



Stockholms
stad

Reviderade parkerings- taxeområden

April 2025

Reviderade parkeringstaxecområden

April 2025

Sammanfattning

Trafikkontoret har fått i uppdrag att revidera stadens *Plan för gatuparkering* (2016), där en del av uppdraget består i att utreda behovet av parkeringsavgifter i idag avgiftsfria områden. Under utredningens gång uppdagades behov att göra justeringar även i befintliga taxeområden, att föreslå en ny parkeringstaxa vid rekreatiomsområden samt att effektivisera beslutsgången vid avgiftsinförande. I detta ärende redovisas därför också sådana förslag på förändringar.

Följande förslag på revideringar föreslås:

- Utöka inaktivt taxeområde 5
- Införa avgift i 12 nya stadsdelar
- Införa boendeparkering i nya områden
- Införa ny parkeringstaxa vid rekreatiomsområden
- Ge trafiknämnden ett utökat mandat att aktivera parkeringsavgifter som kommunfullmäktige beslutat om.

Vid införande av parkeringsavgift i nya områden utgår staden från behovet av att ordna trafiken i enlighet med rådande lagstiftning samt med stöd i de strategiska principer som anges i stadens framkomlighetsstrategi och som utvecklas i parkeringsplanen. Utifrån en samlad kommunal erfarenhet har sju kriterier tagits fram som ska ge goda förutsättningar att bedöma ett områdes behov och möjlighet att ordna trafiken med parkeringsavgift. De sju kriterierna innefattar *beläggning, kollektivtrafikutbud, bebyggelsetäthet, lokalt serviceutbud, anslutande taxeområde, parkeringsutbud på kvartersmark samt nyexploatering*. Med grund i dessa kriterier föreslås att följande områden införlivas i aktivt taxeområde 5: Vällingby, Råcksta, Blackeberg, den avgiftsfria delen av Äppelviken, den avgiftsfria delen av Mälarhöjden, Fruängen, Älvsjö, Stureby, Svedmyra, Tallkrogen, den avgiftsfria delen av Gamla Enskede samt Skarpnäcks Gård. Parkeringsavgifter införs endast på gator där beläggning är hög och där det därför finns skäl att ordna trafiken. Även där det finns en något lägre beläggningsgrad än vad staden historiskt bedömt som hög men där behovet av att ordna trafiken är tydligt kan parkeringsavgifter eller andra styrande regleringar komma att användas.

Innehåll

Sammanfattning.....	3
Inledning	5
Avgift som styrmedel	5
Kriterier för avgiftsinförande.....	6
Förslag till förändringar	8
Inaktivt taxeområde 5	9
Införande av parkeringsavgift i nya områden	9
Mindre justeringar av taxeområden	13
Reviderad karta för taxeområden	14
Reviderad karta för boendeyråden	14
Taxa 9	16
Trafiknämnden ges utökat mandat	17
Implementering	17

Inledning

I kommunfullmäktiges antagna budget för 2025 anges att parkeringsavgifter är ett av stadens kraftfullaste verktyg för att säkerställa framkomlighet och ordning i trafiken. Trafikkontoret har fått i uppdrag att införa parkeringsavgifter i nya områden där beläggningen är hög. Under utredningsarbetet uppdagades behov av att både göra justeringar i befintliga taxeområden samt föreslå en ny parkeringstaxa vid rekreatiomsområden och därför redovisas även sådana förslag till förändringar.

Avgift som styrmedel

Staden kan, i den omfattning som behövs för att ordna trafiken, ta ut en ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning. Lagstödet för detta återfinns i 2 § lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. (hädanefter KAL). Det centrala i bedömningen kring införande av avgift är behovet att ordna trafiken. Det är upp till kommunen att bedöma behovet av avgiftsuttag för parkering på gatumark, men av förarbeten till KAL framgår att ett syfte med avgiftsbeläggning är att ge ett större antal bilister tillfälle att nyttja det begränsade antal parkeringsplatser som står till buds. Med stöd i de principer för parkering som anges i stadens framkomlighetsstrategi och i de strategiska resonemangen i stadens parkeringsplan kan det finnas anledning att införa avgifter, i syfte att ordna trafiken, i områden som idag är avgiftsfria.

