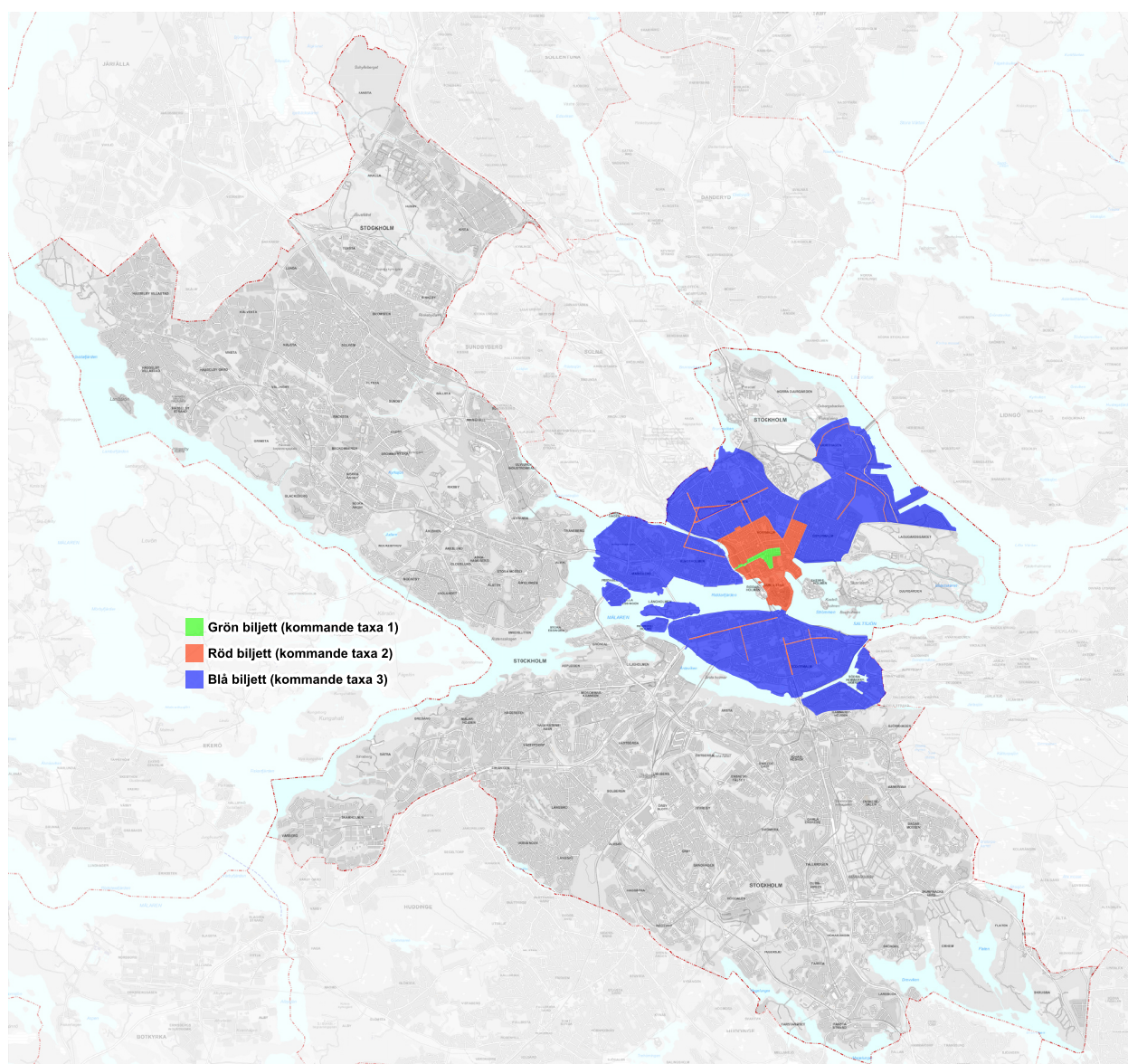
Röd biljett:

- 26 kronor per timme, 09-17 (9-16).
- 15 kronor per timme övrig tid.
- Möjlighet till boendeparkering finns, i vissa fall endast nattetid, 900 kronor per månad eller 60 kronor per dag.

Blå biljett:

- 15 kronor per timme, 09-17.
- Möjlighet till boendeparkering finns, 900 kronor per månad eller 60 kronor per dag.

Dagens avgiftsbelagda område.



