



Stockholms  
stad

# Parkerings- plan

En del av framkomlighetsstrategin

# Innehåll

Inledning .....	3
Introduktion till parkering – regler, aktörer och ansvar .....	5
Parkering som strategiskt verktyg .....	10
Planeringsinriktning .....	14
Handlingsplan .....	19



## **Parkeringsplan**

© 2025 Stockholms stad, trafikkontoret  
Dnr: T2025-00719

## **Foto**

Lennart Johansson (omslag, s 2, 3, 5, 7, 13), Johann Wallnöfer (s 6), Baltasar Aguirre (s 8), Jens Svensson (s 9), Sam Victorin (s 10 t.v, 11, 14, 16, 17, 19), Johan Munthe-Kaas (s 10 t.h)

# Inledning

Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Oavsett om uppställningen är kort- eller långvarig är tillgång till parkering därmed en nödvändig del av bilresan. Förutsättningarna att parkera har stor påverkan på människors val av färdmedel och benägenheten att äga bil, men regler och riktlinjer kring parkering påverkar också andra målområden inom stadens verksamhet.

Transportsystemets övergripande syfte är att erbjuda tillgänglighet till målpunkter och underlätta för människor att mötas. Bilen har en unik roll i transportsystemet och kommer fortsatt att ha en viktig funktion i flera sammanhang, men för att kunna möta stadens klimat- och miljömål behöver biltrafiken minska. Om fler väljer andra färdmedel än bil förbättras samtidigt framkomligheten för nödvändiga bilresor, näringslivets transporter och annan samhällsnyttig vägtrafik. Dessutom frigörs utrymme som underlättar stadens arbete för en sammanhållen och levande stad med attraktiva offentliga rum.

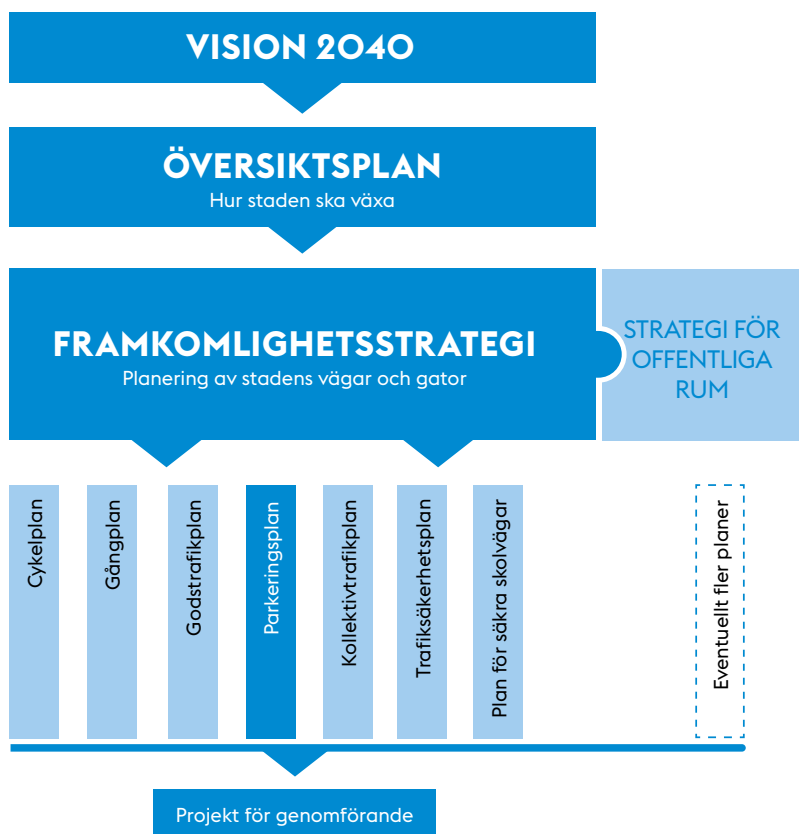
Parkeringsåtgärder är bland de mest effektiva sätten för kommuner att reducera biltrafik i städer och därigenom styra mot mål om minskad klimatpåverkan, förbättrad framkomlighet samt attraktiva och trafiksäkra offentliga rum med god luftkvalitet. Med många inblandade aktörer och komplexa effektsamband är parkering dock ett fält fullt av ömsesidiga beroenden och inneboende målkonflikter. Med ett gemensamt kunskapsunderlag skapas bättre förutsättningar att använda parkeringsverktygets fulla potential.



## Parkeringsplanens syfte och omfattning

Parkeringsplanen är en fördjupning av Stockholms stads framkomlighetsstrategi och utgår från de principer för parkering som presenteras i strategin. Planen förklarar effektsamband kopplade till principerna och konkretiserar aktiviteter som behöver genomföras för att styra i enlighet med strategin. Särskilt fokus ligger på att beskriva hur parkering kan användas som styrmedel för att bidra till stadens övergripande mål.

Flera av stadens förvaltningar och bolag har ansvar för olika delområden inom parkering eller berörs av parkeringsfrågan på olika sätt. Parkeringsplanen tar ett helhetsperspektiv på parkering och formulerar stadens gemensamma inriktning.



Figur 1. Parkeringsplanen tar stöd i stadens övergripande visioner och strategier.

### Framkomlighetsstrategins sex principer för hantering av parkering:

1. Utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras före utrymme för parkering och vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angöring följt av korttidsparkering.
2. Planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och bidra till att undvika parkeringsproblem på gatan.
3. Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.
4. Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt.
5. Parkeringar ska ha en stadsmässig utformning.
6. Infartsparkeringar skapas i samverkan med Regionen och grannkommuner.