Tidsbegränsad parkering är ett alternativt sätt att ordna trafiken för att tillgängliggöra parkeringen för fler trafikanter. Det leder sannolikt till högre parkeringsomsättning men är ett trubbigt regleringsverktyg som inte tar hänsyn till olika trafikanters behov. Tidsbegränsad parkering lämpar sig därför inte som reglering i större skala utan bör reserveras för enstaka parkeringsplatser, till exempel i direkt anslutning till ett centrum. Vidare innebär en reglering med enbart tidsbegränsning större svårigheter för kommunen att övervaka att gällande regler efterföljs (jfr SOU 2006:109 s. 95). En väl balanserad avgiftsnivå styr parkering bort från gatan men möjliggör långtidsparkering för trafikanter som saknar möjlighet att parkera på kvartersmark.

Kriterier för avgiftsinförande

Vid införande av parkeringsavgift i nya områden utgår staden från behovet av att ordna trafiken i enlighet med riktlinjerna i stadens framkomlighetsstrategi och parkeringsplan. Det finns dock en stor variation av bebyggelse, gatuutformning och trafikintensitet på stadens gator och behovet av att ordna trafiken måste bedömas utifrån varje enskild gatas förutsättningar och platsspecifika egenskaper.

Utifrån en samlad kommunal erfarenhet har sju kriterier (*beläggning, kollektivtrafikutbud, bebyggelsetäthet, lokalt serviceutbud, anslutande taxeområde, parkeringsutbud på kvartermark samt nyexploatering*) tagits fram som ska ge goda förutsättningar att bedöma ett områdes behov och möjlighet att ordna trafiken med parkeringsavgift. Beläggning är det kriteriet som väger tyngst och övriga kriterier kompletterar denna faktor i en samlad bedömning av parkeringssituationen i ett område.

Beläggning

Resultatet från beläggningsundersökningar ger en stark indikation på om det finns balans mellan utbud och efterfrågan på parkeringsplatser i ett område. Dessa undersökningar ger en grundläggande bild över parkeringssituationen på en gata eller i ett område och visar på om det finns ett behov av att ordna trafiken. Graden av beläggning är också grundläggande för framkomlighet och nyttotrafikens tillgång till samhällsviktiga funktioner. Därvidlag ger också avgifter i områden med hög beläggning en legitimitet i enlighet med lagstiftningens syfte att ordna trafiken.

Beläggningsgrad behöver i bedömning av vilka områden som är lämpliga för avgifter kompletteras med andra faktorer såsom de kriterier som följer nedan. Traditionellt har 85 procent ansetts som hög beläggning i mer tätastadsmiljöer. Det är också en internationellt vedertagen nivå. Resultatet från en beläggningsmätning behöver dock ställas i relation till gatans utformning och förutsättningar och avgifter kan införas vid en lägre beläggningsgrad där behovet av att ordna trafiken är tydligt.

Kollektivtrafikutbud

Ett områdes tillgång till kollektivtrafik påverkar parkeringssituationen på flera sätt. En god tillgång till kollektivtrafik kan attrahera infartsparkering, särskilt på platser där pendlare kan parkera kostnadsfritt och sedan resa kollektivt den sista sträckan till sin slutdestination. Samtidigt har staden ambitioner att bygga tätastadsmiljöer i kollektivtrafiknära lägen, vilket innebär att marken behöver nyttjas

så effektivt som möjligt. Införande av avgifter i kollektivtrafikhärlägen kan styra långtidsparkering till kvartersmark och därigenom frigöra ytor för högre prioriterade funktioner än bilparkering. Personer som bor i områden med god tillgång till kollektivtrafik har, i de flesta fall, mindre behov av egen bil och större möjligheter att välja ett yteffektivt färdmedel.

Bebyggelsestäthet

Bebyggelsestäthet har en stor påverkan på parkeringsefterfrågan då det är ett mått på hur många som delar på samma gatuutrymme. I ett område med hög bebyggelsestäthet finns ofta större behov av att tillgängliggöra utrymme utmed kantsten genom exempelvis lastplatser samtidigt som konkurrensen om parkeringsplatser är högre än i områden med låg bebyggelsestäthet.

