

**Utlåtande 2008:96 RII (Dnr 314-4187/2007)**

**Parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa**  
**Motion av Åsa Romson m.fl. (mp) (2007:36)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion (2007:36) av Åsa Romson m.fl. (mp) anses besvarad med vad som  
anförs i detta utlåtande.

**Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund** anför följande.

*Ärendet*

I en motion (2007:36) till kommunfullmäktige framhåller Åsa Romson m.fl. (mp) att en stor del av det allmänna gaturummet i Stockholm används för långtidsuppställning av bilar. Motionärerna menar att bilförvaring/långtidsparkering likaväl kan ske på tomtmark i garage och konstaterar att esplanaderna på exempelvis Narvavägen och Valhallavägen används för parkering, likasom många kajer. Motionärerna anser att staden genom att erbjuda parkeringsplatser långt under marknadspris berövar många privata fastighetsägare en skälig avkastning på de garageplatser de innehar och därmed också minskar utbudet av parkering i privata garage.

I motionen framhålls också att parkeringsreglerna saknar enhetlighet, att flera olika parallella subventionssystem, boendeparkering, nyttoparkering, miljöbilsarkering m.m., finns och att gatuparkering tillåts på fler ställen än vid kantstenen på gator, exempelvis i esplanader och planteringar, på kajer och på andra typer av mark som inte uppfattas som gatumark. Dessutom tillåts så kallad vinkelparkering, där bilarna står i vinkel mot kantstenen, på många stäl-

len. Motionärerna menar att detta skapar ett rörigt intryck i stadsbilden och gör det lätt att parkera fel samtidigt som det tar stora ytor i anspråk som annars skulle kunna användas för stadsliv.

Motionärerna menar också att parkering prioriteras på huvudgator i innerstaden framför att ge plats åt den rullande trafiken av SL-bussar, bilar och cyklar.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås i motionen att en enhetlig parkeringspolicy för hela staden tas fram. I motionen anges också förslag på åtgärder exempelvis att flytta bilar från gatumark till garage och tomtmarksparkering, att stadens prissubventionssystem och regelsystemet som styr den kommunala parkeringen ska ses över, att ta bort parkering på kyrkogårdar och begränsa parkering på gatumark vid skolor och förskolor samt att utvärdera trafikeffekten av infartsparkeringar.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Stockholms Stads Parkerings AB samt stadsdelsnämnderna Hägersten-Liljeholmen, Bromma och Kungsholmen.

*Stadsledningskontoret* anser att parkeringsfrågorna är viktiga för framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och en god stadsmiljö i staden. Kontoret konstaterar att det för närvarande pågår arbete med att ta fram en ny parkeringsstrategi för staden.

*Trafik- och renhållningsnämnden* anser att det är viktigt att nyttja gatumarken bättre och öka antalet parkeringsplatser bl.a. genom inrättandet av fler vinkelparkeringar, tydligare målade markeringar i gatan, tillåta parkering i T-korsningar. Därtill krävs en översyn av stoppförbud och lastzoner, utökat arbete med bättre service samt förändrade och enklare regler vid parkering på gatumark. I den kommande parkeringsstrategin är det även viktigt att få med ett samlat grepp över befintliga och planerade parkeringsgarage i staden.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att prisskillnaden mellan parkering på gatumark och i garage bör minska för att parkeringsgarage ska bli mer konkurrenskraftiga för boendeparkering. Nämnden anser att det kan finnas andra avväganden än rent prismässiga i valet mellan att parkera i garage eller på gatan. Mot bakgrund av att boendeparkeringsavgiften höjts med 140 procent under den senaste femårsperioden instämmer nämnden inte i att en sådan översyn för närvarande är motiverad.

*Stadsbyggnadsnämnden* anser att principerna för fordonsparkering är viktig för staden och har med anledning av frågans vikt för avsikt att, i samarbete med bl.a. trafikkontoret och Stockholms Stads Parkerings AB, arbeta fram förslag till ny parkeringsstrategi för staden.

*Stockholms Stads Parkerings AB* anser att målsättningen är att kunna erbjuda bilisterna ett så pass attraktivt utbud av tomtmarksparkering att de väljer denna parkeringsform i första hand.

*Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd* ser det här främst som en fråga för innerstaden, där konkurrensen om gatuutrymmet är större än i ytterstaden.

*Bromma stadsdelsnämnd* har efterlyst en översyn av parkeringssituationen i Bromma varför nämnden ställer sig positiv till att en övergripande parkeringspolicy tas fram.

*Kungsholmens stadsdelsnämnd* anser att staden bör arbeta för att parkeringsgarage nyttjas i högre utsträckning än idag i syfte att minska behovet av boendeparkering på gatan och för att därigenom öka framkomlighet och tillgänglighet. Nämnden anser vidare att en inventering av möjliga och tillgängliga parkeringsplatser på gatumark och kvartersmark bör föregå ett framtagande av en parkeringspolicy.

#### *Mina synpunkter*

Stockholms stad har tyvärr länge haft en trafikpolitik som minskat framkomligheten och försvårat parkeringsmöjligheterna. Denna politik har haft negativa konsekvenser både för stockholmarna och för miljön. Alliansmajoritetens mål för parkeringsarbetet har därför varit att fokusera på framkomlighet, fler parkeringsplatser och utökad service. För tillfället utreds en ny parkeringsstrategi för staden med dessa mål som uppdrag.

Utöver miljötekniska framsteg inom fordonsindustrin vill jag understryka vikten av en bättre framkomlighet och de klimateffekter som uppnås när trafiken rör sig istället för att stå på tomgång. Med mer flyt i trafiken, färre köer och stopp kan stadens utsläpp av växthusgaser minska ytterligare.

Stockholms invånare är i behov av fler parkeringsplatser. Det är varken miljömässigt hållbart eller acceptabelt ur servicehänseende att stockholmarna regelbundet måste åka långa sträckor för att hitta en parkeringsplats i närheten av sin bostad eller annan målpunkt.

Jag anser därför att det är viktigt att nyttja gatumarken bättre och öka antalet parkeringsplatser. Trafikkontoret har till exempel i uppgift att ta fram fler vinkelparkeringar, måla tydligare markeringar i gatan samt optimera antalet parkeringsplatser i det befintliga gaturummet. Därtill krävs en översyn av stop-

förbud och lastzoner, utökad arbete med bättre service samt förändrade och enklare regler vid parkering på gatumark. I den kommande parkeringsstrategin är det även viktigt att få med ett samlat grepp över befintliga och planerade parkeringsgarage i staden.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2007:36) av Åsa Romson m.fl. (mp) om parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Besvara motionen med nedanstående.

Staden ska fortsätta med en strategi där man metodiskt söker flytta parkering från gatumark till tomtmark. I övrigt ska parkeringspolitiken utformas för att skapa en säker och trygg gatumiljö med en jämn och god framkomlighet för alla trafikantgrupper. En rad åtgärder har genomförts med goda resultat. Under föregående mandatperiod genomfördes flera byggnationer av nya parkeringsgarage på tomtmark. trängselskatterna/miljöavgifterna ledde till en betydligt förbättrad parkeringssituation. Staden utformade sanktionssystem för att komma tillrätta med trafikfarliga uppställningar. Parkeringspolitiken måste dock ständigt utvärderas och utvecklas. Kommunen kommer framöver att få ta ställning till en samlad utredning i dessa frågor.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. bifalla motionen
2. därutöver anföra följande:

Den borgerliga majoriteten arbetar med att ta fram en parkeringsstrategi med fokus på ”framkomlighet, fler parkeringsplatser och utökad service”. Först och främst kan man fråga sig hur framkomlighet och fler parkeringsplatser kan kombineras. Stående bilar brukar generellt sett innebära ett hinder för de bilar som ska komma fram. Majorite-

tens retorik indikerar också att framkomlighet och utökad service främst handlar om framkomlighet och service för dem som har en bil. Det är en ytterst kortsiktigt och ogenomtänkt att motivera fler parkeringar och bättre framkomlighet för enbart bilar som en miljöåtgärd. Även om bilarna skulle drivas av förnybara bränslen äts miljövinsterna snabbt upp om trafiken uppmuntras öka, vilket händer när man förenklar för bilismen enligt den borgerliga parkeringspolicyn. Ska Stockholms stad ta klimathotet på allvar måste man arbeta aktivt för att minska biltrafiken i staden och satsa på framkomlighet för kollektivtrafik, cyklar och gående. I Köpenhamn har antalet parkeringsplatser systematiskt minskat med några procent varje år med följd att biltrafiken i innerstaden faktiskt har minskat.

