



Handläggare: Anette Jansson
Telefon: 08-508 28 820

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2012-10-23 p. 12

Förslag till parkeringsplan

Remiss från Trafik- och renhållningsnämnden, Ref.nr. 2012-310-02254

Förvaltningens förslag till beslut

1. I huvudsak tillstyrka förslaget till parkeringsplan med de synpunkter som anförs i detta tjänsteutlåtande.
2. Beslutet justeras omedelbart

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått möjlighet att yttra sig över *Förslag till Parkeringsplan* till Trafik- och renhållningsnämnden. Nämnden har fått förlängd remisstid till den 24 oktober 2012.

Parkeringsplanen är en av många delar som ska bidra till att uppnå målen i Stockholms Framkomlighetsstrategi, som nu är antagen i trafik- och renhållningsnämnden. Planen innehåller ett förslag till åtgärds paket för gatuparkering, ett förslag till att utveckla försök med annan typ av reglering i delar av ytterstaden, samt en diskussion kring utveckling av nya betalsystem.

Miljöförvaltningen är positiv till de åtgärder som föreslås i parkeringsplanen. Åtgärderna förväntas bland annat leda till mindre söktrafik och förbättrad framkomlighet för busstrafiken, vilket förvaltningen bedömer är gynnsamt ur miljösynpunkt. Förvaltningen föreslår dock att planen kompletteras med åtgärder gällande bland annat överflyttning från gatu-

parkering till parkeringsgarage och omvandling av bilparkeringsplatser till cykelparkeringsplatser.

Parkeringsplanen omfattar gatuparkering. Miljöförvaltningen bedömer att det finns ytterligare potential att genom parkeringsåtgärder minska de miljöstörningar som orsakas av fordonstrafiken, eftersom gatuparkeringen endast står för cirka en tredjedel av stadens totala parkeringsbestånd. Övriga delar består av privata bilparkeringar inom fastigheter, halvvoffentliga bilparkeringar som köpcentrum, samt offentliga men privatägda bilparkeringar. Förvaltningen föreslår därför att staden tar fram ett övergripande dokument gällande parkeringsfrågor som ger en helhetsbild av hur parkeringssituationen ser ut och avses hanteras i staden, som komplement till föreliggande parkeringsplan.

Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått möjlighet att yttra sig över *Förslag till Parkeringsplan* till Trafik- och renhållningsnämnden. Nämnden har fått förlängd remisstid till den 24 oktober 2012.

Parkeringsplanen är en av många delar som ska bidra till att uppnå målen i Stockholms Framkomlighetsstrategi, som nu är antagen i trafik- och renhållningsnämnden.

Parkeringsplanen innehåller ett förslag till åtgärds paket för gatuparkering. Följande ändringar föreslås av regleringen av bilparkering på gatan i innerstaden:

- A. en ökning av zonen för taxa 1 (grön biljett, 41 kr/timme) i citykärnan
- B. en ökning av zonen för taxa 2 (röd biljett, 26 alt. 15 kr/timme) i city och även ökade tider för dagtaxa
- C. ökad användning av taxa 2 på gator där framkomlighet och nåbarhet ska prioriteras
- D. ökad tid för taxa 3 (blå biljett, 15 alt. 0 kr/timme) i övriga innerstaden från 09-17 till 07-19
- E. en skärpning av vissa regler för boendeparkering

Paketet innehåller även förslag till att utveckla försök med annan typ av reglering i delar av ytterstaden, t.ex. tidsbegränsade parkeringsplatser med möjlighet för boende att parkera längre tid. Gullmarsplan/Globen, Hägersten/Liljeholmen och Järva pekas ut som försöksområden. Parkeringsplanen innehåller också en diskussion kring fortsatt utveckling av nya betalsystem, t.ex. betalning via mobiltelefon.

