

**Utlåtande 2016:112 RVII (Dnr 171-672/2016)**

## **Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering Investeringar för genomförande av plan för gatuparkering**

Antagande och genomförandebeslut

Minoritetsåterremiss från kommunfullmäktige den 13 juni 2016

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Som svar på kommunfullmäktiges minoritetsåterremiss hänvisas till vad som sägs i utlåtandet.
2. Parkeringsstrategi, enligt bilaga 3 till utlåtandet, antas.
3. Plan för gatuparkering, enligt bilaga 4 till utlåtandet, godkänns.
4. Parkeringsavgifter, andra avgifter, avgiftstider och taxebenämningar fastställs enligt bilaga 2 till utlåtandet, att gälla från och med den 1 september 2016.
5. Parkeringsavgifter och andra avgifter, enligt bilaga 2 till utlåtandet, gäller tills vidare och ändras av kommunfullmäktige på förslag från trafiknämnden.
6. Ökade kostnader för 2016 ska inrymmas i nämndens budget. Ökade kostnader och intäkter för kommande år får behandlas i budget för 2017.
7. Trafiknämnden medges rätt att genomföra plan för gatuparkering till en investeringsutgift om 84,0 mnkr. Utgifterna för 2016 ska rymmas inom nämndens budget. Utgifterna för kommande år får behandlas i budget för 2017.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

## Ärendet

Trafiknämnden fick i budget 2015 i uppdrag av kommunfullmäktige att ta fram en ny parkeringsstrategi med ett helhetsperspektiv på parkering för en trafikstyrande effekt. Trafiknämnden beslutade efter en bred remiss den 14 april 2016 om förslag till en parkeringsstrategi och en plan för gatuparkering. Beslutet inkluderar därutöver förslag till nya parkeringsavgifter, andra avgifter, avgiftstider och taxebenämningar, förslag om att ta bort indexreglering av parkeringsavgifter samt hemställan om godkännande av att genomföra investeringar för genomförande av plan för gatuparkering.

Ärendet minoritetsåterremitterades i kommunfullmäktige den 13 juni 2016. Som grund för återremissen anfördes att förslaget om att förlänga de avgiftsbelagda tiderna sannolikt kommer att innebära påtagliga förändringar i många stockholmares vardag, vars konsekvenser borde redogöras för i ärendet. Vidare anfördes att förslaget saknar en konsekvensanalys av de höjda boendeparkeringsavgifterna i innerstaden och införandet av avgiftsbelagd parkering i närförort och ytterstaden. I minoritetsåterremissen anfördes vidare att avgiftsbelägga parkering av rörelsehindrades fordon kommer att inskränka deras möjlighet att resa, då bilen för många rörelsehindrade är ett hjälpmedel och en förutsättning att ta sig runt i vardagen. Det anføres även att det i vissa fall kan vara praktiskt svårt att betala avgifterna och att det är ett problem att dispensen för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska begränsas till tre i förväg anmälda fordon.

I minoritetsåterremissen anfördes även att parkeringsavgiften för motorcyklar och moped klass I är hälften av avgiften för bilar, vilket anses orimligt då dessa fordon är betydligt mindre än bilarna. Fortsatt anfördes att förslaget innebär att ingen som flyttar in i en nybyggd bostad kommer att ha rätt till boendeparkering och att de som bor i de zoner som kommer att få gatuparkeringsavgift inte kommer att kunna få boendeparkeringstillstånd. Detta riskerar att få stora och oberäkneliga konsekvenser till exempel på bostadspriserna och hanteringen av tillstånd.

## Beredning efter minoritetsåterremiss

Ärendet har efter kommunfullmäktiges minoritetsåterremiss remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att förslagen är väl underbyggda. Förslagen är grundade på såväl forskning inom området som undersökningar i stadens egen regi. Resultaten är entydiga, att med rätt prissättning kan målen uppnås, men

exakt hur ett avgiftssystem ska utformas är en fråga som inte kan besvaras. De synpunkter som framförts av kommunfullmäktiges minoritet har fått berättigade förtydliganden och konsekvenserna har i tillräcklig grad belysts.

### Beredning före minoritetsåterremiss

Ärendet har beretts av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att 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.

### Mina synpunkter efter minoritetsåterremiss

Förslaget till parkeringsplan och parkeringsstrategi är väl underbyggda. Dessa är grundade på såväl forskning inom området som undersökningar i stadens egen regi. Resultaten är entydiga i att med rätt prissättning kan målen uppnås. En effekt med införandet av avgifter i närförort och ytterstad är att undvika att dessa platser utvecklas till att bli infarts- och nattparkering åt innerstaden, då det skulle ge försämrad framkomlighet där. Att inte gå vidare med parkeringsplanen skulle ge kraftigt negativa konsekvenser för Stockholm med försämrad framkomlighet och därmed ett hinder för ett växande Stockholm med fler bostäder och en bättre miljö. Trängseln riskerar att drabba alla trafikanter i ökande omfattning i takt med att befolkningen ökar i kommunen. Förslaget innebär därmed förbättringar för samtliga som använder gaturummet i Stockholms stad.

Den nuvarande avgiftsbelagda tiden, som är klockan 9-17, beslutades för snart 20 år sedan. Sedan dess har staden vuxit och invånarnas livsmönster ändrats. En konsekvens av de senaste decenniernas förändringar är att behovet av alla sorters kommunikationsmedel, inkluderat bil, har spridits till en större del av dygnet. Detta innebär även att behov av att kunna parkera på andra tider har förändrats, vilket utgör grunden för att den avgiftsbelagda tiden föreslås utökas.

Även motorcyklar och moped klass I börjar få svårt att hitta parkering. Det är därför angeläget precis som gällande annan parkering, att nyttja platserna mer effektivt. Avgifterna, som även innebär en reduktion jämfört med avgiften för bil, ger en ökad omsättning på parkeringsplatserna.

Ökningen av antalet förfalskade parkeringstillstånd för rörelsehindrade går idag ut över de rörelsehindrade. Genom att införa en möjlighet att ansöka om reducerad parkeringsavgift för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade får trafiknämnden en möjlighet att säkerställa giltigheten på dessa. Enligt förslaget kan rörelsehindrade ansöka om en nedsatt avgift på 500 kr per år. Detta tillsammans med regeringens åtgärder med nationellt register och möjlighet till högre böter för otillåten parkering innebär en förbättring för alla som har behov av dessa parkeringsplatser.

Om även de som bor i fastigheter där staden krävt att behov av parkering ska tillgodoses på tomtmark ska omfattas av boendeparkering, kommer efterfrågan på parkering att vida överstiga tillgången. Att undanta boende i nybyggda områden, där behovet av parkering har tillgodosetts på tomtmark, kommer att vara nödvändigt om boende i äldre fastigheter i samma område ska kunna boendeparkera. Principen tillämpas redan i Norra Djurgårdsstaden. Ett fortsatt regelmässigt beviljande av boendeparkeringstillstånd gynnar inte heller utvecklingen av mobilitetstjänster som kan ersätta enskilt bilnehav.

### Mina synpunkter före minoritetsåterremiss

Stockholmregionen växer snabbt och redan år 2020 förväntas Stockholms stad ha en befolkning på över en miljon invånare. En av de stora utmaningarna för framtiden är att hitta lösningar för effektivare transporter i staden som även underlättar för ett ökat bostadsbyggande och bättre tillgänglighet samt för att uppnå ställda klimatmål. En offensiv och långsiktig parkeringsplan ger staden förutsättningar för att kunna styra trafiken och förbättra framkomligheten på ett ändamålsenligt sätt. Till år 2020 ska 40 000 bostäder byggas och ytterligare 100 000 bostäder till år 2030. För att klara målen är parkeringsplanen angelägen eftersom att en stor andel av dessa bostäder ska byggas i områden som idag saknar parkeringsreglering. När Stockholm växer behöver parkering i stadens gatumark prissättas utifrån det markanspråk som parkering utgör.

I Stockholms stads budget anges att en parkeringsplan med ett helhetsperspektiv på parkering för en trafikstyrande effekt ska implementeras. Därför är jag mycket glad över att staden nu har tagit fram en parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering. Det är en i många stycken avgörande faktor för att klara framtidens utmaningar när det gäller att skapa framkomlighet för alla trafikslag i staden och samtidigt skapa en attraktiv stad att bo och vistas i. Strategin gäller för hela staden och planen har en långsiktighet som visar en tydlig riktning. Inom tio år bedöms hela Stockholms stad ha avgifter och reglering för gatuparkering.

Strategin och planen innehåller konkreta åtgärder för att förbättra framkomligheten för den rörliga trafiken och en minskning av trafikens miljöbelastning. Gatans roll som mötesplats med krav på framkomlighet för gång, cykel, kollektivtrafik, och nyttotrafik är viktiga delar av stadens framkomlighetsstrategi. Reglering av parkering är ett av många viktiga verktyg för att stödja denna utveckling.

Stadens mål för ökad framkomlighet, minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet innebär att biltrafiken måste minska. Bilen kommer ha en fortsatt viktig roll, men resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver öka samtidigt som olika bildelningstjänster för många kan ersätta behovet av att äga egen bil. En bil står parkerad större delen av dygnet och i gatuutrymmet är det i många fall ett hinder för den rörliga trafiken och för attraktivare gång- och vistelsemiljöer. Stadens gator är inte dimensionerade för att ta emot dagens efterfrågan på parkering och än mindre den som kan uppstå när vi blir 500 000 fler i regionen.