Plan för gatuparkerings huvudsakliga inriktning

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

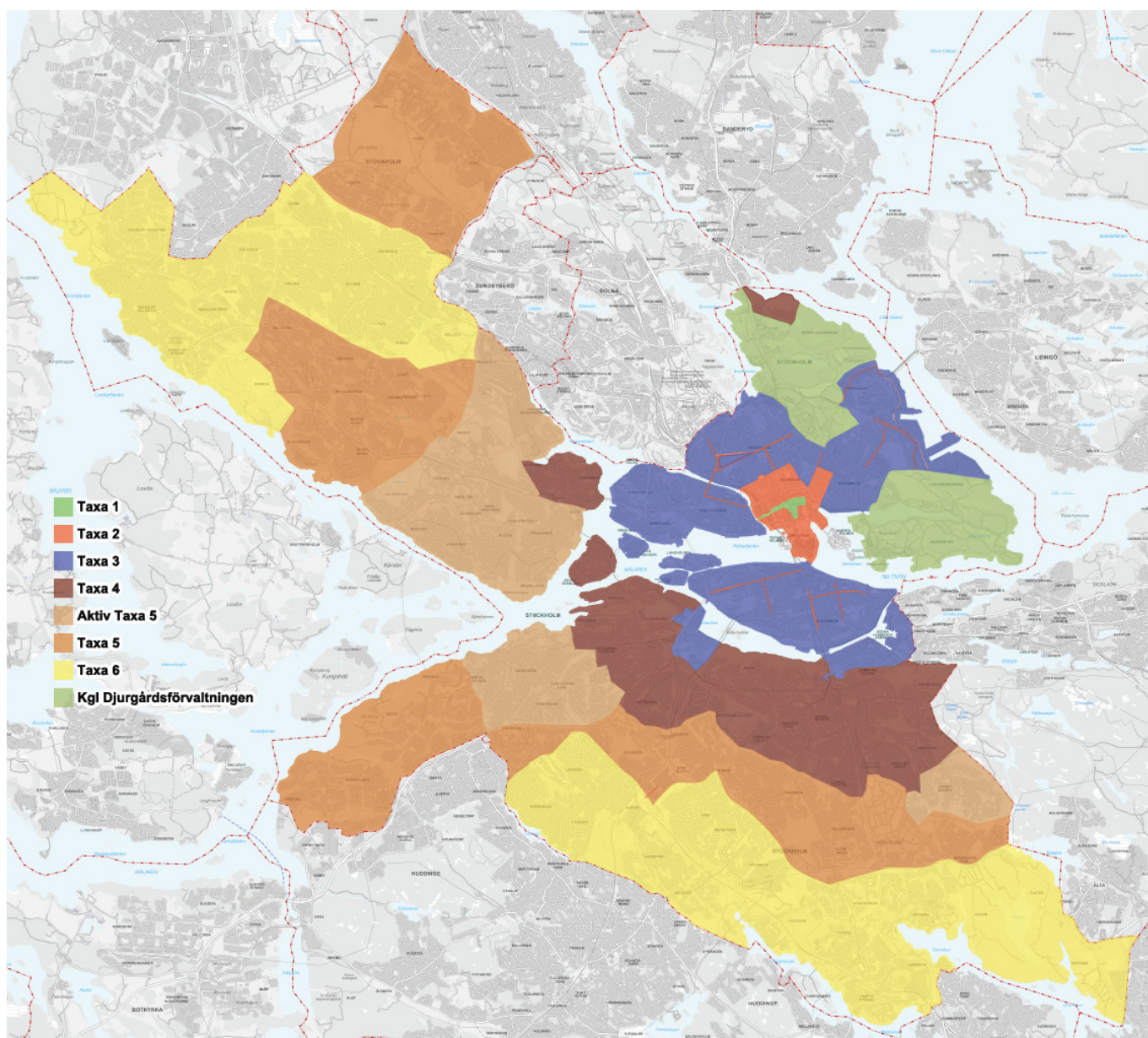
- Efterfrågan på korttidsparkering för snabba ärenden, på- och avstigning samt lastning och lossning är på flera platser större än utbudet. Detta leder till dubbelparkering och skapar söktrafik, som båda ger ökad trängsel, ökade utsläpp och trafiksäkerhetsproblem. Detta gäller främst dagtid.
- Kvälls- 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.

Förslag till ändrad reglering

Förslaget innebär ändrad avgift i citykärnan och ändrade tider för befintliga avgifter i innerstaden, samt en utökning med tre nya taxeområden i ytterstaden.



Kartan är endast illustrativ och visar ungefärliga gränser mellan olika taxeområden.

Taxa 1: Ändrad taxa

- 50 kronor per timme, dygnet runt 0-24, alla dagar
- Inga platser för boendeparkering

Täcker ett mindre antal högattraktiva gator i city. Avgiften gäller dygnet runt och parkering får max ske en timme.

Taxa 2: Ändrad avgiftsperiod och högre avgift för boendeparkering

- 26 kronor per timme, 7-21 (9-19) 9-19
- 15 kronor per timme övrig tid
- Boendeparkering 1100 kronor per månad eller 75 kronor per dygn

Täcker city plus de viktigaste huvudgatorna i innerstaden. Avgift dygnet runt alla dagar. Möjlighet till boendeparkering finns, i vissa fall endast nattetid.

Taxa 3: Ändrad avgiftsperiod och högre avgift för boendeparkering samt utökat område

- Tillämpas även i områden kring Liljeholmen och Gullmarsplan
- 15 kronor per timme, 7-19
- 10 kr per timme, (11-17)
- Boendeparkering 1100 kronor per månad eller 75 kronor per dygn

Tillämpas inom övriga innerstaden inklusive Hammarby Sjöstad. Möjlighet till boendeparkering finns.

Taxa 4: Ny taxa

- Tillämpas i närförorter
- 10 kronor per timme, 7-19 (11-17)
- Boendeparkering 500 kronor per månad eller 35 kronor per dygn

Taxa 5: Ny taxa, aktiveras delvis i detta förslag (se aktivt område 5 på kartbild på föregående sida). Utvärderas cirka tre år efter beslut för att bedöma om resterande område ska aktiveras.

- Tillämpas utanför närförort
- 5 kronor per timme, 7-19
- Boendeparkering 300 kronor per månad eller 20 kronor per dygn

Taxa 6: Ett nytt taxeområde, aktiveras tidigast inom en period av fem till åtta år.

- Tillämpas inom de yttre delarna av staden
- Taxan är inte fastställd

Numeriska taxakoder

Idag används färgkoder – grön biljett, röd biljett och blå biljett – för olika taxenivåer. Kontoret föreslår att istället kalla de olika nivåerna för taxa 1, taxa 2 och taxa 3 osv. Numeriska taxakoder möjliggör flera olika taxor. Utvecklingen går mot ett biljettlöst system där bevis i framrutan, såsom biljetter, ersätts av digital kontroll.

Olika taxeområden

Taxa 1 täcker ett mindre antal högattraktiva gator i city. I området finns många alternativa parkeringar på kvartersmark. Avgiftsnivån har som syfte att maximera närbarhet för korta ärenden, på- och avstigning samt lastning och lossning.

I övriga innerstaden, dvs. taxeområde 2 och 3 har levnadsmönstren under det senaste årtiondet förändrats. Trafiken kommer igång tidigare på morgnarna och butiker, restauranger, biografier, caféer etc. är öppna till sent på kvällarna och på helger. Karaktären har ändrats även i bostadskvarteren där det är betydligt mer liv och rörelse än tidigare. För att ordna trafiken och göra det lättare att hitta parkeringsplatser såväl på morgnar som kvällar och helger behöver tiden för avgiftsbelagd parkering ändras i innerstaden kommer också den trafikstyrande effekten bli tydlig, vilket bidrar till att uppfylla stadens klimatmål.