Det framgår av parkeringsplanen att trafikkontoret har för avsikt att, tillsammans med andra berörda instanser, utveckla strategier för till exempel hantering av parkeringstal i nya fastigheter och studera potentialen för s.k. parkeringsköp. Trafikkontoret bedömer också cykelparkeringar vara en viktig del av det vidare arbetet med att främja cykeltrafiken. Även användning av kantsten för lastning och lossning som en del i en effektiv



godslogistik kommer att studeras närmare. Dessa frågor berörs alltså inte i parkeringsplanen.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen är positiv till de åtgärder som föreslås i parkeringsplanen. Åtgärderna förväntas bland annat leda till mindre söktrafik och förbättrad framkomlighet för busstrafiken, vilket förvaltningen bedömer är gynnsamt ur miljösynpunkt. Förvaltningen föreslår dock att planen kompletteras med följande frågor (se rubriker nedan):

- Överflyttning från gatuparkering till parkeringsgarage
- Omvandling av bilparkeringsplatser till cykelparkeringsplatser
- Kommunikation av parkeringsplanen
- Uppföljning av parkeringsplanen

Miljöförvaltningen bedömer att det finns ytterligare potential att genom parkeringsåtgärder minska de miljöstörningar som orsakas av fordonstrafiken. Som framgår av parkeringsplanen står gatuparkeringen för cirka en tredjedel av stadens totala parkeringsbestånd. Övriga delar består av

- privata bilparkeringar inom fastigheter, reserverade för dem som bor i eller jobbar i fastigheten
- halvoffentliga bilparkeringar kopplade till en viss funktion, till exempel en butik, köp- eller nöjescentrum
- offentliga men privatägda bilparkeringar (där kommunalägda Stockholm Parkering är en viktig aktör). Här ingår även infartsparkeringar.

Förvaltningen föreslår därför att staden tar fram ett övergripande dokument gällande parkeringsfrågor som ger en helhetsbild av hur parkeringssituationen ser ut och avses hantearas i staden, som komplement till föreliggande parkeringsplan. Förvaltningen anser att bland annat följande parkeringsfrågor bör belysas i det övergripande dokumentet:

På gatumark

- Parkering för bilpoolsbilar och miljöbilar
- Laddningsstolpar för elbilar
- Parkering för MC och moped
- Cykelparkeringar
- City bike-ställ
- Taxi
- Korttidsparkering för nyttotrafik såsom hantverkare, bud, leveranser, hemtjänst
- Bussparkeringar för besöks- och guidebussar
- Nya Hållplatser för stamnäts- och kollektivtrafik
- Infartsparkeringar för cykel och bil



På stadens kvartersmark

- Cykel- och bilparkeringar i parkeringshus (Stockholm Parkering)
- Cykel- och bilparkeringar vid skolor (SISAB)
- Skolskjutsar
- Parkeringar inom stadens sex fastighetsbolags bostadsområden
- Cykel- och bilparkeringar vid idrottsanläggningar (Fastighetskontoret)
- Parkeringstal vid nybyggnation (Exploateringskontoret, Stadsbyggnadskontoret)

På kvartersmark

- Parkering i parkeringshus (Privata)
- Parkeringsplatser i bostadshus
- Parkeringsplatser i anslutning till arbetsplatser
- Parkeringsplatser i anslutning till köpcenter, affärscenter
- Cykelparkeringar

Kompletteringar av parkeringsplanen

Överflyttning från gatuparkering till parkeringsgarage

I parkeringsplanen förs resonemang om att fler bör välja att parkera i parkeringshus i stället för på gatan, för att öka framkomligheten. Bland annat anges att det är önskvärt att skillnaden mellan månadskostnaden att parkera på gatan och att parkera i garage minskar. Miljöförvaltningen bedömer att de åtgärder som föreslås inte har någon tydlig koppling till detta. Förvaltningen föreslår därför att det prövas om parkeringsplanen kan kompletteras med en särskild åtgärd som syftar till att öka andelen parkering som sker i parkeringshus i förhållande till gatuparkering.

