



Handläggare: Solveig Sörhus
Trafikavdelningen
Gemensam administration
Tel: 508 261 81
solveig.sorhus@gfk.stockholm.se

2001-01-02

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Förslag till ändring av boendeparkeringszoner, höjning av dagbiljett för boendeparkering samt avgiftsfri boendeparkeringsdispens för eldrivna bilar.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att uppdra åt Gatu- och fastighetskontoret att fortsätta utvidga boendeparkeringszonerna genom överlappning där så behövs.
2. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att göra en framställan till kommunfullmäktige om att höja dagavgiften för boendeparkering från 15 kr till 20 kr, samt att avgiften skall börja gälla fr o m. den tidpunkt det är tekniskt möjligt.
3. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att godkänna kontorets förslag och gör en framställan till kommunfullmäktige om att införa avgiftsfri parkering för boende med särskild boendedispens för eldriven bil.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

Kontoret föreslår att gränserna mellan boendegraderna bibehålls men med utökad överlappning där så behövs.

Vidare föreslår kontoret att priset höjs på dagbiljetten för boende från 15 kr till 20 kr för att därigenom uppmuntra köp av månadskort i stället för dagbiljett.

För att öka intresset för miljövänliga elbilar föreslår kontoret att boende som är registrerade ägare/brukare av elbil får en speciell boendedispens som medger avgiftsbefrielse.

UTLÅTANDE

Bakgrund

I tjänsteutlåtande till Gatu- o fastighetsnämnden 2000-11-04 föreslog kontoret en minskning av boendeparkeringszonerna från tretton zoner till sju zoner. Ärendet återremitterades till kontoret med uppdrag att i första hand låta boendeparkerare få parkera i angränsande zoner på gator som upplåtits för boendeparkerare från båda intilliggande boendeparkeringsområden, (s.k. överlappning).

I samma tjänsteutlåtande togs frågan om höjning av boendeparkeringsavgifterna upp. Nämnden beslutade att incitamentet i boendeparkeringsystemet att låta bilen stå var av största vikt och fann det därför ej rimligt att öka kostnaden för boendeparkering, då risken att många skulle välja att ta bilen till arbetet bedömdes som stor. Däremot tyckte nämnden att det kunde vara rimligt att göra det mer förmånlig med månadskort genom att öka dagavgiften.

I beslut i Gatu- o fastighetsnämnden 2000-10-31 gav nämnden kontoret i uppdrag att skyndsamt utarbeta förslag till utformning av extra subventionering av boendeparkering för elbilar.

Grunderna för boendeparkering finns i Trafikförordningen (SFS 1998:1276). 13 kap 3 § första stycket innehåller möjligheter för bl. a. kommunen att göra undantag från generella parkeringsbestämmelser. Det framgår av paragrafen att tanken med boendeparkering är att kommunen kan underlätta för boende att parkera.

Boendeparkeringszoner

Boendeparkeringszonerna som gäller idag inrättades 1985 och innebär i korthet att innerstaden indelades i 13 områden. Gränserna mellan områdena är satta med hänsyn till tillgängligheten, till antal platser på gatumark, i garage, på tomtmark och med hänsyn till att pendling inom boendeområdeszonen mellan bostaden och arbetsplatsen med stöd av boendeparkeringstillstånd skulle minimeras.

Boendeparkeringsystemet som det utformades fungerar fortfarande i stort sett bra. Problemen som oftast uppkommer kan härledas till gränserna mellan zonerna, och då speciellt vid de tidpunkter det är servicenatt/dag på och vid gränsgatorna.

Sedan mars 1995 har kontoret, efter beslut i Gatu- och fastighetsnämnden 1995-02-21, upplåtit ett antal gator i gränsområdena (se bilaga 1) till boendeparkerare från de båda intilliggande boendeområdena. Delar av Karlavägen vid Engelbrektskatan är det senaste tillskottet för att underlätta för boende i Vasastan östra och Östermalm att parkera. Det är angeläget att även i fortsättningen vara lyhörd för allmänhetens problem i gränsområdena och att på ett enkelt sett kunna vidtaga de åtgärder som kan behövas. Därför föreslår kontoret att antalet dubbelskyltade gator ökas efterhand vid behov.

Boendeparkeringsavgift

Systemet med boendeparkering innebär att boende skall kunna parkera sina bilar till en lägre avgift och under längre tid än ett dygn på platser som är belägna nära bostaden.

Avgiften betalas antingen i form av månadskort – 250 kr/mån. – eller i form av dagbiljett – 15 kr/dag. Boendeparkeringsavgift gäller vardagar mellan klockan 09.00 och 17.00 utom dag före sön- och helgdag. Övrig tid råder fri parkering. De nuvarande boendeparkeringsavgifterna är oförändrade sedan 1990.

Kontoret anser att det är viktigt att stimulera de boende i staden att lämna bilen vid bostaden med tanke på miljön. Stockholms stad har för närvarande drygt 30.000 parkeringsplatser av vilka nära 50% (dvs ca 15.000) upptas av boendeparkerare

I kontorets nyttjandegradsundersökning från oktober 2000 framgår det att av de boendeparkerare som hade bilen parkerad var det 65% som hade köpt månadskort. Detta torde visa att den bilist som löser månadskort kan i större utsträckning förväntas låta bilen vara parkerad vid bostaden än den som löser dagbiljetter.

