

Handläggare
Jan Prestberg
08-508 261 50**Till**
Trafiknämnden
2016-12-08

Är dispensen för boendeparkering förenlig med ett växande Stockholm? Svar på uppdrag från kommunfullmäktige

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande.
2. Trafiknämnden ger kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna att inte ge boende i fastigheter med parkering tillgodosedd på tomtmark tillstånd för boendeparkering.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefFredrik Alfredsson
AvdelningschefKarin Hebel
Enhetschef

Sammanfattning

Trafiknämnden fick i budget för 2016 i uppdrag att se över om det är möjligt att dispensen för boendeparkering kan vara förenlig med ett växande Stockholm. Kontorets bedömning är att nuvarande system för boendeparkering inte är helt förenligt med de mål som har satts upp i parkeringsstrategin och i planen för gatuparkering.

Kontoret anser att nybyggda fastigheter ska kunna undantas från boendeparkeringssystemet på det sätt som tillämpas i Göteborg, dvs. boende i dessa fastigheter får parkera på gatumark på samma villkor som besökare. Nyttan av att helt slopa boendeparkeringstillstånd för boende i äldre områden, som planerades när bilinnehavet var lågt med relativt breda gator och begränsad trafik, är däremot begränsad enligt kontorets uppfattning.

Förändringar i avgiftens storlek utgör i sig ett kraftfullt styrmedel för att förändra parkeringsbeteendet på offentlig plats.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret.

Bakgrund

Trafiknämnden fick i budget för 2016 i uppdrag att se över om det är möjligt att dispensen för boendeparkering kan vara förenlig med ett växande Stockholm.

I stora och medelstora städer i de flesta länder i Europa har antalet bilar som ägs av boende ökat sedan mitten av 1900-talet. Antalet parkeringsplatser på tomtmark har varit begränsat eftersom de flesta husen byggdes betydligt tidigare. För att boende skulle ha möjlighet att parkera sina fordon har olika system införts för att ge boende möjlighet att parkera på offentlig plats till en lägre kostnad än de besökande till området. I Stockholms kommun och fyra andra större kommuner inleddes år 1980 en försöksverksamhet med boendeparkering efter särskilt tillstånd eftersom dåvarande skrivning i lag om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. (1957:259), KAL, inte medgav särskilda avgifter för boende. Försöket bedömdes som lyckat och en ändring av KAL föreslogs. I regeringens proposition 1984/85:14 om förslag till ändring av KAL föreslogs att lagen skulle ändras så att det blev möjligt att, för att underlätta parkering, beräkna avgifter på särskilda grunder för boende inom ett område. I propositionen framhålls att varje enskild kommun kan utforma sitt system för boendeparkering om sådant behövs.

Stadens boendeparkeringssystem är utformat så att de som bor inom ett boendeparkeringsområde kan ansöka om ett tillstånd som ger rätt att parkera på gatan under längre tid och till en lägre avgift än besökare. Det bör tilläggas att boendeparkeringstillstånd inte innebär någon platsgaranti och att det endast ger reducerad avgift. Priset är inte statiskt och ska justeras så att det alltid finns en viss andel lediga platser för att minimera onödig söktrafik. I Stockholms innerstad finns ca 45 000 utfärdade tillstånd och ca 37 000 parkeringsplatser på gatan. Av dessa används ca 12 000 regelbundet.

Analys och konsekvenser

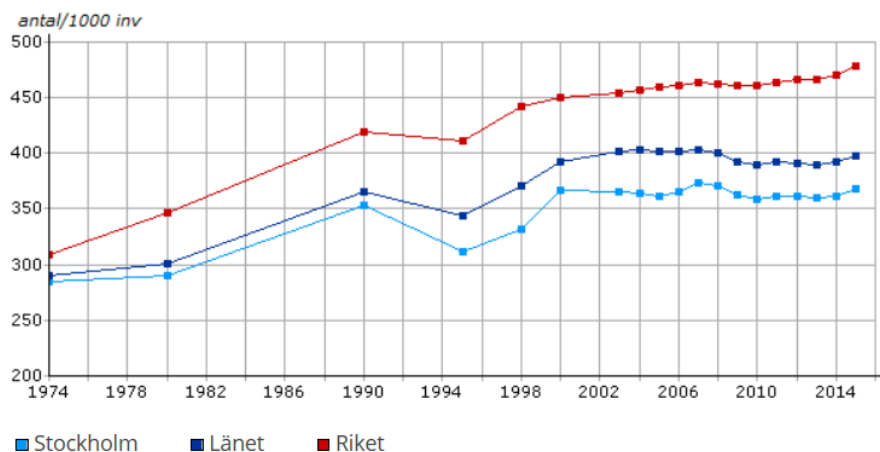
Forskning kring effekten av parkeringsreglering

KTH:s Centrum för Transportstudier har på uppdrag av Utredningen om fossilfri fordonstrafik tagit fram en av de mer omfattande litteraturstudier och analyserna som gjorts i Sverige. I dokumentet anges bland annat om boendeparkering:

Tillgång till boendeparkering betraktas ofta som en rättighet och majoriteten stödjer att den ska vara subventionerad, men subventionerad parkering bidrar till att fler väljer att äga bil vilket i sin tur ökar behovet av parkeringsplatser. Boendeparkering kan dessutom betraktas som gynnande av en kommuninnevånare på bekostnad av en annan. Det kan också leda till att parkeringsplatser inom fastigheter är svåra att hyra ut och omvandlas istället till andra mer lönsamma användningar med resultat att hela parkeringsutbudet minskar.

