



Höjd boendeparkeringsavgift i taxeområde 2 och 3 och sänkta avgifter för nyttoparkering

Hemställen från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Avgifter för boendeparkering i taxeområde 2 och 3 fastställs enligt bilaga 1 till utlåtandet, i enlighet med trafiknämndens förslag, att gälla från och med den 1 februari 2024.
2. Avgifter för nyttoparkeringstillstånd A och B fastställs enligt bilaga 1 till utlåtandet, i enlighet med trafiknämndens förslag, att gälla från och med den 1 februari 2024.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden föreslår att avgifterna för boendeparkering i taxeområde 2 och 3 höjs med 500 kronor per månad till 1 600 kronor per månad. Boendeparkering för MC föreslås höjas med 125 kronor per månad, för att fortsatt motsvara en fjärdedel av de föreslagna boendeparkeringsavgifterna i taxeområde 2 och 3. Förändringen berör taxeområde 2 och 3, vilket innefattar Kungsholmen, Vasastan, Södermalm, Östermalm, City och Gamla stan. Avgiften för nyttoparkeringstillstånd i hela staden föreslås sänkas med 2 000 kronor per år i syfte att prioritera parkeringsmöjlighet för nyttotrafik. Förändringarna träder i kraft 1 februari 2024.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret ser att höjningen av avgiften indikerar att de avsedda effekterna, såsom att säkerställa att parkeringsavgifterna är förenliga med ett växande Stockholm, har goda möjligheter att uppnås. Stadsledningskontoret ser positivt på förslaget att sänka avgifterna för nyttoparkeringstillstånd och att samtidigt förlänga tiden för parkering från 2 till 3 timmar.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Boendeparkering är ett parkeringstillstånd som ger invånare möjlighet att parkera längs gatorna i sin stadsdel till en fast rabatterad kostnad. I Stockholms stad har avgifterna för boendeparkering varit oförändrade sedan 2016. Nu har stadens rödgröna styre bestämt sig för att höja avgifterna i innerstaden.

Styrkan i styrmedlet har avtagit i takt med inflation och generell kostnadsutveckling. För att nå målet om en högre andel lediga parkeringsplatser krävs att avgiftsnivåerna för boendeparkering i innerstaden höjs. Därigenom kan önskad trafikstyrande effekt upprätthållas och tillgängligheten förbättras.

Det blir en märkbar förändring, men det tål att påminnas om att boendeparkering är en mycket kraftfull rabatt jämfört med den vanliga taxan för gatuparkering. Även efter den här justeringen kommer boendeparkering att vara starkt subventionerat.

Poängen med parkeringsavgifter är att se till att det alltid finns en viss andel lediga parkeringsplatser. Det gör att bilister slipper köra runt och leta. Tyvärr har inflationen gradvis urholkat avgifterna och minskat den trafikstyrande effekten. För att säkerställa framkomligheten i innerstan behöver vi höja avgifterna för boendeparkering.

Vi prioriterar den biltrafik som har svårast att hitta alternativ. De flesta som bor i innerstan kan enkelt ersätta bilresor med cykling och kollektivtrafik. För boende som sällan använder sin bil är det bättre att ha den stående i ett garage. Det finns andra än boende som inte har samma möjlighet att välja bort gatuparkering, exempelvis hantverkare med servicebil.

Samtidigt som boendeparkeringen höjs sänker vi därför avgiften för nyttoparkeringstillstånd, som bland annat används av företag med servicefordon eller godstransporter som behöver parkera under kortare stunder. Tillståndet gäller i hela staden, även på gator som är skyltade med parkeringsförbud. Avgiften för nyttoparkeringstillstånd sänks med 2500 kronor per år. Därtill förlängs maxtiden för parkering från två till tre timmar.

Bilagor

1. Förslag till avgifter för boendeparkeringsavgifter inom taxa 2 och 3 samt boendeparkering MC inklusive mervärdesskatt, dnr KS 2023/1166-1.2
2. Parkeringsundersökning, dnr KS 2023/1166-1.3
3. Boendeområde taxa 2 och 3, dnr KS 2023/1166-1.4

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Dennis Wedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att avslå förslag till beslut
2. Att därutöver anföra

Stockholm ska vara en levande stad där det är lätt att ta sig fram och bo. Oavsett vilka behov man har, vilken situation i livet man befinner sig i eller vem man är.

För många stockholmare är tillgången till bil en nödvändighet för att vardagen ska kunna gå ihop. Inte minst i en situation när det S-ledda styret i regionen drar ner på kollektivtrafiken. För att underlätta för alla stockholmare i behov av bil att parkera nära hemmet är det därför av stor vikt att boendeparkeringen är både tillgänglig och kostnadsmässigt försvarbar.

