



Handläggare: Göran Th. Lundén  
Parkeringsavdelningen  
Gemensam administration  
Tel: 508 263 25  
goran.lunden@gfk.stockholm.se

2003-03-26

Dnr 03-350-1101

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Förslag till ändrad grund för uttagande av avgift för parkering på offentlig plats**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetskontoret föreslår, med överlämnande och återopande av detta tjänsteutlåtande, att gatu- och fastighetsnämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa förslag till ändrad grund för uttagande av avgift för parkering på offentlig plats.

Olle Zetterberg

Mikael Forkner

#### **SAMMANFATTNING**

Sedan gatu- och fastighetsnämnden i beslut 2002-03-19 godkänt kontorets redovisning för *princip för uttagande av parkeringsavgift* uppdrog nämnden åt kontoret att utreda och komma med förslag till grunder för uttagande av parkeringsavgifter som möjliggör en flexibel avgiftssättning.

Nuvarande grunder uppfyller inte de fordringar som bör uppställas för att ernå snabba och bra effekter ur trafikregleringssynpunkt. Den avgiftsgrund som skall fastställas av kommunfullmäktige bör sättas vid en sådan nivå, som svarar mot det behov som ur trafikregleringssynpunkt kan komma att behövas inom de närmaste åren för parkeringsplatserna i staden

Kontoret förordar att den formella avgiftsgrunden, det vill säga den övre latituden för avgiftsnivån, fastställs till 50:- kronor per timme. Genom detta får staden ett flexibelt avgiftssystem som kan anpassas till behovet av trafikreglering vid olika tidpunkter och i olika delar av staden.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

På uppdrag av gatu- och fastighetsnämnden fick kontoret 1996-11-19 i uppdrag att komma med förslag på hur beslutanderätten för att erhålla en större flexibilitet i avgiftssättandet av parkeringsavgifter skulle utformas.

Kontoret redovisade uppdraget 2002-02-19 för nämnden i tjänsteutlåtandet *Princip för uttagande av parkeringsavgift*.

Kontoret kunde i detta konstatera, att det fanns en anvisad beslutsordning för kommunen för uttagande av parkeringsavgifter som fullt tillgodoser den flexibilitet som är önskvärd och som också överensstämmer med den av lagstiftaren anvisade. Vidare konstaterade kontoret att en förutsättning för en flexibilitet i avgiftssättningen, som möjliggör snabba beslut, är att grunderna som kommunfullmäktige beslutar om medger detta. Det vill säga att det föreligger ett utrymme för kommunen i egenskap av trafiknämnd att efter vissa normer /taxor/ besluta var avgifter skall tas ut och bestämma avgiftens storlek inom de ramar fullmäktige angett.

Gatu- och fastighetsnämnden godkände 2002-03-19 redovisningen och gav kontoret i uppdrag att komma med förslag till grunder för uttagande av parkeringsavgift som möjliggör en flexibel avgiftssättning.

### Analys

Kommunfullmäktige beslöt om gällande grunder för uttagande av parkeringsavgift 1996-01-22 och 1997-05-27.

Trafikutvecklingen i innerstaden, speciellt i dess centrala delar, påkallar ytterligare behov av differentierade parkeringsmöjligheter liksom ökad styrning och samordning av trafiken. Detta förutsätter en mer flexibel avgiftssättning än den som är möjlig med dagens grunder. Med hänsyn till detta finner kontoret en avgiftshöjning motiverad.

Kontoret får med anledning härav anföra följande.

En kommuns rätt att ta ut parkeringsavgifter grundas på lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Där i stadgas bland annat att en kommun får ta ut en ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning. För att kommunen skall få ta ut en avgift krävs att det är påkallat för att ordna trafiken. Med att ordna trafiken förstås här att öka omsättningen av bilar på parkeringsplatserna och undvika onödigt långtidsparkerande. Grunder för beräkningen av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Avgiftens storlek skall därvid alltid avvägas med hänsyn till vad som behövs för trafikens ändamålsenliga ordnande.

Med stöd av dessa grunder tillämpas för närvarande följande avgifter.

I city är avgiften *bestämd* till 20:- kronor per timme dagtid och 12:- kronor per timme kvällstid och på lördagar och söndagar. För högattraktiva parkeringsplatser (främst i city) är avgiften bestämd till *högst* 30:- kronor per timme.