Området för taxa 3 utökas till delar av Gullmarsplan och Liljeholmen/Årstadal som redan har innerstadskaraktär med tillhörande aktiviteter och trafik.

I taxeområde 4 och 5 är det idag avgiftsfri parkering på de flesta gator, det finns bara ett fåtal avgiftsbelagda parkeringsplatser. Parkeringstrycket är redan högt och förväntas öka i takt med att staden växer. Taxa 4 innefattar många områden där förtätning sker eller planeras, områden där både infartsparkering och utfartsparkering sker på gatan samt där målpunkter som centrumanläggningar, idrottsanläggningar och skolor orsakar hög parkeringsefterfrågan. Taxa 5 införs för samma typ av områden som taxa 4 med skillnaden att dessa områden är något glesare och ligger längre ut från city. I samband med införandet kommer endast en del av taxeområde 5 att aktiveras/avgiftsbeläggas, detta illustreras i kartbilden. Effekterna av att inte reglera resterande delen av taxeområde 5 kommer att utvärderas ca tre år efter beslutet i syfte att fastställa ifall resterande del behöver regleras. Det i förslaget helt inaktiva taxeområde 6 kommer troligtvis att vara aktuellt att reglera inom en 5-8 års period eller i takt med att staden förtätas.

Genom att införa taxa 4 och aktiv taxa 5 tar kontoret ett helhetsgrepp på parkeringsfrågan. Om avgiftsreglering endast införs på de platser där parkeringstrycket är som störst idag så kan problemen flyttas till närliggande områden. Dessutom skyddas inte befintliga boendes parkeringsmöjligheter i dessa områden där staden växer kraftigt.

I taxeområde 4 och 5 finns ett fåtal platser som redan har avgiftsbelagd parkering, dessa är belägna i Västberga industriområde, Alviksplan, Kista Science Tower och Älvsjömässan. I Västberga anpassas taxan till omgivande zon. Vad gäller Alviksplan, Kista Tower och Älvsjömässan är taxan idag högre än den som föreslås i omgivande zon, detta pga. högt besöksstryck. Alviksplan justeras till den föreslagna taxa 2, Kista Science Tower justeras till den föreslagna taxa 3, Älvsjömässan justeras till den föreslagna taxa 2. Högdalen föreslås ligga utanför zon med avgift, Rangstaplan i Högdalen har avgiftsbelagd parkering där föreslås ingen ändring.

Övrig reglering

Övrig reglering på gatorna måste anpassas så att de följer de nya avgiftstiderna, till exempel behöver förbud att parkera mellan kl. 9-17 anpassas genom att förlänga tiden för parkeringsförbudet eller genom att kombinera förbudet så att det under vissa tider är parkering mot avgift. Likaså kommer behov av reglering kring centrumbildningar och tunnelbanestationer eller andra knutpunkter att behöva ses över när nya taxeområden införs, detta kan komma att vara nödvändigt även utanför områden där avgift införs. Platserna kommer att inventeras och utifrån trafik- och parkeringssituationen kommer en bedömning att göras.

Gränser för de olika områdena

Ungefärliga gränser mellan de olika områdena illustreras i kartan på sidan 5. Gränsdragningen utgår ifrån både nuvarande situation och från hur översiktsplanen beskriver att staden ska utvecklas. Allteftersom staden växer kommer zongränserna att anpassas. Dragningen av zonerna skiljer sig mellan söder- och västerort. Anledningen är områdenas skilda bebyggelsestruktur. I västerort finns en mycket större andel villor riktigt nära innerstaden och i dessa områden bedöms det initialt vara lämpat med en lägre avgift – trots att de i översiktsplanen pekats ut som en del av den centrala stadens utvidgning.

I den mån det är möjligt används existerande gränser som vägar, grönområden och dylikt för att särskilja områdena och på så sätt undvika överflyttningsproblem i gränsområdena. Trafikkontoret kommer att utreda detta i detalj i samband med planens införande. Uppstår ändå problem i gränsområden så avser kontoret att modifiera gränsdragningen efter hand.

Boendeparkering

Allmänt gäller att långtidsparkering av fordon ska ske på kvartersmark. Detta är inte alltid möjligt och i dessa fall är gatuparkering ett alternativ för de boendes långtidsparkering. Systemet med boendeparkeringstillstånd har som syfte att avgiften på gatan i sig inte ska fungera som ett incitament att ta bilen istället för att åka med kollektivtrafik, cykla eller gå.

Boendeparkeringstillståndet är idag kostnadsfritt och ger möjlighet för boende att lämna bilen vid bostaden till ett reducerat pris och under en längre tidsperiod än som normalt tillåts. Rätt till boendedispens/boendeparkeringstillstånd har den som är folkbokförd inom det aktuella boendområdet och uppfyller gällande villkor. Parkering kan ske på parkeringsplatser som är utmärkta med tilläggstavla som visar att boende inom ett visst område är berättigade till att parkera på platsen. Betalning sker månadsvis eller per dag. Inga bevis behövs i framrutan, undantaget om föraren väljer att lösa biljett, kontroll av betalning sker elektroniskt via parkeringsvaktens handdator.

I de områden där nya avgifter för gatuparkering föreslås kommer boendeparkering endast att införas där det finns ont om parkering på kvartersmark. Boende i områden som har behovet av parkering tillgodosett på kvartersmark kommer inte vara berättigade till boendeparkeringstillstånd. Att boendeparkera kommer därför inte att vara möjligt inom alla områden. I till exempel områden byggda på 60-talet eller senare finns det gott om parkering på kvartersmark. Boende i nya bostäder i områden som har boendeparkering, i både innerstaden och ytterstaden kommer inte kunna få boendeparkeringstillstånd.

De nya boendeparkeringsområdena, som föreslås i ytterstaden, anpassas till lokala förutsättningar och kommer att bli mindre än de i innerstaden. I områdena kring evenemangsområdet vid Globen finns ett antal platser som är reserverade endast för boende i Johanneshov. I samband med att parkeringsplatserna avgiftsbeläggs kommer det inte att vara lika attraktivt att nyttja dem vid evenemang på arenorna. Kontoret föreslår att Johanneshov får samma typ av boendeparkering som omkringliggande gator.