I motionen ges flera bra förslag på hur framkomligheten kan öka samtidigt som privatbilismen minskar. Till exempel kan man gengom att ta bort parkeringen på huvudgator öka framkomligheten för SL-bussar, bilar och cyklar, något som har genomförts i många andra länder. Det är inte heller bilägandet i sig som är viktigt, utan möjligheten till smidig och miljöanpassade transporter av varor och personer.

Något som den borgerliga majoriteten helt verkar ha glömt i sin iver att ordna fler ytparkeringar är att stillastående bilar tar mark i anspråk som kan användas till annat. Eftersom boendeparkeringen är starkt subventionerad av staden används många garage idag till allt från bilservice till loppmarknader. Istället för att rätta till denna marknadsmässiga skevhet planerar alltså majoriteten att skapa ännu fler ytparkeringar på mark som skulle kunna användas till lekplatser, bostadsbyggande, kajpromenader, uteserveringar och annat som får stadslivet att blomstra. Förhoppningsvis uppskattar också den borgerliga majoriteten en levande stad med miljöanpassade transporter och låter sig inspireras av motionen istället för att fortsätta tänka kortsiktigt.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Att delvis bifalla motionen
2. Att därefter anföra följande

I likhet med vad som framförs i motionen anser Vänsterpartiet att prisskillnaden mellan kantstensparkering och garageparkering bör bli mindre. Alla incitament för att få bort parkerade bilar från stadens gator är bra och i den parkeringsstrategi som trafikkontoret fått i uppdrag att utarbeta bör åtgärder för att minska biltrafiken ingå. I en framtida hållbar stadskärna har privatbilismen fått stå tillbaka i förmån för spårväg, bussar, transporter, utryckningsfordon, cyklister och gående. Parkering vid kyrkogårdar, skolor och förskolor bör minskas.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion (2007:36) av Åsa Romson m.fl. (mp) anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den 14 maj 2008

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Mikael Söderlund

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Tomas Rudin, Roger Mogert, Teres Lindberg och Malte Sigemalm* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

I en motion (2007:36) till kommunfullmäktige framhåller Åsa Romson m.fl. (mp) att en stor del av det allmänna gaturummet i Stockholm används för långtidsuppställning av bilar. Bilförvaring/långtidsparkering som likaväl kan ske på tomtmark i garage. Det konstateras också att esplanaderna på exempelvis Narvavägen och Valhallavägen används för parkering, likaså många kajer. Motionärerna anser att anledningen till att så stor del av innerstadens gaturum används för bilförvaring istället för stadsliv är stadens kraftiga subventioner av bilparkering samt att staden idag är en dominerande aktör på parkeringsmarknaden. Motionärerna anser att staden genom att erbjuda parkeringsplatser långt under marknadspris berövat många privata fastighetsägare en skälig avkastning på de garageplatser de innehar och därmed också minskat utbudet av parkering i privata garage.

I motionen framhålls också att parkeringsreglerna saknar enhetlighet, att flera olika parallella subventionssystem, boendeparkering, nyttoparkering, miljöbilsparkering m.m., finns och att gatuparkering tillåts på fler ställen än vid kantstenen på gator, exempelvis i esplanader och planteringar, på kajer och på andra typer av mark som inte uppfattas som gatumark. Dessutom tillåts så kallad vinkelparkering, där bilarna står i vinkel mot kantstenen, på många ställen. Detta skapar ett rörigt intryck i stadsbilden och gör det lätt att parkera fel samtidigt som det tar stora ytor i anspråk som annars skulle kunna användas för stadsliv.

Motionärerna menar också att parkering prioriteras på huvudgator i innerstaden framför att ge plats åt den rullande trafiken av SL-bussar, bilar och cyklar.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås i motionen att en enhetlig parkeringspolicy för hela staden tas fram. I motionen anges också förslag på åtgärder exempelvis att flytta bilar från gatumark till garage och tomtmarksparkering, att stadens prissubventionssystem och regelsystemet som styr den kommunala parkeringen ska ses över, att ta bort parkering på kyrkogårdar och begränsa parkering på gatumark vid skolor och förskolor samt att utvärdera trafikeffekten av infartsparkeringar.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Stock-

holms Stads Parkerings AB samt stadsdelsnämnderna Hägersten-Liljeholmen, Bromma och Kungsholmen.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 mars 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

I en motion (2007:36) framhåller Åsa Romson m.fl. (mp) att en stor del av det allmänna gaturummet i Stockholm används för exempelvis långtidsuppställning av bilar istället för stadsliv. Motionärerna föreslår att en enhetlig parkeringspolicy för hela staden tas fram. I motionen anges också förslag på åtgärder exempelvis att flytta bilar från gatemark till garage och tomtmarksparkering, att stadens prissubventionssystem och regelsystemet som styr den kommunala parkeringen ska ses över, att ta bort parkering på kyrkogårdar och begränsa parkering gatemark vid skolor och förskolor samt att utvärdera trafikeffekten av infartsparkeringar.

Stadsledningskontoret anser att frågorna i motionen får beaktas i samband med det pågående arbetet med en ny parkeringsstrategi för staden och föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att motion (2007:36) om parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa får anses besvarad med vad som anförs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### *Ärendet*

I en motion (2007:36) framhåller Åsa Romson m.fl. (mp) att en stor del av det allmänna gaturummet i Stockholm används för långtidsuppställning av bilar. Bilförvaring/långtidsparkering som likaväl kan ske på tomtmark i garage. Det konstateras också att esplanaderna på exempelvis Narvavägen och Valhallavägen används för parkering, likaså många kajer. Motionärerna anser att anledningen till att så stor del av innerstadens gaturum används för bilförvaring istället för stadsliv är stadens kraftiga subventioner av bilparkering samt att staden idag är en dominerande aktör på parkeringsmarknaden. Motionärerna anser att staden genom att erbjuda parkeringsplatser långt under marknadspris berövat många privata fastighetsägare en skälig avkastning på de garageplatser de innehar och därmed också minskat utbudet av parkering i privata garage.

I motionen framhålls också att parkeringsreglerna saknar enhetlighet, att flera olika parallella subventionssystem, boendeparkering, nyttoparkering, miljöbilsparkering m.m., finns och att gatuparkering tillåts på fler ställen än vid kantstenen på gator, exempelvis i esplanader och planteringar, på kajer och på andra typer av mark som inte uppfattas som gatemark. Dessutom tillåts så kallad vinkelparkering, där bilarna står i vinkel mot kantstenen, på många ställen. Detta skapar ett rörigt intryck i stadsbilden och gör det lätt att parkera fel samtidigt som det tar stora ytor i anspråk som annars skulle kunna användas för stadsliv.



Motionärerna menar också att parkering prioriteras på huvudgator i innerstaden framför att ge plats åt den rullande trafiken av SL-bussar, bilar och cyklar.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås i motionen att en enhetlig parkeringspolicy för hela staden tas fram. I motionen anges också förslag på åtgärder exempelvis att flytta bilar från gatumark till garage och tomtmarksparkering, att stadens prissubventionssystem och regelsystemet som styr den kommunala parkeringen ska ses över, att ta bort parkering på kyrkogårdar och begränsa parkering gatumark vid skolor och förskolor samt att utvärdera trafikeffekten av infartsparkeringar.

#### *Ärendets beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret där det beretts av finansavdelningen.

#### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Stadsledningskontoret anser att parkeringsfrågorna är viktiga för framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och en god stadsmiljö i staden.