En åtgärd som skulle kunna prövas är att sänka kostnaden för parkering i av staden förvaltade parkeringshus så att den är jämförbar med gatuparkeringskostnad. Enligt 8 kap. 3c § får kommuner inte ta ut *högre* avgifter än som svarar mot kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som kommunen tillhandahåller (självkostnadsprincipen). Frågan är dock om det är möjligt att sätta ett pris som är *lägre* än självkostnaden med hänsyn till 2 kap. 7 § konkurrenslagen (2008:579), enligt vilken missbruk från ett företags sida av en dominerande ställning på marknaden är förbjudet. Det måste därför utredas huruvida konkurrenslagen kan tillämpas på ett konkurrensbegränsande förfarande i form av underprissättning i de fall självkostnadsprincipen ska beaktas. Om bestämmelsen i konkurrenslagen inte är tillämplig på dessa situationer torde inga juridiska hinder föreligga att underprissätta parkeringsavgifterna i garage.

Omvandling av bilparkeringsplatser till cykelparkeringsplatser

Enligt Framkomlighetsstrategins Handlingsplan 2012-2016 (åtgärdsförslag 6), ska Trafikkontoret inventera cykelparkeringar i staden och utveckla en metod för att följa ökningen av cykelparkeringsplatser. Ett alternativ som beskrivs är att förvandla bilparkeringar till cykelparkeringar – en bilparkeringsplats kan rymma 10-15 cyklar.

Enligt remissversionen av Cykelplan 2012 ska en ny cykelparkeringsplan tas fram.

I parkeringsplanens inledning nämns att parkering för cyklar blir en viktig del av det vidare arbetet med att främja cykeltrafiken. För övrigt nämns knappt cykelparkeringar i dokumentet.

I parkeringsplanen föreslås att gator ska inventeras för att ta bort parkeringsplatser där framkomligheten behöver öka, samt för att göra om vissa boendeplatser till besöksplatser för att öka närheten. Miljöförvaltningen anser att detta behöver samordnas med behovsstudier av cykelparkeringsplatser, och föreslår att inventeringen även innefattar omvandling av bilparkeringsplatser till cykelparkeringsplatser. Det bör också framgå av parkeringsplanen hur behov av parkeringsplatser för bilar ska vägas mot behov av parkeringsplatser för cyklar. En flexibel användning av parkeringsplatser kan också prövas, med parkering för cyklar under sommarhalvåret och bilparkering under vinterhalvåret.

Kommunikation av parkeringsplanen

För att förändringarna enligt parkeringsplanen ska bli kända för och efterlevas av invånare och besökare enligt stadens intentioner anser Miljöförvaltningen att de behöver kommuniceras på flera olika sätt till olika målgrupper. En dialog om parkering i staden bör utvecklas med de boende och näringslivet för att få kontinuerlig återkoppling på åtgärderna. Olika kommunikationsverktyg och målgrupper bör analyseras för bästa effekt. Parkeringsplanen saknar nu helt en sådan åtgärd.

Uppföljning av parkeringsplanen

I parkeringsplanen föreslås att införande av de nya regleringarna följs upp för att säkerställa att de uppsatta målen uppnås samt för att möjliggöra justeringar om oförutsedda negativa konsekvenser inträffar. Miljöförvaltningen anser att förslaget är bra, men att det bör preciseras. Det bör framgå när, hur och av vem uppföljningen ska göras, samt vad som ska ske om negativa konsekvenser konstateras. Förvaltningen anser att effekter på till exempel trafikflöden och belägningsgrad bör mätas såväl före som efter införandet av den nya strategin.

Förslag till redaktionella ändringar

Sidan 1

Det bör framgå hur lång tid det tänkt att parkeringsplanen ska gälla.



