



Annika Nilsson Avdelningsingenjör  
Telefon 08-508 28 825-  
annika.nilsson@miljo.stockholm.se

Till  
Miljö och hälsoskyddsnämnden

## FRÅGA FRÅN ÅSA ROMSON (MP) OM ARBETET MED ATT SE ÖVER PARKERINGSPOLITIKEN

Skrivelse från Åsa Romson (mp)

### Förslag till beslut

- 1 Godkänna förvaltningens yttrande som svar på skrivelsen.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

### Sammanfattning

På Miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde den 28 augusti 2007 inkom Åsa Romson (mp) med en skriftlig fråga till Miljöförvaltningen (bilaga 1). Åsa Romson undrar hur det går med den översyn av parkeringspolitiken som det åligger staden att genomföra enligt åtgärdsprogrammen för kvävedioxid och partiklar (PM10).

Ansvar för att genomföra åtgärder inom parkeringspolitikens område ligger hos Trafikkontoret som verksamhetsutövare. Förvaltningen har i samband med tillsynsmöten med Trafikkontoret erinrat kontoret om dess ansvar att se över parkeringspolitiken enligt åtgärdsprogrammen.

Den 30 augusti 2007 skickade förvaltningen Åsa Romsons fråga på remiss till Trafikkontoret för att få kontorets synpunkter (bilaga 2). Trafikkontoret anser att effekten av att använda parkeringsåtgärder för att minska utsläppen av partiklar och kvävedioxid är mycket begränsad. Bland annat menar kontoret att avgiftssättning för parkering inte kan utnyttjas för andra ändamål än framkomlighet och att ett minskat utbud av parkeringsplatser leder till ökad söktrafik.

Trafikkontoret uppger att de i årets budget fått i uppdrag att utarbeta en ny parkeringsstrategi. Miljöförvaltningen anser att det är angeläget att de åtgärder som



regeringen har beslutat om i åtgärdsprogrammen för att klara normerna för kvävedioxid och partiklar genomförs snarast. Förvaltningen anser därför att en översyn av parkeringspolitiken, som syftar till att miljö kvalitetsnormerna kan klaras, bör ske i samband med att Trafikkontoret utarbetar en ny parkeringsstrategi.

## Bakgrund

### FRÅGAN FRÅN ÅSA ROMSON OCH DE FASTSTÄLLDA ÅTGÄRDSPROGRAMMEN

På Miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde den 28 augusti 2007 inkom Åsa Romson (mp) med en skriftlig fråga till Miljöförvaltningen (bilaga 1). Frågan gäller arbetet med att se över parkeringspolitiken i enlighet med åtgärdsprogrammen för kvävedioxid och partiklar. I åtgärdsprogrammen, som beslutades av regeringen den 9 december 2004, anges Stockholm kommun som ansvarig för åtgärder inom parkeringspolitikens område. Av beslutet framgår att åtgärden (i alla fall i ett första skede) handlar om en översyn av parkeringspolitiken. Översynen kan omfatta avgiftsnivåer för besöksparkering, utbud av gatuparkering, översyn av avgifter och regler för boendeparkering, möjlighet att differentiera avgifterna för olika fordonstyper och förbättrad övervakning.

Åsa Romson undrar hur det går med översynen. Har förvaltningen deltagit i processer som syftar till att uppfylla denna del av åtgärdsprogrammet? Har man utrett några eller alla av förslagen? Har Miljöförvaltningen tillsammans med andra förvaltningar dragit några slutsatser kring hur parkeringspolitiken kan reformeras för att bidra till minskade utsläpp? När väntas stadens åtagande enligt åtgärdsprogrammet vara uppfyllt? Om inget skett, varför?

### REGERINGENS ÅTGÄRDSPROGRAM AVSEENDE MILJÖKVALITETS- NORMERNA FÖR KVÄVEDIOXID OCH PARTIKLAR I STOCKHOLMS LÄN

Regeringen beslöt den 9 december 2004 om åtgärdsprogram för Stockholms län avseende kvävedioxid och partiklar. I p 3 i åtgärdsprogrammet föreskrivs följande

*”3. Åtgärder inom parkeringspolitikens område för att minska personbilstrafiken och öka framkomligheten inom Stockholms kommun*

Översyn av parkeringspolitiken kan omfatta avgiftsnivåer för besöksparkering, utbud av gatuparkering, översyn av avgifter och regler för boendeparkering, möjlighet att differentiera avgifterna för olika fordonstyper och förbättrad övervakning.

Stockholms kommun är ansvarig för dessa åtgärder.



Regeringens beslut innebär att staden måste vidta åtgärder inte enbart för att klara miljökvalitetsnormerna, utan för att överhuvudtaget minska personbilstrafiken och öka framkomligheten i staden.

Vidare anges

*4. Åtgärder vad gäller de parkeringsavgifter som tillämpas vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län, för att minska personbilstrafiken*

För att minska personbilstrafiken och förbättra framkomligheten kan parkeringsplatser vid myndigheters och kommuners arbetsplatser i Stockholms län avgiftsbeläggas. Myndigheter och kommuner med arbetsplatser i Stockholms län har ansvar för dessa åtgärder

Numera torde alla parkeringsplatser vid Stockholms stads arbetsplatser vara avgiftsbelagda.