Remissinstanserna har i mycket hög grad varit positiva till parkeringsplanen. Det är mycket glädjande. När det gäller avgiften för handikapptillstånden för funktionsnedsatta har vi efter remissen sänkt avgiften till 500 kronor per år, utan att själva syftet med förändringen att minska fusket med förfalskade tillstånd påverkas. Även en justering i avgiften för MC gör att avgiften sänks till en rimlig nivå och att systemet blir enklare att förstå.

Ska Stockholm ha en fungerande parkeringspolitik där tillgänglighet prioriteras är det rimligt att alla fordon som utnyttjar gatumark för parkering också betalar kostaden för detta. Alternativet är att andra skattebetalare i praktiken står för denna kostnad. Med ekonomiska styrmedel för bättre framkomlighet i trafiken, ökad satsning på fler cykelbanor och bättre kollektivtrafik, kan vi få den här regionen att fungera bättre både ur trafik- och miljösynpunkt. Det är helt avgörande om vi ska klara alla utmaningar som vi nu har när Stockholms län växer med nästan ett helt Göteborg vart tionde år, eller motsvarande 400 000 personer. Då måste alla trafikslag kunna fungera tillsammans.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Förslag till nya parkeringsavgifter, avgifter, avgiftstider och taxebenämningar
3. Parkeringsstrategi
4. Plan för gatuparkering
5. Inkomna remissynpunkter
6. Investeringskalkyl

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Joakim Larsson och Cecilia Brinck (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Föredragande borgarråds förslag bifalls delvis.
2. Förslaget till avgiftsbeläggning för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade avslås.
3. Förslaget avseende avgiftsbeläggning av motorcyklister och moped klass 1 avslås.
4. Trafiknämnden uppdras att återkomma med ett nytt förslag på taxor för motorcyklar och moped klass 1, som utgår från vilken yta de tar upp i förhållande till bilar.
5. Förslaget avseende förlängda avgiftstider i innerstaden på vardagar avslås.
6. Förslaget att avgiftsbelägga dag innan helgdag i zon 3, 4 och 5 avslås.
7. Trafiknämnden uppdras att återkomma till under 2017 med en utvärdering av hur förändringarna i planen fallit ut.
8. Trafiknämnden uppdras att återkomma med förslag på att reducera kostnaden för nyttoparkeringstillstånd för hemtjänstpersonal.
9. Därutöver anfördes följande.

Vi delar uppfattningen att rörlig trafik ska prioriteras framför stillastående trafik. Detta är en bärande princip i den framkomlighetsstrategi som Alliansen tog fram under förra mandatperioden. Vi är därför inte främmande för att göra förändringar i stadens parkeringsregleringar, men vi anser att förändringar måste utgå från faktiska behov och inte politisk prestige. Det är också viktigt att beslut av den här digniteten förankras ordentligt, vilket inte skett i detta fall. Det är inte seriöst att ett återremitterat ärende återkommer i identisk utformning två dagar efter återremissen. Majoriteten borde istället ha lagt fokus på att faktiskt arbeta in synpunkterna och besvara frågeställningarna i återremissen, snarare än att hasta fram ett ogenomtänkt beslut.

Vi anser att staden bör ha en mer pragmatisk inställning till avgiftsfrågan och utgå från vilka områden som har behov av någon form av avgifter i syfte att reglera gatemarkens användning. Däremot är det inte befogat att införa parkeringsavgifter på gator och i områden där trängseln är obefintlig. Vi anser exempelvis inte att det föreligger något behov av att införa avgifter i taxeområde 6 inom en överskådlig framtid. Även utanför taxeområde 6 finns platser där trafiksituationen inte motiverar en avgiftsbeläggning.

Vi anser att gatu- och kantstensparkering, i de lägen där behov föreligger, ska kunna tas bort. Utgångspunkten ska dock alltid vara att de ska ersättas på något sätt – antingen genom ny gatuparkering eller genom nya garageplatser. I den rödgrönrosa majoritetens förslag är det dock uppenbart att det inte finns några konkreta planer på att ersätta de gatuparkeringar som tas bort och det anser vi är mycket problematiskt.

Vi menar att föreliggande förslag kommer att innebära kraftiga försämringar för stockholmarna och försvåra deras vardagspussel eftersom det inte finns några konkreta förslag på vart bilarna ska ta vägen. Det är uppenbart att majoritetens ambition med förslaget är att avskräcka människor från att köra bil, vilket visar på en bristande förmåga att förstå att många människor är beroende av bilen för att få vardagen att gå ihop. Också förslaget om en utökning av avgiftstiderna från 9–17 till 7–19, visar att majoritetens ambition är att göra det svårare för människor i deras vardag.

Förslaget att införa parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade är problematiskt ur flera perspektiv. Förutom att det ökar byråkratin så låter majoriteten ambitionen att komma åt dem som inte sköter sig gå ut över den stora majoriteten som faktiskt sköter sig och följer reglerna. Vi anser i stället att staden, tillsammans med polisen, bör kraftsamla kring att komma åt människor med stulna och förfalskade tillstånd. Erfarenheter från andra länder visar att detta är det mest effektiva sättet att komma åt problemet då det ofta får snabb spridning. Det finns också andra alternativ, såsom krav på chip-lösningar kopplade till parkeringstillståndet. Möjligheterna är således inte begränsade till den nu föreslagna lösningen. Till skillnad från majoriteten bedömer vi heller inte att en avgiftsbeläggning kommer att lösa problemet med falska tillstånd, eftersom många ser att vinsten ligger i att parkera på parkeringsplats för rörelsehindrade, inte i att parkeringen är avgiftsfri. Det förslag som nu ligger tar inte hänsyn till att många rörelsehindrade personer har bilen som ett hjälpmedel, inte heller finns det bra svar på hur rörelsehindrade personer ska kunna erlägga avgift i de fall där de inte kan eller finner det lönsamt att söka dispens. Alla har inte smartphones och många rörelsehindrade har heller inte möjlighet att betala i parkeringsautomaterna. Vidare riskerar dessa personer att hamna i kommunarrest då flera kommuner såväl i länet som i riket står på tur att införa liknande system under förutsättning att Stockholms stad gör det.

Sverige har under många år arbetat inom EU för att få tillstånd avgiftsfri parkering för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade och har till slut lyckats få igenom detta. Utifrån detta ter det sig väldigt märkligt att Stockholms stad nu går åt andra hållet och istället inför avgifter för den gruppen. Vi ser också att det finns problem med tillämpningen av EU-direktiv om att ett parkeringstillstånd ska vara kopplat till en person och inte till en specifik bil. Det förslag som nu föreligger frångår också den principen då endast tre bilar kan kopplas till dispensen. Det omöjliggör för personer med rörelsehinder att hyra bil, att använda en bilpoolsbil eller för den delen att samåka med en bekant. Det senare rimmer inte väl med majoritetens ambitioner om minskad trängsel eftersom den enda lösningen för rörelsehindrade blir att skaffa egen bil för att kunna ta sig fram.

Enligt den rödgrönrosa majoriteten är syftet med förändringarna att öka framkomligheten och minska köerna i Stockholm. Mot bakgrund av detta ter sig avgiftssättningen av motorcyklar och moped klass 1 något märklig. Vi anser att det kan finnas en poäng i att alla som använder gatuutrymmet på platser där trängsel finns också ska betala för detta, men vi anser att detta i så fall bör sättas i proportion till hur mycket utrymme som ianspråkats. Därmed finner vi det inte rimligt att en motorcykel och moped, som tar upp knappt en fjärdedel av den plats en bil upptar, ska betala hälften av vad en bil gör. Vi anser att trafiknämnden bör återkomma med ett nytt förslag där avgiften för dessa fordon står i proportion till det utrymme som de tar upp.

Vidare vill vi också uppdraga åt trafiknämnden att ta fram förslag på hur kostnaden för nyttoparkeringstillstånd för hemtjänstpersonal kan reduceras, eftersom det finns allvarliga problem med att människor med ett omsorgsansvar i tjänsten får privata parkeringsböter. Detta kan exempelvis ske på grund av att arbetssituationen gör att man måste stanna längre än planerat och tiden för parkeringsbiljetten därför tar slut. Bilen är ett viktigt verktyg för hemtjänstpersonal, framförallt när arbetsschemat innebär långa avstånd mellan de äldre. Därför bör vi sänka avgiften för dessa människor snarare än att höja densamma.

Den rödgrönrosa majoriteten anger förbättrad framkomlighet som en anledning till de föreslagna förändringarna. Samtidigt väljer de att blunda för en av de viktigaste investeringarna för att öka framkomligheten i Stockholms innerstad, nämligen byggandet av den östliga förbindelsen. Den östliga förbindelsen beräknas minska trafiken i innerstaden med elva procent, vilket kommer att öka framkomligheten för andra prioriterade trafikslag.