Moderaterna ställer sig därför starkt kritiska till de kraftiga höjningarna av boendeparkeringen som S-majoriteten i staden vill införa. Avgiften höjs dessutom i en tid då S-styrena i både Stockholms stad och Region Stockholm gjort det till stockholmarnas uppgift att betala för dåligt prioriterad politik. Utöver kraftigt höjda boendekostnader, taxor för vatten och avlopp, och boendeparkering som blir 6 000 kr per år dyrare, får stockholmare det högsta skattestrycket de haft i staden på 17 år.

Samtidigt ska innerstadsborna i behov av bil betala för en allt sämre tjänst – betydligt högre pris, men allt färre parkeringsplatser. Fler boende kommer att behöva cirkulera runt och leta efter parkeringsplatser. Det kommer att innebära mer utsläpp och fler trafikstockningar.

Moderaterna undrar vidare över logiken som trafikborgarrådet redogör för i Mitt I: ”Man behöver prissätta parkering, inte för att få intäkter, utan för att det inte ska korka igen” (Mitt I, 9/10-23). Resonemanget fungerar eventuellt för besöksparkeringen om man erbjuder goda in-och utfartsparkeringar samt om kollektivtrafiken fungerar. Däremot håller det inte för den småbarnsfamiljen i innerstan som behöver bilen för att vardagen ska gå ihop.

Vi vet att Stockholm fortsatt inte kommer nå målet om 15 procent lediga parkeringsplatser dagtid. Särskilt inte när majoriteten fortsätter ta bort parkeringsplatser (exempelvis 130 stycken i Gamla stan). Det är tragiskt att S-majoritetens trafikpolitik varken utformas efter stockholmarnas eller miljöns bästa i Stockholm.

Samtidigt ställer vi oss positiva till det som föreslås angående sänkta avgifter för nyttoparkering. Vi hade bara önskat att boenden och de som genomför viktig service i vår stad slapp konkurrera om allt färre parkeringsplatser.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 29 november 2023

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Annika Friberg, Johan Paccamonti och Kristina Lutz (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. att höja boendeparkeringsavgift med 150 kronor i taxeoMRåde 2 och 3 på dagens nivå,
2. att sänka avgiften för nyttoparkeringstillstånd A och B enligt förslag om nya avgifter i bilaga 1 tjänsteutlåtande,
3. att de nya avgifterna ska börja gälla från månadsskiftet efter att beslut fattas i
4. kommunfullmäktige, dock tidigast 1 februari 2024,
5. att uppställningstiden för nyttoparkering utökas till 3 timmar,
6. att fastställa beslutspunkt 1-3.
7. Därutöver anföra följande:

Under lång tid har en medvetet bilfientlig politik i Stockholm försvårat för de många stockholmare som är beroende av bilen i sin vardag. Antalet p-platser minskar kontinuerligt, underhållet av gatorna är nedprioriterat, p-avgifter höjs, körfält försvinner och miljözoner införs. Att chockhöja boendeparkeringsavgifterna är ytterligare en bilfientlig åtgärd som kommer drabba många redan hårt ansatta skattebetalare i staden. Sverigedemokraterna förespråkar en försiktig höjning av boendeparkeringsavgiften med 150 kronor. Detta är motiverat med anledning av kommunens kostnadsökningar samt det faktum att avgiften inte höjts sedan 2016.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

1. Att avslå förslaget,
2. Att därutöver anföra följande,

Kristdemokraterna motsätter sig majoritetens skatte- och avgiftshöjningar. I vår reservationsbudget lyckades vi finansiera större satsningar på välfärdens kärnuppdrag än majoriteten – utan att höja vare sig skatter eller avgifter. Skenande inflation, räntehöjningar och varsel om lågkonjunktur skapar ett ansträngt läge för hushållen i Stockholm. Att i det läget föreslå avgiftshöjningar framför ansvarsfulla prioriteringar för att finansiera annat än kärnverksamheten är allt annat än ansvarsfullt förvaltarskap.

Ärendet

Parkeringsavgifter syftar till att ordna trafiken och nivån på avgiften behöver vara tillräckligt hög för att få en trafikstyrande effekt. I innerstaden (taxeområde 2 och 3) är fordon med boendeparkeringsdispens den största kategorin parkerare och utgör mer än hälften av alla uppställda fordon. Nuvarande avgiftsnivå på boendeparkering beslutades år 2016 och har genom inflation och generell kostnadsutveckling i samhället minskat i kraft som styrmedel för att ordna trafiken.

Trafiknämnden föreslår därför att boendeparkeringsavgifterna i innerstaden höjs enligt bilaga 1 till utlåtandet. De områden som omfattas av de nya avgifterna är boendeparkeringsområde Södermalm, Kungsholmen, City, Östermalm och Gamla stan (vilka omfattar taxeområde 2 och 3), se bilaga 3 till utlåtandet.