Kontoret kan konstatera att det för närvarande pågår arbete med att ta fram en ny parkeringsstrategi för staden. Arbetet leds av trafik- och renhållningsnämnden i samarbete med stadsbyggnadsnämnden och Stockholm Parkering AB. Detta är en del i stadens arbete för att uppfylla målet om att öka framkomligheten samt öka antalet parkeringsplatser i staden. Stadsledningskontoret vill tillägga att det är viktigt att i arbetet med den nya parkeringsstrategin fokusera på åtgärder som medför förbättringar för framkomlighet, tillgänglighet och medborgarnas och företagarnas parkeringsmöjligheter samtidigt som de är rimliga för staden ur ekonomisk synpunkt. Kontoret anser att frågorna i motionen får beaktas i samband med arbetet med den nya parkeringsstrategin.

Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunfullmäktige beslutar att motion (2007:36) om parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa får anses besvarad med vad som anförs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 februari 2008 att som svar på remissen överlämna och återopa kontorets utlåtande till kommunstyrelsen.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m.fl. (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 23 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

Kommunstyrelsen har till Trafik- och renhållningsnämnden för yttrande översänt på remiss ”Motion (2007:36) om parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa”. Motionärerna (Åsa Romson (mp) m.fl.) menar att en enhetlig parkeringspolicy borde tas fram med avsikt att förbättra både stadsmiljön och framkomligheten. Trafikkontoret har för avsikt att ta fram en parkeringspolicy och noterar därför motionens synpunkter.

### *Bakgrund / Remissen*

Kommunstyrelsen har till Trafik- och renhållningsnämnden för yttrande översänt på remiss ”Motion (2007:36) om parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa”. Remisstiden sträcker sig till 7 mars 2008, därför kräver ärendet omedelbar justering.

Motionärerna, Åsa Romson (mp) m.fl. menar att långtidsuppställning av bilar i det allmänna gaturummet utgör ett hinder för stadslivet. Utelivet i form av uteserveringar och gång och cykel trafik samt stadsmiljön längs t.ex. kajerna och esplanadstråk påverkas negativt. Parkerade bilar utgör dessutom ett hinder för den rörliga trafiken. En parkeringspolicy kunde också i större utsträckning bidra till minskad bilism och därmed minskad trängsel och utsläpp av farliga ämnen.

Motionärerna anser att situationen har skapats av en subventionering av långtidsparkering för boende. Att parkeringsplatser finns tillgängligt på gatan till priser under marknadsnivåer missgynnar parkeringsmarknaden genom att förhindra privata parkeringsbolag från att investera i Stockholm, och leder till att fastighetsägare ändrar användningsområdet för husens garage.

Motionen förslår att en enhetlig parkeringspolicy för hela staden tas fram. Några åtgärder föreslås, som kunde överföra en del av boendeparkeringar till tomtmarks-, bergrums- och källarparkering.

### *Trafikkontorets synpunkter*

Trafikkontoret delar motionärernas uppfattning om parkeringens betydande roll för både framkomlighet och stadsmiljö. Långtidsuppställning på gatemark skapar inte bara hinder för rörlig trafik utan också för den korttidsparkering och angöring som är viktig för näringslivsfunktioner. Även de boendes behov av parkeringsmöjligheter måste tillfredsställas. Det kan vara lämpligt att se över stadens parkeringspolicy som en del i ett helhetsgrepp av stadens trafikförhållanden.

Kontoret har för avsikt att ta fram, i samarbete med Stadsbyggnadskontoret och Stockholm Parkering, en parkeringsstrategi som kan bidra till att öka framkomligheten och öka det totala antalet parkeringsplatser samt styra gatuparkering till tomtmark. Parkeringsstrategin ska kopplas till det redan påbörjade arbetet med avvägningsprinciper för trafikplanering, som redovisades vid nämndens sammanträde 2007-12-18 (DNR T2007-300-04881). Kontoret noterar därför motionärernas synpunkter inför arbetet med att ta fram en parkeringsstrategi.

### *Trafikkontorets förslag*

Trafikkontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen. Ärendet krä-

ver omedelbar justering.

*Slut*

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2008 att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Förvaltningen framför att prisskillnaden mellan parkering på gatumark och i garage bör minska för att parkeringsgarage ska bli mer konkurrenskraftiga för boendeparkering. Vi tror att det kan finnas andra avväganden än rent prismässiga i valet mellan att parkera i garage eller på gatan. Mot bakgrund av att boendeparkeringsavgiften höjts med 140 procent under den senaste femårsperioden instämmer vi inte i att en sådan översyn är för närvarande är motiverad.”

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp), ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Malte Sigemalm (s), Goodfrey Etyang (s) och Stellan Hamrin (v) samt tjänstgörande ersättaren Gerd Sjöberg-Granlund (s) med hänvisning till förvaltningens svar på motionen.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 4 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

Åsa Romson, Zaida Catalán, Einar Herlitz, Cecilia Obermüller och Mats Lindqvist (samtliga mp) har inkommit till Kommunstyrelsen med en motion angående parkeringspolitik i Stockholm. I motionen föreslås ett antal parkeringspolitiska åtgärder som bland annat syftar till att minska gatuparkeringen i innerstaden. Författarna av motionen hemställer att Kommunfullmäktige uppdrar till Kommunstyrelsen att ta fram en övergripande parkeringspolicy enligt de föreslagna åtgärderna.

Bilnehavet hos nyinflyttade i innerstaden har successivt ökat. På natten är det i huvudsak boende som parkerar i innerstaden och det är svårt att finna lediga parkeringsplatser på gatumark kvälls- och nattetid. Samtidigt har många parkeringshus en låg beläggning nattetid. Under främst dag- och kvällstid nyttjas parkeringsplatserna i innerstaden också av andra såsom inköps- och besöksparkerare.

Begränsning av besöksparkeringsutbud har använts som ett trafikpolitiskt medel i flera europeiska städer. Studier indikerar att parkeringspolitiska åtgärder kan användas för att minska trafiken även i Stockholm.

I regeringens åtgärdsprogram mot kvävedioxid och mot partiklar, PM 10, ingår ”åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbilstrafiken och öka

framkomligheten inom Stockholms kommun” som en punkt. Få sådana åtgärder har dock vidtagits i Stockholm. Miljöförvaltningen anser att åtgärder för att minska biltrafiken i innerstaden bör ingå i den parkeringsstrategi som Trafikkontoret fått medel att utarbeta.

### *Bakgrund*

Åsa Romson, Zaida Catalán, Einar Herlitz, Cecilia Obermüller och Mats Lindqvist (samtliga mp) har inkommit till Kommunstyrelsen med en motion (se bilaga 1) angående parkeringspolitik i Stockholm. I motionen framförs bland annat att gatuparkering är subventionerad i staden och att detta bland annat leder till att många väljer att parkera på gatan i stället för i garage eller på tomtmark. Detta ger, enligt författarna till motionen, sämre stadsbild och ökade trafikvolymmer.

I motionen föreslås ett antal parkeringspolitiska åtgärder som bland annat syftar till att minska gatuparkeringen i innerstaden. Författarna av motionen hemställer att Kommunfullmäktige uppdrar till Kommunstyrelsen att ta fram en övergripande parkeringspolicy enligt de föreslagna åtgärderna.

### **Parkeringsituationen i Stockholm**

I innerstaden finns drygt 100 000 parkeringsplatser, varav 32 500 är belägna på gatumark medan ungefär lika många finns på tomtmark respektive i garage. Stockholms stad har genom Trafikkontoret och Stockholm Parkering ansvaret för kontrollen av cirka hälften av parkeringsplatserna. Övriga parkeringsplatser har staden ingen rådgivning över då dessa främst består av privata parkeringsanläggningar ägda av Carpark, Parkaden AB, Europark med flera.

Bilnehavet hos nyinflyttade i innerstaden har successivt ökat från 0,47 till 0,75 bilar/lgh mellan 1970-talet och 1990-talet. Nu beräknas boende i innerstaden ha mellan 70 000 och 80 000 bilar som behöver parkeringsplats.

För den som har ett boendeparkeringsstillstånd kostar parkering på gatumark 600 kr per månad från den 1 januari. Tillståndet gäller för ett visst område. Det finns sex olika boendeparkeringsområden i innerstaden. Miljöbilar är befriade från boendeparkeringsavgiften.