Till skillnad från majoriteten anser inte vi att politikens uppgift är att göra det svårare för människor – tvärtom. Vi anser att fokus bör ligga på att bekämpa utsläppen och bullret snarare än att bekämpa bilen – eller något annat trafikslag – som sådan.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- Att delvis bifalla förslaget till beslut
- Att avslå förslaget avseende avgifter för parkeringstillstånd för rörelsehindrade
- Att avslå förslaget avseende avgiftsbeläggning av motorcyklister och moped klass 1
- Att trafiknämnden uppdras att återkomma med ett nytt förslag på taxor för motorcyklar och moped klass 1, som utgår från vilken yta de tar upp i förhållande till bilar och risken för att fler tar bilen istället för motorcykel och moped när avgifter införs och därmed ökar trängseln på gatorna
- Att avslå förslaget avseende framtida avgiftshöjningar
- Att avslå förslaget avseende avgifterna för nyttoparkeringstillstånd
- Att avslå förslaget avseende boendeparkering
- Att därutöver anföra

Majoriteten i Stockholm inför med den nya parkeringsstrategin en ny politik på parkeringsområdet. Den innehåller nya principer för parkering, höjda parkeringsavgifter och en plan för hur dessa ska utvecklas i framtiden. Förändringarna som föreslås är långtgående och kommer att ha stor påverkan på väldigt många stockholmare. Det är därför särskilt viktigt att beslutet är väl genomarbetat och förankras väl. Så har inte skett varför ärendet återremitterades med minoritetsåterremiss. Vi ser nu att förslaget återkommit i identisk form. Liberalerna beklagar att majoriteten verkar ha så bråttom med ett så viktigt beslut att det inte genomarbetas och förankras tillräckligt.



Liberalernas utgångspunkt för parkeringspolitiken är att framkomligheten ska öka. När yteffektiva transportslag som cykel, gång och kollektivtrafik premieras blir det enklare att ta sig fram även med bil. Liberalernas ställer sig därför positiva till den ökning och utökning av parkeringsavgifterna som föreslås träda i kraft 1 september 2016. För att ytterligare stärka kollektivtrafikens attraktivitet bör sträckor som är särskilt viktiga för kollektivtrafiken vara helt fria från gatuparkering.

Parkeringsavgifter ska användas med precision. Det finns ingen anledning för staden att ta ut parkeringsavgifter där framkomligheten är god. Att i framtiden införa nya parkeringsavgifter på prognoser är osäkert och riskerar att leda till att parkeringsavgifter införs där det inte finns något behov av dem. Framtida ökning bör istället fastställas mer dynamiskt med utgångspunkt i trafikdata.

Kantstensparkering i innerstaden spelar roll. För rörelsehindrade är kantstensparkeringen oumbärlig för ta sig runt i staden. Samma sak gäller för nyttotrafiken, alltså serviceutrustade fordon och fordon som transporterar gods. För båda dessa typer av parkering föreslår majoriteten en hårdare ekonomisk verklighet.

Liberalerna menar att införandet av en avgift för rörelsehindrade är oacceptabel. Majoriteten motiverar avgiften med att det motverkar fusk. Det är inte rimligt att personer med funktionsnedsättning ska betala för andra människors fusk.

Nyttoparkeringstillståndens avgifter höjd i kategori A och B. Parkeringstillstånden gäller serviceutrustade fordon och fordon som transporterar gods. Nyttoparkeringen är till för företagsverksamhet som uppfyller viktiga funktioner för hur staden fungerar och är. Liberalerna är negativt inställda till att avgifterna höjs.

Kantstensparkeringen spelar fortsatt stor roll i Stockholm. Mot bakgrund av att vi måste hushålla med kantstensparkeringen ser Liberalerna att dessa regler med fördel kan förändras i en mer restriktiv riktning. Samtidigt bör vi införa fler lastzoner för att gynna nyttotrafiken.

Parkering av mopeder klass 1 och motorcyklar utan sidovagn på särskilda parkeringar är idag avgiftsfritt i Stockholm. Att ta sig fram på två hjul är mer yteffektivt än att ta sig fram på fyra hjul oavsett om det handlar om cykel eller ett motordrivet fordon. Om avgifterna införs kan det innebära en återgång till bilanvändande för vissa. Eventuella avgifter bör tas fram på ett sådant sätt att personer som idag använder MC eller EU-mopeder tycker att avgiften är så pass skälig att de fortsätter ta sig fram på två hjul – även efter eventuella avgifter.

I ytterstaden och delar av närförorten finns det på många ställen idag ingen anledning att ta ut parkeringsavgifter av framkomlighetsskäl. Däremot skulle vissa områden i ytterstaden, som är planerade med ett överflöd av parkering på kvartersmark, kunna ha nytta av en striktare reglering av gatuparkeringen. Det skulle få fler att välja parkering på kvartersmark men där detta inte går bör staden gå försiktigt fram med parkeringsavgifter (på gatumark). Därför är det viktigt att framtida ”aktiveringar” sker på ett mer flexibelt sätt med hjälp av exempelvis trafikdata.

I andra närförorter har däremot trängseln ökat. Det beror både på att de blir allt tätare bebyggda och på att innerstadens bilister har börjat parkera i där i takt med att parkeringsavgifterna i innerstaden har ökat. Därför behövs en generell avgiftszon i

närförort. Denna avgiftszon bör kombineras med boendeparkering. I majoritetens förslag ska boendeparkering inte ges i vissa områden där gatuparkering införs. Det menar Liberalerna är orättvist och fel. I och med förslaget kan hushåll få ökade kostnader med flera tusen kronor helt utan koppling till deras effekt på trängseln. Samtidigt kan hushållen längre ner på gatan som bidrar till trängseln stå på gatan till ett billigt pris. Förslaget ändrar förutsättningarna för både bostadsmarknaden och de boendes ekonomi kraftigt. Liberalerna vill se boendeparkering överallt där det finns gatuparkering med undantag för Norra djurgårdsstaden där förutsättningarna för boendeparkering varit tydliga redan från projektets början.

Ingen som flyttar in i en nybyggd bostad ska enligt förslaget rätt till boendeparkering. Att undanta vissa fastigheter, men inte andra, i respektive zon är mycket drastiska förslag som riskerar att få väldigt stora och oberäknliga konsekvenser, till exempel på bostadspriserna, hanteringen av tillstånd och väcker frågan om likabehandlingsprincipen för våra medborgare. Regler för boendeparkering ska vara samma för nybyggen som för äldre fastigheter inom respektive parkeringszon. Byggår ska inte avgöra om inte särskilda skäl föreligger.

Samtidigt som staden begränsar människors möjligheter att använda bilen måste staden också öka människors möjligheter att transportera sig på annat sätt. Stadens parkeringspolitik måste kombineras med en aktiv politik för andra transportslag. Det är viktigt att fler och bättre cykelparkeringar byggs, både i innerstaden, närförort och i kollektivtrafiknära lägen.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Som svar på kommunfullmäktiges minoritetsåterremiss hänvisas till vad som sägs i utlåtandet.
2. Parkeringsstrategi, enligt bilaga 3 till utlåtandet, antas.
3. Plan för gatuparkering, enligt bilaga 4 till utlåtandet, godkänns.
4. Parkeringsavgifter, andra avgifter, avgiftstider och taxebenämningar fastställs enligt bilaga 2 till utlåtandet, att gälla från och med den 1 september 2016.
5. Parkeringsavgifter och andra avgifter, enligt bilaga 2 till utlåtandet, gäller tills vidare och ändras av kommunfullmäktige på förslag från trafiknämnden.
6. Ökade kostnader för 2016 ska inrymmas i nämndens budget. Ökade kostnader och intäkter för kommande år får behandlas i budget för 2017.
7. Trafiknämnden medges rätt att genomföra plan för gatuparkering till en investeringsutgift om 84,0 mnkr. Utgifterna för 2016 ska rymmas inom nämndens budget. Utgifterna för kommande år får behandlas i budget för 2017.

Stockholm den 15 juni 2016

På kommunstyrelsens vägnar:  
KARIN WANNGÅRD

Daniel Helldén

*Ulrika Gunnarsson*

**Reservation** anfördes av Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin, Johanna Sjö och Markus Nordström (alla M) med hänvisning till Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Lotta Edholm (L) med hänvisning till Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Hade jag haft yrkanderätt hade jag yrkat att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Föredragande borgarråds förslag bifalls delvis.
2. Förslaget till avgiftsbeläggning för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade avslås.
3. Uppdra åt Trafiknämnden att återkomma med reviderat förslag till beslut för hur fusket med utländska parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan beivras.
4. Förslaget avseende avgiftsbeläggning av motorcyklister och moped klass 1 avslås.
5. Uppdra åt Trafiknämnden att återkomma med ett nytt förslag på taxor för motorcyklar och moped klass 1, som utgår från vilken yta de tar upp i förhållande till bilar.
6. Att sänka avgiften för nytoparkeringstillstånd C till 12 000 kronor per år samt utöka platserna för tillståndet.
7. Därutöver anføres följande.

Centerpartiet delar ambitionerna i parkeringsstrategin. Framkomligheten behöver öka och trafikens miljöbelastning minska. Dessutom tar kantstensparkering upp värdefull plats som kan användas till annat så som cykelbanor, busskörfält, uteserveringar eller annat som bidrar till ett trevligare och mer levande gaturum.

