

**Handläggare**Jacob Jonsson  
08-508 26 325**Till**Trafiknämnden  
2023-10-19

## Höjd boendeparkeringsavgift i taxeområde 2 och 3 och sänkta avgifter för nyttoparkering

### Förslag till beslut

1. Trafiknämnden beslutar om höjning av boendeparkeringsavgifter i taxeområde 2 och 3 enligt förslag om nya avgifter i bilaga 1.
2. Trafiknämnden beslutar om sänkning av avgift för nyttoparkeringstillstånd A och B enligt förslag om nya avgifter i bilaga 1.
3. Trafiknämnden beslutar att de nya avgifterna ska börja gälla från månadsskiftet efter att beslut fattas i kommunfullmäktige, dock tidigast 1 februari 2024.
4. Trafiknämnden beslutar att uppställningstiden för nyttoparkering utökas till 3 timmar.
5. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastställa beslutspunkt 1-3.
6. Trafiknämnden justerar besluten omedelbart.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefUlrika Falk  
Avdelningschef**Trafikkontoret**  
TillståndFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 325  
Växel 08-508 27 200  
Fax 08-508 263 30  
jacob.jonsson@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholmAnita Ibric  
T.f. enhetschef

## Sammanfattning

Parkeringsavgifter syftar till att ordna trafiken och nivån på avgiften behöver vara tillräckligt hög för att få en trafikstyrande effekt. I innerstaden (taxeområde 2 och 3) är fordon med boendeparkeringsdispens den största kategorin parkerare och utgör mer än hälften av alla uppställda fordon. Nuvarande avgiftsnivå på boendeparkering beslutades år 2016 och har genom inflation och generell kostnadsutveckling i samhället minskat i kraft som styrmedel för att ordna trafiken.

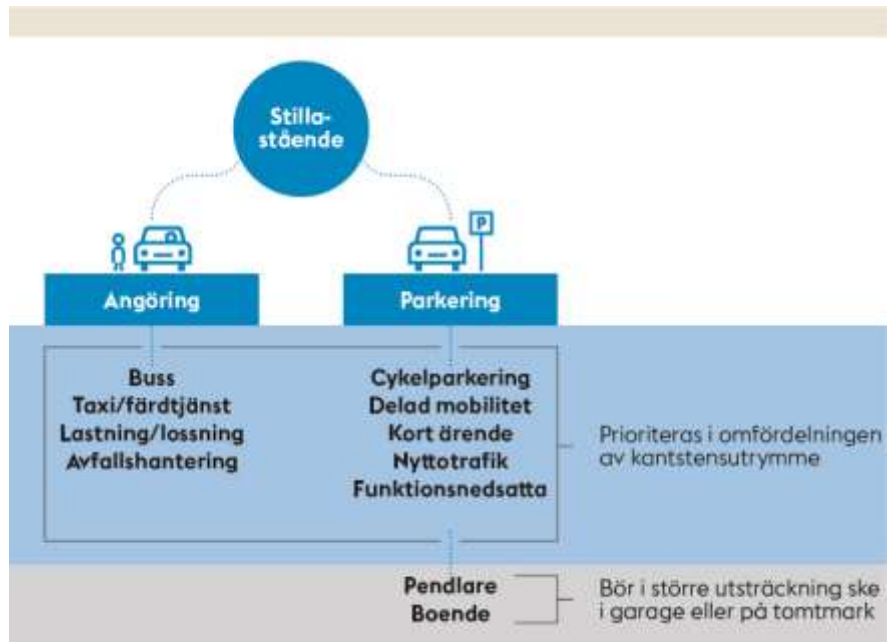
Kontoret föreslår därför att boendeparkeringsavgifterna i innerstaden höjs enligt bilaga 1. De områden som omfattas av de nya avgifterna är boendeparkeringsområde Södermalm, Kungsholmen, City, Östermalm och Gamla stan (vilka omfattar taxeområde 2 och 3). Se bilaga 3.