På natten är det i huvudsak boende som parkerar i innerstaden. Enligt en studie som Trafikkontoret gjort på malmarna kvällstid var 140 platser av 1 550 lediga. Samtidigt stod 125 fordon felparkerade. Detta indikerar att det är svårt att finna lediga parkeringsplatser på gatumark kvälls- och nattetid. Samtidigt har många parkeringshus en låg beläggning nattetid.

Trafikkontoret har som mål att få boendeparkering att i större utsträckning ske på tomtmark (gärna i garage) och har av den anledningen försökt förmå fastighetsägarna att sätta lägre avgifter på sina parkeringsplatser så att de blir attraktivare även för boende. Detta har emellertid ännu inte skett med någon större framgång.

Parkeringsplatserna i innerstaden nyttjas också av andra än boende – bland annat

sysselsatta, kunder och besökande. Före införandet av trängselavgifter beräknades 50 000 – 60 000 personer ha bilpendlat dagligen till arbetsplats i innerstaden. Det är oklart hur många som fortfarande gör det efter införandet av trängselavgifter. Efter införandet av trängselavgifter passerar drygt 400 000 fordon varje dag Stockholms innerstadssnitt vilket innebär drygt 200 000 fordon i vardera riktning. Uppskattningsvis behöver drygt 100 000 av dessa bilar parkeras någonstans i innerstaden under någon tid av dygnet.

### **Parkeringspolitik som trafikpolitiskt medel**

Begränsningar av parkeringsutbud har använts som ett trafikpolitiskt medel i flera europeiska städer. I Köpenhamn minskades under 1990-talet antalet parkeringsplatser på gatan med cirka 10 procent. Biltrafiken i innerstaden minskade vilket har bedömts delvis bero delvis på det minskade parkeringsutbudet. Även i Zürich har antalet parkeringsplatser begränsats med syfte att minska biltrafiken i innerstaden.

Enligt styrmedelsutredningen, utförd av Stockholms läns landsting 1999, bedömdes att trafiken i Stockholms innerstad skulle kunna reduceras med cirka fyra procent med en verkligt restriktiv parkeringspolitik. Detta avsåg bland annat en fördubbling av parkeringsavgifterna.

I en annan studie utförd av Inregia år 2003, på uppdrag av länsstyrelsen, framgår att priselasticiteten för parkeringsavgifter är -0,1. Detta innebär att en generell avgiftshöjning på 100 procent skulle minska trafikarbetet med 10 procent.

I länsstyrelsens förslag till åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid respektive partiklar, PM 10, ingår parkeringspolitiska åtgärder. Även i regeringens åtgärdsprogram mot nämnda luftföroreningar ingår ”åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbilstrafiken och öka framkomligheten inom Stockholms kommun” som en punkt.

### *Förvaltningens synpunkter*

Utbudet av parkeringsplatser och priset på parkering är två faktorer som påverkar val av färdmedel vid lokala resor. Det gör, enligt Miljöförvaltningens mening, parkeringspolitiska åtgärder till ett möjligt instrument för att minska trafikens miljöpåverkan i Stockholm. Parkeringspolitiska åtgärder ingår också, som nämnts ovan, i regeringens åtgärdsprogram mot kvävedioxid och mot partiklar.

Staden har vidtagit vissa åtgärder inom parkeringspolitikens område – bland annat har avgiften för boendeparkering höjts med 100 kronor per månad vid senaste årsskiftet. Men Miljöförvaltningen anser att fler parkeringspolitiska åtgärder bör kunna vidtas och menar att det är angeläget att sådana åtgärder utreds närmare för att bedöma vilka parkeringspolitiska styrmedel som kan vara lämpliga att genomföra i Stockholm. Förvaltningen har också på tillsynsmöten med trafikkontoret påmint kontoret om dess ansvar att se över parkeringspolitiken enligt regeringens åtgärdsprogram. Kontoret har dock ännu inte planerat att genomföra någon sådan studie. Trafikkontoret har i årets budget fått medel för att utarbeta en parkeringsstrategi. Miljöförvaltningen menar att

åtgärder för att minska biltrafiken i innerstaden och därmed förbättra stadsmiljön bör ingå i parkeringsstrategin.

Miljöförvaltningen menar att boendeparkering bör prioriteras framför arbets-, inköps- och besöksparkering. De cirka 100 000 parkeringsplatser som finns i innerstaden bör räcka för invånarnas parkeringsbehov – även om man beaktar att befolkningen bedöms öka och att vissa parkeringsplatser nyttjas av andra än boende. Att det i nuläget är svårt att hitta parkeringsplatser beror inte främst på att det totala antalet platser är för litet utan på att platserna i garage och på tomtmark inte används effektivt. Förvaltningen anser därför att det vore bra om fler parkerade bilar skulle föras från gatumark till tomtmark, vilket skulle skapa möjligheter att öka framkomligheten på gatorna och att förbättra stadsmiljön. Även söktrafiken, vilken förvaltningen för övrigt bedömer vara relativt liten i förhållande till det totala trafikarbetet, skulle minska med fler parkeringsplatser i garage och på tomtmark. För att åstadkomma ett effektivare nyttjande av platserna i garage och på tomtmark behöver bland annat prisskillnaden mellan parkering i garage och gatuparkering minska.

Miljöförvaltningen föreslår att även parkeringsavgifterna i innerstaden ses över med syfte att minska biltrafiken. Detta bör kunna behandlas i den parkeringsstrategi som Trafikkontoret ska ta fram.

Slut

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 21 februari 2008 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mikael Söderlund (m), Inger Koch (m), Petter Lindfors (m), Anders Blom (m), Peter Jönsson (m), Abit Dundar (fp), Göran Oljeqvist (kd) och Lukas Forslund (c), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 29 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### **ÄRENDET**

I en motion hemställer Åsa Romson m fl (mp) att kommunfullmäktige beslutar uppdra till kommunstyrelsen att ta fram en övergripande parkeringspolicy enligt motionens innebörd. Motionen har remitterats till stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt stadsdelsnämnderna i Bromma, Hägersten–Liljeholmen och Kungsholmen.

## **UTLÅTANDE**

### *Motionen i sammandrag*

I motionen anføres att långtidspåställning av bilar i det allmänna gaturummet utgör en hinder för ett levande stadsliv. Uteliv längs t ex kajer och esplanad-stråk, uteserveringar samt gång- och cykeltrafiken påverkas negativt av de omfattande parkeringsytorna. De parkerade bilarna utgör dessutom ett hinder för den rörliga trafiken.

Motionärerna anser att situationen har skapats genom att långtidsparkering för boende på gatemark subventioneras av staden. Att omfattande och av staden subventionerade parkeringsplatser finns tillgängliga på gatan till förhållandevis låg kostnad missgynnar privata aktörer och leder till att fastighetsägare ändrar användningsområdet för husens garagelov.

Mot denna bakgrund föreslås att en ny och nämndövergripande parkerings-policy för staden tas fram. En rad åtgärder föreslås ingå i en sådan ny policy vilka bl a skulle syfta till att överföra en del av boendeparkeringen på gatemark till tomtmarks-, berggrums- och källarparkering. Parkeringspolicyn borde också i större utsträckning ta sikte på att minska biltrafikvolymerna. Därmed skulle man uppnå mindre trängsel och minska utsläppen av farliga ämnen.

### *Kontorets synpunkter*

Stadsbyggnadskontoret anser att principerna för fordonsparkering är viktig för staden och delar motionärernas uppfattning dessa har stor påverkan på stadsmiljön i många olika avseenden. Med anledning av frågans vikt har trafikkontoret för avsikt att, i samarbete med bl a stadsbyggnadskontoret och Stockholm Parkering AB, arbeta fram förslag till ny parkeringsstrategi för staden. Framkomlighets- och tillgänglighetsaspekter för olika trafikantgrupper liksom avvägningar mellan olika typer av parkeringar och söktrafikaspekter samt stadsmiljöfrågor kommer att vara viktiga att beakta i arbetet. Enligt kontorets mening bör de aspekter och frågor som lyfts i motionen kunna beaktas i det arbete som nu avses initieras av trafikkontoret liksom, i relevanta delar, i det pågående översiktplanarbetet.