Lokalt serviceutbud

Lokala centrumbildningar med handel, medborgarservice och vårdinrättningar genererar biltrafik och skapar en efterfrågan på parkering. I områden med god lokal service finns inte lika stort behov för invånarna att nyttja bil för att utträta vardagens behov medan avgiftsfri parkering kan locka till kortare bilresor som annars skulle ske till fots, med cykel eller kollektivtrafik.

Vid större ytterstadscentrum finns ofta parkeringsanläggningar på kvartersmark för att tillgodose behovet av besöksparkering. Om intilliggande parkering på gatumark är avgiftsfri uppstår en icke önskad konkurrenssituation där uppställning av fordon riskerar att flyttas från kvartersmark till gatumark.

Anslutande taxeområden

Avgiftsfri parkering som ligger i nära anslutning till avgiftsbelagda områden attraherar trafikanter vars målpunkt egentligen inte är kopplad till platsen. Dessa trafikanter utgörs av både boende från det närliggande taxeområdet och pendlare som infartsparkerar. Parkeringsefterfrågan överstiger ofta utbudet i dessa områden då gatorna inte är dimensionerade för den tillkommande trafiken. Att utöka taxeområden är ett sätt att ordna trafiken och skapa en geografiskt jämnare fördelning av parkerade fordon.

Parkeringsutbud på kvartersmark

En sedan länge vedertagen princip är att långtidsuppställning ska ske på kvartersmark, medan gatumark ska reserveras till den rörliga trafiken och korttidsparkeringen som den genererar. Enligt 8 kap. 9-10 §§ plan- och bygglagen (2010:900) (PBL) har fastighetsägaren

ansvaret att tillgodose det behov av parkering, som kommunen bedömer att fastighetens användning ger upphov till.

Ett flertal av Stockholms ytterstadsområden byggdes under en tid då bilismen i stor utsträckning präglade stadsplaneringen, vilket lett till att det finns ett stort utbud av parkering på kvartersmark. I den här typen av områden finns ofta ett behov av att ordna trafiken genom parkeringsavgifter för att motverka en överflyttning av parkerade fordon från kvartersmark till gatumark. Att införa avgift på gatumarksparkering stärker de ekonomiska incitamenten för fastighetsägare att ordna parkering inom den egna fastigheten samt motverkar att garage byggs om till andra ändamål.

Bestämmelserna i PBL om att parkering ska ordnas inom fastigheten gäller även enbostadshus. Enligt samma princip som vid flerbostadsfastigheter kan avgiftsfri gatumarksparkering leda till att villaägare väljer att inte ordna parkering på den egna tomten för att istället nyttja hela tomten till andra ändamål. Detta strider mot principen om att långtidsparkering ska ske på kvartersmark, att gatumarken ska användas för allmännyttiga ändamål och behovet av att ordna trafiken. I bedömningen om parkeringsavgifter ska införas i ett område är det därför relevant att väga in om utbudet av parkering på tomtmark är god.

Nyexploatering

Planerad nybyggnation riskerar innebära en successivt ökande beläggning och ska därför kunna vara en faktor vid bedömningen av behov av parkeringsavgifter. Staden kräver därtill, i enlighet med PBL, att ett skäligt antal parkeringsplatser anläggs, ofta i kostsamma underjordiska garage. Om det samtidigt finns mycket billigare gatuparkering i närområdet kan boende välja att parkera på gatan istället för i garaget, vilket försämrar tillgången till gatuparkering för de som behöver parkera där. I sådana fall minskar efterfrågan på garageplatserna, vilket kan göra det svårare för byggaktören att få kostnadstäckning för garaget. Detta i sin tur innebär ökade boendekostnader.

Förslag till förändringar

Förslaget på reviderade parkeringstaxeområden består av flera delar, vilka beskrivs och motiveras nedan.

