

HandläggareAnita Ibric
08-508 28 558**Till**Trafiknämnden
2024-08-29

Förslag till ny utbredning för parkeringstaxeområde 1 & 2

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för egen del förslaget om ny utbredning för taxeområde 1 och 2 samt hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av investeringar för utvidgande av taxeområde 1 och 2 till en investeringsutgift om 2,5 miljoner kronor.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefAnna Green
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret föreslår att taxeområde 1 och 2 utvidgas för att avspegla parkeringsefterfrågan i Stockholms innerstad bättre än befintliga gränser gör. Syftet med förändringarna är att ordna trafiken. Trafikkontoret strävar mot ett effektivt nyttjande av stadens mark samtidigt som en god framkomlighet, hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet bibehålls. De föreslagna förändringarna går i linje med principerna i stadens framkomlighetsstrategi och parkeringsstrategi som beslutades 2016.

Förslaget innebär att cirka 250 parkeringsplatser omregleras från taxa 2 till taxa 1 medan cirka 3000 parkeringsplatser inom nuvarande taxa 3 övergår till taxa 2. Trafikanter som parkerar med boendedispens kommer inte att beröras av förslaget.

Bakgrund

I kommunfullmäktiges antagna budget för 2023 anges att parkeringsavgifter är stadens kraftfullaste verktyg för att säkerställa framkomlighet och ordning i trafiken. Trafikkontoret har fått i uppgift att revidera stadens Plan för gatuparkering (2016) – i uppdraget ingick bland annat att utreda behovet av parkeringsavgifter i idag avgiftsfria områden samt att höja avgifterna för besöksparkering i taxeområde 1-3. Under utredningens gång identifierades även ett behov av att justera den geografiska storleken på taxeområde 1 och 2.

Avgift som styrmedel

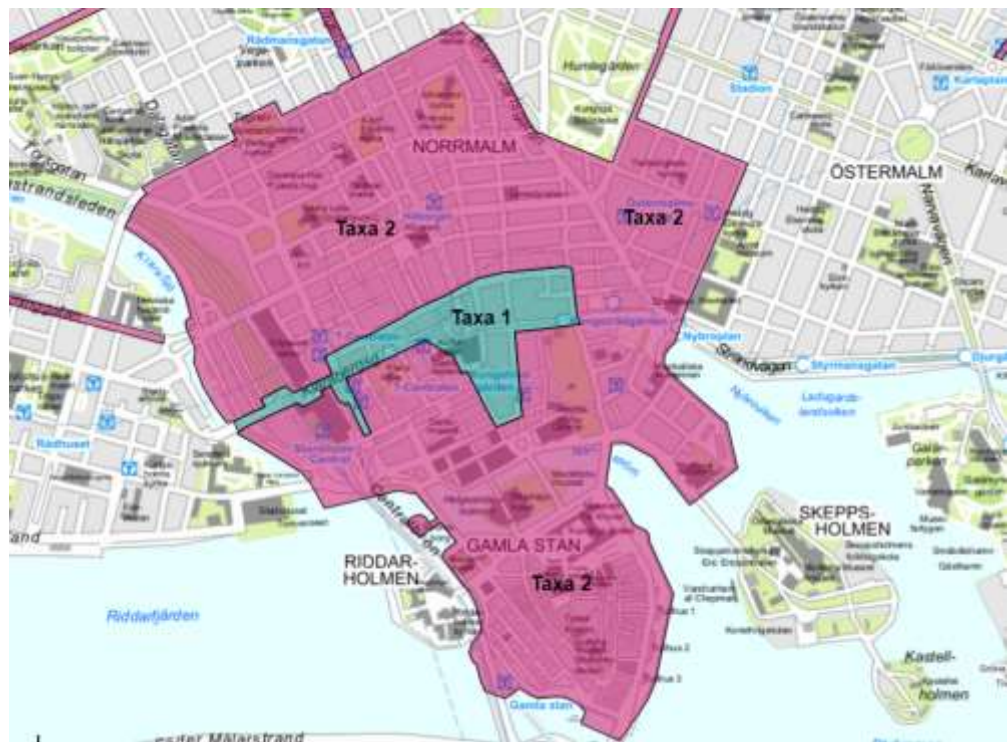
Staden kan, i den omfattning som behövs för att ordna trafiken, ta ut en ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning. Lagstödet för detta återfinns i 2 § lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. (hädanefter KAL). Det är upp till kommunen att bedöma behovet av avgiftsuttag för parkering på gatumark, men av förarbeten till KAL framgår att ett syfte med parkeringsavgifter är att ge ett större antal bilister tillfälle att nyttja det begränsade antal parkeringsplatser som står till buds. Av förarbetsuttalanden till KAL framgår att parkeringsavgifter kan användas för att motverka att parkering flyttas från kvartersmark till gatumark. Detta stämmer överens med huvudprincipen att långtidsparkering bör ske på kvartersmark, medan gatumark reserveras för rörlig trafik och den korttidsparkering som hör samman med denna.