Avgiftsnivåer för boendeparkering

De nya avgifter som införs kommer att skydda befintliga boendes parkeringsmöjligheter genom att de som saknar möjlighet att parkera på kvartersmark kommer att erbjudas boendeparkering. Övriga måste betala full avgift vilket lämnar mer plats till de med boendeparkeringstillstånd. Detta gör att nyinflyttade kommer att använda bostadens parkering och inte gatumark för långtidsparkering. Fulla garage/parkeringsplatser möjliggör fler bostadsprojekt då parkeringen i högre grad bär sina egna kostnader, vilket är en förutsättning för att kunna bygga bostäder till rimliga priser.

Om boende i nybyggda fastigheter inkluderas i boendeparkeringssystemet måste nivån på boendeparkeringsavgiften vara så hög att flertalet boende i nybyggda fastigheter ändå väljer att använda garagen. Hyran i ett nybyggt garage eller parkeringsplats på kvartersmark, om den inte subventioneras, kan kosta mellan 1000 och 3000 kronor per månad så detta skulle innebära mycket höga boendeparkeringsavgifter för alla boende, oavsett om de har tillgång till parkering på kvartersmark eller ej.

Genom att exkludera boende i nybyggda fastigheter kan boendeparkeringsavgiften sättas på en för boende mer fördelaktig nivå. Staden har redan börjat exkludera större nybyggda områden från boendeparkeringssystemet. I till exempel Norra Djurgårdsstaden finns inte boendeparkering på gatan.

Följande nivåer föreslås:

Taxa	Månadskostnad med boendetillstånd	Kostnad för fyra veckor utan boendetillstånd	Dygnsbiljett boendetillstånd
2	1 100 kr	17 240 kr	75 kr
3	1 100 kr	4 200 kr	75 kr
4	500 kr	2 880 kr	35 kr
5	300 kr	1 320 kr	20 kr

Månadsavgift för boendeparkering i innerstaden förslås höjas från dagens 900 kronor till 1100 kronor. Avgiften höjs för att understödja en fungerande marknad för privata garage i innerstaden. Detta är viktigt för att fler ska välja att parkera i garage och därmed främja framkomligheten och en bra stadsmiljö. Då kommersiella garage inte finns i någon större omfattning i ytterstaden behöver denna faktor inte tas hänsyn till här i nuläget.

Avgiftstid och uppställningstid för boendeparkering

Boendedispenen innebär idag att avgift endast behöver erläggas mellan klockan 9-17. Detta innebär att man med stöd av boendetillståndet kan parkera gratis på platser som är avgiftsbelagda på andra tider, till exempel längs huvudgator med avgift dygnet runt.

Det finns ett antal platser i staden där det inte finns regelbundna parkeringsförbud på servicedagar/nätter. På dessa platser är det möjligt för den med boendetillstånd att parkera i obegränsad tid. Detta har gjort det svårt att utföra arbeten och underhåll i gatan eftersom fordonen står korrekt.

Kontoret föreslår att boende ska betala avgift oavsett dag och tid på dygnet om parkering sker på en avgiftsbelagd parkeringsplats. Idag betalas avgift mellan 9-17 på vardagar.

Kontoret föreslår också att parkering med stöd av boendedispenen får ske som längst 7 dygn i sträck.

Dispensavgift

Antal boendedispenser som är beviljade i innerstaden uppgår till ca 45 000 stycken, av dessa parkerar endast ca 13 000 stycken fordon dagligen med stöd av dispensen. Kontoret ser en framtida ökning av dispenshanteringen eftersom boendeparkeringstillstånden förväntas mer än fördubblas i samband med genomförandet av parkeringsplanen. Staden bör därför med stöd av lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor ta ut en avgift på 300 kronor för handläggning av boendeparkeringsdispenserna. Avgiften tas ut vid nyansökan, fordonsbyte och områdesbyte. Det är då inte fråga om en parkeringsavgift utan en ersättning för utredningsarbetet och administrationen i samband med dispensgivningen, en s.k. dispensavgift.

Kontoret föreslår att en avgift på 300 kronor för handläggning av boendeparkeringsdispenserna införs. Avgiften ska tas ut vid nyansökan, fordonsbyte och områdesbyte, med början årsskiftet 2016-2017.

Kompletterande regeländringar

Idag gäller att inom tätbebyggt område, vilket innebär hela Stockholms stad, får parkering ske under en sammanhängande tidsperiod av maximalt 24 timmar. Bestämmelsen är rikstäckande och regleras i trafikförordningen. Lokala avvikelser i form av andra tidsbegränsningar fastställs genom lokala trafikföreskrifter och framgår av skyltning på platsen. I vissa dispenser som nytto- och boendeparkeringsdispens finns andra regler om tidsbegränsningar vid parkering.

Parkeringsplatser för MC/EU-moped

Parkeringsplatser för MC har varit avgiftsfria då förvaring av p-biljett på fordonet varit ett problem. Med nya betalningsmöjligheter då inget synligt bevis behöver placeras i/på fordonet föreligger inte längre något skäl till att avgiftsbefria dessa fordonsslag.

Då fordonen inte upptar så stor plats i gaturummet föreslås att avgiften för att parkera dessa reduceras. För att kunna parkera till reducerad taxa krävs att betalning sker via det alternativa betalsystemet ”Betala P”. Även boendeparkeringsavgiften reduceras.

Kontoret föreslår att tvåhjuliga motorcyklar som saknar sidvagn och tvåhjuliga EU-mopeder klass 1 som saknar sidvagn får en reducerad parkeringsavgift med 50 %. Detta gäller såväl besöks- som boendeavgift under förutsättning att parkering och betalning för parkering sker som ovan beskrivits.

Parkeringsplatser för buss och lastbil

Parkeringsplatser för såväl bussar som lastbilar är idag avgiftsfria. Konkurrensen om gatuutrymmet är stor även bland dessa fordonsslag och omsättning behövs för att kunna tillgodose parkeringen för så många som möjligt.

Kontoret föreslår att avgifter införs för parkering av bussar och lastbilar även på de reserverade platserna för aktuellt fordonsslag.