Centerpartiet står därför bakom de delar i strategin och planen som gäller ökade avgifter samt tider. Dock finns det tre konkreta förslag som vi inte kan ställa oss

bakom. Det första gäller införandet av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Det andra gäller det dåligt genomarbetade förslag om avgifter för MC och moped. Det tredje gäller avgifterna för nyttoparkeringstillstånd C där Centerpartiet motsätter sig den höga avgiften och de begränsade platser i staden där food trucks får stå.

Förslaget om införande av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade är problematiskt ur flera perspektiv. Förutom att det ökar byråkratin så låter man viljan att komma åt fusket gå ut över den stora majoriteten som faktiskt sköter sig och följer reglerna. Vi anser i stället att staden, tillsammans med polisen, bör kraftsamla kring att komma åt människor med stulna och förfalskade tillstånd. Erfarenheter från andra länder visar att detta är det mest effektiva sättet att komma åt problemet då det ofta får snabb spridning. Det finns också andra alternativ, till exempel krav på chip-lösningar kopplade till parkeringstillståndet. Till skillnad från majoriteten tror vi heller inte att en avgiftsbeläggning kommer lösa problemet med falska tillstånd eftersom många ser att vinsten ligger i att parkera på parkeringsplats för rörelsehindrade, inte i att parkeringen är avgiftsfri. Den rödgrönrosa majoritetens förslag tar inte hänsyn till att många rörelsehindrade personer har bilen som ett hjälpmedel, inte heller finns det bra svar på hur rörelsehindrade personer ska kunna erlägga avgift i de fall där de inte kan eller finner det lönsamt att söka dispens. Alla har inte smart phones och många rörelsehindrade har heller inte möjlighet att betala i parkeringsautomaterna. Vidare riskerar dessa personer att hamna i kommunarrest då flera kommuner i såväl länet som i riket står på tur att införa liknande system under förutsättning att Stockholms stad gör det.

Sverige har under många år arbetat inom EU för att få tillstånd avgiftsfri parkering för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade och har till slut lyckats få igenom detta. Utifrån detta ter det sig väldigt märkligt att Stockholms stad nu går åt andra hållet och istället inför avgifter för den gruppen. Vi ser också att det finns problem med tillämpningen av EU-direktiv om att ett parkeringstillstånd ska vara kopplat till en person och inte till en specifik bil. Det förslag som nu föreligger frångår också den principen då endast tre bilar kan kopplas till dispensen. Det omöjliggör för personer med rörelsehinder att hyra bil, använda en bilpoolsbil eller för den delen samåka med en bekant.

**Ersätтарыttrande** gjordes av Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Trafiknämnden fick i budget 2015 i uppdrag av kommunfullmäktige att ta fram en ny parkeringsstrategi med ett helhetsperspektiv på parkering för en trafikstyrande effekt. Trafiknämnden beslutade efter en bred remiss den 14 april 2016 om förslag till en parkeringsstrategi och en plan för gatuparkering. Beslutet inkluderar därutöver förslag till nya parkeringsavgifter, andra avgifter, avgiftstider och taxebenämningar, förslag om att ta bort indexreglering av parkeringsavgifter samt hemställan om godkännande av att genomföra investeringar för genomförande av plan för gatuparkering.

Ärendet minoritetsåterremitterades i kommunfullmäktige den 13 juni 2016.

Beredning efter minoritetsåterremiss

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 juni 2016 har i huvudsak följande lydelse.

#### Generella förändringar

I minoritetsåterremissen anføres bland annat att förslaget om att förlänga de avgiftsbelagda tiderna sannolikt kommer att innebära påtagliga förändringar i många stockholmares vardag, vars konsekvenser borde redogöras för i ärendet. Vidare anføres att förslaget saknar en konsekvensanalys av de höjda boendeparkeringsavgifterna i innerstaden och införandet av avgiftsbelagd parkering i närförort och ytterstaden.

Stadsledningskontoret konstaterar att den nuvarande avgiftsbelagda tiden, som är klockan 9-17, beslutades för snart 20 år sedan. Sedan dess har staden vuxit och invånarnas livsmönster ändrats. En konsekvens av de senaste decenniernas förändringar är att behovet av alla sorters kommunikationsmedel, inkluderat bil, har spridits till en större del av dygnet. Detta innebär även att behov av att kunna parkera på andra tider har förändrats, vilket utgör grunden för att den avgiftsbelagda tiden föreslås utökas. Trafiknämnden kommer att genomföra mätningar före och efter att de avgiftsbelagda tiderna justeras i innerstaden och parkeringsavgift införs i ytterstaden. Sådana mätningar har inte skett i ytterstaden tidigare. Målet är att uppnå 15 procent lediga parkeringsplatser på gatumark.

Stadsledningskontoret menar att förslagen är väl underbyggda. Förslagen är grundade på såväl forskning inom området som undersökningar i stadens egen regi. Resultaten är entydiga i att med rätt prissättning kan målen uppnås, men att exakt hur ett

avgiftssystem ska utformas är en fråga som inte kan besvaras. Fördelen med ett avgiftssystem är att det är flexibelt och tillåter framtida justeringar för att på bästa sätt styra mot uppsatta mål och åtgärda eventuella oönskade konsekvenser. En effekt med införandet av avgifter i närförort och ytterstad är att undvika att dessa platser utvecklas till att bli infarts- och nattparkering åt innerstaden, då det skulle ge försämrad framkomlighet där.

### **Avgift för fordon med parkeringstillstånd för rörelsehindrade**

I minoritetsåterremissen anförs bland annat att avgiftsbelägga parkering av rörelsehindrades fordon kommer att inskränka deras möjlighet att resa, då bilen för många rörelsehindrade är ett hjälpmedel och en förutsättning att ta sig runt i vardagen. Det anförs vidare att det i vissa fall kan vara praktiskt svårt att betala avgifterna och att det är ett problem att dispensen för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska begränsas till tre i förväg anmälda fordon.

Stadsledningskontoret menar att trängsel drabbar alla trafikanter i ökande omfattning i takt med att befolkningen ökar i kommunen, även personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Införande av parkeringsavgifter är till för att göra det lättare att hitta en parkeringsplats, med ett mål om 15 procent lediga platser. Betalning för besöksparkering kan göras via stadens betaltjänst för mobiltelefonapp (Betala P), över internet eller per telefon med kundtjänst. Trafiknämnden utreder även andra lösningar för betalning.

Ökningen av antalet förfalskade tillstånd går idag ut över de rörelsehindrade. Genom att införa en möjlighet att ansöka om reducerad parkeringsavgift för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade får trafiknämnden en möjlighet att säkerställa giltigheten på dessa. Enligt trafiknämndens förslag kan rörelsehindrade ansöka om en nedsatt avgift på 500 kr per år. För att tydliggöra är det inte parkeringstillståndet som avgiftsbeläggs utan innehavarna som får lägre kostnad på den faktiska avgiften. Vidare är den reducerade avgiften inte beroende av att den sökande bor i Stockholms stad. Avgiften, som betalas årsvis av den som sökt dispens, kan ske mot faktura. Stadsledningskontoret anser att avgiftens storlek inte kan inverka menligt på de rörelsehindrades förmåga till geografisk rörlighet i vardagen.

En begränsning till tre olika registreringsnummer per tillstånd ingår inte i förslaget. Stadsledningskontoret erfar att uppgiften är hämtad från arbetsprocessen om hur systemet ska kunna konfigureras. Det är fullständigt skalbart och antalet fordon går att öka. Det är också enkelt att kontakta kundtjänst vid önskemål om fordonsbyte.

### **Avgift för parkering av motorcyklar och mopeder klass I**

I minoritetsåterremissen anförs bland annat att parkeringsavgiften för motorcyklar och moped klass I är hälften av avgiften för bilar, vilket anses orimligt då dessa fordon är betydligt mindre än bilarna.

Stadsledningskontoret konstaterar att även motorcyklar och moped klass I börjar få svårt att hitta parkering. Kontoret anser inte att lösningen är att lägga ut mer reserverad parkering på bekostnad av gatans övriga funktioner. I stället förordas, precis som gäl-

lande annan parkering, att nyttja platserna mer effektivt. Avgifter ger en ökad omsättning på parkeringsplatserna. Det finns inget incitament att begränsa sig till kortare parkeringstid när det inte är någon avgift.

Parkeringsavgiften för motorcykel och moped klass I i trafiknämndens förslag motsvarar 20 procent av avgiften för bil i taxeområde 1, 40 procent i taxeområde 2 och 3, 50 procent i taxeområde 4 och 100 procent i taxeområde 5. Alltså är rabatten för tvåhjulingar störst i de områden där trängseln i trafiken är störst, vilket stadsledningskontoret menar, innebär att ägare av motorcykel eller moped klass I fortfarande kan förmodas ha anledning att välja dessa fordon istället för bil. För boendeparkering är förslaget 50 procent av avgiften för bil.

Det framgår av förslaget att uppföljning kommer att ske i form av parkeringsinventeringar och att beloppen kan justeras årligen av fullmäktige.

### **Boendeparkeringsdispenser**

I minoritetsåterremissen anförs bland annat att förslaget innebär att ingen som flyttar in i en nybyggd bostad kommer att ha rätt till boendeparkering och att de som bor i de zoner som kommer att få gatuparkeringsavgift inte kommer att kunna få boendeparkerings-tillstånd. Detta riskerar att få stora och oberäkneliga konsekvenser till exempel på bostadspriserna och hanteringen av tillstånd. Det ifrågasätts om den lagstadgade likabehandlingsprincipen respekteras.

