

Handläggare
Thérèse Rosén
Telefon: 08-50818268**Till**
Farsta stadsdelsnämnd
2025-06-18

Parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden

Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förvaltningens förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remiss av parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden.

Sammanfattning

Stadsdelsnämnden har av kommunstyrelsen fått i uppdrag att besvara remissen parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden.

Parkeringsplanen är en fördjupning av Stockholms stads framkomlighetsstrategi och utgår från de principer för parkering som presenteras i strategin. Särskilt fokus ligger på att beskriva hur parkering kan användas som styrmedel för att bidra till stadens övergripande mål. Remissen innehåller även reviderade parkeringstaxeområden som bland annat innebär införa avgift i 12 nya stadsdelar däribland Svedmyra och Tallkrogen.

Förvaltningen är positiv till parkeringsplanen och ser att den ligger i linje med kommunfullmäktiges nyligen beslutade klimathandlingsplan och miljöprogram och utgör en viktig konkretisering utifrån framkomlighetsstrategin.

Införandet av avgift kommer påverka vissa av stadsdelsförvaltningens verksamheter som till exempel hemtjänsten genom ökade kostnader för parkering i de berörda områdena.

Bakgrund

Stadsdelsnämnden har mottagit en remiss från kommunstyrelsen om parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden. Remissen ska vara besvarad senast den 20 juni. Parkeringsplanen är en del av framkomlighetsstrategin. Remissen innehåller även reviderade parkeringstaxeområden.

Remissen i sammanfattning

Parkeringsplanens syfte och omfattning

Parkeringsplanen är en fördjupning av Stockholms stads framkomlighetsstrategi och utgår från de principer för parkering som presenteras i strategin. Särskilt fokus ligger på att beskriva hur parkering kan användas som styrmedel för att bidra till stadens övergripande mål.

Introduktion till parkering – regler, aktörer och ansvar

Parkering kan ske antingen på gata (allmän plats) eller på enskilda fastigheter/tomter (kvartersmark). För parkering på gata ansvarar kommunen medan det är fastighetsägarens ansvar att ordna och reglera parkering på kvartersmark.

Parkering på gata

Det finns idag cirka 120 000 parkeringsplatser på gatumark i Stockholm varav cirka 30 000 i innerstaden och 90 000 i ytterstaden. Avgiftsbelagda gatuparkeringsplatser finns framförallt i innerstaden och i centrala eller tätbebyggda områden i ytterstaden. Övrig gatuparkering är idag avgiftsfri.

Boendeparkering

Boendeparkeringstillståndet ger möjlighet för boende att parkera i sin stadsdel både till ett reducerat pris och en längre tid än de utan tillstånd. Idag tillämpas boendeparkering i 17 områden och det finns sammanlagt cirka 65 000 aktiva boendeparkeringstillstånd.

Reglering och avgifter

Kommuner kan bestämma särskilda regler för stannande och parkering genom lokala trafikföreskrifter (LTF). Ett exempel på föreskrift är tidsreglering, som bland annat används för att tillgängliggöra parkeringsplatserna för ett större antal användare eller underlätta åtkomst för gatudriften. Ungefär hälften av Stockholms gatuparkeringsplatser är idag avgiftsbelagda. Införande av avgifter i nya områden sker där utredningar visar att avgifter behövs för att ordna trafiken.

Parkering på kvartersmark

För parkering på kvartersmark avgör fastighetsägaren vilka regler och avgifter som ska gälla, utöver de allmänna bestämmelser som anges i trafikförordningen. I samband med planläggning får kommunen ställa krav på bland annat placering och utformning av parkering på kvartersmark, men det är fastighetsägaren som har ansvaret att anordna parkering inom fastigheten eller i dess närhet. Enligt Plan- och bygglagen (PBL) får kommunen, inom ramen för arbetet med detaljplan, ställa krav på hur många parkeringsplatser som ska byggas på kvartersmark.