Undantag för tunga fordon och taxi

I de generella lokala trafikföreskrifterna för Stockholm anges att tunga fordon och taxi får parkeras under högst 30 minuter på parkeringsförbud vardagar (dock ej dag före sön- och helgdag) mellan klockan 06-18. Bestämmelsen har funnits sedan 1978. Idag ser gatubilden annorlunda ut och konkurrensen om parkering intill sträckstenskanten är stor. Efterfrågan på möjligheter att stanna för i- och urlastning samt av- och påstigning är på fler platser större än utbudet. Den 36 år gamla bestämmelsen är inte i linje med förslaget till p-plan och dagens trafiksituation, det är heller inte helt klarlagt om bestämmelsen idag har stöd i nu gällande trafikföreskrift.

Kontoret föreslår därför att den generella lokala trafikföreskriften som medger rätt till 30 minuters parkering på parkeringsförbud för tunga fordon och taxi upphävs.

Reserverade parkeringsplatser för rörelsehindrade

Personer med funktionshinder som har rätt till parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan parkera utan att erlägga avgift. Skälet är att deras funktionsnedsättning i många fall inneburit svårigheter att lösa biljett från parkeringsautomaten. Förutsättningarna för att betala för parkering har ändrats, idag finns helt andra tekniska möjligheter att betala för sin parkering.

De rikstäckande bestämmelserna om särskilda undantag för rörelsehindrade föreskrivs i trafikförordningens 13 kap. 8 §, dessa lyder:

“Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet och ger:

- 1. rätt att parkera under högst tre timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är förbjuden eller tillåten under kortare tid än tre timmar;*
- 2. rätt att parkera under högst 24 timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är tillåten under minst tre men mindre än 24 timmar;*
- 3. rätt att parkera på parkeringsplatser som genom lokala trafikföreskrifter reserverats för rörelsehindrade med parkeringstillstånd, varvid viss längsta uppställningstid som föreskrivits för sådan plats skall iakttas, samt*
- 4. rätt att parkera under högst tre timmar på gågata. Parkeringstillstånd ger inte rätt att parkera på en plats som föreskrivits vara avsedd för ett visst ändamål eller fordonsslag.”*

Under de senaste 10-15 åren har antalet tillstånd för rörelsehindrade som används i Stockholm ökat. Många bilar, såväl utlandsregistrerade som svensktregistrerade, parkeras med stöd av tillstånd utfärdade i andra EU-länder. Flera av dessa tillstånd kan konstateras vara förfalskade och parkeringsanmärkning utfärdas. Det finns dock ett stort mörkertal då kontroll hos myndigheter i andra länder i de flesta fall inte är möjlig. Reglerna kring hur ett utländskt tillstånd får användas i Sverige finns i transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd för parkeringstillstånd för rörelsehindrade TSFS 2009:73. I föreskriften framgår att samtliga tillstånd utfärdade i länder inom EU berättigar till samma parkeringsmöjligheter som svenska tillståndshavare har. Inom Sverige förekommer också missbruk av de svenska tillstånden som är svårt att beivra. Vanligt är att anhörig lånar tillståndet och använder sig av tillståndet som stöd för sin parkering. Tillstånden är inte knutna till ett specifikt fordon utan är personliga. Idag tillåter staden fri parkering i 24 timmar på platser med förbud att parkera, vilket har lett till ett ökat missbruk av tillstånden. För att motverka missbruket bör parkering på parkeringsplatser inte längre vara avgiftsfri.

Kontoret föreslår att reglerna för Stockholm ändras till att följa trafikförordningens 13 kap. 8 §, som återgetts ovan i kursiv stil. Kontoret föreslår också att parkering på parkeringsplatser avgiftsbeläggs, möjlighet till en lägre avgift på all avgiftsbelagd parkering på gatumark inom staden av 300 kr per månad för personer som har parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska finnas. Den lägre avgiften gäller för de som ansöker om och beviljas dispens från ordinarie taxa för parkering.

Nyttoparkeringstillstånd

Ett företag som har serviceutrustade fordon eller fordon som transporterar gods i samband med service av olika slag och behöver parkera nära tillfälliga arbetsplatser kan ansöka och beviljas tillstånd för nyttoparkering. Tillståndet gäller för parkering i upp till två timmar. Nyttoparkeringstillstånd A gäller dygnet runt och är till för företag med jourverksamhet. Nyttoparkeringstillstånd B gäller alla dagar mellan klockan 8-18. Avgiften för tillstånden är idag 12 000 kronor per år exklusive moms.

Kontoret föreslår att avgiften för nyttoparkeringstillstånd A ändras till 22 000 kronor exklusive moms och att nyttoparkeringstillstånd B ändras till 17 000 kronor exklusive moms samt att tiden då nyttoparkeringstillstånd B är giltigt ändras till att gälla alla dagar mellan klockan 7-19.

Avgifter för nyttoparkering

Ett företag som har serviceutrustade fordon eller fordon som transporterar gods i samband med service av olika slag och behöver parkera nära tillfälliga arbetsplatser kan ansöka och beviljas tillstånd för nyttoparkering. Tillståndet gäller för parkering i upp till två timmar. Nyttoparkeringstillstånd A gäller dygnet runt och är till för företag med jourverksamhet. Nyttoparkeringstillstånd B gäller alla dagar mellan klockan 8-18. Avgiften för tillstånden är idag 12 000 kronor per år exklusive moms. För att avgifterna ska ha en fortsatt trafikstyrande effekt med de nya parkeringsavgifterna föreslås att även nyttoparkeringavgiften justeras och att den differentieras på de olika tillståndstyperna A och B.

Kontoret föreslår att avgiften för nyttoparkeringstillstånd A ändras till 22 000 kronor exklusive moms och att nyttoparkeringstillstånd B ändras till 17 000 kronor exklusive moms samt att tiden då nyttoparkeringstillstånd B är giltigt ändras till att gälla alla dagar mellan klockan 7-19.

Nyttoparkeringstillstånd C (food trucks) fastställdes så sent som våren 2015, varför ingen justering föreslås. Eftersom nyttoparkeringsdispens endast kan beviljas näringsidkare redovisas samtliga kostnader med mervärdesskatten avdragen. Avgifterna är anpassade efter den föreslagna nivån för boendeparkering i innerstaden.

