

Handläggare
Jens Svensson**Till**
Trafiknämnden
2025-04-24

Parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden. Antagande

Investeringar för införande av nya parkeringsavgifter. Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner för egen del förslaget till parkeringsplan, enligt bilaga 1, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Trafiknämnden godkänner för egen del förslaget på ny taxeområdeskarta, ny boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt bilaga 2, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna att trafiknämnden ges mandat att aktivera parkeringsavgifter som kommunfullmäktige beslutat om.
4. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av investeringar för införandet av nya parkeringsavgifter till en investeringsutgift om 6 miljoner kronor.

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Sara Bergendorff
Avdelningschef

Anna Green
Avdelningschef

Sammanfattning

Ärendet består av förslag till ny parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden.

Förslaget till Parkeringsplan är en fördjupning av Stockholms stads framkomlighetsstrategi och utgår från de principer för parkering som presenteras i strategin. Planen förklarar effektsamband

kopplade till principerna och konkretiserar aktiviteter som behöver genomföras för att styra i enlighet med strategin. Särskilt fokus ligger på att beskriva hur parkering kan användas som styrmedel för att bidra till stadens övergripande mål om bland annat minskad klimatpåverkan, förbättrad framkomlighet och attraktiva offentliga rum. I den tillhörande handlingsplanen presenteras aktiviteter som behöver genomföras för att styra i enlighet med inriktningen.

Förslaget på reviderade parkeringstaxeområden är svar på budgetuppdrag om att utreda och, i syfte att ordna trafiken, införa parkeringsavgifter i områden där beläggningen är hög. Parkeringsavgifter införs endast på gator där beläggning är hög eller där det finns starka skäl att skapa regleringar för att ordna trafiken och andra regleringar än avgifter är mindre effektiva. Förslaget ligger också i linje med parkeringsplanens föreslagna planeringsinriktning. Under utredningens gång uppdagades behov att göra mindre justeringar även i befintliga taxeområden, att föreslå en ny parkeringstaxa vid rekreatiomsområden samt att effektivisera beslutsgången vid avgiftsinförande. Följande förslag på revideringar föreslås därför:

- Utöka inaktivt taxeområde 5
- Införa avgift i 14 nya stadsdelar
- Införa boendeparkering i nya områden
- Införa ny parkeringstaxa vid rekreatiomsområden
- Ge trafiknämnden ett utökat mandat att aktivera parkeringsavgifter som kommunfullmäktige beslutat om.

Bakgrund

Ärendet tar stöd i de övergripande budgetmålen om att, till år 2030, minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010 och biltrafikarbetet med 30 procent från 2017 års nivå. Parkeringsåtgärder är bland de mest effektiva sätten för kommuner att reglera biltrafik i städer och därigenom styra mot mål om minskad klimatpåverkan, förbättrad framkomlighet samt attraktiva och trafiksäkra offentliga rum med god luftkvalitet. Parkering är också ett område som staden har stor rådighet över, vilket borgar för hög genomförbarhet.

Trafikkontoret har under senare år fått en rad budgetuppdrag kopplade till parkering. Bland annat har det handlat om att höja avgifter för besöks- och boendeparkering, att utreda införandet av parkeringsavgifter i idag avgiftsfria områden samt att inte ge

boendeparkeringstillstånd till boende i nybyggda hus. Också andra förvaltningar och bolag har fått budgetuppdrag kopplade till parkering och mobilitet, exempelvis har exploateringskontoret fått i uppdrag att revidera riktlinjerna för projektspecifika och gröna P-tal. Utifrån detta ser trafikkontoret ett behov av att ta ett samlat grepp i parkeringsfrågan och formulera stadens gemensamma viljeriktning kring hanteringen av bilparkering.