Kontoret föreslår att månadsavgiften för boendeparkering i taxeområde 2 och 3 höjs från dagens 1100 kr till 1600 kr. Vidare föreslår kontoret att månadsavgiften för boendeparkering MC i samma område höjs från 275 kr till 400 kr (bilaga 1).

I Stockholms stads framkomlighetsstrategi har staden i prioriteringen av parkering på gatumark fastslagit att nyttotrafik, såsom godsleveranser, hantverkare och hemtjänst mm, ska prioriteras framför boendeparkering. Kontoret föreslår därför att avgiften för nyttoparkeringstillstånd ska sänkas, samtidigt som längsta tillåtna uppställningstid utökas, från 2 till 3 timmar.

## Bakgrund

Gatan rymmer många funktioner och stadens prioritering är rörlig trafik framför stillastående, parkerade, fordon. I dagsläget används en stor del av innerstadens utrymme vid kantstenen till parkering. Utrymmet vid kantstenen används till en rad olika funktioner beroende på den enskilda platsens förutsättningar. I figuren nedan återges stadens prioritering för de olika kategorierna av angöring och parkering. Där framgår bland annat att nyttotrafik är en av de kategorier som ska prioriteras i omfördelningen av kantstensutrymme, medan parkering för boende i större utsträckning bör ske i garage eller på tomtmark. Med nyttotrafik avses t.ex. godsleveranser, hantverkare och hemtjänst mm.



(Figuren beskriver stadens prioritering för de olika kategorierna av angöring och parkering och är hämtad från stadens framkomlighetsstrategi)

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

## Boendeparkering

I innerstaden är boendeparkerare den största kategorin av parkerare. Vid senaste mätningen uppgick andelen boendeparkerare till över 50 procent av de uppställda fordonen i innerstaden (bilaga 2).

I finansborgarrådets förslag till budget för 2023 anges att parkeringsavgifter är stadens kraftfullaste verktyg för att säkerställa framkomlighet och ordning i trafiken. Enligt 2 § lag (1957:259) om rätt för en kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. får en kommun ta ut en avgift för rätten att parkera på sådana allmänna platser som står under kommunens förvaltning. Syftet med parkeringsavgifter är att ordna trafiken. Lagen säger att ”avgiftens storlek skall därvid alltid avvägas med hänsyn till vad som behövs för trafikens ändamålsenliga ordnande. Grunder för beräkningen ska fastställas av kommunfullmäktige”. I förarbeten och utredningar till lagen framgår att parkeringsavgifterna ska användas för öka omsättningen på attraktiva parkeringsplatser, motverka långtidsuppställning och i viss mån för att underlätta parkeringsövervakningen.

Staden har inte något formellt och juridiskt krav på sig gällande att tillhandahålla boendeparkering till en subventionerad avgift, dock är boendeparkering ett system som Stockholm sedan lång tid tillbaka valt att tillämpa. Det finns även stora områden i innerstaden där möjlighet till garageparkering helt saknas till följd av bebyggelsens ålder och typ. Vidare har förtätningen av bebyggelsen genom åren ofta skett på bekostnad av parkeringsytor, som försvunnit till förmån för andra ändamål.

### **Område för boendeparkering**

Området för boendeparkering i innerstaden utgörs av taxa 2 och taxa 3 (bilaga 3). Avgiften för boendeparkering är satt till 1100 kr/månad och särskiljer sig inte mellan taxa 2 och taxa 3. Dygnsavgiften är 75 kr/24h och även den fastslogs år 2016. Gällande dygnsavgiften skiljer sig antalet betaldagar åt där taxa 2 har 7 betaldagar per vecka medan taxa 3 har 6 betaldagar (söndagar är avgiftsfria). Boendeparkering får ske på de platser där boendeparkering finns skyltat med tilläggstavla. Parkeringsplatser där kontoret bedömer att omsättningen behöver vara hög är undantagna från boendeparkering.

De boendeparkeringsområden som omfattas av detta förslag är Södermalm, Kungsholmen, Vasastan, City, Östermalm och Gamla stan (bilaga 3).