Avgift	Per tolv månader	Per månad
Nyttoparkeringstillstånd A	22 000 kr	1833 kr
Nyttoparkeringstillstånd B	17 000 kr	1417 kr
Nyttoparkeringstillstånd C	30 000 kr	2500 kr

Förutom i taxeområde 5 innebär nyttoparkeringstillstånd fortfarande en subvention jämfört med att erlägga avgift i parkeringsautomat, sedan får var och en värdera fördelen att endast ställa in en parkeringsskiva istället för att betala vid varje parkeringstillfälle. Inte minst för företagens administration är nyttoparkeringstillstånden en avsevärd besparing. Nyttoparkeringstillståndet gäller även på parkeringsförbud.

Parkeringsautomater

När nämnden fattade beslut om införande av betaltjänsten ”Betala P” beslutades också att antalet parkeringsautomater skulle minska. I de områden där nya avgifter föreslås kommer automaterna att sättas upp betydligt glesare än i innerstaden. I dessa områden bör moderna biljettlösa parkeringsautomater, där bilägaren knappar in bilens registreringsnummer och p-tid på en display, sättas upp.

Idag finns möjligheten att lösa boendebiljett för mer än en dag i parkeringsautomaten, biljett för 5 dagar i sträck kan lösas. Med förslaget om de nya avgiftstiderna och taxorna är det lämpligt att endast dygnsbiljett ska vara möjligt att lösa. De flesta boende betalar sin avgift via månadsbetalning och de som önskar betala för en vecka kan göra det via appen ”Betala P”.

Kontoret föreslår att parkeringsautomaterna i de nya områdena begränsas till att vara 1-2 per område. *Kontoret föreslår* också att möjligheten att lösa dagbiljett för upp till 5 dagar i sträck för boendeparkering i parkeringsautomat slopas, istället kommer dygnsbiljett för 24 timmar vara möjligt att lösa.

Genomförande, kostnader och intäkter

Nedan presenteras översiktliga bedömningar som har gjorts för kostnader och intäkter kopplade till föreslagen plan.

Förslaget innebär ökade intäkter för staden i form av parkeringsavgifter. Samtidigt finns element i förslaget som verkar i riktning mot minskade intäkter, som till exempel att fler förväntas parkera på kvartermark. Genom den ekonomimodell som staden tillämpar innebär inte de förändrade intäkterna någon automatisk påverkan på trafiknämndens tillgängliga medel. Nämndens ökade kostnader måste därför finansieras genom ökad budget för driftkostnader.

Parkeringsintäkter är svårprognosticerade då de påverkas av människors livsvanor, konjunktur, betalningsmoral samt väder. Dessutom är priselasticiteten, dvs. hur priset påverkar efterfrågan, svårbedömd. Ett av syftena med parkeringsplanen är att påverka efterfrågan på parkering samt att främja resande med gång, cykel och kollektivtrafik.

Parkeringsplanen kommer att ställa krav på en utökad bemanning. En utökning av området och tiderna för avgiftsbelagd parkering innebär att resurser måste tillsättas för att staden ska kunna upprätthålla den kvalitet och servicenivå som våra medborgare har att förvänta sig. En omfattande ökning kommer att ske av t.ex. hantering av boendeparkeringstillstånd, synpunkter, frågor, parkeringsövervakning, skötsel av parkeringsautomater, entreprenaduppföljning och handläggning av inkomna ärenden.

Efter att beslut har fattats tar genomförandet cirka två år. Nya avgifter kan införas stegvis, kontoret avser att börja i taxeområde 4 för att därefter genomföra innerstadens förändringar och avsluta med aktivt taxeområde 5.

De ekonomiska konsekvenserna i grova drag:

- Genomförandeprojektet inkluderat investeringar på 60-70 mnkr beräknas kosta 190-210 mnkr.
- Årlig driftkostnad ökar succesivt i samband med genomförandet och beräknas till cirka 70-75 mnkr efter genomförda förändringar.
- Årlig intäktsökning efter att samtliga förändringar genomförts beräknas till 400-450 mnkr.

Översiktlig konsekvensbeskrivning

Effekterna av förslaget jämförs med ett alternativ där regleringen är oförändrad, jämförelsealternativet. Konsekvensbeskrivningen är ingen omfattande redovisning av alla möjliga effekter. Effekterna kommer att behöva följas upp löpande och regleringarna justeras för att lindra oönskade effekter.

Bostadsbyggande

När nya bostäder byggs ska det också byggas parkeringsplatser på kvartersmark för att klara efterfrågan från de nya boende. Det är också viktigt att skillnaden i pris mellan de nya garagen och parkeringsplatser på omkringliggande gator inte resulterar i att de boende väljer att parkera på gatan och garagen blir underutnyttjade. Förslaget innebär att parkering på gatemark får en sådan kostnadsnivå att det är möjligt att bygga ett lämpligt antal parkeringsplatser till nya bostäder och att dessa kommer att användas av de boende.

Om staden framförallt vill agera i de områden där konkurrensen om marken är störst och underlätta bostadsproduktionen i centrala stadens utvidgning kan förslaget i hög grad uppfylla uppställda mål. Förslaget medför bättre förutsättningar för bostadsproduktion i relation till jämförelsealternativet. Jämförelsealternativet med fortsatt avgiftsfri och subventionerad gatumarksparkering försvårar och förhindrar bostadsproduktion med god ekonomi i planerad omfattning.

Biltillgång

Det finns inget uttalat mål att påverka det individuella bilägandet. Det ska finnas en möjlighet för invånarna att äga eller ha tillgång till en bil. Staden har däremot t ex uttalat mål att bilanvändning ska styras till de resor där bilen ger mest samhällsnytta. Om bilanvändning minskar i högtrafik kan gatuutrymmet omfördelas till mer kapacitetsstarka färdmedel och därmed öka gatans kapacitet.