SLUT

## **Stockholms Stads Parkerings AB**

**Stockholms Stads Parkerings AB:s** yttrande daterat den 29 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Parkering har erhållit rubricerade motion på remiss och vill med utgångspunkt från sitt verksamhetsansvar framföra följande synpunkter.

Stockholm Parkerings huvuduppgift är att driva och utveckla parkeringsverksamhet på tomtmark i syfte att öka möjligheterna att avlasta gatumarken från par-

kerade bilar till förmån för den rörliga trafiken, exempelvis kollektiv-trafik och annan nyttotrafik och/eller till nytta för andra miljöförbättrande åtgärder i gatumiljön.

Bolaget har med utgångspunkt härifrån formulerat sin affärsidé som innebär att bolaget

- Ska bygga, förvalta och utveckla parkeringsanläggningar
- Anläggningarna ska vara attraktiva och trygga
- Medarbetarna ska ha hög kompetens
- Kunderna ska vara nöjda med bolagets service

Målsättningen är att kunna erbjuda bilisterna ett så pass attraktivt utbud av tomtmarksparkering att de väljer denna parkeringsform i första hand.

Inom bolaget pågår en mängd aktiviteter för att nå detta mål. Framför allt bör framhållas upprustning av redan befintliga anläggningar samt byggnation av nya garage i innerstaden. Många exempel finns där nya anläggningar medfört positiva inslag i närliggande gatumiljö.

Bland annat innebar byggnationen av Norra Real att Tulegatans trottoar kunde breddas och planteras med träd samt att skolgården fick en välkommen upprustning. Tillkomsten av P-hus Medborgarplatsen medförde att bilarna flyttades ned under jord och att torgytan kunde rustas upp till den trevliga mötesplats den är idag. Vid Rådhuset under Agnegatan flyttades bilarna ned

under jord och ovanliggande mark byggdes om till en fin park. Samma sak gäller för S:t Eriksplan som dessutom tillförde området ett par hundra nya parkeringsplatser som alternativ till gatumarksparkering.

Ett annat exempel är den planerade byggnationen av garaget Rosendal vid Södermalmsskolan där projektet även innehåller en upprustning av ovanliggande parkmark inklusive bollplan. Ett genomförande av garaget på Blasieholmen kommer att möjliggöra en omfattande miljöupprustning av ”torgytan” på Hovslagargatan utanför Waxholmsbolagets kulturklassade kontor likväl som att gården till Armémuseum kan rustas upp i samband med ett garagebygge.

Som framgått ovan finns ett flertal exempel på att de garageprojekt som bolaget är involverat i medför många positiva miljöfördelar alltifrån att gatumarken kan avlastas ifrån parkerade bilar och onödig söktrafik till att gaturummet kan omvandlas till träffpunkter för människor i form av nya/upprustade torgytor och parker mm.

För närvarande arbetar bolaget med ett femtontal nya projekt som befinner sig i olika stadier alltifrån pågående byggnation och planarbete till idéprojekt. I detta ingår också att bolaget på ett aktivt sätt arbetar med den nya möjligheten att bilda sk 3D-fastigheter för parkeringsändamål. Två sådana finns redan i bolagets ägo och är belägna i Hammarby Sjöstad varav den ena var rikets första 3D-fastighet för parkeringsändamål. Ytterligare två är under byggnation, ett vid Norra Bantorget och ett vid f d Skatteskrapan. Vidare följer bolaget noga marknaden i syfte att genom 3D-fastighetsbildningar köpa redan befintliga eller planerade garage där behov finns och de ekonomiska förutsättningarna föreligger.

Enligt bolagets uppfattning utgör samtliga dessa projekt viktiga ingredienser i arbe-



tet med att förbättra miljön i Stockholms innerstad. Det är därför både önskvärt och angeläget att de kommer till utförande så snart som möjligt vilket förutsätter en snabb beslutsprocess. Emellertid är det inte bolagets erfarenhet att så alltid sker. Oftast förlängs tidsutdräkten väsentligt av att både detaljplaner och bygglov som regel överklagas i många instanser. Ett tydligt exempel på detta är Högalidsgaraget där ett sedvanligt detaljplanarbete torde ha tagit ca två år. På grund av att såväl detaljplan som bygglov överklagades i så gott som samtliga möjliga instanser har projektets genomförande försenats med ca fem år, dvs enbart plan- och bygglovs-processerna har tagit sammanlagt sju år. Om man lägger till byggtiden så har det tagit sammanlagt ca nio år från att planarbetet påbörjades till dess garaget kan bli färdigt att tas i drift.

En annan hämmande faktor på möjligheterna att bygga nya garageanläggningar är tillgången på billig gatemarksparkering i form av boendeparkering till en låg kostnad samt fri parkering under nattetid och helger vilket enligt bolagets erfarenhet påverkar såväl efterfrågan som prisbild på tomtmarks-parkering i negativ riktning. Detta får till följd att många ur miljö- och parkeringssynpunkt angelägna projekt antingen måste utgå eller skjutas på framtiden av rent ekonomiska skäl. Ett sådant exempel är Stigbergsgaraget på Södermalm.

Det är inte tillåtet för bolaget att bygga nya garage som inte ger skälig avkastning på insatt kapital inom rimlig tid. Om sådana garageprojekt ändå av olika skäl skulle genomföras så krävs ett externt kapitaltillskott till finansieringen alternativt nedskrivning av anläggningskostnaden.

Med vänlig hälsning  
Kjell Karlsson

## **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 14 februari 2008 att godkänna och översända förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Wallman m.fl. (s) och ledamoten Kjell Marténg m.fl. (v) och ledamoten Ylva Wahlström m.fl. (mp), *bilaga 1*.

**Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 29 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### *Ärendets beredning*

Ärendet är berett inom Avdelningen för samhällsplanering.

### *Bakgrund*

En motion angående parkeringsreform i Stockholm har inkommit till stadsdelsnämnden på remiss. Yttrande önskas senast 2007-03-07.

Motionen "Parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa" är skriven av Åsa Romson, Zaida Catalán, Einar Herlitz, Cecilia Obermüller och Mats Lindqvist (mp). Här beskrivs situationen med subventionering genom olika system av parkeringsplatser och de negativa effekter det innebär för stadsrummet, gatulivet, miljön, trafiken och parkeringsmarknaden.

En rad förslag på åtgärder presenteras samt en hemställan åt kommunfullmäktige att uppdraga till kommunstyrelsen att ta fram en övergripande parkeringspolicy utifrån vad som anges i motionen.

### *Förvaltningens synpunkter*

Förvaltningen ser det här främst som en fråga för innerstaden, där konkurrensen om gatuutrymmet är större än i ytterstaden. Vissa av de förslagna åtgärderna skulle kunna övervägas för att åstadkomma en bättre stadsmiljö med mer utrymme för ett levande stadsliv, med speciellt fokus på fina flanörstråk och längs stadens kajer.

## **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 14 februari 2008 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på motionen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Eie Herlitz (mp), *bilaga 1*.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 25 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### Sammanfattning

Åsa Romson m.fl. (mp) har i en motion, som skickats till bl.a. Bromma stadsdelsnämnd på remiss, föreslagit att fullmäktige uppdragar till kommunstyrelsen att ta fram en övergripande parkeringspolicy. Förvaltningen har länge framfört behoven av att det görs en översyn av parkeringssituationen i Bromma varför vi ställer oss positiva till att en övergripande parkeringspolicy tas fram. Förvaltningen önskar dock avstå från att ta ställning till de enskilda förslagen, i motionen, vilka vi främst bedömer rör innerstadsproblematik.

### Ärendets beredning

Ärendet har beretts av verksamhetsområde teknik- och kommunikation.

## Bakgrund

Åsa Romson m.fl. (mp) har i en motion, som skickats till bl.a. Bromma stadsdelsnämnd på remiss, föreslagit att fullmäktige uppdrar till kommunstyrelsen att ta fram en övergripande parkeringspolicy. I motionen anges ett antal förslag till åtgärder som syftar till att minska parkeringen på gator mm till förmån för stadslivet i form av t.ex. uteserveringar och försköning.