Gatan fyller som tidigare nämnts många olika funktioner, där behov av yta för kollektivtrafik, nyttotrafik, biltrafik, gående och cyklister m.m. ska tillgodoses. Reglering av parkering är ett av många verktyg för att ordna trafiken och syftar till förbättrad framkomlighet. Staden har mål om ökad framkomlighet och minskad klimatpåverkan, dessa mål ska bland annat uppnås genom minskad fordonstrafik. Bilar och andra fordon spelar en viktig roll för många människor men fler behöver välja kapacitetsstarka färdmedel i en växande stad.

De flesta fordon står idag parkerade mer än de används och stadens gator är inte dimensionerade för att kunna täcka en sådan efterfrågan på parkering. De avgifter kommunen förfogar över blir därför ett av de viktigaste styrmedlen för att kunna uppnå en ökad framkomlighet på stadens gator. Nivån på boendeparkeringsavgiften kan skapa incitament för att parkera på tomtmark eller i garage.

När boendeparkering infördes i Stockholm på 1980-talet var ett av syftena att minska antalet fordonsrörelser i staden, genom att tillåta parkering i upp till en vecka istället för endast 24 timmar. Kontoret

befarar att en brist på ett fungerande boendeparkeringsystem skulle öka benägenheten att använda fordonet för dagliga arbetsresor med ökad belastning på vägnätet samt ökad miljöbelastning som följd. Boendeparkering medför att de som är i behov av att äga ett fordon inte nödvändigtvis får något ekonomiskt incitament att använda det på daglig basis. Den subventionerade avgiften i kombination med att fordonen tillåts vara uppställda längre tider bör därför generellt resultera i färre fordonsrörelser. Det är dock så att en ökad omsättning av parkeringsplatser och en ökad tillgänglighet till kantstenen bl.a. leder till minskad söktrafik, vilket gynnar de som har behov av att uträtta ärenden med fordon. Det finns således argument som talar såväl för som emot boendeparkering i städer.

Givet ovanstående resonemang finns det med andra ord olika intressen som behöver kombineras i gaturummet. Det arbetssätt som kontoret tillämpar är en avvägning mellan var det är lämpligt att tillåta boendeparkering och var det är lämpligt att endast tillåta besöksparkering (eller annan reglering som gynnar andra trafikantgrupper). Ett viktigt styrmedel i detta arbete är avgiftsnivåer vilka behöver vara tillräckligt höga för att ha en trafikstyrande effekt.

## **Nyttoparkering**

Kommunen har en möjlighet att inrätta särskilda tillstånd för näringsidkare som har behov av att parkera i närheten av en tillfällig arbetsplats, ett s.k. nyttoparkeringstillstånd. Kommunens befogenhet framgår av 2 § andra stycket i lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. Tillståndet är i första hand till för de som är i behov av att använda serviceutrustade fordon eller fordon som transporterar gods.

Det finns två typer av nyttoparkeringstillstånd, A och B. Nyttoparkeringstillstånd A kostar 22 000 kr exklusive moms per år och gäller dygnet runt alla dagar och nyttoparkeringstillstånd B kostar 17 000 kr per år exklusive moms och gäller mellan klockan 07.00-19.00 alla dagar. Båda tillstånden gäller för parkering upp till 2 timmar per parkeringstillfälle på gatumark inom kommunen. Tillstånden möjliggör parkering där det är skyltat med parkeringsförbud, på parkeringsplatser på gatumark som inte är reserverade för särskild trafikantgrupp eller fordonsslag. Dessutom måste det vara tillåtet att köra på gatan under hela uppställningstiden för att tillståndet ska gälla.