På malmarna är avgiften *bestämd* till 12:- kronor per timme.

På Centralplan och Klarabergsviadukten har gatu- och fastighetsnämnden beslutat med stöd av fullmäktiges beslut att parkeringsavgiften skall vara 30:- kronor per timme.

Det saknas således idag, förutom avgiften *högst* 30:- kronor per timme på attraktiva platser (främst i city) inte något handlingsutrymme för gatu- och fastighetsnämnden att vid behov fatta snabba beslut om avgiftsnivån på parkeringsplatser, för att därigenom kunna möjliggöra en större flexibilitet i avgiftssättandet.

#### *Trafikregleringsbehovet*

För trafikens ändamålsenliga ordnande synes rådande knapphet på parkeringsutrymme erfordra ytterligare åtgärder i syfte att bland annat öka omsättningen av antalet parkerare. Med nuvarande avgiftsnivåer råder på många platser vid olika tidpunkter stor knapphet på ledigt parkeringsutrymme. Det gäller speciellt inom stadens centrala delar där distributionstrafiken och kollektivtrafiken utsätts för allvarliga störningar. Den senaste genomförda nyttjandegradundersökningen i oktober 2002 ger vid handen att för innerstaden i sin helhet var drygt 89 % av de avgiftsbelagda parkeringsplatserna utnyttjade mot 86 % året innan och att det alltjämt skiljer kraftigt i utnyttjande ju längre ut från city som parkeringsplatserna är belägna.

Målsättningen gäller att parkeringsavgifterna alltid skall vara väl anpassade till de aktuella trafik- och parkeringsförhållandena och i varje situation rätt avvägda för att stödja intentionerna i stadens allmänna trafik- och parkeringspolicy. Nuvarande avgifter för parkering är som tidigare nämnts från 1996 och 1997.

Ur den aktuella politiska målsättningen för verksamheten, som den kommer till uttryck i Stockholms stads budget för 2003, kan bland annat följande anges.

Parkeringspolitiken skall leda till bättre framkomlighet. Kollektivresenärer, yrkestrafik, funktionshindrade och oskyddade trafikanter är betjänta av en aktiv parkeringspolitik. Målet är att så många bilister som möjligt skall parkera rätt.

I syfte att underlätta gatustädning, angöring för yrkes- och kollektivtrafik samt åstadkomma ökad framkomlighet för samtliga trafikslag, skall gatuparkering styras över till tomtparkering.

Kontoret anser att parkeringsavgiften alltsedan den infördes varit ett viktigt instrument för att reglera den ökande trafiken. Tillsammans med bland annat här redovisade åtgärder torde en justering av avgiftens storlek, samtidigt som det möjliggör en flexibel avgiftssättning, kunna ha en positiv inverkan på trafiken i innerstaden.

Avslutningsvis vill kontoret informera gatu- och fastighetsnämnden om att det inom parkeringsavdelningen just nu bereds ett ärende under rubriken *Parkering i framtiden* med inriktning på innerstaden, för att inom kort föreläggas nämnden. Syftet är att belysa parkeringsavdelningens verksamhet och att visa nämnden att det pågår ett intensivt arbete för att öka förutsättningarna till ett effektivt genomförande av målsättningen för den angivna parkeringspolitiken.

### **Kontorets förslag**

#### *Formell avgiftshöjning*

De nuvarande grunderna uppfyller av anförda skäl ej de fordringar som i dagens läge bör uppställas för att ernå snabba effekter ur trafikregleringssynpunkt. En högre grad av flexibilitet är önskvärd. När det gäller att fastställa den övre latituden för avgiftsnivån – det vill säga den avgiftsgrund som skall fastställas av kommunfullmäktige – bör den sättas vid en nivå som svarar mot det behov som ur trafikregleringssynpunkt kan anses påkallat inom de närmaste åren för parkeringsplatserna inom de centrala delarna av staden. Ur dessa synpunkter får kontoret förorda att den formella avgiftsgrunden sättes till 50:- kronor per timme. Inom denna beloppsgräns bör ett faktiskt avgiftsuttag ske med hänsyn till de vid olika tidpunkter och i olika delar av staden önskvärda, trafikreglerande effekter som kommunen i egenskap av trafiknämnd beslutar om.

**SLUT**