Trafiknämnden föreslår att månadsavgiften för boendeparkering i taxeområde 2 och 3 höjs från dagens 1100 kr till 1600 kr. Vidare föreslår kontoret att månadsavgiften för boendeparkering MC i samma område höjs från 275 kr till 400 kr (bilaga 1 till utlåtandet).

I Stockholms stads framkomlighetsstrategi har staden i prioriteringen av parkering på gatumark fastslagit att nyttotrafik, såsom godsleveranser, hantverkare och hemtjänst m.m. ska prioriteras framför boendeparkering. Trafiknämnden föreslår därför att avgiften för nyttoparkeringstillstånd ska sänkas, samtidigt som längsta tillåtna uppställningstid utökas, från 2 till 3 timmar.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 oktober 2023 följande.

1. Trafiknämnden beslutar om höjning av boendeparkeringsavgifter i taxeområde 2 och 3 enligt förslag om nya avgifter i bilaga 1.
2. Trafiknämnden beslutar om sänkning av avgift för nyttoparkeringstillstånd A och B enligt förslag om nya avgifter i tjänsteutlåtandets bilaga 1.
3. Trafiknämnden beslutar att de nya avgifterna ska börja gälla från månadsskiftet efter att beslut fattas i kommunfullmäktige, dock tidigast 1 februari 2024.
4. Trafiknämnden beslutar att uppställningstiden för nyttoparkering utökas till 3 timmar.
5. Trafiknämnden hemställer till kommunfullmäktige att fastställa avgifter enligt beslutspunkt 1-3.
6. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation av Jonas Nilsson m.fl. (M), se Reservationer m.m.

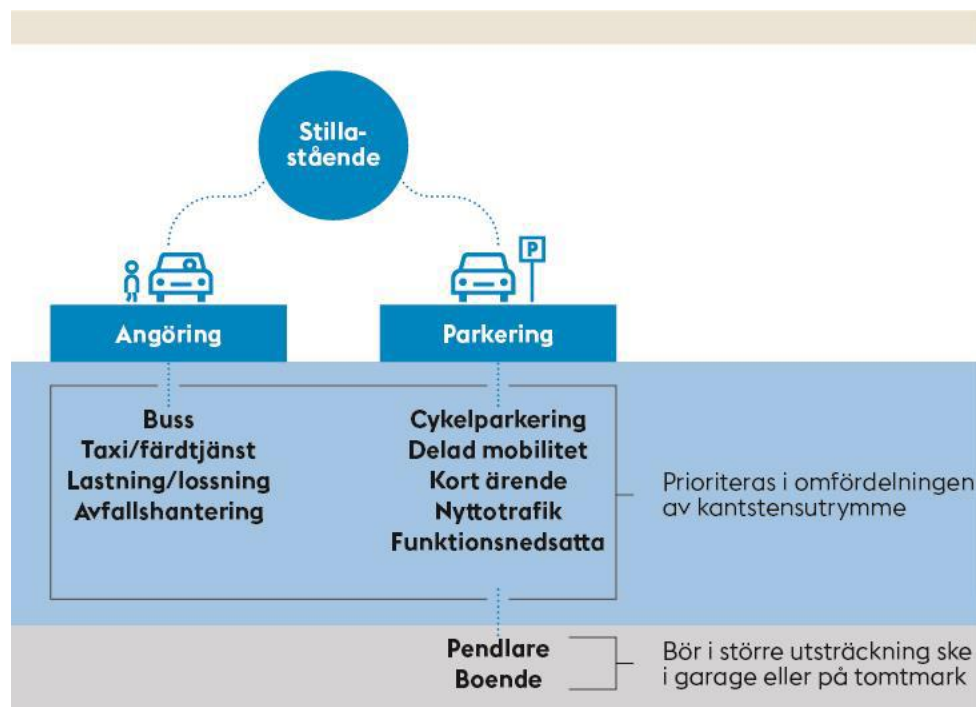
Reservation av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

Ersättaryttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD) som instämmer i förslaget från Jonas Nilsson m.fl. (M).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 augusti 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Gatan rymmer många funktioner och stadens prioritering är rörlig trafik framför stillastående, parkerade, fordon. I dagsläget används en stor del av innerstadens utrymme vid kantstenen till parkering. Utrymmet vid kantstenen används till en rad olika funktioner beroende på den enskilda platsens förutsättningar. I figuren nedan återges stadens prioritering för de olika kategorierna av angöring och parkering. Där framgår bland annat att nyttotrafik är en av de kategorier som ska prioriteras i omfördelningen av kantstensutrymme, medan parkering för boende i större utsträckning bör ske i garage eller på tomtmark. Med nyttotrafik avses t.ex. godsleveranser, hantverkare och hemtjänst mm.