Priset för 21 st dagbiljetter, räknat på vardagar i snitt per månad, är idag 350 kr d.v.s. endast 65 kr högre än för månadskortet. Med en höjning av dagbiljetten till 20 kr skulle skillnaden bli 170 kr och därigenom göra månadskortet mera attraktivt.

Den nuvarande prisskillnaden mellan månadskort och dagbiljett är för låg för att locka flera till köp av månadskort. Kontoret föreslår en höjning av avgiften för dagbiljetten från dagens 15 kr till 20 kr.

Avgiftsbefrielse för boende med elbil

Villkoren för att få boendeparkeringsstillstånd är:

1. Sökanden är folkbokförd i bostadslägenhet inom området enligt folkbokföringslagen.

S

2. Sökanden är registrerad ägare av fordon i Sveriges centrala bilregister (CBR) enligt reglerna i bilregisterkungörelsen (BRK)

Vissa undantag från respektive villkor medges.

Boendeparkeringsystemet administreras som en dispens från lokala trafikföreskrifter dels om att inte behöva erlægga ordinarie parkeringsavgifter och dels om att få parkera längre tid än 24 timmar i följd.

Intresset för miljövänliga bilar är stort och väntas öka. Elbilen har hittills haft svårigheter i lanseringen dels beroende på det höga inköpspriset och dels på höga batterikostnader. Detta kompenseras delvis av att energikostnaden för en elbil i personbilklassen motsvarar knappt två kronor per mil, inklusive skatt och moms. Elbilens räckvidd i dag beräknas till mellan sju och tio mil beroende på körsätt. Normalladdning tar cirka åtta timmar men med nya laddningsstationer sänks tiden till trettio minuter. Ur miljösynpunkt är elbilen ett mycket bra alternativ och särskilt lämplig i stadstrafik. Det är därför angeläget att staden underlättar för den som väljer elbil.

Det finns möjlighet att tillskapa ett boendeparkeringstillstånd för elbilar med samma villkor som för vanligt boendeparkeringstillstånd. Med elbil avses sådant fordon som endast drivs med elmotor och batteri.

En befrielse av avgiften, räknat på månadskortspris, sker från 2.750 kr per år till 0 kr per år. Beslut om avgiften måste tas i Kommunfullmäktige.

Förslag till utformning av tillståndet är att det utformas som ett vanligt boendeparkeringstillstånd, förslagsvis försett med ett grönt E, dvs en dekal som anbringas på insidan av framrutan och där tillståndstid och bilnummer framgår.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnad för att dubbelskylta flera gator vid boendegränserna är beroende av vilka behov som uppkommer.

Det finns i dag 1080 st biljettautomater med boendefunktion utplacerade i staden. Höjning av priset för boendeparkeringsbiljetten kräver att biljettautomaterna omprogrammeras och att automaternas upplysningsskyltar ändras. Kostnaden för detta är beräknad till 720 000 kr, detta är en engångskostnad.

Om vi antar att 10% (500 personer) av de boende som tidigare löst dagbiljett i fortsättningen väljer att lösa månadskort efter höjning av dagbiljetten från 15 kr till 20 kr, får det till följd att:

100% (5000 personer) betalar i dag per år	= 18.900.000 kr
90% (4500 personer) betalar dagbilj. efter höjn. per år	= 22.680.000 kr
10% (500 personer) löser månadskort per år	= <u>1.375.000 kr</u>
	= 24.055.000 kr

Skillnad efter höjning, plus 5.155.000/år

Detta skulle innebära att det tar mindre än två månader att täcka kostnaden för omskyltning och omprogrammering av biljettautomaterna.

Att uppskatta värdet av att 500 bilar färre är i rörelse är svårt att göra i kronor och öre. Däremot bör en viss positiv påverkan på stadsmiljön kunna förväntas.

I Stockholms kommun finns idag 75 st elbilar registrerade enl. uppgift från Vägverket. Av dessa har ett tiotal nyttoparkeringsdispens till starkt reducerat pris. Återstår ett sextiotal som kan vara aktuella för boendeparkeringsdispens med avgiftsbefrielse.

Boendeparkeringsavgiften är 2.750 kr per år räknat efter priset på månads-kort. Om alla som inte har nyttoparkering skulle beviljas avgiftsfri boende-parkering skulle kostnaden i uteblivna avgifter kunna bli 178.750 kr. Kostnaden för att administrera dispensen är försumbar då systemet redan finns.

Kontorets förslag/synpunkter

Gatu- och fastighetskontoret föreslår således att nuvarande boendeparkeringszoner bibehålls, och att systemet med överlappning/dubbelskyltning fortsätter där problem föreligger.

Vidare föreslår kontoret att dagbiljetten för boende höjs från dagens 15 kr till 20 kr i syfte att förmå flera att lösa månadskort. Har parkeringsavgiften redan erlagts är det lättare att låta bilen stå och hellre välja ett kollektivt färdmedel.

Kontoret föreslår att boendeparkerare som beviljats särskilt boendeparkeringsstillstånd för elbil skall få rätt att parkera utan avgift. Beslut krävs i Kommunfullmäktige.

SLUT