Kostnader för parkering påverkar bilägande och biltillgång. Synliggörande av kostnader kan medföra att en del avstår från att köpa eller äga en egen bil om dessa personer har liten ekonomisk marginal eller har liten nytta av egen bil. Med en begränsad budget kan lägre kostnad läggas på inköp av bil när även parkeringskostnader måste täckas.

När bilanvändare i högre utsträckning får betala kostnader för parkering kan bilpooler och andra bildelningstjänster blir mer fördelaktiga. Detta eftersom parkeringskostnader för bilpooler kan fördelas på flera användare och bilen står mindre stilla.

Förslaget bedöms få störst påverkan på individer med lägre inkomst som äger en bil men som idag inte betalar kostnader för parkering. Med synliggörande av parkeringskostnader stärks förutsättningar för bilpooler och andra bildelningstjänster att konkurrera med privat bilägande.

Jämförelsealternativet är det bästa alternativet ur ett individuellt bilägarperspektiv, då kostnader för parkering i hög grad delas med icke bilägare och betalas via hyran.

Framkomlighet

Parkering tar utrymme. På platser där det är trångt idag kommer det bli ännu trängre när befolkningen ökar och den täta staden utvidgas. Tydliggörande av kostnader bidrar till att enskilda personer ändrar färd sätt samt ökar möjligheten att hitta en parkeringsplats vid bilresans slut. Det ökar restidspålitligheten och minskar söktrafiken. Ökad framkomlighet och pålitlighet främjar näringslivets transporter. Högre omsättning av parkering främjar handel och ökar yrkestrafikens förutsättningar att parkera.

För en bilförare är framkomlighetsförbättringar i den rörliga trafiken av mindre nytta om det inte går att hitta en parkeringsplats vid målpunkten. Förändrad reglering med tydliggörande av parkeringskostnader medför att utrymme kan frigöras på bl.a. huvudstråk för stombussar och cykel.

Förslaget medför bättre förutsättningar för framkomlighetsfrämjande åtgärder och bättre restidspålitlighet med bil. I relation till dagens situation skulle jämförelsealternativet medföra att det blir svårare att hitta en parkeringsplats när staden växer. Detta skulle motverka uppställda mål om ökad framkomlighet.

Fördelningseffekter

Två av tre stockholmare äger inte en bil och mindre än hälften av hushållen i flerfamiljshus disponerar en bil. I Sverige är bilinnehavet bland unga i åldern 18-24 lägre än 10 procent. Dagens system har fördelningseffekter som medför att de som varken äger eller reser med egen bil missgynnas och indirekt får betala för andras parkering. Framförallt drabbar detta yngre som köper sitt första boende genom ökade kostnader för små lägenheter.

Förslaget medför att enskilda personer med låg inkomst påverkas negativt då avgift medför ökade individuella kostnader för bilinnehavare. Den största andelen med lägre inkomster väntas däremot gynnas, då dessa idag är med och subventionerar bilparkering som de inte använder. Genom att styra över kostnaden på bilinnehavare bedöms sammantaget progressiva fördelningseffekter kunna erhållas.

Jämförelsealternativet innebär att parkeringskostnader döljs och icke-bilägare även fortsättningsvis tvingas indirekt finansiera bilparkering. Detta alternativ synes inte hållbart i relation till uppställda mål.

Jämställdhet

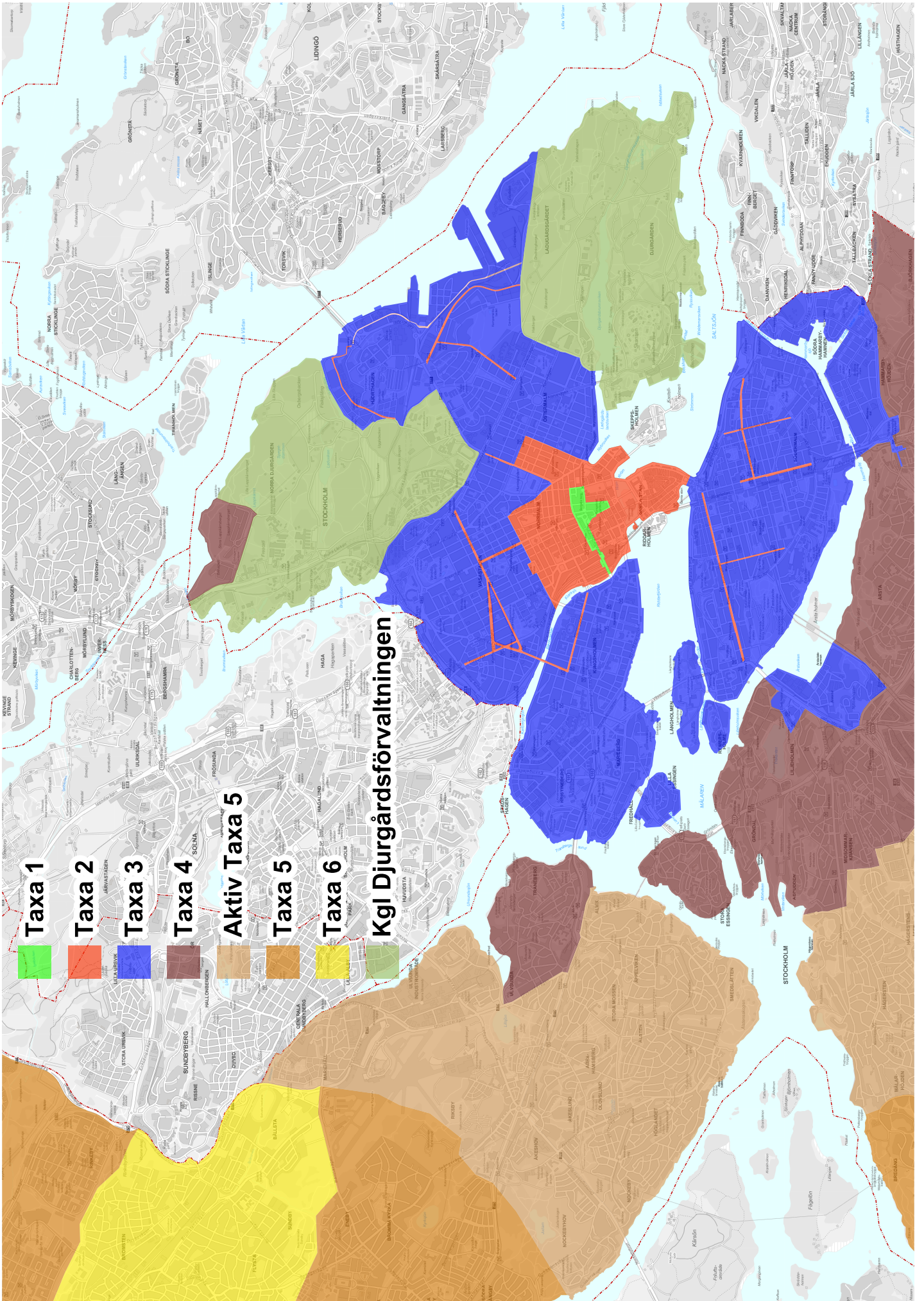
Då mäns och kvinnors resbeteende samt bilinnehav skiljer sig är det rimligt att tro att det finns ett jämställdhetsperspektiv på parkeringsplanen. Ökade kostnader torde falla i högre grad på gruppen män, som äger fler bilar, men då kvinnor har i genomsnitt lägre inkomster kan effekten slå hårdare mot kvinnor som äger bil. Utan tillgång till mer detaljerat underlag om hur syftet med bilresan kan skilja sig mellan män och kvinnor i Stockholm är det dock svårt att dra pålitliga slutsatser.