## Förvaltningens förslag

I takt med att staden växer och förtätas, i kombination med ökat bilinnehav, så tilltar bristen på parkeringsplatser. En bil står i genomsnitt parkerad 95 % av sin tid varför en ny policy, som syftar till ett effektivare nyttjande av parkeringsytor, kan ge positiva effekter för samhället. I motionen behandlas ett antal frågor och förslag till åtgärder, främst rörande innerstadens problematik, vilka förvaltningen önskar avstå från att kommentera. Förvaltningen har emellertid länge efterlyst en översyn av parkeringssituationen i Bromma varför vi ställer oss positiva till att en övergripande parkeringspolicy tas fram. Om en sådan utarbetas tar förvaltningen gärna del av innehållet för att söka lämna relevanta synpunkter. Några lokala

problem i Bromma som bör belysas i en parkeringspolicy är;

- Trädgårdsstadens villaområden, med i många fall krokiga och trånga gator, har i huvudsak oreglerad 7-dagars parkering, vilket medför stora bekymmer för att på ett effektivt sätt kunna utföra städning och snöröjning.
- I takt med att ytterstaden förtätas så har gränserna mellan innerstaden och ytterstaden suddats ut allt mer. I tätbebyggda områden i Bromma t.ex. Alvik, Traneberg, Abrahamsberg och Åkeslund, som inte nämnvärt avviker från innerstadens bebyggelsestruktur, finns dubbelsidig parkering. Ytterstadens parkeringsregler enligt den s.k. ”Pyttregeln”, innebär emellertid att endast en sida av gatan snöröjs medan andra sidan skall fylla funktion som snöupplag. Skall dubbelsidig parkering tillåtas i Brommas flerbostadsområden så bör samma tillämpning för snöbortforsling gälla som i innerstaden.
- Att parkera bilen nära tunnelbanan och fortsätta på räls till jobbet i stan är ett sätt att slippa bilköerna. Undersökningar visar att antalet personer som infartsparkerar har fördubblats de senaste tio åren. Problemet är allmänt längs tunnelbanelinjens stationer men förekommer i särskilt hög grad vid de stora kollektivtrafikpunkterna Alvik och Brommaplan. Vid Alvik kommer problemen ytterligare att förvärras med den nu planerade förlängningen av tvärbanan. Möjligheterna att inrätta infartsparkering och boendeparkering bör därför utredas samt om det är rimligt att besökare till Bromma kan parkera avgiftsfritt medan besökare i innerstaden tvingas betala.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

**Kungsholmens stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 14 februari 2008 att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som yttrande över remissen.

*Reservation* anfördes av Ingegerd Akselsson Le Douaron (mp) och Reijo Kittilä (v) med hänvisning till förvaltningens svar på motionen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Håkan Wahlén m.fl. (s), *bilaga 1*.

**Kungsholmens stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 30 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

### *Sammanfattning*

Åsa Romson (mp) m.fl. har inkommit med en motion till kommunfullmäktige. Enligt motionen till kommunfullmäktige upptas en stor del av gaturummet av långtidsparkering av bilar istället för att komma folklivet till del. I motionen föreslås en rad åtgärder inom ramen för en parkeringsreform i syfte att förbättra stadsmiljön. Bland annat föreslås att en nämndövergripande och tydlig parkeringspolicy utarbetas.

Stadsdelsförvaltningen ser positivt på förändringar som innebär förbättringar för stadens invånare. Det gäller såväl minskad trängsel, ökad bekvämlighet, tidsvinster för dem som innehar bil och ett blomstrande folkliv i staden. Vill Stockholm leva upp till visionen om en stad i världsklass 2030 och öka antalet boende samt förbättra förutsättningarna för ett konkurrenskraftigt näringsliv i innerstaden måste någon form av åtgärd sättas in redan nu.

Stadsdelsförvaltningen anser att staden bör arbeta för att parkeringsgarage nyttjas i högre utsträckning än idag i syfte att minska behovet av boendeparkering på gatan och för att därigenom öka framkomlighet och tillgänglighet. En inventering av möjliga och tillgängliga parkeringsplatser på gatumark och kvartersmark bör enligt förvaltningen föregå ett framtagande av en parkeringspolicy.

Förvaltningen har ingen rådighet i frågor som gäller gaturummet och har därför inte någon åsikt i övrigt om möjligheterna att genomföra de i motionen föreslagna åtgärderna.

### *Ärendets beredning*

Ärendet har beretts av Parkmiljögruppen för Norra Innerstaden.

### *Bakgrund*

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från bl.a Kungsholmens stadsdelsnämnd med anledning av motion (2007:36) från Åsa Romson (mp) m.fl. om parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa. Ärendet tas upp på stadsdelsnämndens sam-

manträde 2008-02-14. Remisshandlingarna bifogas med tjänsteutlåtandet.

*Motionen i korthet*

Enligt motionen till kommunfullmäktige upptas en stor del av gaturummet av långtidsparkering av bilar istället för att komma folklivet till del. I motionen föreslås en rad åtgärder inom ramen för en parkeringsreform i syfte att förbättra stadsmiljön.

Enligt motionen saknas en enhetlighet i parkeringsreglerna främst beroende på att en nämndövergripande och tydlig parkeringspolicy saknas i staden och att flera olika subventionssystem gäller parallellt.

I motionen hemställs kommunfullmäktige att besluta om att uppdra till kommunstyrelsen att ta fram en övergripande parkeringspolicy.

*Stadsdelsförvaltningens synpunkter och förslag*

Stadsdelsförvaltningen ser positivt på förändringar som innebär förbättringar för stadens invånare. Det gäller såväl minskad trängsel, ökad bekvämlighet, tidsvinster för dem som innehar bil liksom ett blomstrande folkliv i staden. Vill Stockholm leva upp till visionen om en stad i världsklass 2030 och öka antalet boende samt förbättra förutsättningarna för ett konkurrenskraftigt näringsliv i innerstaden måste någon form av åtgärd sättas in redan nu.

Stadsdelsförvaltningen anser att staden bör arbeta för att parkeringsgarage nyttjas i högre utsträckning än idag i syfte att minska behovet av boendeparkering på gatan och för att därigenom öka framkomlighet och tillgänglighet. I staden finns flera pågående eller vilande projekt kring garage i bergtrum. Förvaltningen anser vidare att en inventering av möjliga och tillgängliga parkeringsplatser på gatumark och kvartersmark bör föregå ett framtagande av en parkeringspolicy. Stadsdelsförvaltningen har ingen rådighet i frågor som gäller gaturummet och har därför inte någon åsikt om möjligheterna att genomföra de i motionen föreslagna åtgärderna.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden godkänner stadsdelsförvaltningens svar på kommunstyrelsens remiss av motion (2007:36) om parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa.

RESERVATIONER M.M.

**Trafik- och renhållningsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m.fl. (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) och ledamoten Anders Broberg (kd) enligt följande

Stockholms invånare är i behov utav fler parkeringsplatser. Det är inte hållbart att stockholmarna regelbundet måste åka långa sträckor för att hitta en parkeringsplats i närheten av sin bostad eller annan målpunkt. Dels är det miljömässigt ohållbart men även oacceptabelt att staden inte kan ge medborgarna den service dem är berättigade till.

Nämnden anser därför att det är viktigt att nyttja gatumarken bättre och öka antalet parkeringsplatser bl.a. genom inrättandet av fler vinkelparkeringar, tydligare målade markeringar i gatan, tillåta parkering i T-korsningar. Därtill krävs en översyn av stopförbud och lastzoner, utökat arbete med bättre service samt förändrade och enklare regler vid parkering på gatumark. I den kommande parkeringsstrategin är det även viktigt att få med ett samlat grepp över befintliga och planerade parkeringsgarage i staden.

**Stadsbyggnadsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Mikael Söderlund (m), Inger Koch (m), Petter Lindfors (m), Anders Blom (m), Peter Jönsson (m), Abit Dundar (fp), Göran Oljeqvist (kd) och Lukas Forslund (c) enligt följande

Stockholms invånare är i behov utav fler parkeringsplatser. Det är inte hållbart att stockholmarna regelbundet måste åka långa sträckor för att hitta en parkeringsplats i närheten av sin bostad eller annan målpunkt. Dels är det miljömässigt ohållbart men även oacceptabelt att staden inte kan ge medborgarna den service dem är berättigade till. Förslagen i föreliggande motion förvärrar dessa problem snarare än avhjälper dem. Kommande parkeringsstrategi för Stockholm bör istället inriktas på att öka antalet parkeringsplatser, bl.a. genom inrättandet av fler vinkelparkeringar, tydligare målade markeringar i gatan och tillåta parkering i T-korsningar. Därtill krävs en översyn av stopförbud och lastzoner, utökat arbete med bättre service samt förändrade och enklare regler vid parkering på gatumark. I den kommande parkeringsstrategin är det även viktigt att få med ett samlat grepp över befintliga och planerade parkeringsgarage i staden.

## Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

*Reservation* anfördes av vice ordföranden Jan Wallman m.fl. (s) och ledamoten Kjell Marténg m.fl. (v) och ledamoten Ylva Wahlström m.fl. (mp) enligt följande

1. ” Att stödja motionen i sin helhet som svar på remissen.
2. Att för övrigt anföra:

Denna motion är skriven för hela staden inte enbart innerstaden som förvaltningen skriver. Även vi vill ha mer träd i gatumiljön och mindre antal bilar, i vår stadsdel. Trevliga fik och närliggande små butiker är bra ur många aspekter, inte minst för små företag. Låt oss skapa en stad att leva i! Med viss parkeringsmöjlighet, men det får inte ta för stor plats som helhet i vår vackra stad.”

## Bromma stadsdelsnämnd

*Särskilt uttalande* gjordes av Eie Herlitz (mp), enligt följande

Parkeringsreglering är sannolikt – efter trängselavgifter – ett av de effektivaste medlen att reglera bilismen i en stadsdel. Finns det inga P-platser blir det svårt att besöka stadsdelen som bilist. Parkeringspolitiken är också ett bra medel för att skapa någon sorts rättvisa mellan olika bilister. Parkeringspolitiken bör bygga på att det kommunala P-bolaget ges en starkt styrande funktion på tillgången av parkeringsplatser samt P-platsernas lägen i en stadsdel.

I dag domineras parkeringen i innerstad och i de halvcentrala delarna av Stockholm av gatuparkering. Genom bestämmelser kopplade till byggnadsloven, tvingas byggherrarna att anlägga en viss mängd parkeringsplatser i anslutning till varje nybyggnadsprojekt. Vid punktvisa nybyggnader blir resultatet att det skapas en rad med smågarage ( 20 - 100 p-platser ) i princip ett under varje hus. Då sanering och nybyggandet av staden – rent geografiskt sett – sker slumpvis skapas efter ett antal decennier en massa utfarter från garage mot bostadsgatorna. Det blir till slut omöjligt att skapa gånggator eller lugna bostadsgator som inte har någon utfart och således därför litet trafik.

Överallt kommer de oskyddade trafikanterna att hotas och störas av parkeringstrafiken som korsar över trottoarerna.

Som motionären skriver kommer bilister att välja en billigare gatuparkering än en betydligt dyrare plats i ett garage. Lösningen på dessa problem kan åstadkommas om stadens parkeringsbolag får mera makt att styra parkeringsplatsernas läge och storlek samt även i vissa fall påverka priset.

I de halvcentrala och i tätbebyggda perifera stadsdelar bör avgift tas ut för all gatuparkering. Självklart bör priset för en täckt parkering i ett garage kosta mer – dock inte de enormt höga avgifter som man i dag ser i många nybyggnadsområden. Här bör P-

bolaget gå in genom en aktiv ”parkeringsväxlingspolitik” för att påverka prisbilden genom att man på vissa ställen använder gatuparkeringsintäkterna till att subventionera de dyraste garagena så att prisskillnaden mellan biluppställning på gata och i garage upplevs som rimlig. Staden bör sedan besluta om parkeringsakvoter för boende och besökande för varje område eller stadsdel. Därefter styrs – med trafikreglering (gatuparkering förvandlas till park eller gånggata) och med taxor – så många bilar som möjligt bort från gatunätet och ned i garagen. I områden med för få platser - enligt de beslutade normerna – påverkas de nybyggande eller renoverande fastighetsägarna att fylla upp med nya garageplatser så att normen för det totala antalet p-platser uppnås.

Kommunen ska ges så stor makt över P-politiken att man kan förhindra att garage byggs där utfarterna ger försämringar i stadsmiljön. Vidare att det byggs mer p-platser i sådana garage där utfarten mynnar optimalt sett utifrån trivsel- och miljöaspekterna. Kommunen bör också aktivt gå in och bygga större garage på vissa ställen där utfarterna står i direkt kontakt med huvudvägnätet. T.ex. bergrumsgarage under Sabbatsberg med utfart mot Torsgatan eller bergrum under Minneberg i Alvik med utfart mot Magretelundsvägen. Det sistnämnda garaget borde kunna bli stort och således göra det möjligt att bygga bostäder och arbetsplatser på de stora P-däcksområdena i Minneberg samt plantera träd på flera av gatorna i Traneberg.

## **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Håkan Wahlén m.fl. (s) enligt följande

Vi ser naturligtvis positivt på förändringar som innebär förbättringar för stadens invånare. Vi instämmer i att problemen med parkering och uppställning av bilar är stor och tenderar att öka.

Det är självklart bra om befintliga parkeringsgarage nyttjas i högre utsträckning än idag för att minska behovet av boendeparkering på gatan.

Vi välkomnar därför en diskussion om stadens prispolitik när det gäller garage kontra gatuparkering. Så länge priset för att ställa bilen i garage är tre gånger så hög som att stå på gatan blir det ingen större tillströmning till garagen. Om möjligheten att ställa upp sin bil i närheten av sin bostad till rimligt pris kommer fler att avstå från att ta bilen till sina arbetsplatser ute i förorten enbart för att det är billigare att parkera bilen på jobbet under dagarna än att låta den stå stilla hemma.

Att leva i en större stad som dessutom har ambitionen att växa innebär andra problem än på en mindre ort. Man får finna sig i en större trängsel vare sig man åker, bil, promenerar eller reser kollektivt. Detta är också något av stadens nerv och det som skänker ett mervärde för oss som trivs med att leva i stadens centrala delar.





## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2007:36

2007:36

#### **Motion av Åsa Romson m.fl. (mp) om parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa**

*Dnr 314-4187/2007*

Idag används en stor del av det allmänna gaturummet i Stockholm till långtidsuppställning av bilar. Detta ger en trist stadsbild och gör staden lite tristare eftersom det hindrar stadslivet från att blomstra, hindrar möten och förtar den täta stadens potential och kreativitet. Barn i staden får också mindre ytor att vara på. Uteserveringar där stockholmarna kan njuta av stadens puls och folk-liv får inte plats på de trånga trottoarerna. Gående och cyklister får i bästa fall hålla till godo med smala remsor av stadsrummet medan parkerade bilar ofta lägger beslag på ytor motsvarande de för den rullande trafiken. Gaturummet har flera betydligt viktigare användningsområden och i dagens Stockholm har alltså stadslivet fått stå tillbaka för bilförvaring/långtidsparkering som likaväl kan ske på tomtmark i garage.

De riksintressanta esplanaderna i Stockholm t.ex. Narvavägen och Valhallavägen används idag för parkering trots att det råder brist på parker och vackra flanörstråk.

Stockholm är världskänt för sin närhet till vattnet men på många kajer står trista bilrader istället för kafébord. Stockholms kajgrupp har delvis öppnat kajerna för stadslivet men på många platser står bilarna kvar som ett hinder för folklivet. (Trädplantering, cykelparkering mm)

Anledningen till det märkliga förhållandet att så stor del av innerstadens gaturum används för bilförvaring istället för stadsliv är stadens kraftiga subventioner av bilparkering. I synnerhet den parkering som sker på långtid dvs. boendeparkering är kraftigt subventionerad. På morgonen, sena eftermiddagen samt kvällar, nätter och hela helgen behöver man inte betala för parkeringen i innerstaden. För de övriga 8 timmarna per dag kan boende lösa ett månadskort för endast 500 kr per månad utom under sommaren då en extra rabatt utfaller. I

ytterstaden är det nolltaxa dygnet om året om. Marknadspriset för en parkeringsplats i innerstaden ligger på 3-5 ggr det rabatterade månadskortet för boendeparkeringen och givetvis långt över kostnaden som den boende som tar bilen till jobbet behöver betala. Det starkt subventionerade priset på gatuparkering jämfört med marknadspriset gör att många väljer gatan framför tomtmarken.