# Introduktion till parkering – regler, aktörer och ansvar

Parkering är ett komplext system av aktörer med olika intressen och ansvarsområden. Aktörerna lyder under olika lagar och regler, bland annat beroende på om parkeringen finns på allmän plats eller inte. Ur ett användarperspektiv är komplexiteten inte alltid uppenbar, men kunskap om hur parkeringssystemet är uppbyggt och hur de olika beståndsdelarna växelverkar är centralt för att kunna använda parkering som styrmedel.

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

Mycket av dagens lagar, regler och praxis kring gatuparkering växte fram i samband med bilismens breda intåg i samhället under mitten av 1900-talet. En rad lagändringar genomfördes i syfte att dels underlätta tillgängligheten och framkomligheten med bil, dels stävja den parkeringsproblematik som ofta uppstod till följd av den kraftiga tillväxten av antalet bilar.

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.

### Vad är parkering?

En uppställning av fordon – med eller utan förare – av annan anledning än:

1. För att undvika fara
2. Att trafikförhållandena kräver det
3. På- eller avstigning
4. Lastning eller lossning



## Boendeparkering

Boendeparkering infördes ursprungligen på försök i Stockholms innerstad under inledningen av 1980-talet i syfte att ge möjlighet för boende att äga och parkera sin bil utan att behöva flytta den varje dag. Tillståndet att ställa bilen på gatan under en längre tid ansågs minska incitamentet att använda bilen för arbetsresor och därigenom även minska biltrafiken.

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

## Reglering och avgifter

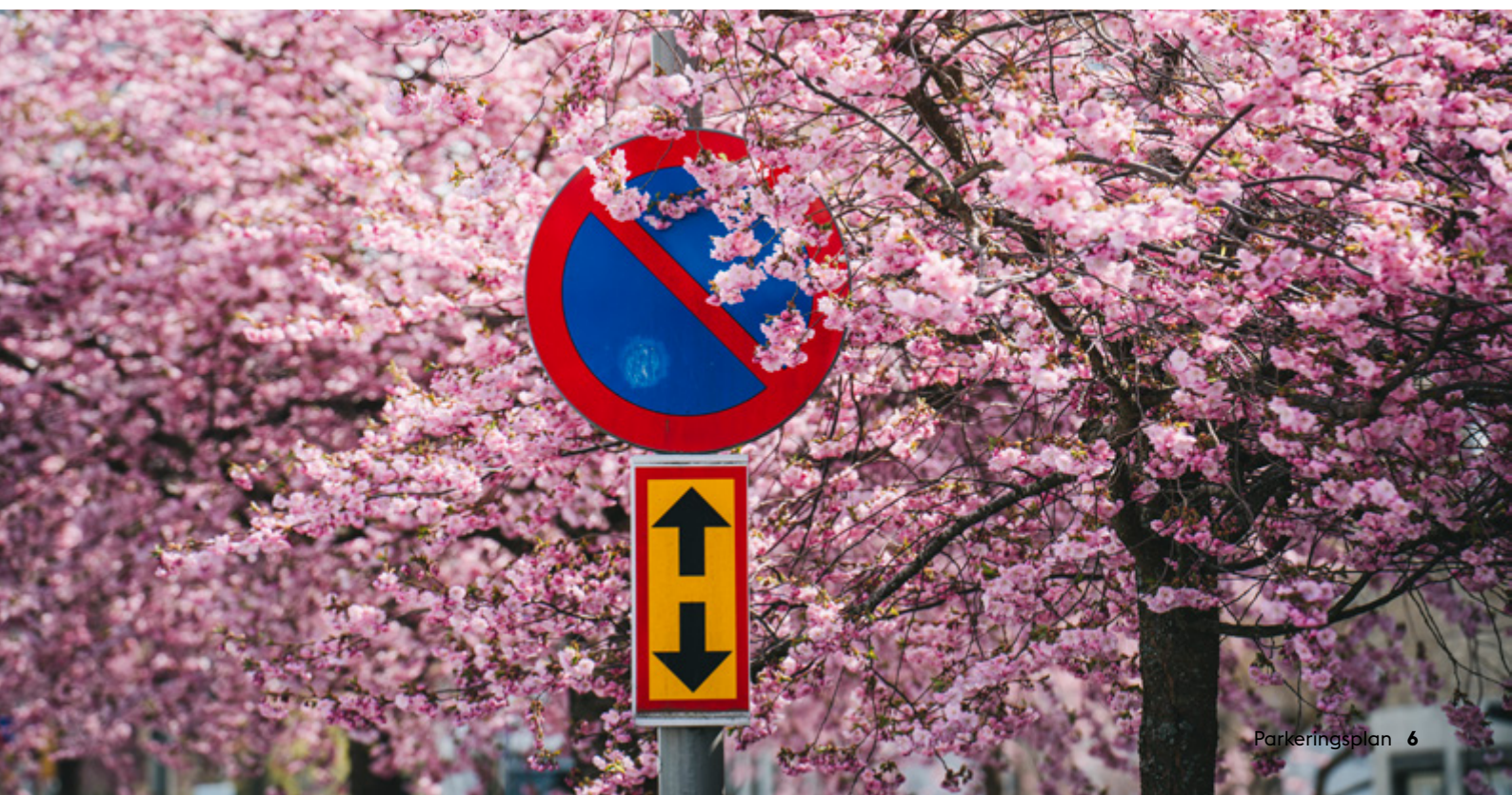
Kommuner kan bestämma särskilda regler för stannande och parkering genom lokala trafikföreskrifter (LTF). Ett exempel på föreskrift är tidsreglering, som bland annat används för att tillgängliggöra parkeringsplatserna för ett större antal användare eller underlätta åtkomst för gatudriften. Om inga andra tidsangivelser finns får fordon parkeras på gatan under högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag.