Framkomlighetsstrategins inriktning på att främja resor med kollektivtrafik och gång borde främja målen om ett jämställt trafiksystem.

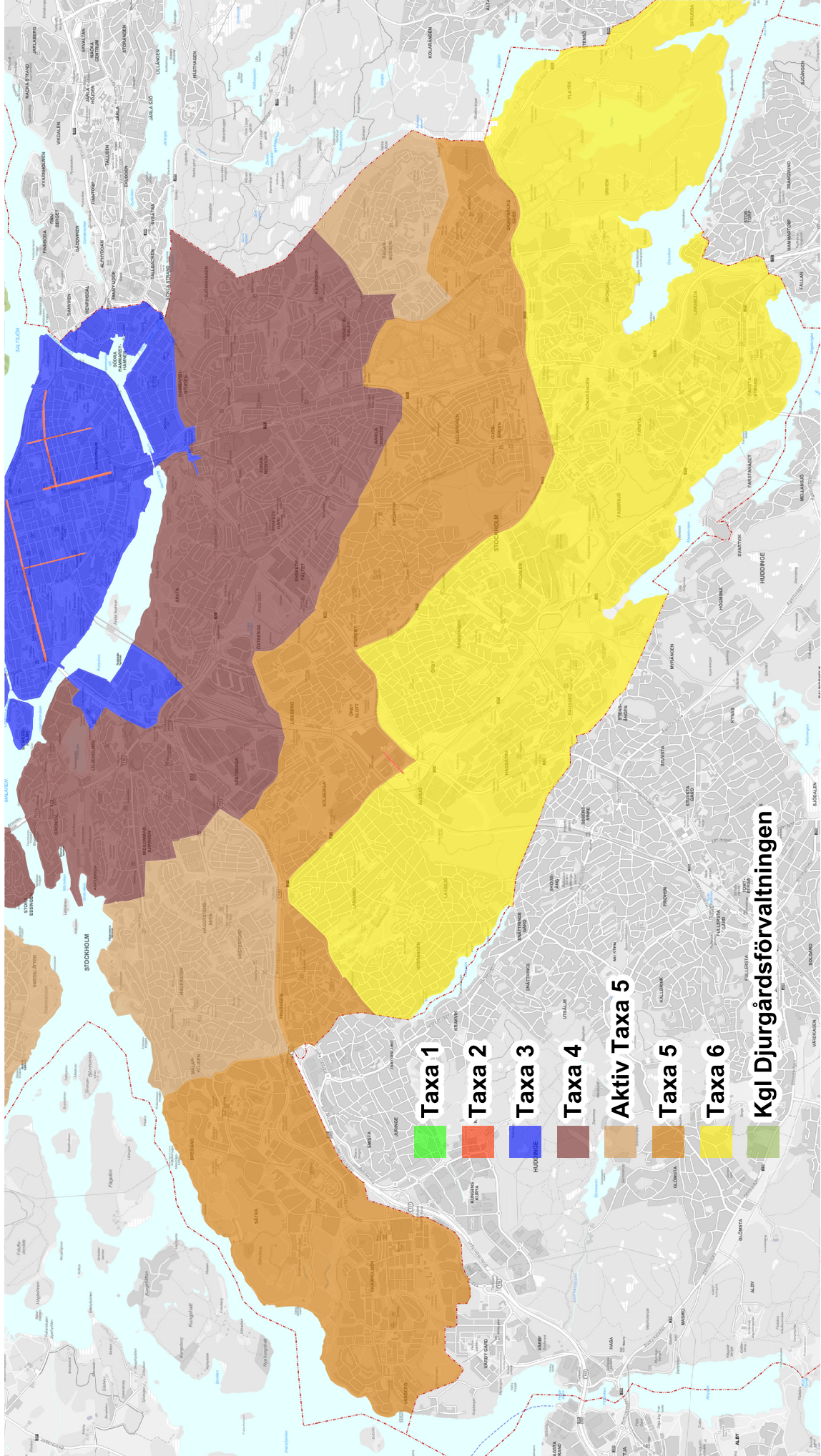
Klimatpåverkan

Staden har som mål att vara en fossiloberoende organisation 2030. Målet för Stockholm är att fordonsflottan ska vara fossiloberoende till år 2030 samt att staden ska vara fossilbränslefri till år 2040. Inom transportområdet kräver detta både en omställning av fordonsflottan till alternativa drivmedel, samt en minskning av bilresandet. Forskning visar att parkeringsavgifter har potential att ge en trafikminskning i storleksordning som det som uppnås via trängselskatten. Effekten av denna plan på bilresande håller på att undersökas mer ingående, dock visar tidigare undersökningar att bilresandet kommer att minska.

Förslag innerstaden



Förslag söderort



Förslag västerort