Hur Stockholms stads gatumark ska nyttjas framgår av stadens framkomlighets- och parkeringsstrategi. Enligt framkomlighetsstrategin ska prioritet ges till kapacitetsstarka och yteffektiva färdmedel medan angöring, besöksparkering och parkering för rörelsehindrade ska främjas i förhållande till långtidsuppställning. I stadens parkeringsstrategi från 2016 framgår att gatuutrymme ska omfördelas från bilparkering till andra mer prioriterade funktioner där sådana behov finns samt att kostnadsgapet mellan parkering på gatumark och parkering på kvartersmark bör minska. Situationer som kan motivera en högre avgiftsnivå kan därmed vara där gatumark behöver frigöras för annan användning eller där möjligheten till parkering på kvartersmark är god.

Tidsbegränsad parkering är ett alternativt sätt att ordna trafiken för att tillgängliggöra parkeringen för fler trafikanter. Det leder sannolikt till högre parkeringsomsättning men är samtidigt ett

trubbigt regleringsverktyg som inte tar hänsyn till olika trafikanters behov. Tidsbegränsad parkering lämpar sig därför inte som reglering i större skala utan fyller främst en funktion där behovet av omsättning på enstaka parkeringsplatser är avsevärt högre än på intilliggande gators parkering. Vidare innebär en reglering med enbart tidsbegränsning större svårigheter för kommunen att övervaka att gällande regler efterföljs (jfr SOU 2006:109 s. 95). En väl balanserad avgiftsnivå styr parkering bort från gatan men möjliggör långtidsparkering för trafikanter som saknar möjlighet att parkera på kvartersmark.

Nuläge taxeområde 1 & 2



Figur 1. Berörda delar av befintligt taxeområde 1 & 2. Kartan är illustrativ och visar ungefärliga gränser.

Stockholms innerstad är i dagsläget uppdelat i tre olika taxenivåer – taxa 1, 2 och 3. Dessa gränser reviderades senast i parkeringsplanen som antogs 2013. Befintligt taxeområde 1 utgörs av ett mindre område i nära anslutning till Sergels torg och Centralstationen där majoriteten av parkeringsplatserna är lokaliserade på Centralplan, Klarabergsviadukten, Mäster Samuelsgatan och Regeringsgatan. Merparten av taxeområde 2 utgörs av ett sammanhållet område innehållande stadsdelarna Norrmalm och Gamla Stan samt ett mindre område kring Östermalmstorg. Därutöver ingår i taxeområde 2 vissa gator där framkomlighet och tillgänglighet är särskilt prioriterade, såsom Hornsgatan och Odengatan, samt

parkering vid Stockholmsmässan i Älvsjö och en ytparkering vid Alviksplan.

Taxornas storlek har ändrats ett flertal gånger sedan 2013. Den senaste förändringen skedde 1 februari 2024 då avgiften för boendeparkering i innerstan höjdes. Se bilaga 1 för tabell över avgiftsnivåer för innerstadstaxorna.