Stadsledningskontoret menar att om alla utan undantag beviljas boendeparkerings-tillstånd, alltså även de som bor i fastigheter där staden krävt att behov av parkering ska tillgodoses på tomtmark, kommer efterfrågan på parkering att vida överstiga tillgången. Då återstår bara möjligheten att reglera med priset för att skapa lediga parkeringsplatser, vilket kan slå hårt mot ekonomiskt svaga grupper som inte har några alternativ.

Att därför undanta boende i nybyggda områden, där behovet av parkering har tillgodosetts på tomtmark, från boendeparkerings-systemet kommer att vara nödvändigt om boende i äldre fastigheter i samma område ska kunna boendeparkera. Principen tillämpas redan i Norra Djurgårdsstaden.

Det finns möjlighet att frånga likabehandlingsprincipen om det finns sakliga skäl och stadsledningskontoret menar att ett sakligt skäl är att parkering ska vara tillgodosedd på annat sätt. Däremot är det viktigt att vara tydlig från stadens sida med att om man väljer att bosätta sig i ett sådant område kommer man inte att kunna få boendeparkeringsstillstånd.

Stadsledningskontoret menar också att ett fortsatt regelmässigt beviljande av boendeparkeringsstillstånd inte gynnar utvecklingen av mobilitetstjänster som kan ersätta enskilt bilinnehav.

Stadsledningskontoret erfar att trafiknämnden inom kort kommer att förtydliga och fördjupa frågan om undantag från dispenser i ett särskilt beslut om boendeparkerings-systemet.

Stadsledningskontoret förutsätter att de uppföljningar som trafiknämnden planerar att genomföra, i syfte att ta reda på om parkeringsplanens mål uppfylls och om oönskade effekter uppkommer, även inom det här området kan ge underlag för vidare utveckling av parkeringsregleringen.

### **Stadsledningskontorets förslag**

Stadsledningskontorets sammanvägda bedömning är, med hänvisning till det ovan anförda, att de synpunkter som framförts av kommunfullmäktiges minoritet har fått berättigade förtydliganden och att konsekvenserna i tillräcklig grad har belysts.

Stadsledningskontoret föreslår kommunfullmäktige att besluta att återremissen kan anses besvarad med hänvisning till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande och att

1. Parkeringsstrategi, enligt bilaga 2, antas.
2. Plan för gatuparkering, enligt bilaga 3, godkänns.
3. Parkeringsavgifter, andra avgifter, avgiftstider och taxebenämningar fastställs enligt bilaga 1, att gälla från och med den 1 september 2016.
4. Parkeringsavgifter och andra avgifter, enligt bilaga 1, gäller tills vidare och ändras av kommunfullmäktige på förslag från trafiknämnden.
5. Ökade kostnader för 2016 ska inrymmas i nämndens budget. Ökade kostnader och intäkter för kommande år får behandlas i budget för 2017.
6. Trafiknämndens medges rätt att genomföra plan för gatuparkering till en investeringsutgift om 84,0 mnkr. Utgifterna för 2016 ska rymmas inom nämndens budget. Utgifterna för kommande år får behandlas i budget för 2017.

Beredning före minoritetsåterremiss

### **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 april 2016 följande

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



5. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Cecilia Brinck (M) m.fl., *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Patrik Silverudd (L), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av Mikael Valier (KD) som instämmer i förslag från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M).

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 1 april 2016 har i huvudsak följande lydelse.

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

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

1. En **strategi** för hur parkering ska hanteras på både kvarters- och gatumark – som pekar ut behov av nya handlingsplaner och aktiviteter, där plan för gatuparkering är en.

2. En **plan** för gatuparkering med ny reglering av parkering på gatumark i staden, som bl. a. innebär parkeringsavgifter i delar av ytterstaden samt ändrad avgift i citykärnan och ändrade tider för avgift i innerstaden.

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

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

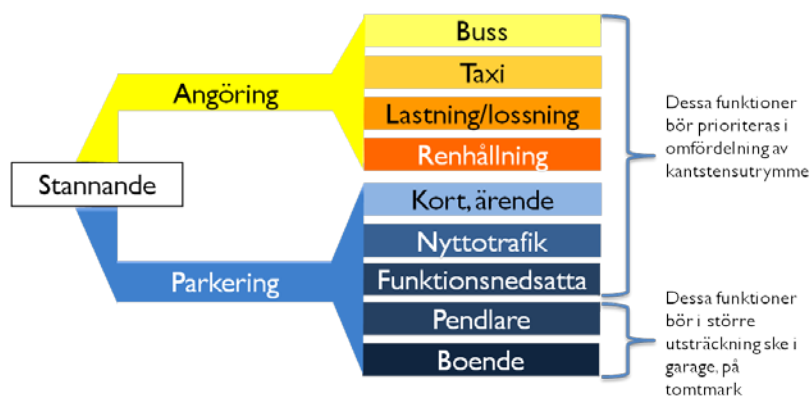
Ett inriktningsbeslut för de investeringar som behövs för genomförande av parkeringsplanen behandlades i trafiknämnden den 10 mars 2016. Investeringen som har beräknats till cirka 84 mnkr avser inköp och montering av parkeringsautomater och vägmärken.

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

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

#### Bakgrund

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



Figur: Kantstens konkurrerande funktioner.

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

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

rar för parkering är en avgörande faktor för att klara dessa utmaningar.

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

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

500 000 fler i regionen.

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

#### *Ärendet*

Ärendet innehåller:

- Förslag till nya avgifter, avgiftstider och taxebenämningar (bilaga 2)
- Parkeringsstrategi (bilaga 3).
- Plan för gatuparkering (bilaga 4).
- Inkomna remissynpunkter (bilaga 5).
- Investeringskalkyl (bilaga 6).

#### *Ärendets beredning*

Trafiknämnden fattade utredningsbeslut om parkeringsstrategi och plan för gatuparkering 2015-12-10 och fastställde ett inriktningsbeslut 2016-03-10 för de investeringar som krävs för genomförande av planen. I utredningsbeslutet gavs kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för plan för gatuparkering och att sända ärendet på remiss. Remisstiden varade mellan 2015-12-11 och 2016-03-14. Ärendet har sänts till totalt 118 remissinstanser, 55 st svar har inkommit på remissen. En redovisning av

remissinstansernas synpunkter finns i bilaga 5. Samtliga remissvar går att läsa i sin helhet på [www.stockholm.se/parkeringsplanen](http://www.stockholm.se/parkeringsplanen). Det har även varit möjligt för andra att lämna synpunkter.

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

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

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

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

### **Förslag till parkeringsstrategi**

Mot bakgrund av remissinstansernas synpunkter föreslår kontoret att strategin lämnas oförändrad. Kontorets förslag till parkeringsstrategi (bilaga 3) innehåller följande sex förslag till principer för parkering:

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

kommuner.

### **Förslag till plan för gatuparkering**

TVå justeringar föreslås mot bakgrund av remissinstansernas synpunkter och dessa anges nedan samt i plan för gatuparkering (bilaga 4).

- Avgifter för parkering av tvåhjuliga motorcyklar och tvåhjuliga EU-mopeder klass 1, för besöksparkering i parkeringsplats reserverad för dessa fordonsslag föreslås avgiften vara 10 kr per timme i taxeområde 1 och 2. 5 kr per timme i taxeområde 3, 4 och 5. Boendeparkeringsavgift 550 kr per månad alternativt 30 kr per dag i taxeområde 2 och 3, 250 kr per månad alternativt 15 kr per dag i taxeområde 4 och 150 kr per månad alternativt 10 kr per dag i taxeområde 5. Den lägre taxan förutsätter att avgiften betalas via stadens betaltjänst för parkering "Betala P" eller via periodbetalning för boendeparkering.

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

### **Indexreglering av avgifter för parkering och felparkering**

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

### **Tidplan**

Planen föreslås genomföras över cirka två år enligt följande preliminära tidplan. Nya avgifter kommer att införas stegvis, med början i närförort och därefter i innerstaden.

Dec 2015	Beslut om utredningsbeslut och remiss i trafiknämnden
Dec 2015-mars 2016	Remissperiod
Feb 2016-mars 2016	Förslaget bearbetas utifrån remissynpunkter
Mars 2016	Inriktningsbeslut om investeringar för genomförande av plan för gatuparkering i trafiknämnden
April 2016	Ärende om antagande och genomförande i trafiknämnden
Juni 2016	Ärende om antagande och genomförande i kommunfullmäktige
Sep 2016-april 2017	Genomförande i taxeområde 4
April 2017-dec 2017	Genomförande i taxeområde 1-3
Jan 2018-dec 2018	Genomförande i aktivt taxeområde 5

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

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

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

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

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

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

En investeringskalkyl har gjorts enligt stadens anvisningar. Beräkningen visar ett negativt nettonuvärde om 150 mnkr. I investeringskalkylen ingår inte kostnader och intäkter som inte är direkt kopplade till investeringen av skyltar och parkeringsautomater vilket medför att nettonuvärdet är negativt i investeringskalkylen. Investeringskalkylen redovisas i bilaga 6.