Inaktivt taxeområde 5

I *Plan för gatuparkering* (2016) delades den avgiftsfria delen av ytterstaden upp i två inaktiva taxeområden, inaktivt taxeområde 5 respektive 6. Denna uppdelning föreslås upphöra och istället bildas ett större inaktivt taxeområde 5. Att införa en parkeringsavgift som är lägre än den i taxeområde 5 (5 kr/h och 300 kr/månaden) väntas inte ge den styrande effekt som är syftet med införande av parkeringsavgift. Dagens inaktiva taxeområden 5 och 6 är områden som rymmer en stor variation av bebyggelsemiljöer men det finns ingen signifikant skillnad mellan behovet att ordna trafiken i områdena.

Införande av parkeringsavgift i nya områden

Med grund i de kriterier för avgiftsinförande som presenterats ovan föreslås att följande områden införlivas i aktivt taxeområde 5:

Vällingby, Råcksta, Blackeberg, den avgiftsfria delen av Äppelviken, den avgiftsfria delen av Mälarhöjden, Fruängen, Älvsjö, Stureby, Svedmyra, Tallkrogen, den avgiftsfria delen av Gamla Enskede samt Skarpnäcks Gård. Parkeringsavgifter införs endast på gator där beläggning är hög eller där det finns starka skäl att skapa regleringar för att ordna trafiken och andra regleringar än avgifter är mindre effektiva.

Vällingby

Vällingby Centrum utgör ett av ytterstadens största centrum och stadsdelen har således ett rikt serviceutbud och det finns en stor efterfrågan på besöksparkering. Vällingby präglas av god tillgänglighet med kollektivtrafik då både tunnelbana och ett flertal busslinjer trafikerar stadsdelen. Parkeringsmätningen som utfördes i Vällingby under hösten 2023 talar för att området har en hög parkeringsbeläggning. Mätningen tyder på att beläggningen är högre där bebyggelsestätheten är hög. Behovet av parkeringsavgift förstärks av att det planeras för ett större antal exploateringsprojekt i stadsdelen.

Råcksta

Råcksta har god tillgång till kollektivtrafik och försörjs med både tunnelbana och buss. Råcksta tunnelbanestation har högre turtäthet än stationer längre västerut på gröna linjen, vilket kan attrahera infartsparkering. I Råcksta finns många parkeringsplatser på gatumark och relativt stor andel av dessa är generöst reglerade med parkering tillåten i upp till sju dygn. Beläggningsmätningen som utfördes i Råcksta under hösten 2023 visar på en generellt hög

beläggning – i synnerhet på platser som tillåter parkering i upp till sju dygn. Den lokala servicen bedöms som god då stadsdelen ligger i anslutning till Vällingby. I delar av stadsdelen har ny bostadsbebyggelse tillkommit under senare år.

Blackeberg

Blackeberg präglas av hög bebyggelsetäthet och stadsdelen har god tillgång till kollektivtrafik med en centralt belägen tunnelbana samt Islandstorgets tunnelbanestation vid stadsdelsgränsen mot Södra Ängby. Beläggningsmätningar som utförts i stadsdelen visar på en hög andel upptagna platser. En över tid varierande beläggningsgrad på gator i anslutning till tunnelbanestationerna, med flest parkerade fordon mitt på dagen, tyder på att det sker infartsparkering i området.

Äppelviken

Äppelviken är en innerstadsnära stadsdel med relativt god tillgång till kollektivtrafik via Nockebybanan och med Alviks tunnelbanestation i närheten. Delar av stadsdelen har idag parkeringsavgift enligt bestämmelserna för taxeoråde 5. Parkeringsbeläggningen från mätningen som utfördes i den avgiftsfria delen av Äppelviken bedöms som hög med hänsyn till bebyggelsetyp och gatornas bredd och kapacitet. Utbudet av parkering på tomtmark är i området relativt god.

Mälarhöjden

De avgiftsfria delarna av Mälarhöjden omringas av befintligt taxeoråde och stadsdelen har god tillgång till kollektivtrafik med egen tunnelbanestation längs den röda linjen. Utbudet av parkering på tomtmark är i området relativt god.