(Figuren beskriver stadens prioritering för de olika kategorierna av angöring och parkering och är hämtad från stadens framkomlighetsstrategi)

Boendeparkering

I innerstaden är boendeparkerare den största kategorin av parkerare. Vid senaste mätningen uppgick andelen boendeparkerare till över 50 procent av de uppställda fordonen i innerstaden (bilaga 2).

I finansborgarrådets förslag till budget för 2023 anges att parkeringsavgifter är stadens kraftfullaste verktyg för att säkerställa framkomlighet och ordning i trafiken. Enligt 2 § lag (1957:259) om rätt för en kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. får en kommun ta ut en avgift för rätten att parkera på sådana allmänna platser som står under kommunens förvaltning. Syftet med

parkeringsavgifter är att ordna trafiken. Lagen säger att ”avgiftens storlek skall därvid alltid avvägas med hänsyn till vad som behövs för trafikens ändamålsenliga ordnande. Grunder för beräkningen ska fastställas av kommunfullmäktige”. I förarbeten och utredningar till lagen framgår att parkeringsavgifterna ska användas för öka omsättningen på attraktiva parkeringsplatser, motverka långtidsuppställning och i viss mån för att underlätta parkeringsövervakningen.

Staden har inte något formellt och juridiskt krav på sig gällande att tillhandahålla boendeparkering till en subventionerad avgift, dock är boendeparkering ett system som Stockholm sedan lång tid tillbaka valt att tillämpa. Det finns även stora områden i innerstaden där möjlighet till garageparkering helt saknas till följd av bebyggelsens ålder och typ. Vidare har förtätningen av bebyggelsen genom åren ofta skett på bekostnad av parkeringsytor, som försvunnit till förmån för andra ändamål.

Område för boendeparkering

Området för boendeparkering i innerstaden utgörs av taxa 2 och taxa 3 (bilaga 3). Avgiften för boendeparkering är satt till 1100 kr/månad och särskiljer sig inte mellan taxa 2 och taxa 3. Dygnsavgiften är 75 kr/24h och även den fastslogs år 2016. Gällande dygnsavgiften skiljer sig antalet betaldagar åt där taxa 2 har 7 betaldagar per vecka medan taxa 3 har 6 betaldagar (söndagar är avgiftsfria). Boendeparkering får ske på de platser där boendeparkering finns skyltat med tilläggstavla. Parkeringsplatser där kontoret bedömer att omsättningen behöver vara hög är undantagna från boendeparkering.

De boendeparkeringsområden som omfattas av detta förslag är Södermalm, Kungsholmen, Vasastan, City, Östermalm och Gamla stan (bilaga 3).

Gatan fyller som tidigare nämnts många olika funktioner, där behov av yta för kollektivtrafik, nyttotrafik, biltrafik, gående och cyklister m.m. ska tillgodoses. Reglering av parkering är ett av många verktyg för att ordna trafiken och syftar till förbättrad framkomlighet. Staden har mål om ökad framkomlighet och minskad klimatpåverkan, dessa mål ska bland annat uppnås genom minskad fordonstrafik. Bilar och andra fordon spelar en viktig roll för många människor men fler behöver välja kapacitetsstarka färdmedel i en växande stad.

De flesta fordon står idag parkerade mer än de används och stadens gator är inte dimensionerade för att kunna täcka en sådan efterfrågan på parkering. De avgifter kommunen förfogar över blir därför ett av de viktigaste styrmedlen för att kunna uppnå en ökad framkomlighet på stadens gator. Nivån på boendeparkeringsavgiften kan skapa incitament för att parkera på tomtmark eller i garage.

När boendeparkering infördes i Stockholm på 1980-talet var ett av syftena att minska antalet fordonsrörelser i staden, genom att tillåta parkering i upp till en vecka istället för endast 24 timmar. Kontoret befarar att en brist på ett fungerande boendeparkeringsystem skulle öka benägenheten att använda fordonet för dagliga arbetsresor med ökad belastning på vägnätet samt ökad miljöbelastning som följd. Boendeparkering medför att de som är i behov av att äga ett fordon inte

nödvändigtvis får något ekonomiskt incitament att använda det på daglig basis. Den subventionerade avgiften i kombination med att fordonen tillåts vara uppställda längre tider bör därför generellt resultera i färre fordonsrörelser. Det är dock så att en ökad omsättning av parkeringsplatser och en ökad tillgänglighet till kantstenen bl.a. leder till minskad söktrafik, vilket gynnar de som har behov av att uträtta ärenden med fordon. Det finns således argument som talar såväl för som emot boendeparkering i städer.

Givet ovanstående resonemang finns det med andra ord olika intressen som behöver kombineras i gaturummet. Det arbetssätt som kontoret tillämpar är en avvägning mellan var det är lämpligt att tillåta boendeparkering och var det är lämpligt att endast tillåta besöksparkering (eller annan reglering som gynnar andra trafikantgrupper). Ett viktigt styrmedel i detta arbete är avgiftsnivåer vilka behöver vara tillräckligt höga för att ha en trafikstyrande effekt.