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

- Ökad driftkostnad successivt i samband med genomförandet beräknas till cirka 70 mnkr per år efter projektets slut, därutöver tillkommer årlig indexjustering. Främst avser kostnaderna ökad parkeringsövervakning.

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

#### **Vägmärken**

I kontorets utrednings- och inriktningsuppdrag ingick det att inventera de kvarter

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

### **Parkeringsautomater**

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

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

### **Risk**

Projektet kan identifiera följande projektrisker. De identifierade riskerna bedöms inte som kritiska för att projektet ska kunna genomföras men om någon av nedan listade händelser inträffar kan det innebära att projektet försenas med fördröjningar och försenade intäktsökningar som följd.

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

### **Kommunikation**

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

### **Uppföljning**

Planen för gatuparkering har mål om att möjliggöra bostadsbostadsbyggande genom bättre hushållning av mark samt att påverka tillgång till parkeringsplatser, vilket kan ge bättre framkomlighet och på sikt påverka trafikalssträng. Det blir viktigt att följa upp effekterna för att kunna ta reda på om målen uppfylls, för att fånga eventuella oönskade effekter som kan behöva åtgärdas, samt ge underlag till vidareutveckling av parkeringsreglering i övriga delar av staden. Uppföljningen på kort sikt ska koncentreras på målet om 15 procent lediga platser på gatumark vid tider och på platser med behov

av god tillgänglighet med bil. Detta ger även en indikation om bättre framkomlighet kan ha uppnåtts genom att minska den tid som individer lägger på att hitta parkeringsplats samt minska risken för dubbelparkering för snabba ärenden.

I innerstaden görs sedan ett antal år parkeringsundersökningar varje år, en på våren och en på hösten. I omkring en tredjedel av innerstadens cirka 1 200 kvarter räknas då rätt- och felparkerade fordon. Antalet fordon uppställda i parkeringsplats räknas och jämförs med totala antalet möjliga parkeringsplatser för att ge en uppfattning om nyttjandegraden. För att undersöka parkering i ytterstaden behövs mätningar av beläggingsgrad efter samma modell som i innerstaden. Kontoret avser att göra en nollmätning innan planerade åtgärder genomförs för att kunna jämföra antal parkerade fordon före och efter förändringarna. Det kommer även bli aktuellt med mätningar nattetid.

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

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

#### *Trafikkontorets förslag*

Trafiknämnden antar parkeringsstrategin och plan för gatuparkering och godkänner förslag till nya avgifter, avgiftstider och taxebenämningar enligt bilaga 2 samt hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

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

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

## Beredning

Ärendet har beretts av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 2 maj 2016 har i huvudsak följande lydelse.



Stockholm växer snabbt och redan år 2020 förväntas Stockholm ha en befolkning på över en miljon invånare. 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 begränsade gatuytan, vilket främjar och förbättrar stadens framkomlighet.

Stadsledningskontoret anser att 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. Stadsledningskontoret stödjer därför trafiknämndens förslag till parkeringsstrategi och i huvudsak även förslaget till plan för gatuparkering.

Planen för gatuparkering omfattar en stor mängd delbeslut, som stadsledningskontoret i några fall har anledning att kommentera.

#### **Parkeringsavgifter, avgiftstider och taxeområden**

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till de föreslagna förändringarna till parkeringsavgifter, avgiftstider och taxeområden. Förslagen bedöms vara väl avvägda och kan i hög grad förväntas leda till att de önskade effekterna uppkommer.

#### **Taxekoder och dispensavgift**

Stadsledningskontoret anser att införande av numeriska taxekoder är en framsynt åtgärd i skenet av att utvecklingen går mot ett biljettlöst system och att införande av avgift för handläggning av boendeparkeringsdispenser är en rimlig åtgärd, som har stöd i lagstiftningen.

#### **Boendeparkering**

Stadsledningskontoret har inget att invända mot förslagen om avgiftsnivåer för boendeparkering och ändrade villkor för boendeparkeringsstillstånden.

När det gäller frågan om planerna rörande boendeparkering i de nya taxeområdena vill stadsledningskontoret poängtera vikten av att frågan om likställighetsprincipen beaktas i det beslut om boendeparkeringsområden som trafiknämnden inom kort avser att fatta, där områdena kommer att preciseras.

#### **Avgifter för motorcyklar och EU-mopeder**

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till förslagen om att införa avgifter för parkering av motorcyklar och EU-mopeder. Efter remittering har nivåerna för timbase-rad parkering sänkts i förhållande till ursprungligt förslag. Dock noteras att boendeparkeringsavgiften inte har justerats och utgör 50 procent av avgiften för bilar.

#### **Tidplan, kostnader och intäkter**

I planen för gatuparkering preciseras en tidplan för genomförandet, som baseras på att kommunfullmäktige antar parkeringsstrategin i juni 2016 och samtidigt fattar genomförandebeslut för de investeringsutgifter som är nödvändiga. Genomförandet av planen beräknas pågå från september 2016 till december 2018.

Stadsledningskontoret anser att det är av stor vikt att implementeringen sker i enlighet med tidplanen.

I ärendet anges att efter genomförandet bedöms parkeringsintäkterna kunna öka med cirka 400 mnkr per år, medan kostnaderna beräknas öka med cirka 70 mnkr per år. I nämndens Underlag för budget 2017 och inriktning för 2018 och 2019 preciserar nämnden kostnaderna och intäkterna med fördelning per år enligt följande: kostnaderna bedöms öka med 33,0 mnkr år 2017, med 11,0 mnkr år 2018 och med 26,0 mnkr år 2019, medan intäkterna bedöms öka med 80,0 mnkr år 2017, med 180,0 mnkr år 2018 och med 140,0 mnkr år 2019.

Ökade kostnader under 2016 får inrymmas i nämndens budget.

Kostnader och intäkter för 2017 och 2018 får hanteras i samband med upprättande av kommande års budgetar. Stadsledningskontoret vill i sammanhanget poängtera att genomförandet i tid beror av ett antal faktorer och att överklaganden, entreprenadupphandling med mera kan medföra förskjutningar i tid varför stadsledningskontoret förordar en försiktighetsprincip vid fastställande av intäktskravet på trafiknämndens budget. Med anledning av budgetprincipen att intäkter som överstiger det budgeterade intäktskravet inte får användas i trafiknämndens verksamhet bedömer stadsledningskontoret att det inte finns anledning att höja intäktskravet till nivåer som är osäkra.

### **Indexreglering av avgifter för parkering**

Stadsledningskontoret finner att trafiknämndens förslag att överge kopplingen mellan parkeringsavgifternas storlek och utvecklingen av konsumentprisindex (KPI) är befogat. De faktorer som påverkar utvecklingen av parkeringsefterfrågan i Stockholms stad skiljer sig väsentligt från utvecklingen av konsumentprisindex i Sverige. Det mest rimliga är att trafiknämnden, med dess kännedom om de lokala förhållandena, har ansvaret för att löpande föreslå ändringar av parkeringsavgifterna när så anses behövligt för att uppnå målen.

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

Projektets storlek överstiger 50 miljoner kronor och ett genomförandebeslut ska därför enligt stadens investeringsregler godkännas av kommunfullmäktige, vilket trafiknämnden hemställer om i sitt ärende.

Stadsledningskontoret konstaterar att nämnden har en god kontroll över eventuella risker som föreligger och i övrigt har beaktat det förhållningssätt som regleras i stadens projektstyrningsmodell för stora projekt, SSIP. Investeringsutgifterna kan därför godkännas.

### **Stadsledningskontorets förslag till beslut**

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta följande:

- Parkeringsstrategi, enligt bilaga 2, antas.
- Plan för gatuparkering, enligt bilaga 3, godkänns.
- Parkeringsavgifter, andra avgifter, avgiftstider och taxebenämningar fastställs, enligt bilaga 1, att gälla från och med den 1 september 2016.
- Parkeringsavgifter och andra avgifter, enligt bilaga 1, gäller tills vidare och ändras av kommunfullmäktige på förslag från trafiknämnden.

- Ökade kostnader för 2016 ska inrymmas i nämndens budget för 2016.

Ökade kostnader och intäkter för kommande år får behandlas i budget för 2017.

- Trafiknämndens medges rätt att genomföra plan för gatuparkering till en investeringsutgift om 84,0 mnkr. Utgifterna för 2016 ska rymmas inom nämndens budget. Utgifterna för kommande år får behandlas i budget för 2017.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

*Reservation* anfördes av Cecilia Brinck (M) m.fl. enligt följande.