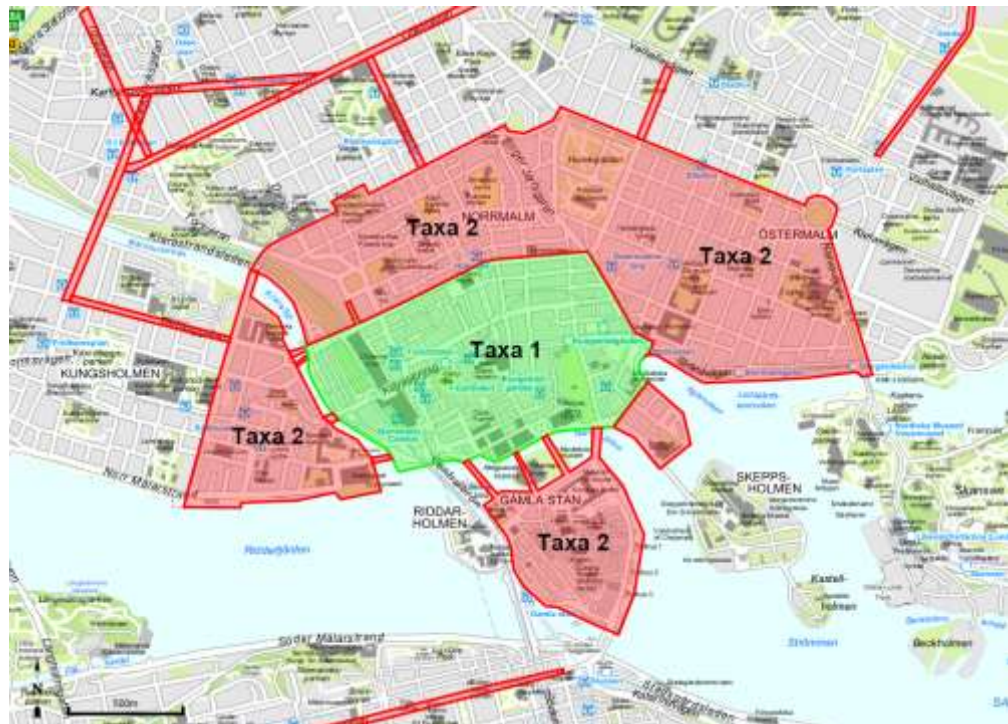
I City finns ett stort utbud av parkeringsplatser i allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar på kvartersmark och avgiften för att parkera på dessa platser är ungefär 100 kr/timme.

Under hösten 2023 har Sweco, på uppdrag av trafikkontoret, utfört en parkeringsundersökning där beläggningsmätningar genomförts på ett stort antal kvarter innanför stadens tullar. Resultatet från mätningen visar att parkeringsbeläggningen på gator i centrala delar av Kungsholmen och Östermalm, i anslutning till taxeområde 2, är hög. Den samlade beläggningsgraden på berörda gator var vid mätningen 94,6 %.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Förslag till ny utbredning för parkeringstaxeområde 1 och 2



Figur 1. Förslag till ny utbredning för taxeområde 1 och 2. Kartan är illustrativ och visar ungefärliga gränser.

De nya gränserna för taxeområde 1 och 2 i Stockholms innerstad presenteras i ovan karta. Befintliga taxegränser utanför det som presenteras i kartan påverkas inte av det här förslaget. Förslaget innebär inte heller någon förändring av avgiftsnivåerna inom respektive taxeområde.

Det nya området för taxeområde 1 begränsas österut till och med Stallgatan, Nybrohamnen samt Birger Jarlsgatan och norrut till och med Kungsgatan (bortsett från Östra Järnväggsgatan där taxeområde 1 föreslås sträcka sig till Olof Palmes Gata) medan vattendrag i form av Norrström och Klara Sjö agerar naturliga gränser i syd och i väst. Utökningen av taxeområde 1 innebär att ca 250 parkeringsplatser regleras om från taxa 2 till taxa 1.

I dagsläget är parkering inom taxeområde 1 tidsbegränsad till en timme. Denna begränsning föreslås inte appliceras på de gator som övergår från taxa 2 till taxa 1, eftersom det på de tillkommande gatorna finns en större variation av parkeringsbehov. I samband med utvidgningen av taxeområde 1 kommer behovet av att behålla tidsbegränsningen på befintliga parkeringar att ses över utifrån varje gatas förutsättningar.

Taxeområde 2 föreslås utvidgas och även innefatta östra delen av Kungsholmen samt en utökad del av Östermalm. Kungsholmstorg, Scheelegatan och Barnhusbron föreslås bilda områdets västra gräns och ansluter därmed på ett naturligt sätt till Tegnérgatan som utgör nordlig gräns för nuvarande taxeområde 2. I den östra ändan av Tegnérgatan föreslås Runebergsgatan förlänga den norra gränsen och ansluta till Karlavägen som tillsammans med Narvavägen utgör det nya områdets östra gräns.

Utökningen av taxeområde 2 innebär att ca 3000 parkeringsplatser regleras om från taxa 3 till taxa 2. Utöver högre parkeringsavgifter medför en justering från taxa 3 till taxa 2 att tiderna för avgift utökas. Parkering i taxeområde 2 erfordrar avgift alla dagar dygnet runt medan avgift i taxeområde 3 är begränsat till vardagar förutom vardag före sön- eller helgdag mellan kl. 7 – 19 och vardag före sön- eller helgdag mellan kl. 11 – 17.