Nyttoparkering

Kommunen har en möjlighet att inrätta särskilda tillstånd för näringsidkare som har behov av att parkera i närheten av en tillfällig arbetsplats, ett s.k. nyttoparkeringstillstånd. Kommunens befogenhet framgår av 2 § andra stycket i lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. Tillståndet är i första hand till för de som är i behov av att använda serviceutrustade fordon eller fordon som transporterar gods.

Det finns två typer av nyttoparkeringstillstånd, A och B. Nyttoparkeringstillstånd A kostar 22 000 kr exklusive moms per år och gäller dygnet runt alla dagar och nyttoparkeringstillstånd B kostar 17 000 kr per år exklusive moms och gäller mellan klockan 07.00-19.00 alla dagar. Båda tillstånden gäller för parkering upp till 2 timmar per parkeringstillfälle på gatumark inom kommunen. Tillstånden möjliggör parkering där det är skyltat med parkeringsförbud, på parkeringsplatser på gatumark som inte är reserverade för särskild trafikantgrupp eller fordonsslag. Dessutom måste det vara tillåtet att köra på gatan under hela uppställningstiden för att tillståndet ska gälla.

Beläggningsmätning

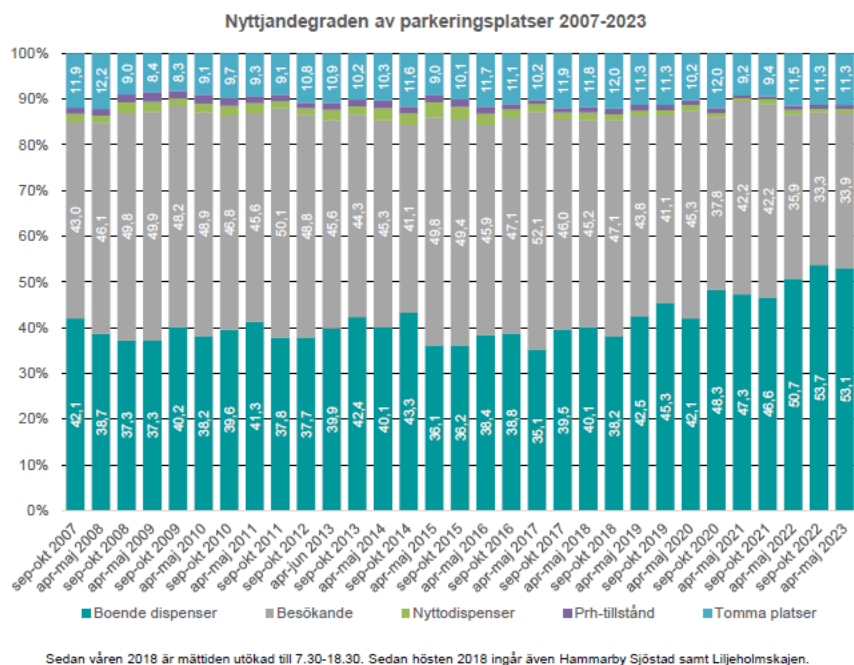
Kontoret genomför varje vår och höst parkeringsundersökningar för att mäta beläggnings i innerstaden (bilaga 2). Mätningarna genomförs på så sätt att ungefär en tredjedel av gatorna i innerstaden mäts och sedan extrapoleras dessa data för att skapa förståelse för hur den totala beläggnings på gatumark utvecklar sig över tid.

Den senaste beläggningsmätningen genomfördes under våren år 2023. Resultatet från mätningen i innerstaden visar att i snitt 88,7 procent av parkeringsplatserna var upptagna och ca 11,3 procent var lediga. Andelen boendeparkerare i innerstaden var i samma mätning 53,1 procent av det totala antalet parkerade fordon.

I nämnda undersökning finns även mindre delområden redovisade. I de mindre områdena framgår en viss variation gällande beläggnings i innerstadens områden. I område Öst (de centralaste delarna av Östermalms stadsdel) fanns ca 5,8 procent

lediga parkeringsplatser, i område Väst (Kungsholmen, Vasastaden och större delen av city) fanns ca 12,7 procent lediga parkeringsplatser och i område Syd (Södermalm) fanns ca 16,7 procent lediga parkeringsplatser.

Nyttjandegradsundersökning, avgiftsbelagda p-platser, i



Tabellen ovan visar att det sedan år 2007, i innerstaden som helhet, som mest uppmätts drygt 12 procent lediga parkeringsplatser. Viss variation finns inom de olika stadsdelarna och de olika åren men på aggregerad nivå har förhållandet mellan upptagna och lediga parkeringsplatser legat relativt konstant.