Stockholms Stads Parkerings AB (Stockholm Parkering) är stadens kommunala parkeringsbolag som bygger och driver parkeringsanläggningar på kvartersmark. Totalt ansvarar bolaget för cirka 44 000 parkeringsplatser. De kommunala bostadsbolagen Familjebostäder, Stockholms hem och Svenska Bostäder äger därutöver tillsammans cirka 33 000 parkeringsplatser. Det finns även en rad privata företag som verkar på den kommersiella parkerings och mobilitetsmarknaden. Därutöver finns både privata och offentliga fastighetsägare som äger och förvaltar ett okänt antal parkeringsplatser på kvartersmark.

Parkering som strategiskt verktyg

I stadens framkomlighetsstrategi anges att parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Resandet med bil behöver minska för att reducera transportsektorns klimatpåverkan och för att möjliggöra attraktiva stadsmiljöer och jämlika livsvillkor. Med minskad biltrafik förbättras också framkomligheten i vägnätet för näringslivets transporter, busstrafiken, räddningstjänsten och för de som behöver använda bil. Även i Klimathandlingsplan 2030 konstateras att parkering är ett viktigt styrmedel för att minska utsläppen från transportsektorn. Med målstyrd parkeringsreglering kan staden uppmuntra ökad bildelning och möjliggöra en omfördelning av ytor från parkering till hållbara trafikslag, vistelse och grönstrukturer.

Parkering på gatumark sker ofta längs kantsten. För att styra användningen av gatumark utmed kantsten i önskvärd riktning kan staden antingen omfördela ytor till högre prioriterade funktioner eller förändra parkeringsplatsernas reglering, exempelvis med tidsbegränsning eller parkeringsavgift. Stadens framkomlighetsstrategi framhåller också att planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och leda till att parkeringsproblem på gatan undviks. Bakgrunden är att regler och riktlinjer kring parkering kopplat till nybyggnation påverkar både den lokala trafiksituationen och förutsättningarna för bostadsbyggandet.

Stadens gator och vägar fyller inte bara en viktig funktion för trafiken, de är också platser för vistelse och stadsliv. I stadens strategi för offentliga rum framhålls bland annat att gatans roll som vistelseplats ska stärkas och att kvaliteten i de offentliga rummen ska höjas. Utformningen av gatumiljön ska också vara flexibel och stödja en varierad användning över dygnet eller året.

Planeringsinriktning

Förslaget till parkeringsplan tydliggör att staden behöver jobba aktivt med parkering som styrmedel för att kunna möta övergripande mål om en hållbar och attraktiv stad. På gator med många konkurrerande markanspråk ska parkeringsytor frigöras och omfördelas till högre prioriterade funktioner. Det kan handla om att ge plats för rörlig trafik såsom gång-, cykel- eller kollektivtrafik men också om att skapa utrymme för till exempel vistelse, grönska, dagvattenhantering eller kommersiell verksamhet.

För att möjliggöra ändamålsenlig markanvändning och god tillgänglighet för de som behöver parkera ska regleringen styra mot att långtidsparkering och laddning av elfordon i möjligaste mån sker på kvartersmark. Genom att reglera om boendeparkeringsplatser till korttidsparkeringar eller lastplatser underlättas för näringsidkare. Det är fortsatt viktigt att säkerställa god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Parkeringsplatser på gatumark med hög efterfrågan ska regleras på ett sätt som tillgängliggör ytorna för fler användare, exempelvis med tidsreglering eller höjda parkeringsavgifter.

Ytor som upptas för bilparkering ska också nyttjas mer effektivt. Detta kan bland annat åstadkommas genom att uppmuntra ökat samnyttjande av både fordon och parkeringsplatser till exempel genom bilpool. Andra sätt kan vara att frånga förhyrda parkeringsplatser på kvartersmark och istället övergå till tillståndsparkering.

Utifrån planeringsinriktningen har en målbild tagits fram som anger vad som behöver göras på parkeringsområdet. Målbilden består i att följande har uppnåtts till år 2030:

- Stadens gatuparkering är avgiftsbelagd där beläggningen är hög och där det finns andra skäl att ordna trafiken.
- Utrymme har givits åt högre prioriterade funktioner – såsom breddade gångbanor, cykelparkering eller stadsmiljöåtgärder – genom att antalet parkeringsplatser utmed prioriterade stråk för gång, cykel och kollektivtrafik har reducerats.