Sidan 13

Förvaltningen föreslår att texten om inventeringen av garage som inte längre används som garage kompletteras med några rader om hur Trafik- och renhållningsnämnden avser gå vidare med denna kunskap. Kommer nämnden verka för en omvandling tillbaka till parkeringsplatser? Kommer fler områden inventeras?

Här beskrivs också att Stockholm Parkering har en idékatalog med förslag till ytterligare 4 900 – 5 700 parkeringsplatser i garage som skulle kosta mer än 400 000 kronor per plats. Miljöförvaltningen föreslår att texten kompletteras med en bedömning av om detta är rimliga och önskvärda investeringar. Detta bör också ställas i relation till att det redan finns möjlighet att omvandla tillbaka f.d. garage till parkeringsplatser enligt stycket ovan. Förvaltningen vill också uppmärksamma att det finns risk att nya garageplatser används som arbetsplatsparkeringar, vilket inte är att föredra ur miljösynpunkt, eftersom detta kan uppmuntra fler att arbetspendla med bil.

Sidan 16

Ett diagram över trafikflödena in till och ut ifrån innerstaden, som visar hur trafiktopparna förhåller sig till nuvarande dagtaxa 09-17 respektive föreslagen dagtaxa 07-19 skulle tydliggöra varför parkeringstiden behöver utökas.

Sidan 20

Förtydliga vilka områden ”malmarna” omfattar, gärna med en karta.

Parkeringsfrågor som bör klarläggas i annat/andra dokument

Infartsparkeringar

I Framkomlighetsstrategin anges att möjligheten att smidigt ta sig till och från en kollektivtrafikknutpunkt är en viktig del av kollektivtrafikens attraktivitet. Vidare anges att i de allra flesta fall sker denna resa med gång, och för längre resor är cykel ett effektivt komplement. I vissa fall är det en anslutningsresa med bil (s.k. infartsparkering) som bäst svarar upp till resenärens behov. Detta förutsätter att det finns en trygg och säker parkering inom rimligt avstånd. Enligt Framkomlighetsstrategins Handlingsplan 2012-2016 (åtgärdsförslag 3) ska möjligheten att nå kollektivtrafikknutpunkter med främst gång eller cykel, och i vissa fall med bil, förstärkas.

I parkeringsplanen konstateras att trafik- och renhållningsnämnden inte har ansvar för infartsparkeringar, eftersom dessa drivs i privat regi. Infartsparkeringar tas också upp som ett önskemål från intervjuade intresseorganisationer. För övrigt tas inte infartsparkeringar upp i parkeringsplanen.

Miljöförvaltningen anser att infartsparkeringar är en viktig fråga för staden att arbeta vidare med. Detta för att öka möjligheten för resenärer med bristfälliga anslutningsmög-



ligheter att resa delar av sträckan med cykel eller bil, och resterande sträcka kollektivt. Både exploateringskontoret och Stockholms Stads parkerings AB har i stadens budget för 2012 fått i uppdrag att verka för större möjligheter till infartsparkering.

Miljöförvaltningen föreslår också att staden ser över möjligheten att uppmuntra till användande av infartsparkeringar och kollektivtrafik vid olika typer av evenemang. Exempelvis skulle gratis kollektivtrafik och infartsparkering kunna ingå vid köp av evenemangsbiljett. Inspiration till en sådan åtgärd kan hämtas från staden Freiburg i Tyskland.

Samverkan inom regionen

Det framgår inte av parkeringsplanen om och hur trafikkontoret samverkar med andra kommuner i regionen gällande parkeringsfrågor. Miljöförvaltningen bedömer att det ur miljösynpunkt är gynnsamt om kollektivtrafik används under så stor del av resan som möjligt, vilket innebär att pendlare som behöver använda bil för del av resan bör parkera denna nära resans startpunkt för byte till kollektivtrafik.