Fruängen

Fruängen präglas av hög bebyggelsetäthet då stadsdelen, förutom två mindre områden, utgörs av flerbostadsfastigheter. Stadsdelen angränsar till befintligt taxeoråde och har god tillgång till kollektivtrafik med tunnelbana och flera busslinjer. Dessa parametrar gör Fruängen attraktivt för infartsparkering. De beläggningsmätningar som utförts av trafikkontoret bekräftar, tillsammans med parkeringsutredningen för Fruängens stadsutvecklingsplan (Dnr 2019-14311), en hög beläggning och att konkurrensen om gatuparkering är hård mellan boende och infartsparkering.

Älvsjö

Älvsjö är en stadsdel som domineras av enbostadshus, där många av gatorna inte är lämpade för en hög parkeringsbeläggning. Stadsdelen huserar även Stockholmsmässan och ett industriområde. Älvsjö har goda kollektiva förbindelser genom både pendeltåg och ett flertal busslinjer. Parkeringsmätningen som utfördes 2023 talar för en hög beläggning samtidigt som utbudet av parkering på tomtmark är relativt god.

Stureby

Stureby angränsar till befintligt parkeringstaxeområde 4 och har god tillgång till kollektivtrafik, framförallt genom tunnelbanan. Stadsdelen domineras av enbostadshus men längs med den västra stadsdelsgränsen är bebyggelsestätheten relativt hög. Utbudet av parkering på tomtmark är relativt god.

Svedmyra

Svedmyra utgör gränsområde till befintligt parkeringstaxeområde 4 och har god tillgång till kollektivtrafik, framförallt genom tunnelbanan. Bebyggelsestätheten varierar geografiskt med ett flerbostadshusområde i väst och ett villaområde i öst. Beläggningsmätningarna som utförts i området tyder på en mycket hög beläggning där bebyggelsestätheten är hög.

Tallkrogen

Tallkrogen har god tillgång till kollektivtrafik med egen tunnelbanestation och stadsdelen angränsar till befintligt taxeområde 4. Tunnelbanan delar upp stadsdelen i två delar där den nordvästra sidan om spåret har en varierad bebyggelsestäthet och där beläggningsmätningen pekar på en hög beläggning.

Gamla Enskede

Den avgiftsfria delen av Gamla Enskede består nästan uteslutande av Skogskyrkogården. Det finns dock tre ytparkeringar som är belägna vid infarter till kyrkogården och som trafikkontoret råder över. Sammanlagt rör det sig om ca 65 parkeringsplatser som är till för besökare till Skogskyrkogården. Om avgifter införs i intilliggande stadsdelarna Tallkrogen och Skarpnäcks Gård finns risk för överflyttning till dessa besöksparkeringar, därför föreslås även dessa ingå i taxeområde 5.

Skarpnäcks Gård

Skarpnäcks Gård har goda kollektiva förbindelser i form av tunnelbana och stadsdelen präglas av hög bebyggelsetäthet. Resultatet från beläggningsmätningen som utfördes i Skarpnäcks Gård under hösten 2023 talar för att beläggningen är mycket hög på gatumarksparkeringen. Den höga beläggningen kan troligtvis förklaras av att det finns få parkeringsplatser på gatumark. Däremot finns det gott om parkering på kvartersmark i området. De norra delarna av stadsdelen ingår redan i taxeområde 5 då dessa gator avgiftsbelades i samband med avgiftsinförandet i Bagarmossen. Behovet av parkeringsavgift stärks av att det finns flera pågående exploateringsprojekt i området.

Analys och konsekvens

Att avgiftsbelägga gatumarksparkering i föreslagna områden väntas leda till en överflyttning av parkering från gatumark till kvartersmark. På gatumarksparkeringen blir beläggningsgraden lägre, vilket leder till högre framkomlighet och bättre tillgänglighet på gatorna i dessa områden. Fler lediga parkeringsplatser underlättar arbetet för viktiga grupper såsom hantverkare och hemtjänstpersonal samtidigt som det ökar tillgängligheten för boende som av olika skäl har behov av egen bil och saknar möjlighet att parkera på kvartersmark. Ett avgiftsinförande väntas även leda till en minskad söktrafik för att hitta ledig parkering vilket har positiva effekter för såväl framkomlighet, trafiksäkerhet som klimatutsläpp.