Utöver ordinarie parkeringstaxor finns särskilda taxor som endast används för parkeringsplatser som är reserverade för motorcyklar. Mc-taxorna följer samma områdesgränser som ordinarie taxor där taxa 1 motsvarar taxa 11, taxa 2 motsvarar taxa 12 osv. Taxeområde 11 och 12 föreslås utvidgas enligt samma utformning som taxeområde 1 och 2.

Analys och konsekvenser

Den föreslagna utbredningen för taxeområde 1 utgör Sveriges mest tillgängliga område och nås med såväl lokal och regional som nationell kollektivtrafik. Området präglas av en hög andel arbetsplatser och ett stort utbud av handel, service och kultur, vilket skapar en hög efterfrågan på besöksparkering.

De delar av Kungsholmen och Östermalm som föreslås ingå i taxeområde 2 präglas av hög tillgänglighet, många arbetsplatser och en stor konkurrens på parkering från både boende och besökare. I områdena finns ett stort utbud av handel och restauranger vilket tillsammans med närheten till city attraherar besöksparkering, även under tider då taxeområde 3 inte har parkeringsavgift.

En förväntad konsekvens av förslaget är att efterfrågan på parkering minskar på gator som graderas upp en taxenivå. Detta leder till ett mer effektivt nyttjande av parkeringsmöjligheterna och högre tillgänglighet för leverans- och nyttotrafik.

De föreslagna förändringarna för taxeområde 1 och 2 bidrar till att uppfylla parkeringsstrategins princip om att minska kostnadsgapet mellan gatumarksparkering och kvartersmarksparkering.

Förändringarna innebär ett ökat incitament att lämna bilen hemma till förmån för mer hållbara färdmedel. För de som fortsatt behöver parkera bilen innebär den minskade efterfrågan att mängden söktrafik kan förväntas minska.

En utvidgning av taxeområde 1 och 2 kommer inte att påverka invånare som parkerar med boendedispens då det redan finns boendeparkering i taxeområde 2 och 3. Gator som övergår till taxeområde 1 och som idag erbjuder boendeparkering kommer göra så även i fortsättningen. Den minskade efterfrågan förväntas göra det lättare för boende att hitta parkeringsplats på gatan.

Tidplan och genomförande

Implementeringen av nya parkeringsavgifter sker genom uppsättande av nya vägmärken på de aktuella gatorna samt genom beslut om lokala trafikföreskrifter i enlighet med trafikförordningen (1998:1276). Den lokala trafikföreskriften föregås av en utredning som påvisar det behov som föreligger för ett avgiftsuttag på den aktuella gatan. Omregleringen kommer att ske stegvis och förslaget i sin helhet beräknas att vara genomfört mellan 4 till 6 veckor från det att beslut tas i kommunfullmäktige.

Kontorets skyltentreprenad är under upphandling och ett nytt avtal planeras att träda ikraft höst/vinter 2024. Vid en övergångsperiod kan det påverka möjlighet och takt för omskyltning.

Ett nytt beredningssystem för lokala trafikföreskrifter är planerat att implementeras i december 2024, vilket under ett par veckors tid kan påverka möjligheterna att besluta lokala trafikföreskrifter.

Ekonomi

Investeringsutgiften för implementeringen av förslaget beräknas till 2,5 miljoner kronor. Beräkningen bygger på å-priser i gällande ramavtal. I utgiften ingår framförallt material och arbetstid för omskyltning samt intern tidrapportering.

Investeringsutgiften beräknas kunna inrymmas i nämndens långsiktiga investeringsram.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader om sammanlagt cirka 0,2 miljoner kronor från och med 2026. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om cirka 30 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter med gjorda avskrivningar.

Genomförande enligt förslaget innebär även att intäkterna till staden kommer att öka. Trafikkontoret bedömer att de förändrade parkeringstaxeområdena kan komma att generera årliga intäkter motsvarande cirka 20-30 miljoner kronor.

Trafikkontorets synpunkter

De berörda områdena ligger i närheten av centrala Stockholms primära målpunkter och förslaget till utvidgade taxeområden bedöms avspegla parkeringsefterfrågan bättre än befintliga gränser.

Syftet med förändringarna är att ordna trafiken. Trafikkontoret strävar mot ett effektivt nyttjande av stadens mark samtidigt som en god framkomlighet, hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet bibehålls.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att parkeringstaxeområde 1 och 2 utvidgas enligt förslag ovan.

Slut

Bilagor

1. Avgiftsnivåer taxeområde 1-3.