



Handläggare: Kerstin Bretton
Parkeringsavdelningen
Juridik
Tel: 508 270 55
kerstin.bretton@gfk.stockholm.se

2002-07-29

Dnr 01-340-4264

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Inrättande av parkeringsplatser för små ”citybilar”
Skrivelse från Per Bolund (mp) och Viviann Gunnarsson (mp)**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden besvarar skrivelsen med gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Mikael Forkner

SAMMANFATTNING

I skrivelsen anges att under senare år har en ny typ av små, bränslesnåla minibilar börjat dyka upp på stadens gator. Om fler bilister går över till dessa biltyper skulle både bränsleanvändningen och parkeringsytorna kunna minskas. För att underlätta för denna typ av bilar i staden kan en start vara att iordningställa särskilda parkeringsytor för enbart sådana citybilar. Dessa bilar kan parkeras på tvären i en vanlig parkeringsruta. På varje nuvarande ruta skulle två rutor kunna målas upp. En analys av möjligheterna att inrätta parkeringsytor för citybilar efterfrågades.

Gatu- och fastighetskontoret finner att det framförda exemplet i skrivelsen blir att jämställa med vinkelparkering. För att främst uppfylla en rimlig grad av trafiksäkerhet har gatu- och fastighetsnämnden tidigare beslutat om vissa förutsättningar som skall föreligga för att inrätta vinkelparkering. Om beslut fattas att staden bör medverka till att underlätta för småbilar, finner kontoret

det möjligt att på försök på några befintliga vinkelparkeringar inrätta parkeringsplatser som målas så korta och smala att endast småbilar ryms inom rutan. Ett sådant försök bör tidsbegränsas bl.a. för uppföljning av hur beläggningen på parkeringsplatserna varit.

SKRIVELSEN

I skrivelsen från Per Bolund (mp) och Viviann Gunnarsson (mp) anger de att under senare år har en ny typ av små, bränslesnåla minibilar börjat dyka upp på stadens gator. Bilarna exemplifieras av Smart, Think och olika mopedbilar. Om fler bilister i Stockholm skulle gå över till dessa biltyper skulle både bränsleanvändningen och parkeringsytorna kunna minskas.

Det kan därför vara värt att underlätta för denna typ av bilar i staden. En start kan vara att särskilda parkeringsytor iordningställs för enbart sådana citybilar. Eftersom dessa bilar kan parkeras på tvären i en vanlig parkeringsruta skulle man kunna måla två rutor på varje nuvarande ruta. Ett problem som måste lösas är hur dessa parkeringsplatser skulle skyltas för att göra det tydligt att bara citybilar får parkera där. Problemet kan inte vara olösligt, det finns redan skyltar för handikapp- och motorcykelparkering.

Kontoret bör återkomma med en analys av möjligheterna att inrätta parkeringsytor för citybilar enligt beskrivningen.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Som anges i skrivelsen har en ny typ av små, bränslesnåla minibilar börjat dyka upp på stadens gator. Dessa fordon tillhör inte någon homogen grupp av fordon utan deras egenskaper och tekniska data varierar.

Ett av de bilmärken som skrivelsen anger är MCC Smart. Den har en längd av två och en halv meter och är drygt en och en halv meter bred. Två mycket breda dörrar täcker nästan hela sidorna. Bilen är tvåsitsig och den har ett litet lastutrymme, 150 liter. Tre år efter lansering på Europas stora marknader började den säljas i Sverige hösten 2001. Storstadsmänniskor, unga ensamstående eller sammanboende utan barn sades vara målgrupp för försäljningen.

Även företag har intresserat sig för denna småbil och använder den som rörlig reklampelare i staden.

Fordonskategorin mopedbil finns inte, men troligen menas det som i lagen om vägtrafikdefinitioner beskriver moped: "motorfordon som är konstruerat för en hastighet av högst 45 kilometer i timmen och som har fyra hjul och en massa utan last som understiger 350 kilogram". Fordonet drivs av en förbränningsmotor med en slagvolym av 50 cc eller annan typ av motor med maximal nettoeffekt av högst 4 kW. Denna typ av moped hör till

klass I, även kallad EU-moped, och den skall vara registrerad i vägtrafikregistret.

Analys

Av lagen om vägtrafikdefinitioner följer att aktuella fordon med undantag av mopedbilar definitionsmässigt betecknas som bilar. Av nämnda lag följer vidare att mopedbilar betecknas som mopeder. Innebörden av detta är att det inte är möjligt att genom utmärkning med vägmärken reservera parkeringsplatser för små ”citybilar”. Eftersträvas en dylik reservering måste beteckningen citybilar definieras och föras in i såväl lag om vägtrafikdefinitioner som i vägmärkesförordningen. Erfarenhetsmässigt tar författningsändringar av här beskrivet slag lång tid att genomföra och särskilt gäller detta om ändringarna påverkar internationella konventioner inom vägtrafikområdet.