Staden har som mål att andelen lediga parkeringsplatser i innerstaden dagtid ska vara 15 procent. Detta för att minska söktrafik vilket bidrar till bättre framkomlighet, mindre miljöbelastning, minskad dubbelparkering, m.m.

Kontorets mätningar visar att beläggningen på gatumark i innerstaden generellt sett är högre än önskvärt för att åstadkomma god tillgänglighet och framkomlighet.

Trender inom boendeparkering i innerstaden

I innerstaden hade boendeparkering en topp under pandemiåren där såväl antalet tillstånd som månadsbetalare var historiskt högt. Sedan slutet av pandemin har såväl antalet tillstånd som antalet månadsbetalare succesivt minskat. De senaste 12 månaderna (juli 2022 – juli 2023) har antalet månadsbetalare av boendeparkering i innerstaden minskat med 3,4 procent i jämförelse med samma period året innan (juli 2021- juli 2022). Under samma period har antalet utfärdade tillstånd för boendeparkering minskat med 2,3 procent. Vid en jämförelse mellan de första 7 månaderna 2023 och de första 7 månaderna 2022 har antalet månadsbetalare minskat med 7,4 procent och antalet utfärdade tillstånd minskat med 1,5 procent. Trenden

med ett nedåtgående antal boendeparkerare i innerstaden verkar alltså ihållande och minskningen går snabbare än tidigare sett till det senaste halvåret.

Vid en höjning av boendeparkeringsavgifterna i innerstaden är det sannolikt att vissa fordonsägare kommer att ändra beteende gällande parkering och/eller fordonsinnehav. Denna förändring kommer dock vara svår att särskilja från den generella trenden med minskat antal boendeparkerare.

Analys och konsekvenser

Boendeparkeringsavgiften har sedan år 2016 legat fast på samma nivå och styrkan i styrmedlet har därför avtagit i takt med inflation och generell kostnadsutveckling. Den 1 april 2023 höjdes besöksparkeringsavgifterna i innerstaden i enlighet med beslut i kommunfullmäktige. Höjningen innebär att avgiften för boendeparkering i förhållande till avgiften för besöksparkering blivit mer förmånlig. Boendeparkering är en subvention och kommer så vara även med den höjning som kontoret föreslår, men för att åstadkomma bättre framkomlighet och fler lediga parkeringsplatser behöver även boendeparkeringsavgiften höjas.

Generellt bör dock understrykas att gatuparkering inte ska vara ett förstahandsalternativ, rörlig trafik är det primära användningsområdet för gatorna och parkerade fordon ska i huvudsak stå i garage eller ytor avsedda för parkering på tomtmark. I och med att kontoret samtidigt med höjningen av boendeparkeringsavgiften föreslår sänkta avgifter och längre uppställningstid för nyttotrafik gynnas den rörliga trafiken än mer, vilket ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi.

Kostnadsutveckling boendeparkering

Boendeparkeringsavgifterna i Stockholm har inte höjts årligen med något index och har därmed inte automatiskt följt den generella kostnadsutvecklingen i samhället. Sett till den generella kostnadsutvecklingen har avgiften i dagsläget inte den trafikreglerande effekt som eftersträvas.

I samband med projektet Plan för gatuparkering (år 2016) ändrades avgiften för boendeparkering i innerstaden till dess nuvarande nivå, 1100 kr/mån. Sedan senaste höjningen har inflation och generell kostnadsutveckling i samhället urholkat avgiftsnivån vilket innebär en minskad effekt som styrmedel. En höjning är därför nödvändig för att upprätthålla den trafikstyrande effekt som avgiften är avsedd att generera.

Kostnadsutveckling nyttoparkeringstillstånd

År 2013 kostade nyttoparkeringstillstånden 12 000 kr/år ex moms. Det fanns då cirka 2 850 utfärdade tillstånd. 2017 höjdes avgiften till nuvarande nivåer, dvs. för nyttoparkeringstillstånd A, 22 000 kronor per år exklusive moms, och för nyttoparkeringstillstånd B, 17 000 kronor per år exklusive moms. I dagsläget finns det cirka 2 550 utfärdade tillstånd.

Sammantaget har antalet nyttoparkeringstillstånd minskat i antal de senaste 10 åren, detta trots att större områden fått parkeringsavgifter och många parkeringsplatser byggts bort. En anledning kan vara att avgifterna upplevs för höga.

Föreslagna nya avgifter

Boendeparkering

Kontoret föreslår att boendeparkeringsavgiften i taxa 2 och 3 höjs med 500 kr/månad och att MC-taxorna höjs för att motsvara en fjärdedel av föreslagna boendeparkeringstaxor inom taxeområde 2 och 3.