1. Att delvis bifalla förvaltningens förslag
2. Att avslå förvaltningens förslag till avgiftsbeläggning för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade
3. Att avslå förvaltningens förslag till beslut avseende avgiftsbeläggning av motorcyklister och moped klass 1.
4. Att uppdra åt kontoret att återkomma med ett nytt förslag på taxor för motorcyklar och moped klass 1, som utgår från vilken yta de tar upp i förhållande till bilar.
5. Att avslå förvaltningens förslag avseende förlängda avgiftstider i innerstaden på vardagar
6. Att avslå förvaltningens förslag till att avgiftsbelägga dag innan helgdag i zon 3, 4 och 5.
7. Att trafikkontoret får i uppdrag att återkomma till nämnden under 2017 med en utvärdering om hur förändringarna i planen fallit ut
8. Att uppdra åt förvaltningen att återkomma till nämnden med förslag på att reducera kostnaden för nyttoparkeringstillstånd för hemtjänstpersonalen.
9. Att därutöver anföras

Vi delar uppfattningen att rörlig trafik ska prioriteras framför stillastående trafik. Vi är därför inte främmande för att göra förändringar i stadens parkeringsregleringar men vi anser att förändringar måste utgå från faktiska behov och inte politisk prestige. Vi anser därför att trafiknämnden bör ha en mer pragmatisk inställning till avgiftsfrågan och utgå ifrån vilka områden som har behov av någon form av avgifter i syfte att reglera gatemarkens användning. Däremot är det inte befogat att införa parkeringsavgifter på gator och i områden där trängseln är obefintlig. Vi anser t ex inte att något det föreligger något behov av att införa avgifter i taxområde 6 inom en överskådlig framtid.

Vi anser att gatu- och kantstensparkering, i de lägen där behov föreligger ska kunna tas bort men utgångspunkten ska alltid vara att de ska ersättas på något sätt antingen genom ny gatuparkering eller genom nya garageplatser. I den rödgrönrosa majoritetens förslag är det dock uppenbart att det inte finns några konkreta planer på att ersätta de gatuparkeringar som tas bort och det tycker vi är mycket problematiskt.

Vi menar att föreliggande förslag kommer att innebära kraftiga försämringar för stockholmarna och försvåra deras vardagspussel eftersom det inte finns några konkreta förslag på var bilarna ska ta vägen. Det är uppenbart att majoritetens ambition med förslaget är avskräcka människor från att köra bil, något som visar på en bristande förmåga att förstå att många människor är beroende av bilen för att få vardagen att gå ihop. Också förslaget om en utökning av avgiftstiderna från 9-17 till 7-19, visar att majoritetens ambition är att göra det svårare för människor i deras vardag.

Förslaget om införande av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade är problematiskt ur flera perspektiv. Förutom att det ökar byråkratin så låter man ambitionen att komma åt dem som inte sköter sig gå ut över den stora majoriteten som faktiskt sköter sig och följer reglerna Vi anser i stället att staden, tillsammans med polisen, bör kraftsamla kring att komma åt människor med stulna och förfalskade tillstånd. Erfarenheter från andra länder visar att detta är det mest effektiva sättet att komma åt problemet då det ofta får snabb spridning. Det finns också andra alternativ, där krav på chip-lösningar kopplade till parkeringstillståndet, möjligheterna är därmed inte begränsade till den nu föreslagna lösningen. Till skillnad från majoriteten tror vi heller inte att en avgiftbeläggning kommer lösa problemet med falska tillstånd eftersom många ser att vinsten ligger i att parkera på parkeringsplats för rörelsehindrade, inte i att parkeringen är avgiftsfri. Det förslag som nu ligger tar inte hänsyn till att många rörelsehindrade personer har bilen som ett hjälpmedel, inte heller finns det bra svar på hur rörelsehindrade personer ska kunna erlägga avgift i de fall där de inte kan eller finner det lönsamt att söka dispens. Alla har inte smartphones och många rörelsehindrade har heller inte möjlighet att betala i parkeringsautomaterna. Vidare riskerar dessa personer att hamna i kommunarrest då flera kommuner i såväl länet som i riket står på tur att införa liknande system under förutsättning att Stockholms stad gör det.

Sverige har under många år arbetat inom EU för att få tillstånd avgiftsfri parkering för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade och har till slut lyckats få igenom detta. Utifrån detta ter det sig väldigt märkligt att Stockholms stad nu går åt andra hållet och istället inför avgifter för den gruppen. Vi ser också att det finns problem med tillämpningen av EU-direktiv om att ett parkeringstillstånd ska vara kopplat till en person och inte till en specifik bil. Det förslag som nu föreligger frångår också den principen då endast tre bilar kan kopplas till dispensen. Det omöjliggör för personer med rörelsehinder att hyra bil, använda en bilpoolsbil eller för den delen samåka med en bekant. Det senare rimmar inte väl med majoritetens ambitioner om minskad trängsel eftersom den enda lösningen för rörelsehindrade blir att skaffa en bil för att kunna ta sig fram.

Enligt den rödgrönrosa majoriteten är syftet med förändringarna att öka framkomligheten och minska köerna i Stockholm. Mot bakgrund av detta ter sig avgiftssättningen av motorcyklar och moped klass 1 något märklig. Vi ser att det kan finnas en poäng i att alla som använder gatuutrymmet på platser där trängsel finns också ska betala för detta men vi anser att detta i så fall bör sättas i proportion till hur mycket utrymme som ianspråkats. Därmed finner vi det inte rimligt att en motorcykel och

moped, som tar upp knappt en fjärdedel av den plats en bil upptar, ska betala hälften av vad en bil gör. Vi anser att trafikkontoret bör återkomma med ett nytt förslag till nämnden där avgiften för dessa fordon står i proportion till det utrymme som de tar upp.

Vidare vill vi också uppdra åt förvaltningen att ta fram förslag på hur kostnaden för nyttoparkeringstillstånd för hemtjänstpersonalen kan reduceras. Detta då det finns allvarliga problem med att människor med ett omsorgsansvar i tjänsten får privata parkeringsböter. Detta kan exempelvis ske genom att arbetssituationen gör att man måste stanna längre än planerat och tiden för parkeringsbiljetten därför tar slut. Bilen är ett viktigt verktyg för hemtjänstpersonal, framförallt när arbetsschemat innebär långa avstånd distans mellan de äldre. Därför bör vi sänka avgiften för dessa människor snarare än att höja densamma.

Den rödgrönrosa majoriteten anger förbättrad framkomlighet som en anledning till de föreslagna förändringarna. Samtidigt väljer man att blunda för en av de viktigaste investeringarna för att öka framkomligheten i Stockholms innerstad, nämligen byggandet av den östliga förbindelsen. Den östliga förbindelsen beräknas minska trafiken i innerstaden med 11 procent vilket kommer att öka framkomligheten för andra prioriterade trafikslag.

Till skillnad från majoriteten anser inte vi, att politikers uppgift är att göra det svårare för människor – tvärtom. Vi anser att fokus bör ligga på att bekämpa utsläppen och bullret snarare än att bekämpa bilen som sådan.

*Reservation* anfördes av Patrick Silverudd (L) enligt följande.

1. Att delvis bifalla förslaget till beslut
2. Att avslå den delen av ärendet som behandlar avgifter för parkeringstillstånd för rörelsehindrade
3. Att återremittera den delen av ärendet som behandlar avgifter för MC/EU-mopeder
4. Att avslå den delen av ärendet som behandlar framtida avgiftshöjningar
5. Att avslå den delen av ärendet som behandlar avgifterna för nyttoparkeringstillstånd
6. Att därutöver anföra

Majoriteten i Stockholm inför med den nya parkeringsstrategin en ny politik på parkeringsområdet. Den innehåller nya principer för parkering, höjda parkeringsavgifter och en plan för hur dessa ska utvecklas i framtiden. Förändringarna som föreslås är långtgående och kommer att ha stor påverkan på väldigt många stockholmare.

Liberalernas utgångspunkt för parkeringspolitiken är att framkomligheten ska öka. När yteffektiva transportslag som cykel, gång och kollektivtrafik premieras blir det

enklare att ta sig fram även med bil. Liberalernas ställer sig därför positiva till den ökning och utökning av parkeringsavgifterna som föreslås träda i kraft 1 september 2016. För att ytterligare stärka kollektivtrafikens attraktivitet bör sträckor som är särskilt viktiga för kollektivtrafiken vara helt fria från gatuparkering.

Parkeringsavgifter ska användas med precision. Det finns ingen anledning för staden att ta ut parkeringsavgifter där framkomligheten är god. Att i framtiden införa nya parkeringsavgifter på prognoser och är osäkert och riskerar att leda till att parkeringsavgifter införs där det inte finns något behov av dem. Framtida ökningar bör istället fastställas mer dynamiskt med utgångspunkt i trafikdata.

För att uppnå tillräckligt många platser på kvartermark ställs det i byggprocessen krav på antalet p-platser vid nybyggnation. Dessa ska finansieras genom den hyra fastighetsägaren får ut av platsen. Det är viktigt att staden inte slår undan marknadsprissättningen för dessa p-platser genom gatuparkeringens reglering, i så fall bygger vi garage och p-plaster som inte används och det är inte samhällsekonomiskt effektivt.

Kantstensparkering i innerstaden spelar roll. För rörelsehindrade är kantstensparkeringen oumbärlig för ta sig runt i staden. Samma sak gäller för nyttotrafiken, alltså serviceutrustade fordon och fordon som transporterar gods. För båda dessa typer av parkering föreslår majoriteten en hårdare ekonomisk verklighet.

Liberalerna menar att införandet av en avgift för rörelsehindrade är oacceptabel. Majoriteten motiverar avgiften med att det motverkar fusk. Det är inte rimligt att personer med funktionsnedsättning ska betala för andra människors fusk. Dessutom är effekten tveksam då anledningen till fusk snarast är möjligheterna att hitta en parkeringsplats än att parkera gratis. Inför Stockholm avgiften går staden från att vara ett föredöme för tillgängligheten till att vara den enda staden i Europa med parkeringsavgift för rörelsehindrade.