Avgifter för gatuparkering började införas i Stockholms innerstad under 1950-talet i syfte att stävja problem med felparkering. År 1957 antogs en ny lag – kallad den kommunala avgiftslagen – som gjorde det möjligt att ta ut avgifter för att öka omsättningen av fordon och därigenom underlätta möjligheten att parkera. Lagen är fortfarande giltig och ger kommunen rätt att ta ut avgifter för att ”ordna trafiken”. Innebörden av att ordna trafiken kan variera från fall till fall och det är upp till kommunen att bedöma behovet av avgiftsbeläggning. 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.

Boendeparkeringstillstånd beviljas endast till boende inom ett boendeparkeringsområde, dock inte till boende i fastigheter vars bygglov vann laga kraft 1 juli 2025 eller senare.

## Kommunala avgiftslagen

”I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun 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.”



## 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.

Majoriteten av all parkering på kvartersmark sker enskilt inom en fastighet, exempelvis i garage under kontorshus eller på villatomter. Sådan parkering är sällan publikt tillgänglig utan nyttjas vanligtvis av ägare eller besökare till den aktuella fastigheten. Parkeringsplatser i publika parkeringsanläggningar på kvartersmark kan vara förhyrda (långtid) eller besöksparkeringar (korttid). En variant på förhyrd parkering är så kallad tillståndsparkering, där antalet utgivna parkeringstillstånd kan vara fler än antalet platser och där ingen har en fast parkeringsplats. Detta ger möjlighet att samnyttja platser, vilket är särskilt effektivt i områden med blandad bebyggelse där parkeringsefterfrågan för olika funktioner varierar över dygnet. Med tillståndsparkering skapas även förutsättningar för samnyttjande av laddinfrastruktur.

Det totala utbudet av parkering på kvartersmark är okänt och beror i stor utsträckning på bebyggelsens typ och ålder. I delar av framförallt den äldre innerstadsbebyggelsen har många tidigare parkeringsgarage omvandlats till kommersiella lokaler. Den ändrade användningen innebär att den sedan länge vedertagna principen om att långtidsparkering ska ske på kvartersmark har frångåtts, vilket har medfört ökad efterfrågan på boendeparkering på gatumark.

### Plan- och bygglagen (PBL)

Enligt PBL ska det på en tomt eller i närheten av den, i skälig utsträckning, finnas lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Sedan 2020 gäller också att nya bostadshus med fler än tio parkeringsplatser ska ha ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser för att möjliggöra laddning.



## Parkeringsnorm

Enligt Plan- och bygglagen (PBL) får kommunen, inom ramen för arbetet med detaljplan, ställa krav på hur många parkeringsplatser som ska byggas på kvartersmark. Detta görs vanligtvis via en parkeringsnorm som anger ett parkeringstal. Parkeringsnormens syfte är att säkerställa en enhetlig hantering inom kommunen och att ett lämpligt antal parkeringsplatser upprättas på kvartersmark. Fastighetsägaren ansvarar därefter för att parkeringar byggs enligt kommunens anvisning.

## Parkerings- och mobilitetsköp

I stället för att upprätta det av kommunen angivna antalet parkeringsplatser på den aktuella fastigheten kan kommunen låta en fastighetsägare, genom så kallade parkeringsköp, säkerställa att motsvarande antal parkeringsplatser erbjuds i en ny eller befintlig anläggning i närområdet. Parkeringsköp är ett sätt att erbjuda parkering om det inte går att lösa inom den egna fastigheten, men det är också ett sätt att åstadkomma effektivare produktion och markanvändning i samband med större exploateringsprojekt. Genom att ordna parkering och andra mobilitetslösningar i gemensamma anläggningar underlättas samnyttjande både av bilparkeringar och mobilitetstjänster såsom bilpool. Eftersom parkeringsplatserna anläggs på avstånd från bostaden minskar också incitamenten för boende att välja bilen framför andra färdssätt.



**Figur 2.** Stadens riktlinjer för mobilitet och parkering, som bland annat innehåller parkeringstal för bil.

Parkeringsköp tillämpas på flera håll i staden. I bland annat Älvsjöstaden och Klockelund i Farsta har Stockholm Parkering byggt parkeringshus som finansierats med parkeringsköp från intelligande exploatering. I Norra Djurgårdstaden byggs Hjorthagsgaraget i ett bergtrum som tidigare använts för lagring av bränsle.