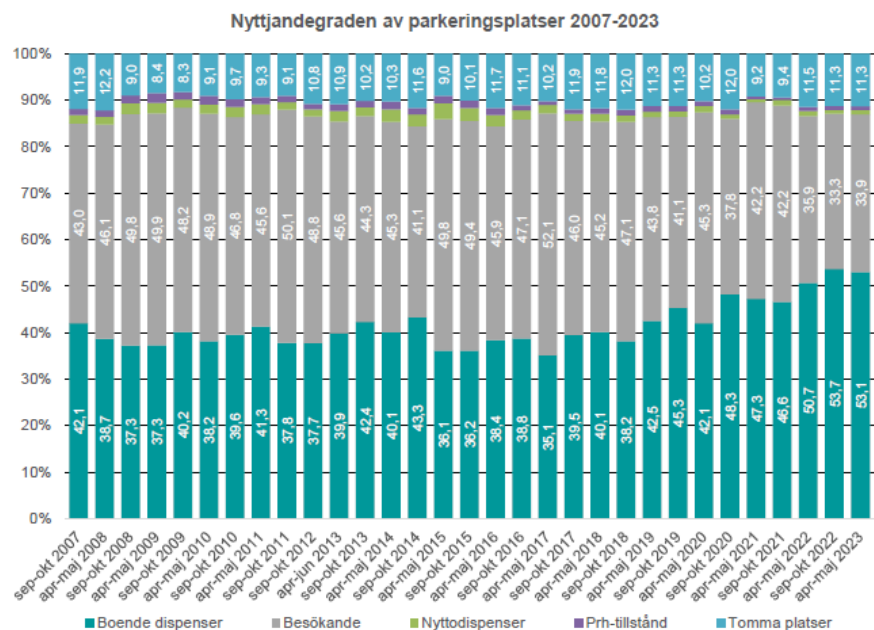
## Beläggningsmätning

Kontoret genomför varje vår och höst parkeringsundersökningar för att mäta beläggningen i innerstaden (bilaga 2). Mätningarna genomförs på så sätt att ungefär en tredjedel av gatorna i innerstaden mäts och sedan extrapoleras dessa data för att skapa förståelse för hur den totala beläggningen på gatumark utvecklar sig över tid.

Den senaste beläggningsmätningen genomfördes under våren år 2023. Resultatet från mätningen i innerstaden visar att i snitt 88,7 procent av parkeringsplatserna var upptagna och ca 11,3 procent var lediga. Andelen boendeparkerare i innerstaden var i samma mätning 53,1 procent av det totala antalet parkerade fordon.

I nämnda undersökning finns även mindre delområden redovisade. I de mindre områdena framgår en viss variation gällande beläggningen i innerstadens områden. I område Öst (de centralaste delarna av Östermalms stadsdel) fanns ca 5,8 procent lediga parkeringsplatser, i område Väst (Kungsholmen, Vasastaden och större delen av city) fanns ca 12,7 procent lediga parkeringsplatser och i område Syd (Södermalm) fanns ca 16,7 procent lediga parkeringsplatser.

## Nyttjandegradsundersökning, avgiftsbelagda p-platser, i



Sedan våren 2018 är mättiden utökad till 7.30-18.30. Sedan hösten 2018 ingår även Hammarby Sjöstad samt Liljeholmskajen.

Tabellen ovan visar att det sedan år 2007, i innerstaden som helhet, som mest uppmätts drygt 12 procent lediga parkeringsplatser. Viss variation finns inom de olika stadsdelarna och de olika åren men på aggregerad nivå har förhållandet mellan upptagna och lediga parkeringsplatser legat relativt konstant.

Staden har som mål att andelen lediga parkeringsplatser i innerstaden dagtid ska vara 15 procent. Detta för att minska söktrafik vilket bidrar till bättre framkomlighet, mindre miljöbelastning, minskad dubbelparkering, m.m.

Kontorets mätningar visar att beläggningen på gatumark i innerstaden generellt sett är högre än önskvärt för att åstadkomma god tillgänglighet och framkomlighet.