Dagens strategiska ramverk består av parkeringsstrategi och plan för gatuparkering från 2016. Parkeringsstrategin är till stora delar fortsatt aktuell och stadens sex, strategiska principer för parkering återges även i framkomlighetsstrategin:

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

För att bygga kunskap kring hur parkering kan användas som styrmedel och öka förståelsen kring strategiska samband behöver de strategiska resonemangen utvecklas och kommuniceras i ljuset av de nya budgetmålen. I Plan för gatuparkering från 2016 introducerades nya parkeringstaxor och en utvidgning av parkeringstaxeområden som till största del nu är genomförda. Den utveckling som skett sedan planen antogs 2016 gör att trafikkontoret ser ett behov av att revidera taxeområdena på nytt.

I detta ärende presenteras ett förslag till parkeringsplan med tillhörande handlingsplan. Parkeringsplanen föreslås bli ett stadsövergripande styrdokument som, efter beslut i kommunfullmäktige, sorterar in under framkomlighetsstrategin och ersätter tidigare parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. I ärendet ingår även förslag på reviderade parkeringstaxeområden och en ny beslutsgång vid aktivering av parkeringsavgifter. Vidare föreslås investeringar om cirka 6 miljoner kronor för genomförandet

av förändrad reglering, vilket framförallt omfattar kostnader för omskyltning.

Ärendets beredning

Förslaget till parkeringsplan har tagits fram i nära samarbete med berörda förvaltningar och bolag. I styrgruppen för arbetet har, utöver trafikkontoret, även representanter för stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och de kommunala bostadsbolagen ingått. Representanter från Stockholm parkeringsledning har utgjort referensgrupp och granskat planens innehåll. Förankring och workshops har även hållits med representanter för miljöförvaltningen, fastighetskontoret och idrottsförvaltningen.

De delar av ärendet som rör reviderade parkeringstaxeområden och ny beslutsgång vid aktivering av parkeringsavgifter har beretts inom trafikkontoret.

Analys och konsekvenser

Förslaget till parkeringsplan pekar ut en långsiktig, gemensam inriktning för parkering som förtydligar stadens hållning för externa aktörer och underlättar samarbetet mellan stadens olika förvaltningar och bolag. Ett genomförande av förslaget på reviderade taxeområden och de föreslagna aktiviteterna i parkeringsplanens handlingsplan stöttar uppfyllelsen av stadsövergripande mål kopplat till sammanhållen och levande stad, framkomlighet, klimatomställning samt goda villkor för näringsliv och ekonomisk utveckling.

Ekonomi

Investeringsutgiften för implementeringen av förslaget beräknas till 6 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 0,4 miljoner kronor från och med 2027. 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.

Driftkostnader

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

Utökade områden medför mer parkeringsövervakning och därmed en ökad driftkostnad. Om avgifter införs i samtliga 14 områden är kontorets uppskattning att kostnaderna för parkeringsövervakning kommer att öka med cirka 7-10 miljoner kronor årligen. Omskyltningen beräknas i övrigt inte innebära några större ökade driftkostnader.

Trafikkontorets synpunkter

Förslaget till Parkeringsplan är en fördjupning av Stockholms stads framkomlighetsstrategi och utgår från de principer för parkering som presenteras i strategin. Planen förklarar effektsamband kopplade till principerna och konkretiserar aktiviteter som behöver genomföras för att styra i enlighet med strategin. Särskilt fokus ligger på att beskriva hur parkering kan användas som styrmedel för att bidra till stadens övergripande mål om bland annat minskad klimatpåverkan, förbättrad framkomlighet och attraktiva offentliga rum. I den tillhörande handlingsplanen presenteras aktiviteter som behöver genomföras för att styra i enlighet med inriktningen.

Planeringsinriktning och målbild

Med många inblandade aktörer och komplexa effektsamband är parkering ett fält fullt av ömsesidiga beroenden och inneboende målkonflikter. För att kunna använda parkering som styrmedel på ett effektivt och konsekvent sätt krävs koordinerade insatser från flera av stadens aktörer. Parkeringsplanen pekar ut en gemensam planeringsinriktning som anger hur staden ska jobba långsiktigt med parkering för att styra mot övergripande mål.