Handlingsplan

Handlingsplanen är uppbyggd kring fyra fokusområden och inom varje fokusområde presenteras vilka konkreta aktiviteter som behöver genomföras för att styra i enlighet med parkeringsplanens inriktning.

Kunskapsbyggande och teknikutveckling

Effektivisera övervakning och datainsamling

Handla upp digitala tjänster för parkeringsövervakning som även kan användas för att löpande samla in data kring parkeringsutbud och parkeringsbeläggning.

Kartlägg det samlade parkeringsutbudet

Ta fram och börja tillämpa en modell för att kunna uppskatta det samlade utbudet av parkering på gatu- och kvartersmark.

Mät effekterna av parkeringsåtgärder

Utvärdera löpande effekterna av genomförda åtgärder på exempelvis bilinnehav, biltrafikarbete och omställning av fordonsflottan.

Reglering och styrmedel

Reglera gatuparkering för minskad långtidsparkering

Identifiera avgiftsfria områden som är lämpliga för avgiftsbeläggning med stöd i lagstiftningen och med argument kopplade till parkeringsplanens planeringsinriktning.

Se över boendeparkeringssystemet

Gör en översyn av boendeparkeringssystemet utifrån gällande lagstiftning.

Strategisk markanvändning

Ersätt parkeringar på gatumark med andra funktioner

Identifiera parkeringsplatser på gatumark där det finns andra anspråk och ta fram förslag på hur ytorna istället bör användas.

Utred nya möjligheter till samnyttjande

Identifiera hur befintliga parkeringsplatser på gatumark bättre kan samnyttjas, exempelvis genom att med annan reglering underlätta parkering på samma plats för olika ändamål.

Styr mot allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar

Identifiera lämpliga platser och former för nya parkeringsanläggningar på kvartersmark samt utred möjliga finansieringslösningar.

Information och kommunikation

Stärk samverkan mellan parkeringens aktörer

Genomför gemensam kommunikation för att öka kännedomen om parkeringsutbud, pris och kösituation på kvartersmark. Samverka med fastighetsägare för att tillgängliggöra privata parkeringsanläggningar och realisera positiva synergieffekter.

Tillgängliggör kommunala parkeringsplatser

Verka för ett effektivare nyttjande av stadens parkeringsutbud på kvartersmark genom samverkan mellan förvaltningar och bolag för att i högre utsträckning tillgängliggöra och marknadsföra utbudet för allmänheten.

Involvera medborgarna

Pröva nya sätt att uppmuntra medborgardeltagande i planeringen av parkeringsåtgärder eller alternativ användning, där sådana anspråk finns.

Reviderade parkeringstaxeområden

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.

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.

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, bebyggelsestäthet, 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.

Ärendets beredning

Ärendet har bredds inom avdelningen för stadsutveckling.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen konstaterar att de reviderade parkeringstaxeområden påverkar Farsta stadsdelsnämndsområde genom att avgift införs i Svedmyra och Tallkrogen. Förvaltningen ser samtidigt att detta

ligger i linje med kommunfullmäktiges inriktning och gällande styrdokument på området.

Införandet av avgift kommer påverka vissa av stadsdelsförvaltningens verksamheter som till exempel hemtjänsten genom ökade kostnader för parkering i de berörda områdena.

Klimat- och miljökonsekvenser

Förvaltningen är positiv till parkeringsplanen och ser att den ligger i linje med klimatfärdsplanen och miljöprogrammet och en viktig konkretisering utifrån framkomlighetsstrategin. Parkeringsplanen bidrar till ett hållbart transportsystem vilket är positivt ut klimat och miljösynpunkt.

Mänskliga rättigheter

Parkeringsplanen beskriver hur parkering ska användas som ett strategiskt verktyg för levande och attraktiva stadsmiljöer samt förbättrad tillgänglighet.

Karin Kollberg
Stadsdelsdirektör
Första stadsdelsförvaltning

Johanna Löfvenius
Avdelningschef
Första stadsdelsförvaltning

Bilagor

1. Remissbrev
2. Parkeringsplan
3. Reviderade parkeringstaxeområden

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Karin Kollberg, Stadsdelsdirektör	2025-05-28
Johanna Löfvenius, Avdelningschef	2025-05-28