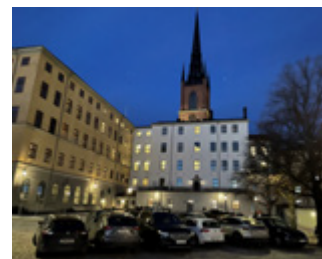


### Kvartersmarksparkeringsens aktörer

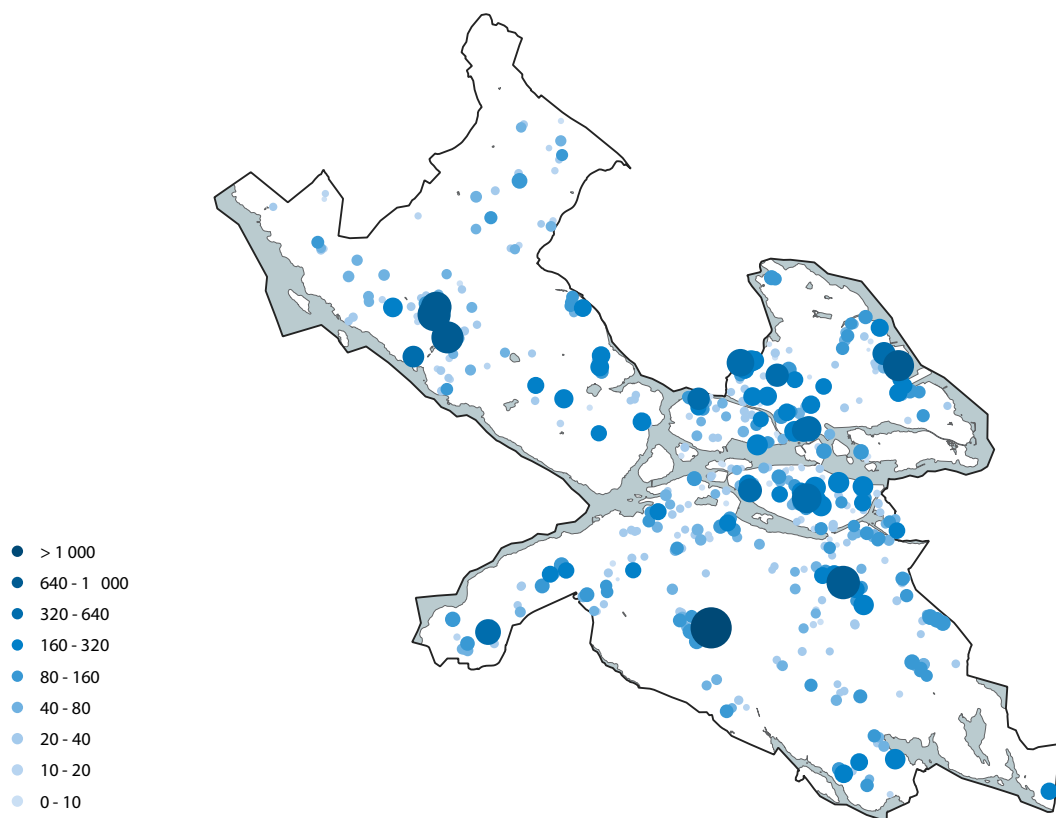
Stockholms Stads Parkerings AB (Stockholm Parkering) är stadens kommunala parkeringsbolag som bygger och driver parkeringsanläggningar på kvartersmark. Totalt ansvarar bolaget för cirka 44 000 parkeringsplatser fördelade över staden enligt kartan nedan. Av dessa äger bolaget själva anläggningar motsvarande cirka 8 100 parkeringsplatser, medan resterande ägs av andra fastighetsägare som anlitar Stockholm Parkering för att driva anläggningarna. Stockholm Parkering agerar på den kommersiella marknaden, men i uppdraget ingår också att driva anläggningar vars syfte är att avlasta gatunätet samt att arbeta med hållbar mobilitet och främja delningsekonomier. Som ett led i detta upplåter bolaget delar av anläggningarna till mobilitetstjänster såsom bilpooler och leveransboxar. Det finns laddmöjlighet på samtliga parkeringsplatser i de anläggningar bolaget äger långsiktigt och till 2030 har de för avsikt att erbjuda 100 procent laddmöjlighet i samtliga anläggningar.

De kommunala bostadsbolagen Familjebostäder, Stockholmshem och Svenska Bostäder äger tillsammans cirka 33 000 parkeringsplatser. Bostadsbolagen förser successivt parkeringsplatserna med laddinfrastruktur för att stötta omställningen till en fossilfri fordonsflotta.

Det finns även en rad privata företag som verkar på den kommersiella parkerings- och mobilitetsmarknaden. Därutöver finns alla de både privata och offentliga fastighetsägare som äger och förvaltar ett okänt antal parkeringsplatser på kvartersmark.



**Figur 3.** Kvartersmarksparkering på Riddarholmen som fastighetsägaren Statens fastighetsverk ansvarar för.



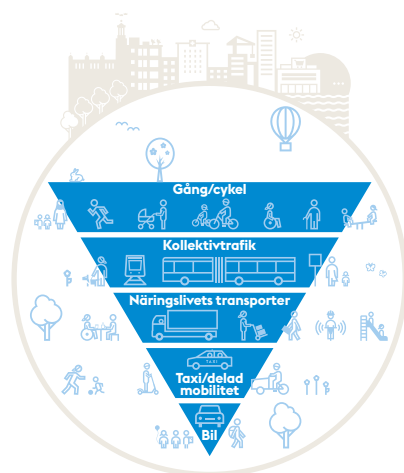
**Figur 4.** Antal parkeringsplatser i anläggningar som Stockholm Parkering ansvarar för.

# Parkering som strategiskt verktyg

Parkering kan användas som verktyg för att styra mot olika mål i samhällsplaneringen. Utbud, lokalisering och reglering av parkering påverkar såväl övergripande hållbarhetsmål som lokala mål kopplade till exempelvis stadens attraktivitet för medborgare och näringsliv. Parkering är också ett av stadens kraftfullaste verktyg för att påverka människors resmönster och val av färdmedel.

## Parkering för ökad framkomlighet och ett hållbart transportsystem

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 grönsstrukturer.



Figur 5. Bilen är lägst prioriterad enligt stadens framkomlighetsstrategi.



Det finns väl påvisade samband mellan parkeringstillgång och människors resvanor – benägenheten att välja bilen beror i hög utsträckning på möjligheterna och kostnaderna för att parkera vid målpunkten. Avgiftsbelagd parkering och begränsat utbud av parkeringsplatser är verktyg staden har att använda för att styra mot minskat biltrafikarbete. Parkeringens lokalisering, utbudet av alternativa färdmedel och den omgivande bebyggelsens struktur är också viktiga faktorer som styr bilanvändningen. Ju längre bort från start- eller målpunkten bilen står parkerad, desto lägre sannolikhet är det att den används. I täta, funktionsblandade stadsmiljöer med god tillgång till kollektivtrafik finns större möjlighet att klara vardagslivet utan bil. I sådana miljöer är det därmed också mest relevant att genomföra åtgärder i syfte att uppmuntra alternativa färsätt.