Områdesanpassad planering med helhetsperspektiv på parkering

Eftersom både behov och möjligheter skiljer sig åt i olika geografier måste åtgärder anpassas efter platsens förutsättningar. Parkering behöver också hanteras ur ett systemperspektiv och med förståelse för att användare, till skillnad från lagstiftningen, inte ser skillnad på gatumarksparkering och kvartersmarksparkering. Den områdesvisa planeringen bör utgå från en behovsbedömning för det aktuella området och, med stadens fastlagda principer för parkering

som utgångspunkt, genomföra lämpliga åtgärder kopplade till utbud, lokalisering och reglering av parkering.

Frigör gatumark för annan användning där andra anspråk finns

För att möjliggöra ändamålsenlig markanvändning och god tillgänglighet för de som behöver parkera ska regleringen styra mot att långtidsparkering och laddning av elfordon i möjligaste mån sker på kvartersmark. Därigenom kan parkeringsytor frigöras och omfördelas till högre prioriterade funktioner, där sådana anspråk finns. Det kan handla om att ge plats för rörlig trafik såsom gång, cykel eller kollektivtrafik men också om att skapa utrymme för till exempel vistelse, grönska, dagvattenhantering eller kommersiell verksamhet.

Mer effektiv markanvändning

Ytor som upptas för bilparkering ska nyttjas mer effektivt. Detta kan bland annat åstadkommas genom att uppmuntra ökat samnyttjande av både fordon och parkeringsplatser. Vid nyproduktion ska staden i högre utsträckning styra mot allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar på kvartersmark. Därigenom underlättas samnyttjande av parkeringsplatser, delningstjänster och laddinfrastruktur.

Målbild 2030

Planeringsinriktningen konkretiseras i en målbild för 2030 som staden ska styra mot i prioriteringen och genomförandet av åtgärder på parkeringsområdet. Målbilden tar stöd i stadens klimatarbete och de analyser som gjorts för att bedöma möjligheten att uppnå målen kring biltrafik- och utsläppsminskning. Målbilden består i att följande har uppnåtts till år 2030:

- Stadens gatuparkering är avgiftsbelagd där beläggningen är hög och där det finns andra skäl att ordna trafiken.
- Utrymme har givits åt högre prioriterade funktioner – såsom breddade gångbanor, cykelparkering eller stadsmiljöåtgärder – genom att antalet parkeringsplatser utmed prioriterade stråk för gång, cykel och kollektivtrafik har reducerats.

Handlingsplan

Kopplat till planeringsinriktningen lyfter parkeringsplanens handlingsplan konkreta aktiviteter som inordnas under fyra fokusområden:

Fokusområde *Kunskapsbyggande och teknikutveckling* handlar om att förstå parkering som strategiskt verktyg och resurs i trafikplaneringen. Området innehåller aktiviteter kopplade till att mäta och samla in data kring utbud, efterfrågan, parkeringsbeteende och effekter av genomförda åtgärder. Genom att bättre förstå det samlade parkeringsutbudet och hur parkeringen används blir det lättare att både identifiera och implementera lämpliga åtgärder.

Fokusområde *Reglering och styrmedel* innefattar aktiviteter som behöver genomföras för att driva en överflyttning av parkering från gata till kvartersmark. Aktiviteterna består i att reglera gatuparkering för minskad långtidsparkering och att se över boendeparkeringssystemet utifrån gällande lagstiftning.

Under fokusområde *Strategisk markanvändning* sorteras aktiviteter som kopplar till behovet att planera parkering områdesvis och utifrån ett helhetsperspektiv där parkering på både gatumark och kvartersmark beaktas. Förutsättningarna att minska parkeringens markanspråk eller ersätta parkeringsplatser med högre prioriterade funktioner skiljer sig åt mellan olika geografier och det krävs därför platsspecifika analyser för att bedöma vad som är lämpliga åtgärder.

Fokusområde *Information och kommunikation* handlar dels om att stärka samverkan och sprida kunskap mellan parkeringsmarknadens aktörer, dels om att utarbeta metoder att förankra åtgärder inom parkeringsområdet hos medborgare och andra intressenter. Aktiviteterna syftar till att underlätta genomförande av åtgärder som är i linje med målbilden.