## **Trender inom boendeparkering i innerstaden**

I innerstaden hade boendeparkering en topp under pandemiåren där såväl antalet tillstånd som månadsbetalare var historiskt högt. Sedan slutet av pandemin har såväl antalet tillstånd som antalet månadsbetalare succesivt minskat. De senaste 12 månaderna (juli 2022 – juli 2023) har antalet månadsbetalare av boendeparkering i innerstaden minskat med 3,4 procent i jämförelse med samma period året innan (juli 2021- juli 2022). Under samma period har antalet utfärdade tillstånd för boendeparkering minskat med 2,3 procent. Vid en jämförelse mellan de första 7 månaderna 2023 och de första 7 månaderna 2022 har antalet månadsbetalare minskat med 7,4 procent och antalet utfärdade tillstånd minskat med 1,5 procent. Trenden med ett nedåtgående antal boendeparkerare i innerstaden verkar alltså ihållande och minskningen går snabbare än tidigare sett till det senaste halvåret.

Vid en höjning av boendeparkeringsavgifterna i innerstaden är det sannolikt att vissa fordonsägare kommer att ändra beteende gällande parkering och/eller fordonsinnehav. Denna förändring kommer dock vara svår att särskilja från den generella trenden med minskat antal boendeparkerare.

## **Analys och konsekvenser**

Boendeparkeringsavgiften har sedan år 2016 legat fast på samma nivå och styrkan i styrmedlet har därför avtagit i takt med inflation och generell kostnadsutveckling. Den 1 april 2023 höjdes besöksparkeringsavgifterna i innerstaden i enlighet med beslut i kommunfullmäktige. Höjningen innebär att avgiften för boendeparkering i förhållande till avgiften för besöksparkering blivit mer förmånlig. Boendeparkering är en subvention och kommer så vara även med den höjning som kontoret föreslår, men

för att åstadkomma bättre framkomlighet och fler lediga parkeringsplatser behöver även boendeparkeringsavgiften höjas.

Generellt bör dock understrykas att gatuparkering inte ska vara ett förstahandsalternativ, rörlig trafik är det primära användningsområdet för gatorna och parkerade fordon ska i huvudsak stå i garage eller ytor avsedda för parkering på tomtmark. I och med att kontoret samtidigt med höjningen av boendeparkeringsavgiften föreslår sänkta avgifter och längre uppställningstid för nyttotrafik gynnas den rörliga trafiken än mer, vilket ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi.

## **Kostnadsutveckling boendeparkering**

Boendeparkeringsavgifterna i Stockholm har inte höjts årligen med något index och har därmed inte automatiskt följt den generella kostnadsutvecklingen i samhället. Sett till den generella kostnadsutvecklingen har avgiften i dagsläget inte den trafikreglerande effekt som eftersträvas.

I samband med projektet *Plan för gatuparkering* (år 2016) ändrades avgiften för boendeparkering i innerstaden till dess nuvarande nivå, 1 100 kr/mån. Sedan senaste höjningen har inflation och generell kostnadsutveckling i samhället urholkat avgiftsnivån vilket innebär en minskad effekt som styrmedel. En höjning är därför nödvändig för att upprätthålla den trafikstyrande effekt som avgiften är avsedd att generera.

## **Kostnadsutveckling nyttoparkeringstillstånd**

År 2013 kostade nyttoparkeringstillstånden 12 000 kr/år ex moms. Det fanns då cirka 2 850 utfärdade tillstånd. 2017 höjdes avgiften till nuvarande nivåer, dvs. för nyttoparkeringstillstånd A, 22 000 kronor per år exklusive moms, och för nyttoparkeringstillstånd B, 17 000 kronor per år exklusive moms. I dagsläget finns det cirka 2 550 utfärdade tillstånd.

Sammantaget har antalet nyttoparkeringstillstånd minskat i antal de senaste 10 åren, detta trots att större områden fått parkeringsavgifter och många parkeringsplatser byggts bort. En anledning kan vara att avgifterna upplevs för höga.

## **Föreslagna nya avgifter**

### **Boendeparkering**

Kontoret föreslår att boendeparkeringsavgiften i taxa 2 och 3 höjs med 500 kr/månad och att MC-taxorna höjs för att motsvara en



fjärdedel av föreslagna boendeparkeringstaxor inom taxeområde 2 och 3.