För att uppnå stadens klimatmål behövs, förutom minskad biltrafik, också en omställning till utsläppsfria fordon. Laddinfrastruktur blir i allt högre utsträckning en integrerad del av parkeringen och styrmedel som rör parkering kan därigenom också påverka förutsättningarna för elektrifieringen. Stadens inriktning är att laddning i första hand ska ske på kvartersmark, med låg effekt och nattetid. Det är den form av laddning som är mest kostnadseffektiv och fördelaktig utifrån ett elnätsperspektiv. Inriktningen stödjer principen om att långtidsparkering ska ske på kvartersmark och möjliggör en yteffektiv och flexibel användning av gatumark.

Omställningen ska ske på ett sätt som inte fördjupar redan existerande sociala och ekonomiska orättvisor. En viktig pusselbit för att möjliggöra en rättvis omställning är att ge goda förutsättningar att ladda fordon även för personer som nyttjar boendeparkering samt för besökare och nyttotrafik. Utöver stadens stora satsning på utbyggnad av laddinfrastruktur på kvartersmark samarbetar staden därför med näringslivet för att också etablera publik laddning på gatumark. I likhet med boendeparkering är avsikten att laddplatser på gatumark ska vara ett komplement till laddning på kvartersmark och syftet är att påskynda omställningen av fordonsflottan hos personer som inte har tillgång till parkering och laddning på kvartersmark.

En svensk genomsnittsbilist använder två till fem parkeringsplatser om dagen och varje bil står i genomsnitt parkerad cirka 95 procent av sin livstid. Varje parkeringsplats upptar mellan cirka 15 och 30 kvadratmeter, beroende på om den ligger utmed kantsten eller på en samlad parkeringsyta. Bara gatumarksparkeringen i Stockholm upptar sammanlagt cirka 180 hektar, vilket motsvarar fem Gamla stan.



## Parkering för förbättrad tillgänglighet och ökat bostadsbyggande

Parkering på gatumark sker ofta längs kantsten. Särskilt i de tätbebyggda delarna av staden är det många funktioner som efterfrågar sådana ytor och ibland är anspråken större än utrymmet medger. Utöver den rörliga trafiken konkurrerar parkeringen om utrymmet med bland annat lastplatser, busshållplatser, ute-serveringar, trädplanteringar och cykelparkeringar. Vid entréer till lokaler och bostadshus behövs också en angränsningsplats och, om behov finns, en parkeringsplats för att säkerställa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. I stadens framkomlighetsstrategi anges att ytan vid kantsten ska planeras för att underlätta för rörlig trafik och leverans trafik. Långtidsparkering bör därför i möjligaste mån ske på kvartermark medan besöks- och korttidsparkering kan ske på gatan. 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.

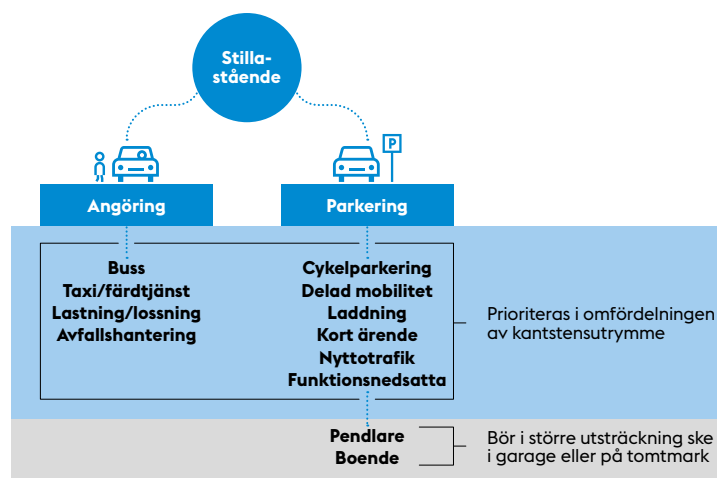


Stadens framkomlighetsstrategi framhåller också att planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och leda till att parkeringsproblem på gatan undviks. Bakgrunden är att regler och riktlinjer kring parkering kopplat till nybyggnation påverkar både den lokala trafiksituationen och förutsättningarna för bostadsbyggandet. Vid nybyggnation kräver staden, i enlighet med PBL, att ett skäligt antal parkeringsplatser anläggs, ofta i kostsamma underjordiska garage. Om det samtidigt finns 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. Samtidigt minskar efterfrågan på garageplatserna, vilket gör det svårt för byggaktören att få kostnadstäckning för garaget. Byggaktörens kostnader behöver då istället tas ut genom ökade boendekostnader för samtliga hushåll och riskerar i förlängningen att bromsa bostadsbyggandet. För att motverka problem med försämrad tillgänglighet och ökade boendekostnader bör parkering på gatumark avgiftsbeläggas i områden där nybyggnation sker.



Anläggningskostnad (i tusen kronor) per bilparkeringsplats	
Asfalterad yta	25–45
Parkeringsdäck	250–300
Parkeringshus ovan mark	350–450
Nedschaktat garage	450–600
Bergrum i befintlig miljö	600–700
Mekaniskt garage	900–1 100

Figur 6. Anläggningskostnad per parkeringsplats för anläggning om minst 150 bilplatser (Stockholm Parkering, 2023).



Figur 7. Stadens prioritering av ytor längs kantsten.

## Parkering för levande och attraktiva stadsmiljöer

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. Attraktiva stadsmiljöer bidrar positivt till mål om bland annat ökad trygghet, trivsel och förbättrad folkhälsa samtidigt som villkoren för det lokala näringslivet förbättras.

Parkeringsåtgärder kan bidra till att skapa mer levande och attraktiva stadsmiljöer där det finns förutsättningar för detta. Parkering kräver utrymme som försvårar stadsmiljöåtgärder och genererar biltrafik som bland annat medför försämrad luftkvalitet, mer buller och ökade trafiksäkerhetsrisker. Genom att ta bort, omlokalisera eller reglera om parkeringsplatser kan både utrymmesanspråken och biltrafikens negativa omgivningspåverkan reduceras eller omfördelas till platser som är mindre känsliga.