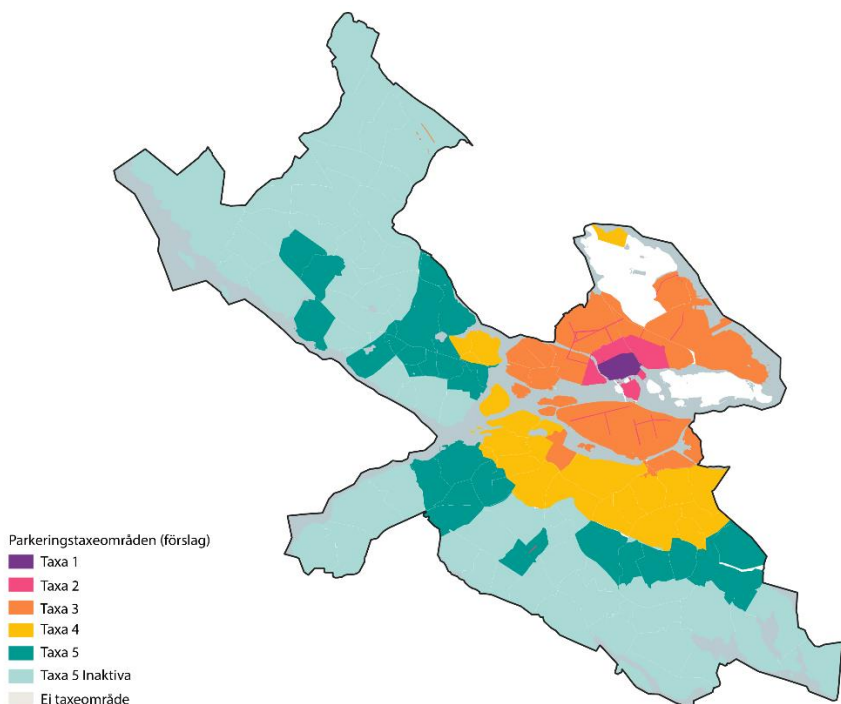
Mindre justeringar av taxeområden

På Alviksplan finns en parkeringsyta med ett drygt trettiotal parkeringsplatser som idag är reglerade enligt bestämmelserna för taxeområde 2. Detta bedöms vara en för hög taxenivå i förhållande till platsens förutsättningar. Den höga taxenivån medför ett ineffektivt nyttjande av stadens mark då parkeringsytan står outnyttjad stora delar av dygnet. Bedömningen bekräftas av en beläggningsmätning som stadens parkeringsvakter utfört under en vecka våren 2023. Trafikkontoret strävar inte generellt efter låg beläggningsgrad på gatumarksparkering utan mot ett effektivt nyttjande av stadens mark samtidigt som en god framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet bibehålls. Mot den bakgrunden föreslås parkeringsytan på Alviksplan införlivas i intilliggande taxeområde 4. Att justera taxan på här leder sannolikt till en något högre beläggningsgrad, men konsekvenserna bedöms som ringa och såväl framkomligheten som tillgängligheten på Alviksplan bedöms fortsatt vara god.

Utöver Alviksplan finns idag avvikande parkeringstaxor i Kista, vid Stockholmsmässan i Älvsjö och på Rangstaplan i Högdalen. Dessa kommer i denna plan inte att förändras eftersom skälen för lokalt högre taxa kvarstår.

Enligt ett avtal mellan Kungliga Djurgårdsförvaltningen och trafikkontoret ansvarar trafikkontoret för drift samt parkeringsreglering av vissa gator inom Ladugårdsgärdet. Det är inte tillåtet att parkera längs med gatorna på Ladugårdsgärdet men det finns fyra parkeringsytor som trafikkontoret har rådighet över. Området föreslås därför ingå i intilliggande taxeområde 3. Det omfattar cirka 70 vinkelparkeringsplatser och ett antal bussparkeringar. Ladugårdsgärdet är ett centralt beläget naturområde med flera målpunkter såsom ridskola, idrottsplats, båtklubbar samt promenadstråk. Dessa målpunkter genererar en stor mängd besöksparkering och det finns därför behov av att ordna trafiken genom införande av parkeringsavgifter. Kungliga Djurgårdsförvaltningen delar trafikkontorets uppfattning om att Ladugårdsgärdet bör avgiftsbeläggas. Ett avgiftsbeläggande skulle harmonisera avgiftsnivåerna med Kungliga Djurgårdsförvaltningens befintliga parkeringar i området, vilka samtliga är avgiftsbelagda.