Knytpunkter för kollektivtrafik

I parkeringsplanen föreslås parkeringsplatser ska inventeras på innerstadsgator för att öka framkomligheten, samt att parkeringssituationen i tre ytterstadsområden ska ses över. Miljöförvaltningen föreslår att parkeringssituationen kring andra viktiga kollektivtrafikknutpunkter också ses över, så att framkomligheten för kollektivtrafiken blir god och omstigningen mellan olika trafikslag blir smidig.

Premiera bilpooler och miljöbilar

Idag finns inte något lagligt stöd för staden att premiera bilpoolsbilar eller miljöbilar vad gäller parkering. Eftersom bilpoolsbilar och miljöbilar är positiva ur miljösynpunkt anser Miljöförvaltningen att staden ska föreslå regeringen att lagstiftningen ändras enligt nedan så att det är möjligt för kommuner att ge rabatterad eller avgiftsfri parkering till bilpoolsbilar, samt miljöbilar som uppfyller den nya föreslagna definitionen i budgetpropositionen. Detta för att uppmuntra bilister att gå med i bilpool alternativt byta till miljöbil. Detta ligger också väl i linje med regeringsuppdraget *Utredning om fossilfri fordonstrafik* som pågår.

Rätten för staden att ta ut parkeringsavgifter regleras i *Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m.* Enligt denna lag kan endast rörelsehindrade, näringsidkare, samt boende inom området särskiljas när det gäller uttag av parkeringsavgifter. För att kunna särskilja miljöbilar och bilpoolsbilar krävs därför en ändring av § 2 i lagen.

De närmare parkeringsvillkoren som avgiftsbeläggning av vissa parkeringsplatser, tidsbegränsning av parkering m.m. beslutas genom lokala trafikföreskrifter. Vad som får regle-

ras i lokala trafikföreskrifter anges i trafikförordning (1998:1276). Av 10 kap. 2 § trafikförordningen framgår att det går att ha särskilda föreskrifter för en viss trafikantgrupp, fordonsslag samt fordon med last av viss beskaffenhet. Bilpooler och miljöbilar faller inte under någon av dessa kategorier. För att kunna besluta om särskilda regler för dessa krävs det en utvidgning av kategorierna i 10 kap. 2 § trafikförordningen.

Bilpoolsbilar är positiva ur miljösynpunkt eftersom bilarna är modernare och släpper ut mindre koldioxid än den genomsnittliga fordonsflottan, samt att bilpoolsanvändare reser mer kollektivt och på andra sätt löser sitt resandebehov än med egen bil. Bilpooler leder också till att markytor frigörs för annat än parkering, eftersom en bilpoolsbil ersätter cirka 7 privata bilar.¹

Regeringen föreslår i budgetproposition för 2013 en ny miljöbilsdefinition. Miljöbilsdefinitionen är kopplad till befrielse från fordonsskatt i fem år. Den nya definitionen bygger på utsläppsnivån av koldioxid kopplad till fordonets vikt och omfattar även minibussar och lätta lastbilar. Kraven avses skärpas successivt så att andelen fordon som räknas som miljöbilar hålls ungefär konstant 10-25 procent.

Elbilar

Något som kommer att påverka framtidens bilanvändning i staden, särskilt i innerstaden, är introduktionen av små elbilar enligt Stockholms elbilsstrategi 2030. Det kan omfatta både personbilar och små transportbilar. Miljöförvaltningen anser därför att introduktionen av laddningsstolpar och särskilda parkeringsplatser till elbilar är viktiga frågor för staden att arbeta vidare med. Speciella snabbbladdningsstationer för el-taxi skulle också vara önskvärt, eftersom dessa taxibilar kan fungera som bra marknadsförare för elfordon.

Slut

Bilaga

1. Förslag till Parkeringsplan – remissversion augusti 2012. Trafikkontoret, Stockholms stad.

¹ Källa: Utvärdering av effektsamband för bilpool. Trafikverket, 2012.