Konkurrensen om det offentliga rummet och förutsättningarna att åstadkomma befolkade stadsmiljöer varierar mellan olika delar av staden. Därför är det viktigt att alltid utgå från platsens förutsättningar i planeringen och fördelningen av de allmänna ytorna. Reduktion eller omlokalisering av gatumarksparkering bör därför prioriteras på platser där det finns många andra anspråk på det offentliga rummet.





# Planerings- inriktning

För att kunna använda parkering som styrmedel på ett effektivt och konsekvent sätt krävs koordinerade insatser från flera av stadens aktörer. Staden har stor rådighet över de åtgärder som krävs, men åtgärderna behöver utgå från en gemensam planeringsinriktning för att uppnå önskvärd effekt och undvika suboptimering. Här anges hur staden ska jobba långsiktigt med parkering för att styra mot övergripande mål.

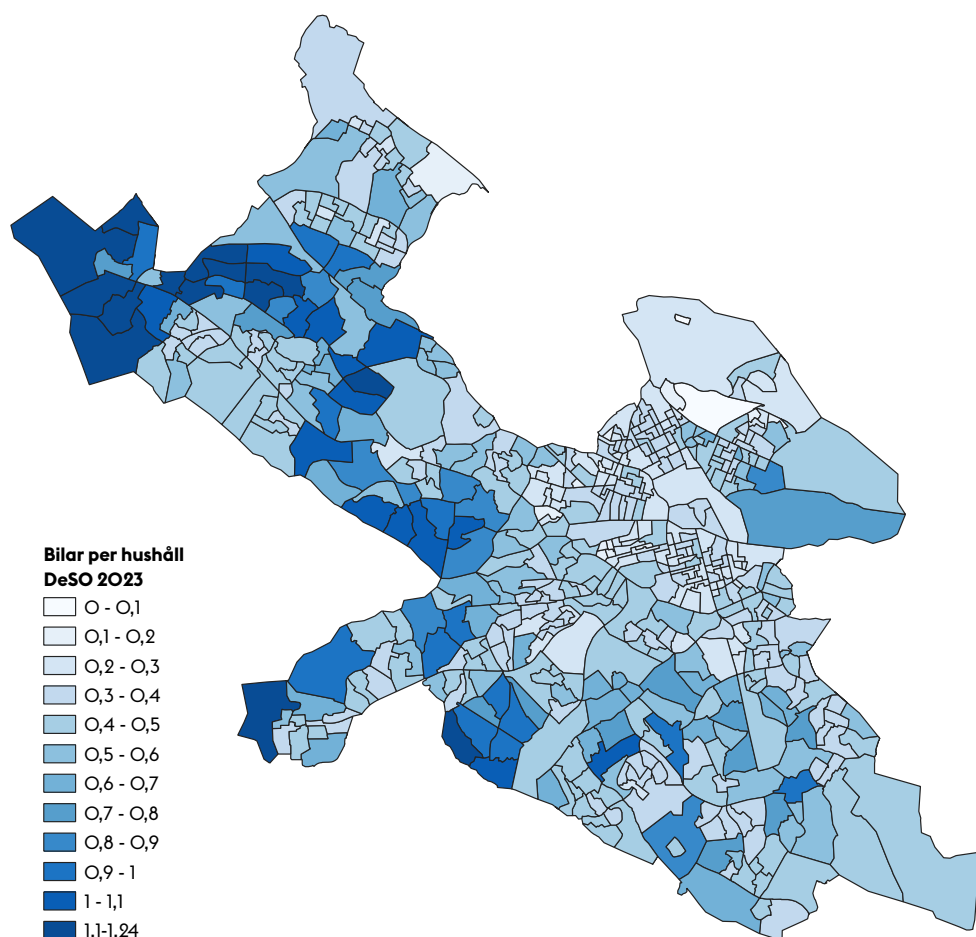
## Områdesanpassad planering med helhetsperspektiv på parkering

Staden behöver jobba aktivt med parkering som styrmedel för att kunna möta övergripande mål om en hållbar och attraktiv stad. Eftersom både behov och möjligheter skiljer sig åt i olika geografier måste dock åtgärderna anpassas efter platsens förutsättningar.

Parkering behöver hanteras utifrån ett systemperspektiv och med förståelse för att användare, till skillnad från lagstiftningen, inte ser skillnad på gatumarksparkering och kvartersmarksparkering. Detta kräver att stadens berörda förvaltningar och bolag samverkar utifrån en gemensam målbild för det aktuella området. För att identifiera lämpliga åtgärder, sprida kunskap och nå acceptans för åtgärderna bör dialog även ske med privata fastighetsägare, boende och verksamheter i området.



Den områdesvisa planeringen bör utgå från en behovsbedömning för det aktuella området där aspekter som markanvändning, demografi, bilinnehav, parkeringsutbud och konkurrerande anspråk på gatumark kan ingå. I bedömningen kan ingå att analysera behovet av att tillföra ny laddinfrastruktur på gatumark. För att bedöma behovet att ordna trafiken med parkeringsavgifter ska kartläggningen också omfatta uppmätt parkeringsbeläggning samt en bedömning av det aktuella områdets kollektivtrafikutbud, bebyggelsetäthet, utbud av lokal service, parkeringsutbud på kvartersmark och mängden nyexploatering samt ta hänsyn till eventuella överspillseffekter från intilliggande taxeområden. Med den geografiska behovsanalysen och stadens fastlagda principer för parkering som utgångspunkt kan utbud, lokalisering och reglering av parkering styras på ett ändamålsenligt sätt och med hänsyn till hur livsvillkoren för boende och verksamma i närområdet påverkas.