Reviderad karta för taxeområden



Figur 1. Reviderad karta för taxeområden. Kartan är illustrativ och visar ungefärliga gränser.

De förslag som presenterats ovan resulterar i ovanstående karta. Den nya kartan för parkeringstaxeområden utgår från kartan som togs fram i *Plan för gatuparkering* (2016) och som till stor del har implementerats.

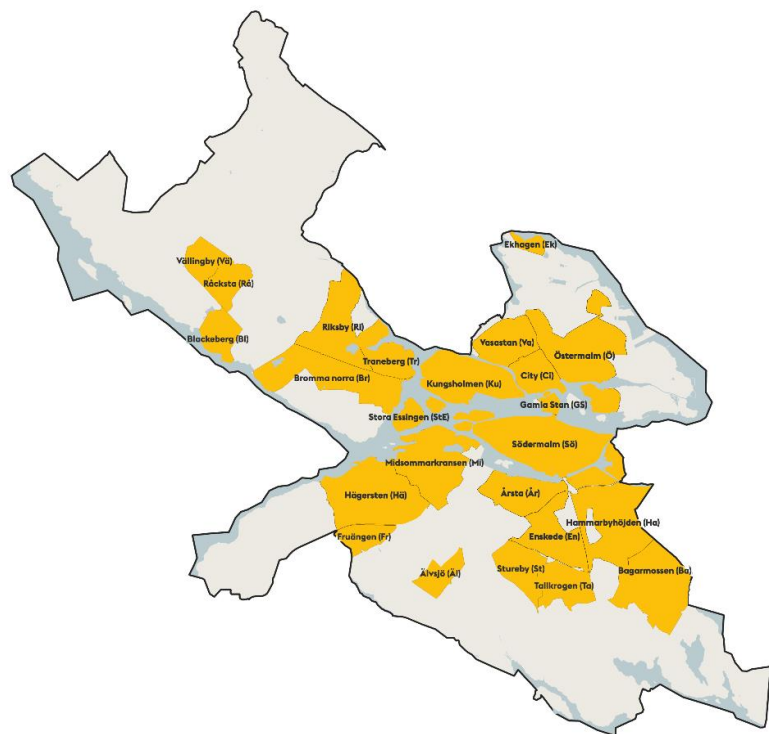
Reviderad karta för boendeområden

I Stockholm finns en boendeparkeringsdispens som, för invånare i ett område, möjliggör parkering under längre tid och till en lägre kostnad än besöksparkering. I samband med att nya områden avgiftsbeläggs kommer nya boendeparkeringsområden att tillskapas. De nya boendeparkeringsområdena anpassas till lokala förutsättningar och kommer generellt att bli mindre än boendeparkeringsområden i befintliga avgiftsområden. Syftet med boendeparkering är att skapa tillgänglighet i direkt anslutning till bostäder där det saknas möjligheter för boende att parkera på kvartersmark. I allt för stora boendeområden ökar risken att boendedispenen nyttjas även vid annan typ av parkering såsom intill arbetsplats, centrum eller andra handelsplatser. Av samma anledning bör även en översyn av befintliga boendeparkeringsområden göras i framtiden.

Utöver tillskapandet av sju nya boendeparkeringsområden föreslås Äppelviken införlivas i boendeområde *Bromma*, Mälarhöjden i boendeområde *Hägersten* och Skarpnäcks Gård i boendeområde *Bagarmossen*. Eftersom det saknas naturliga gränser mellan Tallkrogen och Svedmyra föreslås stadsdelarna bilda ett gemensamt boendeområde.

Nya boendeparkeringsområden:

Område	Förkortning
Vällingby	Vä
Räcksta	Rå
Blackeberg	Bl
Fruängen	Fr
Älvsjö	Äl
Stureby	St
Tallkrogen	Ta



Figur 2. Reviderad karta för boendeparkeringsområden. Kartan är illustrativ och visar ungefärliga gränser.