## **Förvaltningens synpunkter**

### **FÖRVALTNINGENS DELTAGANDE I PROCESSER**

Ansvaret för att genomföra åtgärder inom parkeringspolitikens område ligger hos Trafikkontoret som är verksamhetsutövare. Förvaltningen har i samband med tillsynsmöten med trafikkontoret erinrat kontoret om dess ansvar att se över parkeringspolitiken enligt åtgärdsprogrammet.

Den 30 augusti 2007 skickade förvaltningen Åsa Romsons fråga på remiss till Trafikkontoret för att få Trafikkontorets synpunkter. Trafikkontoret har nu inkommit med ”Åtgärder mot partiklar PM10, skrivelse från Åsa Romson (mp), remiss” (bilaga 2)

### **FÖRVALTNINGENS SYNPUNKTER PÅ TRAFIKKONTORETS SVAR**

Förvaltningen har synpunkter på följande avsnitt:

#### **Avgiftsnivåer och utbud av besöksparkering samt boendeparkering**

Kontoret menar att avgiftsättning för parkering inte kan utnyttjas för andra ändamål än framkomlighet enligt gällande regelverk.

Enligt lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. får kommunen i den omfattning som behövs för att ordna trafiken ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet.



I Stockholm kan ägare till miljöbilar ansöka om gratis tillstånd för boende- och nyttoparkering (enligt de regler som generellt gäller för dessa parkeringsformer). I Göteborg får miljöfordon parkera två timmar utan att betala på allmän avgiftsbelagd eller tidsbegränsad parkeringsplats. Miljöfordon får också parkera på boendeparkeringsplatser på allmän mark, i alla områden och på alla taxor, enligt villkor för boendeparkering. I Stockholm och Göteborg har lagen således tolkats så att avgiftssättning används av miljöändamål.

Vad gäller avgiftens storlek är detta något som beslutas av kommunfullmäktige upp till ett visst maxbelopp.

Trafikkontoret skriver att parkeringssituationen på gatumark på malmarna är ansträngd under kvällar och helger då parkering är avgiftsbefriad. Kontoret har genomfört en undersökning av utbudet av parkeringsplatser under kvällstid i området. Under kvällstid finns en omsättning på parkeringsplatserna men den är betydligt mindre under nattetid. Kontoret menar att om utbudet av parkeringsplatser minskar leder det till ökad söktrafik.

Under dagtid finns fler tomma parkeringsplatser, men Trafikkontoret anser att en reducering av dessa är svårt att genomföra mot bakgrund av parkeringssituationen på kvällar och helger.

Trafikkontoret skriver att en alltför stor avgiftshöjning för boendeparkering medför att de som har möjlighet att på dagtid parkera på sin arbetsplats gör det. Detta innebär att trafikarbetet ökar. Ett av skälen till att boendeparkering infördes var just att minska trafik mellan bostad i innerstaden och arbetsplats.

Miljöförvaltningen instämmer i resonemanget ovan. Priset för boendeparkering måste ses som en alternativkostnad för att ta bilen till jobbet. Arbets- och besöksparkering bör nedprioriteras till förmån för boendeparkering som främst bör ske på tomtmark eller i garage. Prisskillnaden mellan parkering på gatumark och i garage bör ses över för att parkeringsgarage ska bli mer konkurrenskraftiga för boendeparkering.

### **Förbättrad övervakning**

Trafikkontoret meddelar att antalet parkeringsvakter kommer att utökas jämfört med nuläget, vilket förutses medföra bättre framkomlighet och minskade utsläpp av luftföroreningar. Detta är positivt. Förbättrad övervakning nämndes i regeringens beslut i samband med en översyn av parkeringspolitiken.

### **Parkering och luftföroreningar**

Trafikkontoret skriver att åtgärder för att minska partikelhalterna bör vara minskad användning av dubbdäck eller prisjustering av trängselskatten. Förvaltningen håller med om att parkeringspolitiken har en betydligt mindre inverkan på partikelhalterna än restriktioner mot dubbdäck. Den har en större betydelse för kvävedioxidhalterna, även om den tunga trafiken står för en stor andel av utsläppen.



## Möjligheter att differentiera parkeringsavgifterna

Trafikkontoret uppger att de i årets budget fått i uppdrag att utarbeta en ny parkeringsstrategi. Miljöförvaltningen anser att det är angeläget att de åtgärder som regeringen har beslutat om i åtgärdsprogrammen för att klara normerna för kvävedioxid och partiklar genomförs snarast. Förvaltningen anser därför att en översyn av parkeringspolitiken, som syftar till att miljö kvalitetsnormerna kan klaras, bör ske i samband med att Trafikkontoret utarbetar en ny parkeringsstrategi.

Det bör slutligen ånyo påtalas att den rättsliga regleringen av hur tillsynen av ett av regeringen fastställt åtgärdsprogram skall gå till och vilken roll som tillsynsmyndigheten spelar när ett åtgärdsprogram inte efterkommes är oklara. Regeringen har dock förutskickat att man till hösten avser att lägga en proposition med ny lagstiftning i denna fråga.

Slut

## Bilagor

- Bilaga 1 Hur går arbetet med att se över parkeringspolitiken i enlighet med åtgärdsprogrammen för kvävedioxider och partiklar? Skriftlig fråga från Åsa Romson (mp) vid Miljö- och hälsoskyddsnämnden den 28 augusti 2007.
- Bilaga 2 Åtgärder mot partiklar PM10, skrivelse från Åsa Romson (mp), remiss, daterad den 12 januari 2008 från Trafikkontoret.