**Figur 8.** Privata bilar (inklusive leasingbilar och bilar registrerade på individ med enskild firma) per hushåll i olika delar av staden (DeSO-områden) 2023.

## Frigör gatumark för annan användning där andra anspråk finns

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 kvartermark. Genom att reglera om boendeparkeringsplatser till korttidsparkeringar eller lastplatser underlättas för näringsidkare såsom transportföretag, hantverkare och hemtjänstpersonal att angöra och parkera nära sin målpunkt. 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. Parkeringsavgifter ska om möjligt indexregleras för att behålla sin trafikstyrande effekt och kan införas i nya geografier om det finns behov att ordna trafiken för att styra mot stadens övergripande mål.





## Mer effektiv markanvändning

Ytor som upptas för bilparkering ska nyttjas mer effektivt. Detta kan bland annat åstadkommas genom att uppmuntra ökat samnyttjande av både fordon och parkeringsplatser. Bilpool är ett utrymmeseffektivt sätt att erbjuda fler människor tillgång till bilens fördelar utan att behöva äga en egen bil. Andra sätt kan vara att frångå förhyrda parkeringsplatser på kvartersmark och istället övergå till tillståndsparkering, vilket ger möjlighet att samnyttja parkeringsplatser där anspråken varierar över tid. Det kan finnas gemensamma mervärden i att samverka med privata fastighetsägare för att tillgängliggöra privata garage även för externa användare. Om kringliggande gatuparkering samtidigt reduceras eller regleras för korttidsparkering kan långtidsparkering hänvisas till garagen, vilket för fastighetsägaren både innebär ökad efterfrågan på parkeringsplatserna och möjlighet att åstadkomma mer attraktiva stadsrum.

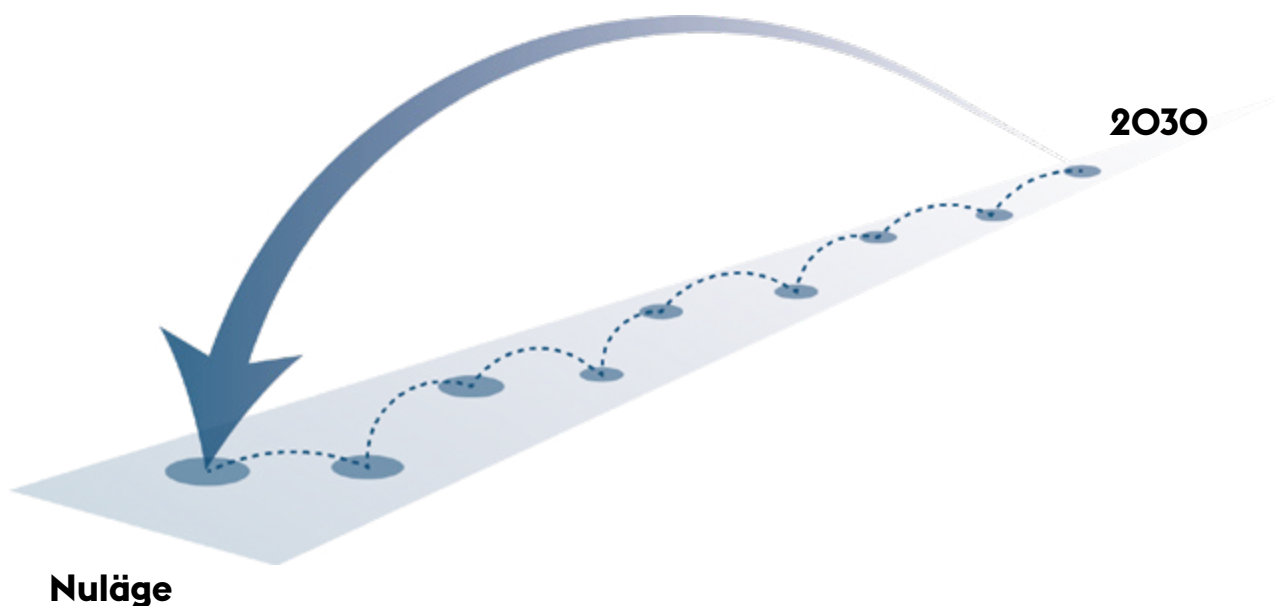


## Målbild 2030

Utifrån planeringsinriktningen har en målbild tagits fram som anger vad som behöver göras på parkeringsområdet till år 2030 för att styra mot stadens mål om minskad biltrafik och minskade utsläpp. 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.

Målbilden tar stöd i stadens klimatarbete och i de analyser som gjorts för att bedöma möjligheten att uppnå målen kring biltrafik- och utsläppsminskning.



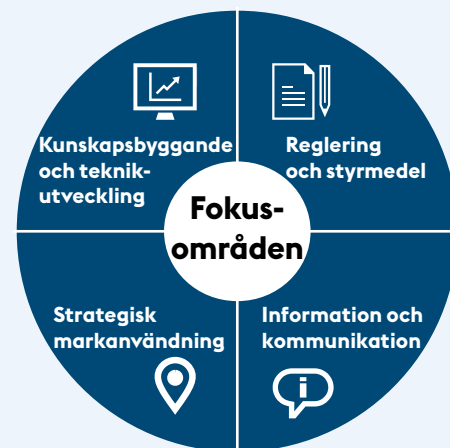
**Figur 9.** Planeringen av åtgärder utgår från en framtida målbild.



# Handlingsplan

Planeringsinriktningen konkretiseras i en handlingsplan som anger vilka aktiviteter som behöver genomföras för att styra mot stadens övergripande mål. Handlingsplanen ger stöd till ett långsiktigt och strukturerat arbetssätt i parkeringsfrågan och tydliggör ansvarsfördelningen mellan stadens berörda förvaltningar och bolag.