Reviderade parkeringstaxeområden

Som svar på återstående delar av trafikkontorets budgetuppdrag och i enlighet med intentionerna i förslaget till parkeringsplan föreslås reviderade taxeområden enligt beskrivning nedan. Förändringarna presenteras och motiveras mer utförligt i bilaga 2.

Inaktivt taxeområde 5

I den avgiftsfria delen av ytterstaden finns idag två inaktiva taxeområden – inaktivt taxeområde 5 och 6. Eftersom det både bedöms svårt att motivera skillnaden mellan olika ytterstadsområden och svårt att uppnå trafikstyrande effekt med lägre avgift än i taxa 5 föreslås områden som idag ligger inom taxa 6 istället uppgå i taxa 5.

Införande av parkeringsavgift i nya områden

Med stöd i de resonemang som presenteras i bilaga 2 föreslås att följande områden införlivas i aktivt taxeområde 5: Vällingby, Råcksta, Blackeberg, den avgiftsfria delen av Äppelviken, den avgiftsfria delen av Mälarhöjden, Fruängen, Solberga, Älvsjö, den avgiftsfria delen av Östberga, Stureby, Svedmyra, Tallkrogen, den avgiftsfria delen av Gamla Enskede samt Skarpnäcks Gård. Parkeringsavgifter införs endast på gator där beläggning är hög eller där det finns starka skäl att skapa regleringar för att ordna trafiken och andra regleringar än avgifter är mindre effektiva.

Mindre justeringar av taxeområden

Inom den föreslagna revideringen av taxeområden föreslås också att två mindre anomalier i gällande taxeområdeskarta åtgärdas. Dels gäller det Alviksplan, som föreslås övergå från dagens taxa 2 till taxa 4 för att bättre återspegla efterfrågan på platsen, dels fyra parkeringsytor på Ladugårdsgärdet som föreslås införlivas i intilliggande taxeområde 3.

Reviderad karta för taxeområden och boendeparkeringsområden

Med stöd i ovanstående har ett förslag på ny taxeområdeskarta tagits fram. Samtidigt som taxeområdena beslutas införs också möjlighet till boendeparkering för boende inom de aktiverade taxeområdena, enligt förslag till ny boendeparkeringskarta. Kartorna presenteras i bilaga 2.

Införande av en ny taxa 9

En ny taxa 9 föreslås införas för att ordna trafiken på platser utanför befintliga aktiva taxeområden där det finns ett lokalt och årstidsbundet behov att reglera parkering med parkeringsavgift. Parkeringstaxan för taxa 9 föreslås fastställas till 10 kronor per timme mellan klockan 7 och 22 från 1 juni till 31 augusti.

Trafiknämnden ges utökat mandat

Kommunfullmäktige ska enligt 2 § KAL besluta om ”grunderna för beräkning av avgiften” men trafiknämnden bedöms bäst lämpad att, utifrån dessa grunder, fatta beslut om var avgift ska tas ut. Detta går i linje med Sveriges Kommuner och Regioners handbok om lokala trafikföreskrifter, *Utmärkta föreskrifter* (2017).

För att skapa en mer effektiv och adekvat beslutsprocess föreslås därför trafiknämnden ges mandat att i framtiden besluta om att:

- aktivera nya områden som i detta förslag ingår i inaktivt taxeområde 5
- skapa nya boendeparkeringsområden i samband med aktivering av nya avgiftsområden samt revidera befintliga boendeparkeringsområden efter behov
- införa taxa 9 på platser som uppfyller den problembeskrivning som beskrivs i avsnitt om Taxa 9

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att nämnden beslutar att anta parkeringsplanen och de föreslagna förändringarna rörande parkeringstaxeområden och beslutsgång vid aktivering av avgifter samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Slut

Bilagor

1. Parkeringsplan
2. Reviderade parkeringstaxeområden