Parkeringspolitiken, eller brist på politik, bidrar också till trafikvolymerna och därmed till problemen med kvävedioxid- och partikelutsläpp på delar av gatunätet. En översyn av parkeringspolitiken ingår i återgårdsprogrammen för att få ner luftföroeningarna i Stockholm, och Stockholm stad är utpekade som ansvariga, trots det har inget hänt fortfarande efter tre år.

### *Marknadsprincipen i olag*

Idag är staden en dominerande aktör på parkeringsmarknaden i sådan utsträckning av man påverkar hela marknadens funktion. Genom ett helägt parkeringsbolag som är marknadsledare i Stockholm pressar man priserna för övriga aktörer samtidigt som man erbjuder 10 000-tals parkeringsplatser på gatan till en bråkdel av marknadspriset. Detta har gjort att inga privata parkeringsbolag investerar i Stockholm och att många fastighetsägare utan tillstånd ändrat användningsområdet för husens garagelov. De privata garagen används istället till något mer lukrativt. Staden har genom att erbjuda parkeringsplatser långt under marknadspris berövat många privata fastighetsägare en skälig avkastning på de garageplatser man har och därmed också minskat utbudet av parkering i privata garage. Stadens ogenomtänkta parkeringspolitik har flyttat bilar från tomtmarks parkering till gatuparkering dvs. en sorts kommunalisering av parkeringsmarknaden i Stockholm .

### *Brist på enhetlighet skapar felbeteenden*

Parkeringsreglerna saknar också enhetlighet med flera olika parallella subventionssystem (boendeparkering, nyttoparkering, miljöbilsarkering osv. och genom att man tillåter gatuparkering på fler ställen än vid kantstenen på gator t.ex. i esplanader och planteringar, på kajer och på andra typer av mark som inte uppfattas som gatumark. Dessutom tillåts på många ställen s.k. vinkelparkering där bilarna står i vinkel mot kantstenen. Denna splittring gör att det blir lätt att göra fel och skapar ett rörigt intryck i stadsbilden samtidigt som det tar stora ytor i anspråk som annars skulle kunna användas för stadsliv.

### *Ta fram en enhetlig parkeringspolicy för hela staden*

Förutom subventionssystemet lider parkeringspolitiken också av att staden saknar en nämndövergripande och tydlig parkeringspolicy. Med en tydlig policy skulle tjänstemännen hänvisa långtidsparkering till garage och tomtmarksparkering medan gatan kunde användas för att förstärka stadslivet med uteserveringar, trädplanteringar, lastzoner, av- och påstigningszoner, handikapp-parkering och bilpoolparkering m.m.

Staden saknar också helhetsgrepp över parkeringen när den hanteras på olika förvaltningar. Idag tvingar staden byggherrar att bygga parkeringsgarage enligt högt satta miniminormer för parkering samtidigt som andra förvaltningar erbjuder kostnadsfriparkering på gatan utanför. De boende i huset väljer då ofta gratiserbjudandet vilket gör att det blir svårt för hyresvärderna att ta ut priser på parkeringen som ger kostnadstäckning. Istället slår förlusten ut över hyrorna som höjs. Hyresgästerna blir så att säga kollektivanslutna till garagen oavsett om de valt att ha bil eller inte. Beräkningsgrunderna för parkeringsnormerna är mycket oprecisa och bygger på antalet bilar registrerade i området istället för undersökningar av hur stor den faktiska betalningsviljan är för nyproducerade parkeringsplatser utan subvention.

### *Ta bort parkeringen på många huvudgator*

Trots trängselskatt kan det ibland bli trafikstockningar på huvudgator i innerstaden vilket är dåligt både för miljö och för framkomlighet. Idag prioriteras parkering på huvudgator i innerstaden framför att ge plats åt den rullande trafiken av SL-bussar, bilar och cyklar. I många länder har man parkeringsförbud på huvudgatorna s.k. Red Routes för att prioritera den rullande trafiken men detta används mycket sällan i Stockholm.

### *Gå från idén om att alla ska äga bil till att alla ska ha tillgång till praktiska transporter*

Idag utgår parkeringspolitiken från idén om att staden ska förse medborgarna med subventionerade parkeringar utifrån en norm om att i stort sett alla, även innerstadsborna, ska äga bil. Tanken är att parkeringen är en del av infrastrukturen och därmed ett kommunalt ansvar inte upp till marknaden och medborgarnas fria val. En modernare tanke som börjar få genomslag i Europa är att det inte är själva bilägandet som är det primära utan möjligheten till smidig och miljöanpassad transport av varor och personer och det är de som staden

ska stödja. I Stockholms innerstad finns god kollektivtrafik, mark reserverad för taxi, ett rikt utbud av hyrbilar, låncyklar som alla ger rika möjligheter till transport. Vad man dock inte har satsat på är bilpooler där medlemmarna i bilpoolen inte äger en bil utan har tillgång till en bil när de behöver. Förutom en lyckad satsning i Sjöstadsområdet har bilpooler inte varit en del av vare sig den kommunala trafikplaneringen eller bostadsplaneringen.

Förslag på åtgärder:

- Flytta ned bilarna från gatan till garage och tomtmarksparkering genom att bygga nya garage, effektivisera användningen av befintliga, t.ex. genom att parkeringsbolaget köper befintliga parkeringsgarage i form av 3D fastigheter och gör dem tillgängliga för marknaden. Använd parkeringssubventionerna som torde uppgå till åtskilliga miljoner per för att bygga bergrumsgarage och friköpa befintliga garage i form av 3D-fastigheter.
- Gör som i Zürich där man år 1990 beslöt att inte öka antalet parkeringsplatser i innerstaden utan istället bygga garage för långtidsparkering som ett sätt att frigöra stadsrum och skapa en trivsamt stad. En liknade lösning skulle ha flera fördelar för Stockholm.
- Hela prissubventionssystemet och regelsystemet som styr den kommunala parkeringen bör ses över bl a behöver subventionsgraden minskas och avgift tas ut under hela dygnet och i hela kommunen.
- Inför en stadslivsprincip: Prioritera uteserveringar trädplantering och försköning av gator framför långtidsuppställning av bilar.
- Sluta dalta med p-plankarna och p-fuskarna. Idag är det många som smiter från att betala parkeringsavgifterna med färre bilar på gatan minskar det problemet. Ett mål kan vara att komma upp i samma nivåer som SL dvs mellan 90-94 % rättbetalande
- I Stockholms ytterstad behöver man i dagsläget inte betala för gatuparkeringen. I första hand borde en parkeringsavgift införas i äldre stadsdelar (1920-50tal) där man har sk PYTT-regler. I 60-70tals områden finns ofta tillräckligt med tomtmarksparkering så där kan man istället begränsa den kommunala kantstensparkeringen. Intäkter från områden där gatuparkering tillåts bör användas för att säkerställa att tomtparkeringen i 60-70talsområdena hålls nere så att det inte är dyrare än i andra ytterstadsdelar.
- Ta bort parkering på kyrkogårdar men tillåt fordon släppa av besökare med rörelsehinder eller med motsvarande behov men låt inte bilarna stå kvar bland gravplatserna.
- Begränsa parkering på SISABs mark och på gatumark vid skolor och dagis.

- Utvärdera trafikeffekten av infartsparkeringar så att det blir klart om de verkligen minskar bilresorna

Vi hemställer att fullmäktige beslutar

att uppdra till kommunstyrelsen att ta fram en övergripande parkeringspolicy enligt ovan.

Stockholm den 19 oktober 2007

*Åsa Romson*

*Cecilia Obermüller*

*Zaida Catalán*

*Mats Lindqvist*

*Einar Herlitz*