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. Några av aktiviteterna är pågående, medan andra behöver initieras. För respektive aktivitet anges vilka förvaltningar eller bolag som är ansvariga för att driva frågan.



Figur 10. Parkeringsplanens fokusområden.



## Kunskapsbyggande och teknikutveckling

För att i högre utsträckning kunna använda parkering som styrmedel behövs ökad förståelse om utbudet av parkeringsplatser och hur de används. Kunskap behöver också byggas om vilken effekt parkeringsåtgärder har på stockholmarnas resvanor, bilinnehav och levnadsvillkor.

Förståelsen för vem som använder parkeringen och hur användningen varierar över tid behöver öka. Staden behöver därför söka nya metoder för att kontinuerligt mäta och samla in data om det samlade parkeringsutbudet och dess användning. Ett bra dataunderlag är också nödvändigt för att kunna mäta och följa upp effekter av genomförda åtgärder. Genom att tillgängliggöra högkvalitativ data om parkering underlättas samtidigt för externa aktörer att utveckla digitala och innovativa tjänster.

Aktivitet	Ansvar
<b>Effektivisera övervakning och datainsamling</b> Handla upp digitala tjänster för parkeringsövervakning som även kan användas för att löpande samla in data kring parkeringsutbud och parkeringsbeläggning.	Trafikkontoret
<b>Kartlägg det samlade parkeringsutbudet</b> Ta fram och börja tillämpa en modell för att kunna uppskatta det samlade utbudet av parkering på gatu- och kvartersmark.	Trafikkontoret med stöd av exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och Stockholm Parkering
<b>Mät effekterna av parkeringsåtgärder</b> Utvärdera löpande effekterna av genomförda åtgärder på exempelvis bilinnehav, biltrafikarbete och omställning av fordonsflottan.	Trafikkontoret



## Reglering och styrmedel

För att driva en överflyttning av parkering från gata till kvartersmark kan gatuparkering behöva regleras om. Skillnaden i pris mellan parkering på gatumark och kvartersmark behöver stegvis minska. Behovet att ordna trafiken med parkeringsavgifter tar stöd i sju bedömningskriterier: beläggning, kollektivtrafikutbud, bebyggelsestäthet, lokalt serviceutbud, risk för överspill från intilliggande taxeoråden, parkeringsutbud på kvartersmark samt nyexploatering. Hänsyn ska också tas till förutsättningarna i närområdet och till medborgarnas levnadsvillkor.

Aktivitet	Ansvar
<b>Reglera gatuparkering för minskad långtidsparkering</b> Identifiera avgiftsfria områden som är lämpliga för avgiftsbeläggning med stöd i lagstiftningen och med argument kopplade till parkeringsplanens planeringsinriktning.	Trafikkontoret
<b>Se över boendeparkeringssystemet</b> Gör en översyn av boendeparkeringssystemet utifrån gällande lagstiftning.	Trafikkontoret



## Strategisk markanvändning

För att kunna frigöra utrymme på gatumark för annan användning behöver parkeringsefterfrågan i högre utsträckning kunna tillgodoses på kvartersmark. Förutsättningarna för att åstadkomma parkeringsplatser på kvartersmark som också kan samnyttjas skiljer sig åt i olika delar av staden och beror bland annat på bebyggelsens ålder och graden av funktionsblandning. Frågan behöver därför hanteras områdesvis och åtgärder anpassas utifrån platsens specifika förutsättningar. Utöver de aktiviteter som listas nedan behöver den områdesvisa planeringen även genomföra aktiviteter inom övriga fokusområden utifrån ett geografiskt fokus.

Aktivitet	Ansvar
<b>Ersätt parkeringar på gatumark med andra funktioner</b> Identifiera parkeringsplatser på gatumark där det finns andra anspråk och ta fram förslag på hur ytorna istället bör användas.	Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret
<b>Utred nya möjligheter till samnyttjande</b> Identifiera hur befintliga parkeringsplatser på gatumark bättre kan samnyttjas, exempelvis genom att med annan reglering underlätta parkering på samma plats för olika ändamål.	Trafikkontoret
<b>Styr mot allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar</b> Identifiera lämpliga platser och former för nya parkeringsanläggningar på kvartersmark samt utred möjliga finansieringslösningar.	Stadsbyggnadskontoret med stöd av exploateringskontoret, trafikkontoret och Stockholm Parkering



## Information och kommunikation

Förändringar på parkeringsområdet tenderar att väcka lokal opinion, men åtgärder som på olika sätt begränsar parkering och biltrafik kan nå hög acceptans om närboende upplever att åtgärderna ger märkbara förbättringar. För att kunna genomföra åtgärder i enlighet med parkeringsplanens inriktning behövs en tydlig och genomtänkt kommunikation. Staden behöver dels tydliggöra bakomliggande strategiska vägval, dels vara lyhörd inför hur åtgärderna påverkar medborgarnas livsvillkor. I kontakter med allmänheten är det viktigt att även de som inte är direkt drabbade av åtgärderna – de som inte använder bil – informeras och får komma till tals om hur åtgärderna påverkar till exempel deras ekonomi eller närmiljö.

Aktivitet	Ansvar
<b>Stärk samverkan mellan parkeringens aktörer</b> 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.	Trafikkontoret och Stockholm Parkering
<b>Tillgängliggör kommunala parkeringsplatser</b> 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.	Stockholm Parkering, fastighetskontoret och de kommunala bostadsbolagen
<b>Involvera medborgarna</b> Pröva nya sätt att uppmuntra medborgardeltagande i planeringen av parkeringsåtgärder eller alternativ användning, där sådana anspråk finns.	Trafikkontoret med stöd av exploateringskontoret och berörda stadsdelsförvaltningar