I det korta perspektivet är det emellertid möjligt att utan användande av tilläggstavla med texten citybilar eller symbol för citybilar reservera parkeringsplatser för denna typ av fordon. Detta kan ske genom att befintliga parkeringsplatsers storlek minskas så att endast mindre fordon får plats. Antalet parkeringsplatser i form av uppmålade parkeringsrutor är emellertid begränsat och numera används sådana rutor i stort sett endast för att ange plats för motorcyklar, rörelsehindrade, beskickningsfordon och vid vinkelparkering.

Tidigare var tekniken i Stockholms innerstad att i kvarterets början angavs med vägmärket 1.2.40 Förbud att parkera fordon att det på kvartersträckan rådde parkeringsförbud. Där det fanns möjlighet att tillåta parkering målades två parkeringsrutor med en s.k. kortstolpe invid sträckstensanten. Sedan följde ett mellanrum av två meter att användas som manövreringsutrymme innan nästföljande två rutor målades o.s.v.

För omkring tio år sedan påbörjades arbetet med att i kvarterets början i stället sätta upp vägmärket 1.4.31 Parkering. De tidigare använda korta stolparna för två målade parkeringsrutor kunde tas bort och målningen i gatan avlägsnas. På ett antal platser finns dock kortstolpar kvar. För närvarande finns alltså målade rutor på parkeringsplats för rörelsehindrade, för motorcykel, för beskickningsfordon och på vinkelparkeringar och vid att antal kortstolpar.

Det som i skrivelsen kallas för parkering ”på tvären i en vanlig P-ruta” blir att jämställa med vinkelparkering på en kort sträcka. Även om fordonet är mindre och smalare än bilar i allmänhet är dock riskmomentet vid vinkelparkering detsamma. För att främst uppfylla en rimlig grad av trafiksäkerhet har nämnden tidigare beslutat om vissa förutsättningar som skall föreligga för att behandla fråga om införande av vinkelparkering på gatemark t.ex. ringa trafikmängd på gatan, bred körbana, angöring för lastning och lossning tillgodosedd, huvudsakligen målriktad trafik.

I skrivelsen framhålls att det inte kan vara ett olösligt problem att finna en korrekt utmärkning av de parkeringsplatser som skulle vara avsedda endast för parkering av småbil. Eftersom det inte finns en skylt exklusivt för dessa

fordon kan en möjlig lösning bli att på del av befintlig vinkelparkering måla så korta och så smala parkeringsrutor att enbart dessa småbilar ryms inom rutan. Enligt 3 kap. 49 § 2 trafikförordningen får fordon inte parkeras så att det med något hjul står utanför parkeringsruta eller annan markering som anger var parkering får ske. Det kan medföra att även motorcyklar kan tänkas parkera på dessa platser. Om staden avser att ordna parkeringsplatser enbart för småbilar kan på platsen uppsatt vägmärke kompletteras med tilläggstavla med bilsymbol.

Kontoret har ingen uppfattning om hur många småbilar som används i Stockholm. Att ordna särskilda parkeringsplatser exklusivt för dessa fordon kräver dock att sådana parkeringsplatser faktiskt utnyttjas. Med den situation som råder i Stockholm vore det ett allvarligt slag mot parkeringsmoralen om bilister med ordinära bilar skulle se att platser ordnade för småbilar stod tomma och oanvända.

En annan frågeställning är om det är rimligt att just små fordon ska premieras. Om många personer går över till att skaffa en småbil ökar kanske antalet fordon i staden. Eftersom småbil enligt motorjournalister inte är att förorda vid användning utanför stadstrafik, kan man möjligen våga göra antagandet att småbil skaffas såsom andra eller tredje bil av boende i staden enbart för egentransporter eftersom småbilen inte har något större utrymme för last.

Konsekvenser

-miljö

Det är troligt att en mindre bil har mindre motor och därför släpper ut mindre mängd miljöpåverkande ämnen/skadliga föreningar av kemiska ämnen. Om småbilar blir ett tillskott till mängden fordon kan påverkan på miljön dock sammantaget bli negativ.

Kontorets förslag/synpunkter

Under antagandena att småbilar blir allt vanligare i Stockholm och att staden bör medverka till att underlätta för dessa fordon finner kontoret det möjligt att på försök på några vinkelparkeringar inrätta parkeringsplatser som målas så korta och smala att endast småbilar ryms inom rutan.

Om staden vill skapa parkeringsplatser enbart för småbilar måste dessa utmärkas genom tilläggstavla med bilsymbol. Någon konkurrens från andra små fordon t.ex. motorcyklar eller mopeder blir då inte möjlig.

Kontoret anser att om ett försök skall genomföras bör detta tidsbegränsas förslagsvis till två år. Under försökstiden kan staden följa dels hur antalet småbilar ändras inom staden, dels hur beläggningen varit på de särskilt inrättade parkeringsplatserna.

SLUT