Vid en höjning enligt ovan blir kontorets förslag till nya avgifter följande:

- Boendeparkering inom taxa 2 och 3 höjs från 1100 kr/mån till 1600 kr/mån.
- Boendeparkering MC inom taxa 2 och 3 höjs från 275 kr/mån till 400 kr/mån.
- Boendeparkeringsavgift 24h inom taxa 2 höjs från 75 kr/24h till 90 kr/24h. Avgiften gäller alla dagar (måndag-söndag).
- Boendeparkeringsavgift 24h inom taxa 3 höjs från 75 kr/24h till 90 kr/24h. Avgiften gäller vardagar och lördagar.
- Boendeparkeringsavgift 24h MC inom taxa 2 höjs från 18,75 kr/24h till 22,50 kr/24h. Avgiften gäller alla dagar (måndag-söndag).
- Boendeparkeringsavgift 24h MC inom taxa 3 höjs från 18,75 kr/24h till 22,50 kr/24h. Avgiften gäller vardagar och lördagar.

Tiderna för avgiftsuttag är oförändrade. Se bilaga 1 för sammanställning i tabellform.

Nyttoparkering

Vidare föreslår kontoret att avgiften för nyttoparkeringstillstånd sänks. Kontorets förslag till nya avgifter är följande:

- Nyttoparkeringstillstånd A sänks från 22 000 kr/år exklusive mervärdesskatt till 20 000 kr/år exklusive moms.
- Nyttoparkeringstillstånd B sänks från 17 000 kr/år exklusive mervärdesskatt till 15 000 kr/år exklusive moms.

I samband med denna förändring föreslås även att uppställningstiden för nyttoparkering utökas med en timme, från 2 timmar till 3 timmar. Se bilaga 1 för sammanställning i tabellform.

Ekonomi

Det är svårt att med exakthet förutsäga vilken påverkan på nämndens budget den föreslagna höjningen av boendeparkeringsavgiften kommer att få. Den mest osäkra faktorn är i vilken utsträckning höjda avgifter påverkar människors beteende. Högre avgift bör medföra något färre boendeparkerare, viss överflyttning till garageparkering och ett ökat användande av kapacitetsstarka färdmedel. Hur stora effekterna blir är dock svårt att förutsäga, men ett rimligt antagande kan vara att boendeparkeringen kommer att minska med ca 5 procent (utöver den generella nedgången på omkring 5 procent). Det är dock troligt att det finns en fördröjningseffekt där höjda avgifter över tid kommer påverka olika grupper olika. Sannolikt kommer inte några mätbara förändringar ske direkt vid höjningen utan minskningen av boendeparkerare kommer ske succesivt över tid. Med ett sådant antagande gör kontoret bedömningen att höjningen skulle kunna innebära en ökning av stadens intäkter med som mest 70-75 mnkr per år.

Om beläggningen minskar ytterligare, vilket är det huvudsakliga syftet med avgiftshöjningen, kommer även intäktsökningen att bli lägre än det som är redovisat ovan.

Vad gäller nyttoparkeringen tror kontoret att de förbättrade villkoren kommer medföra att fler näringsidkare väljer att ansöka om nyttoparkeringstillstånd än idag, vilket innebär att intäkterna för nyttoparkeringstillstånden sammantaget blir ungefär desamma som med dagens avgifter.

Trafikkontorets synpunkter

Kontorets analys är att de föreslagna justeringarna kommer att ordna trafiken bättre än nuvarande avgiftsnivåer, och att de ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi

Mot bakgrund av ovanstående redogörelse föreslår trafikkontoret att trafiknämnden beslutar att boendeparkeringsavgiften i taxa 2 och taxa 3 höjs enligt förslag om nya avgifter i bilaga 1.

Vidare föreslår kontoret att nyttoparkeringsavgiften sänks enligt förslag om nya avgifter i bilaga 1. Kontoret föreslår också att längsta tillåtna uppställningstid för nyttotrafik ska vara 3 timmar.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 november 2023 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunstyrelsens förslag till budget för 2024 är ett av verksamhetsområdesmålen att Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar. Det framhålls att parkeringsavgifter är stadens kraftfullaste verktyg för att säkerställa framkomlighet och ordning i trafiken. Trafiknämnden ska säkerställa att parkeringsavgifterna är förenliga med ett växande Stockholm, bland annat genom att höja avgiften för boendeparkering och sänka avgiften för nyttoparkering. Det framgår vidare att staden fortsatt har som mål att andelen lediga parkeringsplatser i innerstaden dagtid ska vara 15 procent. Detta för att minska söktrafik, vilket bidrar till bättre framkomlighet, mindre miljöbelastning och minskad dubbelparkering.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämndens förslag till höjda avgifter för boendeparkering och sänkta avgifter för nyttoparkeringstillstånd är i linje med kommunstyrelsens förslag till budget för 2024. Trafiknämndens driftbudget för 2024 föreslås få ökade intäkter med 70,0 mnkr till följd av höjda boendeparkeringsavgifter, vilket är i överensstämmelse med den föreslagna avgiftshöjningen.

