



Jarmo Riihinen
Telefon 08-508 28 820
jarmo.riihinen@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnamnden

PARKERINGSREFORM FÖR BÄTTRE STADSMILJÖ OCH STÖRRE RÄTTVISA

Motion till Kommunstyrelsen från Åsa Romson, Zaida Catalán, Einar Herlitz, Cecilia Obermüller och Mats Lindqvist (samtliga mp)

Förslag till beslut

- 1 Godkänna förvaltningens svar på motionen.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

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 besöksparkeare.

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 trafikolymer.

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.

PARKERINGSSITUATIONEN 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 rådighet 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 boendeparkeringstillstånd 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 gatemark 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

Bilagor

Bilaga 1 ”Parkeringsreform för bättre stadsmiljö och större rättvisa.” Skrivelse till Kommunstyrelsen från Åsa Romson, Zaida Catalán, Einar Herlitz, Cecilia Obermüller och Mats Lindqvist (samtliga mp).