Taxa 9

Konkurrensen om parkering vid badplatser under varma sommardagar är stor, vilket ofta leder till en hög andel felparkerade fordon. Detta riskerar att få stor negativ påverkan för framkomligheten och allvarliga konsekvenser om räddningstjänsten inte kan ta sig fram. Ökad parkeringsövervakning har gett viss effekt men kontoret anser att det finns behov att införa parkeringsavgift på denna typ av platser för att stimulera omsättningen av parkerade fordon och för att styra besökare till att välja alternativa färdmedel.

Mot den bakgrunden föreslås införandet av en ny parkeringstaxa för att ordna trafiken på platser utanför befintliga aktiva taxeområden där det finns ett lokalt och årstidsbundet behov att reglera parkering med parkeringsavgift. Trafiknämnden föreslås ges mandat att införa den nya parkeringstaxan, som går under namnet *Taxa 9*, på parkeringsytor som:

- ligger i anslutning till badplatser, eller liknande rekreationsplatser som har ett högt besökande under sommaren,
- ligger utanför befintliga aktiva taxeområden och
- präglas av en hög beläggning under sommaren – i synnerhet under varma och soliga dagar.

Parkeringsytor vid bad- och idrottsplatser är i många fall planlagda som kvartersmark och regleras av privata aktörer eller stadens parkeringsbolag Stockholm Parkering. Ett antal sådana parkeringsytor regleras dock som gatumarksparkering och ligger inom trafikkontorets ansvarsområde. Där avgifter införs föreslås taxan ligga i nivå med liknande platser på kvartersmark. Stockholm Parkerings avgiftsnivåer på avgränsade parkeringsytor vid rekreationsplatser varierar mellan 10 och 15 kr i timmen alla dagar dygnet runt, men ibland ställs även krav på att betalning avser minst två timmar.

Med bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att en ny taxa 9 inrättas och fastställs till:

10 kr/timmen alla dagar mellan kl. 7 till 22 från 1 juni till 31 augusti.

Ett avgiftsinförande på parkeringsplatser intill bad- och rekreationsplatser väntas styra fler besökare till att välja mer hållbara färdmedel såsom att åka kollektivt, cykla eller promenera. Parkeringstrycket på platserna väntas således minska och de som

inte har möjlighet att välja ett annat färdmedel förväntas ha enklare att finna en lämplig parkeringsplats. Felparkeringar väntas minska som en effekt av det minskade parkeringstrycket och framkomligheten för räddningstjänst förbättras.

Trafiknämnden ges utökat mandat

Kommunfullmäktige ska enligt 2 § KAL besluta om ”grunderna för beräkning av avgiften” men trafiknämnden bedöms bäst lämpad att, utifrån dessa grunder, fatta beslut om var avgift ska tas ut. Detta går i linje med Sveriges Kommuner och Regioners handbok om lokala trafikföreskrifter, *Utmärkta föreskrifter* (2017), där det står:

”Lagens formulering ”Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige” innebär dock att fullmäktige inte behöver besluta om de avgifter som ska gälla för varje enskild parkeringsplats eller område. Var avgiften ska tas ut och hur stor den ska vara är en uppgift för trafiknämnden att besluta om i form av lokala trafikföreskrifter utifrån fullmäktiges beslut om beräkningsgrunder.”

För att skapa en mer effektiv och adekvat beslutsprocess föreslås därför trafiknämnden ges mandat att i framtiden besluta om att:

- aktivera nya områden som i detta förslag ingår i inaktivt taxeområde 5
- skapa nya boendeparkeringsområden i samband med aktivering av nya avgiftsområden samt revidera befintliga boendeparkeringsområden efter behov
- införa taxa 9 på platser som uppfyller den problembeskrivning som beskrivs i avsnitt om *Taxa 9*

Implementering

Implementeringen av nya parkeringsavgifter sker genom uppsättande av nya vägmärken på de aktuella gatorna samt genom beslut om lokala trafikföreskrifter i enlighet med trafikförordningen (1998:1276). Den lokala trafikföreskriften föregås av en utredning som påvisar det behov som föreligger för ett avgiftsuttag på den aktuella gatan. Omregleringen kommer att ske löpande områdesvis.