Sedan september 2016, då nuvarande avgiftsnivå infördes, har konsumentprisindex ökat med cirka 29 procent. Höjningen med 500 kronor per månad motsvarar en avgiftsökning med cirka 45 procent. Skillnaden indikerar, enligt stadsledningskontorets bedömning, att de avsedda effekterna har goda möjligheter att uppnås.

Stadsledningskontoret ser positivt på trafiknämndens förslag att sänka avgifterna för nyttoparkeringstillstånd, och att samtidigt förlänga tiden för parkering från 2 till 3 timmar. Förändringarna innebär att tillstånden blir mer attraktiva för exempelvis hantverkare och hemtjänst.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att avgifter för boendeparkering i taxeområde 2 och 3 samt avgifter för nyttoparkeringstillstånd A och B fastställs enligt bilaga 1, i enlighet med trafiknämndens förslag, att gälla från och med den 1 februari 2024.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Jonas Nilsson m.fl. (M)

1. Att avstyrka den föreslagna och mycket kraftiga höjningen av boendeparkeringsavgiften i taxeyråde 2 och 3.

2. Att därutöver anföra följande:

Att höja parkeringsavgifterna för boende i innerstan med 45 procent är varken en insats för klimatet eller stockholmarna. Däremot är det ett omotiverat hårt slag mot de stockholmarna som har behov av bilen för att få vardagen att gå ihop.

Avgiften höjs dessutom i en tid då S-styrena i både Stockholms stad och Region Stockholm gjort det till stockholmarnas uppgift att betala för dåligt prioriterad politik. Utöver kraftigt höjda boendekostnader, räntor, matpriser och det högsta skattetrycket på 17 år tycker styret i Stockholms stad ändå att det är motiverat att en barnfamilj ska betala 6000 kronor extra per år för boendeparkering.

Kostnaden känns särskilt omotiverad givet att stockholmarna som behöver betala den erhåller en allt sämre tjänst – betydligt högre pris, men allt färre parkeringsplatser. Fler boende kommer behöva cirkulera runt letandes efter parkeringsplatser vilket kommer innebära mer utsläpp.

Vi ställer oss också frågande till logiken trafikborgarrådet presenterat gällande att ”Man behöver prissätta parkering, inte för att få intäkter, utan för att det inte ska korka igen” (Mitt I, 9/10-23). Resonemanget fungerar eventuellt för besöksparkeringen om man erbjuder goda in-och utfartsparkeringar. Däremot fungerar det inte för boenden i innerstaden som behöver bilen för att vardagen ska gå ihop. Staden kommer således inte kunna nå målet om att andelen lediga parkeringsplatser dagtid ska vara 15 procent. Särskilt inte när majoriteten fortsätter ta bort parkeringsplatser – bland annat i Gamla stan där 130 parkeringsplatser tas bort om bara några månader.

Trafikborgarrådets förmaning till stockholmarna som behöver bilen att ”Parkera i Råcksta” bevisar en oförståelse för många stockholmarnas behov – det erkänner att parkeringarna blir för dyra i innerstaden och tvingar således bort barnfamiljer med många fler från Stockholms innerstad. Det är tragiskt att Socialdemokraternas majoritet varken utformas efter stockholmarnas eller miljöns bästa i Stockholm.

Däremot ställer vi oss positiva till det som föreslås angående sänkta avgifter för nyttoparkering. Vi hade bara önskat att boenden och företagare/ anställda som genomför viktig service i vår stad slapp konkurrera om allt färre parkeringsplatser.

Reservation av Anders Lindman (SD)

1. att höja boendeparkeringsavgift med 150 kronor i taxeområde 2 och 3 på dagens nivå.
2. om sänkning av avgift för nyttoparkeringstillstånd A och B enligt förslag om nya avgifter i bilaga 1 tjänsteutlåtande.
3. att de nya avgifterna ska börja gälla från månadsskiftet efter att beslut fattas i kommunfullmäktige, dock tidigast 1 februari 2024.
4. att uppställningstiden för nyttoparkering utökas till 3 timmar.
5. hemställer till kommunfullmäktige att fastställa beslutspunkt 1-3.
6. Därutöver anföra följande:

Under lång tid har en medvetet bilfientlig politik i Stockholm försvårat för de många stockholmare som är beroende av bilen i sin vardag. Antalet p-platser minskar kontinuerligt, underhållet av gatorna är nedprioriterat, p-avgifter höjs, körfält försvinner och miljözoner införs. Att chockhöja boendeparkeringsavgifterna är ytterligare en bilfientlig åtgärd som kommer drabba många redan hårt ansatta skattebetalare i staden. Sverigedemokraterna förespråkar en försiktig höjning av boendeparkeringsavgiften med 150 kronor. Detta är motiverat med anledning av kommunens kostnadsökningar samt det faktum att avgiften inte höjts sedan 2016.