Vid en höjning enligt ovan blir kontorets förslag till nya avgifter följande:

- Boendeparkering inom taxa 2 och 3 höjs från 1100 kr/mån till 1600 kr/mån.
- Boendeparkering MC inom taxa 2 och 3 höjs från 275 kr/mån till 400 kr/mån.
- Boendeparkeringsavgift 24h inom taxa 2 höjs från 75 kr/24h till 90 kr/24h. Avgiften gäller alla dagar (måndag-söndag).
- Boendeparkeringsavgift 24h inom taxa 3 höjs från 75 kr/24h till 90 kr/24h. Avgiften gäller vardagar och lördagar.
- Boendeparkeringsavgift 24h MC inom taxa 2 höjs från 18,75 kr/24h till 22,50 kr/24h. Avgiften gäller alla dagar (måndag-söndag).
- Boendeparkeringsavgift 24h MC inom taxa 3 höjs från 18,75 kr/24h till 22,50 kr/24h. Avgiften gäller vardagar och lördagar.

Tiderna för avgiftsuttag är oförändrade. Se bilaga 1 för sammanställning i tabellform.

### Nyttoparkering

Vidare föreslår kontoret att avgiften för nyttoparkeringstillstånd sänks. Kontorets förslag till nya avgifter är följande:

- Nyttoparkeringstillstånd A sänks från 22 000 kr/år exklusive mervärdesskatt till 20 000 kr/år exklusive moms.
- Nyttoparkeringstillstånd B sänks från 17 000 kr/år exklusive mervärdesskatt till 15 000 kr/år exklusive moms.

I samband med denna förändring föreslås även att uppställningstiden för nyttoparkering utökas med en timme, från 2 timmar till 3 timmar. Se bilaga 1 för sammanställning i tabellform.

## Ekonomi

Det är svårt att med exakthet förutsäga vilken påverkan på nämndens budget den föreslagna höjningen av boendeparkeringsavgiften kommer att få. Den mest osäkra faktorn är i vilken utsträckning höjda avgifter påverkar människors beteende. Högre avgift bör medföra något färre boendeparkerare, viss överflyttning till garageparkering och ett ökat användande av kapacitetsstarka färdmedel. Hur stora effekterna blir är dock svårt att förutsäga, men ett rimligt antagande kan vara att boendeparkeringen kommer att minska med ca 5 procent (utöver den generella nedgången på omkring 5 procent). Det är dock troligt att det finns en fördröjningseffekt där höjda avgifter över tid kommer påverka olika grupper olika. Sannolikt kommer inte några mätbara förändringar ske direkt vid höjningen utan minskningen av boendeparkerare kommer ske succesivt över tid. Med ett sådant antagande gör kontoret bedömningen att höjningen skulle kunna innebära en ökning av stadens intäkter med som mest 70-75 mnkr per år.

Om beläggningen minskar ytterligare, vilket är det huvudsakliga syftet med avgiftshöjningen, kommer även intäktsökningen att bli lägre än det som är redovisat ovan.

Vad gäller nyttoparkeringen tror kontoret att de förbättrade villkoren kommer medföra att fler näringsidkare väljer att ansöka om nyttoparkeringstillstånd än idag, vilket innebär att intäkterna för nyttoparkeringstillstånden sammantaget blir ungefär desamma som med dagens avgifter.

## Trafikkontorets synpunkter

Kontorets analys är att de föreslagna justeringarna kommer att ordna trafiken bättre än nuvarande avgiftsnivåer, och att de ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi

Mot bakgrund av ovanstående redogörelse föreslår trafikkontoret att trafikinämnden beslutar att boendeparkeringsavgiften i taxa 2 och taxa 3 höjs enligt förslag om nya avgifter i bilaga 1.

Vidare föreslår kontoret att nyttoparkeringsavgiften sänks enligt förslag om nya avgifter i bilaga 1. Kontoret föreslår också att längsta tillåtna uppställningstid för nyttotrafik ska vara 3 timmar.

## Slut

## Bilagor

1. Boendeparkeringsavgift i taxa 2 och taxa 3 samt avgifter för nyttotrafik.
2. Parkeringsundersökning våren 2023.
3. Karta taxor i Stockholm.