Nyttoparkeringstillståndens avgifter höjd i kategori A och B. Parkeringstillstånden gäller serviceutrustade fordon och fordon som transporterar gods. Nyttoparkeringen är till för företagsverksamhet som uppfyller viktiga funktioner för hur staden fungerar och är. Liberalerna är negativt inställda till att avgifterna höjs.

Kantstensparkeringen spelar fortsatt stor roll i Stockholm. Mot bakgrund av att vi måste hushålla med kantstensparkeringen ser Liberalerna att dessa regler med fördel kan förändras i en mer restriktiv riktning. Samtidigt bör vi införa fler lastzoner för att gynna nyttotrafiken.

Parkering av mopeder klass 1 och motorcyklar utan sidovagn på särskilda parkeringar är idag avgiftsfritt i Stockholm. Att ta sig fram på två hjul är mer yteffektivt än att ta sig fram på fyra hjul oavsett om det handlar om cykel eller ett motordrivet fordon. Delen av ärendet som rör avgiften för dessa fordon föreslår Liberalerna återremitteras. Om avgifterna införs kan det innebära en återgång till bilanvändande för vissa. Eventuella avgifter bör tas fram på ett sådant sätt att personer som idag använder MC eller EU-mopeder tycker att avgiften är så pass skäligen att de fortsätter ta sig fram på två hjul – även efter eventuella avgifter.

I ytterstaden och delar av närförorten finns det på många ställen idag ingen anledning att ta ut parkeringsavgifter av framkomlighetsskäl. Däremot skulle vissa områden

i ytterstaden, som är planerade med ett överflöd av parkering på kvartersmark, kunna ha nytta av en striktare reglering av gatuparkeringen. Det skulle få fler att välja parkering på kvartersmark men där detta inte går bör staden gå försiktigt fram med parkeringsavgifter (på gatemark). Därför är det viktigt att framtida ”aktiveringar” sker på ett mer flexibelt sätt med hjälp av exempelvis trafikdata.

I andra närförorter har däremot trängseln ökat. Det beror både på att de blir allt tätare bebyggda och på att innerstadens bilister har börjat parkera i där i takt med att parkeringsavgifterna i innerstaden har ökat. Därför behövs en generell avgiftszon i närförort. Denna avgiftszon bör kombineras med boendeparkering.

Samtidigt som staden begränsar människors möjligheter att använda bilen måste staden också öka människors möjligheter att transportera sig på annat sätt. Stadens parkeringspolitik måste kombineras med en aktiv politik för andra transportslag. Det är viktigt att fler och bättre cykelparkeringar byggs, både i innerstaden, närförort och i kollektivtrafiknära lägen.

Ingen som flyttar in i en nybyggd bostad ska enligt förslaget rätt till boendeparkering. Att undanta vissa fastigheter, men inte andra, i respektive zon är mycket drastiska förslag som riskerar att få väldigt stora och oberäknliga konsekvenser, till exempel på bostadspriserna, hanteringen av tillstånd och väcker frågan om likabehandlingsprincipen för våra medborgare. Regler för boendeparkering ska vara samma för nybyggen som för äldre fastigheter inom respektive parkeringszon. Byggår ska inte avgöra om inte särskilda skäl föreligger.

*Reservation* anfördes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

1. Att delvis bifalla förvaltningens förslag
2. Att avslå förvaltningens förslag till avgiftsbeläggning för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade
3. Att uppdra åt kontoret att återkomma med reviderat förslag till beslut för hur fusket med utlänska parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan beivras
4. Att avslå förvaltningens förslag till beslut avseende avgiftsbeläggning av motorcyklister och moped klass 1.
5. Att uppdra åt kontoret att återkomma med ett nytt förslag på taxor för motorcyklar och moped klass 1, som utgår från vilken yta de tar upp i förhållande till bilar.
6. Att sänka avgiften för nyttoparkeringstillstånd C till 12 000 kronor per år samt utöka platserna för tillståndet
7. Att därutöver anföra

Centerpartiet delar ambitionerna i parkeringsstrategin. Framkomligheten behöver öka och trafikens miljöbelastning minska. Dessutom tar kantstensparkerings upp värdefull



plats som kan användas till annat så som cykelbanor, busskörfält, uteserveringar eller annat som bidrar till ett trevligare och mer levande gaturum.

Centerpartiet står därför bakom de delar i strategin och planen som gäller ökade avgifter samt tider. Dock finns det tre konkreta förslag som vi inte kan ställa oss bakom. Det första gäller införandet av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Det andra gäller det dåligt genomarbetade förslag om avgifter för MC och moped. Det tredje gäller avgifterna för nyttoparkeringstillstånd C där Centerpartiet motsätter sig den höga avgiften och de begränsade platser i staden där food trucks får stå.

Förslaget om införande av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade är problematiskt ur flera perspektiv. Förutom att det ökar byråkratin så låter man ambitionen att komma åt dem som inte sköter sig gå ut över den stora majoriteten som faktiskt sköter sig och följer reglerna. Vi anser i stället att staden, tillsammans med polisen, bör kraftsamla kring att komma åt människor med stulna och förfalskade tillstånd. Erfarenheter från andra länder visar att detta är det mest effektiva sättet att komma åt problemet då det ofta får snabb spridning. Det finns också andra alternativ, där krav på chip-lösningar kopplade till parkeringstillståndet, möjligheterna är därmed inte begränsade till den nu föreslagna lösningen. Till skillnad från majoriteten tror vi heller inte att en avgiftbeläggning kommer lösa problemet med falska tillstånd eftersom många ser att vinsten ligger i att parkera på parkeringsplats för rörelsehindrade, inte i att parkeringen är avgiftsfri. Det förslag som nu ligger tar inte hänsyn till att många rörelsehindrade personer har bilen som ett hjälpmedel, inte heller finns det bra svar på hur rörelsehindrade personer ska kunna erlägga avgift i de fall där de inte kan eller finner det lönsamt att söka dispens. Alla har inte smartphones och många rörelsehindrade har heller inte möjlighet att betala i parkeringsautomaterna. Vidare riskerar dessa personer att hamna i kommunarrest då flera kommuner i såväl länet som i riket står på tur att införa liknande system under förutsättning att Stockholms stad gör det.

Sverige har under många år arbetat inom EU för att få tillstånd avgiftsfri parkering för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade och har till slut lyckats få igenom detta. Utifrån detta ter det sig väldigt märkligt att Stockholms stad nu går åt andra hållet och istället inför avgifter för den gruppen. Vi ser också att det finns problem med tillämpningen av EU-direktiv om att ett parkeringstillstånd ska vara kopplat till en person och inte till en specifik bil. Det förslag som nu föreligger frångår också den principen då endast tre bilar kan kopplas till dispensen. Det omöjliggör för personer med rörelsehinder att hyra bil, använda en bilpoolsbil eller för den delen samåka med en bekant.

Enligt den rödgrönrosa majoriteten är syftet med förändringarna att öka framkomligheten och minska köerna i Stockholm. Mot bakgrund av detta ter sig avgiftssättningen av motorcyklar och moped klass 1 något märklig. Vi ser att det kan finnas en poäng i att alla som använder gatuutrymmet på platser där trängsel finns också ska betala för detta men vi anser att detta i så fall bör sättas i proportion till hur mycket utrymme som ianspråkats. Därmed finner vi det inte rimligt att en motorcykel och

moped, som tar upp knappt en fjärdedel av den plats en bil upptar, ska betala hälften av vad en bil gör. Vi anser att trafikkontoret bör återkomma med ett nytt förslag till nämnden där avgiften för dessa fordon står i proportion till det utrymme som de tar upp.

Tack vare Centerpartiet avskaffades förra mandatperioden förbudet mot Food trucks i Stockholm. Det var en seger både för småföretagande, stadsliv och matkultur i Stockholm. Tillstånden för Food trucks är nu permanentade och är en självklar del av Stockholms stadsliv. När beslutet fattades om att permanenta Food trucks-tillstånden våren 2015 föreslog Centerpartiet dels att avgiften skulle behållas till 12 000 kronor och dels att tillstånden skulle gälla dygnet runt och i hela staden. Förslaget röstades ned och konsekvenserna syns nu.

Flera food trucks lägger ner sin verksamhet på grund av den nya högre avgiften om 30 000 kronor samt att det råder brist på attraktiva platser att stå vid. En av Food truck-ägarna konstaterar ”Det stora felet är att vi inte får vara där det finns folk”. Om det ska vara inte ska vara tillåtet att stå vid vissa platser och under vissa tider måste det finnas goda skäl till att förbjuda detta. Några sådana skäl har inte presenterats.

Centerpartiet saknar också resonemang kring vilka ytterligare verktyg staden behöver för att kunna planera och utöva en aktiv parkerings- och miljöpolitik. Idag kan exempelvis inte en kommun reservera särskilda p-platser för miljöbilar eller ha differentierade avgifter för miljöbilar. Dessa nationella regler behöver ändras och makten decentraliseras så att Stockholm kan ligga i framkant i miljö- och klimatarbetet.