I Stockholm har bilinnehavet per person varit stabilt sedan början av 2000-talet (se figur 1), men befolkningsökningen innebär att det totalt sett finns fler bilar.

Figur 1, bilinnehav per 1000 invånare



Källa: Stockholms stad, miljöbarometern

Hur detta kommer att utvecklas framöver är okänt. Det finns de som förutspår minskat bilinnehav (t.ex. på grund av ökad användning av bildelningstjänster), men också de som förutspår ökat bilinnehav (t.ex. när inköpspriset och rörliga kostnader för elfordon minskar).

Kontoret har prövat dagens system för boendeparkering mot de inriktningar i parkeringsstrategin som är relevanta i sammanhanget. Nedan redovisas dessa inriktningar och kontorets analys för vart och ett av dessa.

Utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras före utrymme för parkering och vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angöring följt av korttidsparkering

Ett ökande antal boende som efterfrågar gatuparkering för långtidsuppställning av bilar kommer gör det svårare att omfördela gatuutrymme för andra syften.

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

Fortsatt tillgång till jämförelsevis billig boendeparkering på gatumark kan i viss mån försvåra möjligheten att ta ut en avgift som täcker kostnader för parkering på tomtmark.

Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem

Det är primärt prissättning av parkering och inte boendeparkeringsystemet i sig som bidrar till att uppnå målet om 15 % lediga platser. Ju fler fordon i ett område som har tillgång till parkering till reducerat pris genom boendeparkering desto svårare blir det att uppnå målet eftersom prissignalerna försvagas.

Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt

Angöring, lastning och lossning och korttidsparkering prioriteras framför långtidsparkering.

Alternativa system för boendeparkering

Trafikkontoret har genomfört en omvärldsanalys och redogör nedan för ett antal andra möjliga sätt att hantera boendeparkering:

Varje hushåll får endast ett boendeparkeringstillstånd

Systemet tillämpas i vissa kommuner i London. I Stockholms stad får man, om man bor i ett område med boendeparkering, ett boendeparkeringstillstånd per person.

Begränsat antal tillstånd

En produkt av att alla har rätt till boendeparkeringstillstånd är att det finns många fler tillstånd än parkeringsplatser i Stockholm. Ett alternativ skulle kunna vara att anpassa antalet tillstånd i ett visst område för att bättre matcha antalet tillgängliga parkeringsplatser. Eftersom efterfrågan i många områden kommer att överstiga utbudet uppstår ett behov av ett system för att fördela tillstånden.

- Efter behov: Boende får prioriterad tillgång till tillstånd baserad på givna kriterier, t.ex. inkomst eller tillgång till parkering inom fastigheten. Det finns ett antal praktiska svårigheter i att uppnå detta, inte minst svårigheten i att definiera vem som har behov av bil.
- Kö: Ett kösystem för tillstånd etableras.
- Auktion: Tillstånden auktioneras ut på ett sätt som syftar till att hitta ett marknadspris.

Nya bostäder har inte rätt till tillstånd – alla folkbokförda i befintliga bostäder (eller bostäder byggda före ett visst år) får rätt till boendeparkeringstillstånd enligt dagens system. Nya bostäder, där parkeringsefterfrågan ska vara hanterat inom fastigheten, får inte tillstånd och får parkera på gatan på samma villkor som icke-boende. Systemet tillämpas i Göteborg.

Boendeparkeringstillstånd avskaffas – alla får parkera på samma villkor som icke-boende.

Trafikkontorets synpunkter

Kontorets bedömning är att nuvarande system för boendeparkering inte är helt förenligt med de mål som har satts upp i parkeringsstrategin och i plan för gatuparkering.

Enligt lag får avgifter beräknas efter särskilda grunder för att underlätta för dem som bor inom ett område. Syftet är att *underlätta* parkeringen, inte att ge ett ekonomiskt incitament att parkera på gatan.

I nu gällande plan och bygglag (2010:900) anges att det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning ska finnas lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. I kommunfullmäktige antogs 2015-10-19 riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm stad. Grundintervallet ska vara 0,3 – 0,6 parkeringsplatser per nybyggd lägenhet men faktorer som närhet till tunnelbana kan vägas in vid bedömning av lämpligt parkeringstal i varje projekt. Det finns dock möjlighet att exempelvis genom så kallat parkeringsköp tillgodose behov av parkering om det inte är möjligt att ordna på den egna tomten. Vid planeringen av nya bostadsprojekt bör därför ingen allmän plats upplåtas för boendeparkering.

Trafikkontoret föreslår att nämnden ger kontoret i uppdrag att arbeta vidare med att undersöka alternativ till dagens boendeparkeringssystem. Kontoret anser att det som är mest intressant att utreda vidare är att undanta nybyggda fastigheter från boendeparkering på sätt som tillämpas i Göteborg, dvs. boende i dessa fastigheter får parkera på gatumark på samma villkor som besökare. Nyttan av att helt slopa boendeparkeringstillstånd för boende i äldre områden som planerades då bilinnehavet var lågt med relativt breda gator och begränsad trafik är däremot begränsad enligt kontorets uppfattning. Det begränsade antalet våningsplan i äldre bebyggelse gör att antalet boende inom dessa områden begränsas per automatik. Särskilt som det som nämnts är möjligt att justera priset för parkeringen utifrån målet om att efterfrågan på parkering sammantaget, för boende och för besökande, inte ska vara större än 85 %.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning och ger kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna att inte ge boende i fastigheter med parkering tillgodosedd på tomtmark tillstånd för boendeparkering.

Slut