



## Ny utbredning för parkeringstaxeområde 1 och 2

Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Utbredningen av parkeringstaxeområde 1 och 2 fastställs i enlighet med trafiknämndens förslag.

### Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

#### Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden föreslår att taxeområde 1 och 2 för parkering utvidgas för att avspegla parkeringsefterfrågan i Stockholms innerstad bättre än befintliga gränser gör. Syftet med förändringarna är att ordna trafiken.

Förslaget innebär att de geografiska områdena för taxa 1-3 ändras. Befintliga avgiftsnivåer för taxeområde 1-3 gäller dock fortsatt, se bilaga. Förslaget kommer börja gälla på respektive berörd gata när omskyltning har skett, cirka 4-8 veckor från att ärendet beslutats i kommunfullmäktige.

#### Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att trafiknämndens förslag är i linje med kommunfullmäktiges mål, att tidigare höjningar av avgifterna inte har lett till tillräcklig effekt på beläggningen samt att förslaget bidrar till att minska kostnadsgapet mellan parkering på gatumark och kvartersmark.

#### Föredragande borgarrådets synpunkter

Parkeringsavgifter är stadens kraftfullaste verktyg för att säkerställa framkomlighet och ordning i trafiken. De geografiska gränserna för taxeområde 1-2 har inte setts över sedan år 2013. Staden har utvecklats på dessa tio år och det är motiverat att se över taxeområdena. Mätningar från hösten 2023 visar att parkeringsbeläggningen på gator i centrala delar av Kungsholmen och Östermalm, i anslutning till taxeområde 2, är hög med en samlad beläggingsgrad på 94,6 procent. Efterfrågan på parkering är så hög att det är motiverat att justera taxeområdena för att bättre spegla efterfrågan på

parkering i de berörda områdena och ordna trafiken. Förändringarna innebär även ett ökat incitament att lämna bilen hemma till förmån för mer hållbara färdmedel, i linje med stadens framkomlighetsstrategi. För de som fortsatt behöver parkera bilen i områdena innebär förändringen att det blir lättare att hitta parkeringsplats och minskad mängd söktrafik.

## Bilaga

Avgiftsnivåer taxeområde 1-3, dnr KS 2024/977-1.1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

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

Det blir allt svårare och dyrare att ta sig fram i Stockholm – inte minst för stockholmarna som behöver bilen för att få vardagen att gå ihop.

Vänsterstyrets trafikpolitik tar sikte på att minska bilismen genom att minska antalet parkeringsplatser och göra dem dyrare. Det oroar oss att politiken försvårar för inte minst barnfamiljer och äldre att bo i Stockholm och få vardagen att gå ihop – särskilt när Region Stockholm dragit in var sjätte buss. Dessutom ökar trängseln och trafikstockningarna när bilister tvingas cirkulera för att hitta färre parkeringsplatser – det riskerar att försämra luftkvaliteten, öka koldioxidutsläppen och minska trafiksäkerheten i gatumiljö.

Vår trafikpolitik värnar om att alla stockholmarna ska få vardagen att gå ihop – även bilisterna som idag kläms från alla håll, istället för att uppmuntras till en grön omställning. Stockholm behöver exempelvis rulla ut laddinfrastruktur, bygga fler garage, minska genomfartstrafiken genom att färdigställa Stockholms ringled och att ge upp symbolpolitiska initiativ såsom avstängda gator och miljözon klass 3 i City.

**Reservation** av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslag till beslut
2. Därutöver anföra följande

Parkeringsavgifter och trängselavgifter är viktiga verktyg för att stävja trafikökning i staden och uppnå Stockholm stads klimatmål om att ha en helt fossilfri innerstad år

2040. Liberalerna har i sin budget lyft att parkeringsavgifter ska användas på ett sådant sätt där klimatmålen kan nås. Därför är det bra att man nu ser över parkeringstaxorna för besöksparkeringar. Men samtidigt så behöver vi framgent kunna se om önskade effekter av förändringen har uppnåtts, därför behöver utbredningen av parkeringstaxeområde 1 och 2 utredas för att bedöma lämpligheten.

Liberalerna vill lyfta att det är viktigt att inte upprepa samma misstag som med förändringarna i Gamla stan. Det är därför viktigt att staden informerar boende och verksamma i det föreslagna området i god tid så de ges möjligheten att anpassa sig till förändringarna

I övrigt hänvisar Liberalerna till sin reservation för budget 2025

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

Stockholm den 23 oktober 2024

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Jonas Nilsson (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. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att avslå borgarrådsberedningens förslag till beslut.
2. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är positiva till det beskrivna syftet med förändringarna, det vill säga ett effektivt nyttjande av stadens mark, god framkomlighet, hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet. Dock är vi negativa till metoden eftersom den innebär ökade kostnader för redan hårt ansatta bilister. Syftet bör istället uppnås genom att tillskapa fler p-platser (helst under mark), förbättrat underhåll av gatorna, förbättrad snöröjning och andra åtgärder som underlättar för biltrafiken i de centrala delarna av staden.

**Reservation** av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

Trafiknämnden föreslår att taxeområde 1 och 2 för parkering utvidgas för att avspegla parkeringsefterfrågan i Stockholms innerstad bättre än befintliga gränser gör. Syftet med förändringarna är att ordna trafiken. Förslaget innebär att cirka 250 parkeringsplatser omregleras från taxa 2 till taxa 1 medan cirka 3000 parkeringsplatser inom nuvarande taxa 3 övergår till taxa 2. Trafikanter som parkerar med boendedispens kommer inte att beröras av förslaget.

Förslaget innebär att de geografiska områdena för taxa 1-3 ändras. Befintliga avgiftsnivåer för taxeområde 1-3 gäller dock fortsatt, se bilaga. Förslaget kommer börja gälla på respektive berörd gata när omskyltning har skett, cirka 4-8 veckor från att ärendet beslutats i kommunfullmäktige.

## Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2024 följande.

1. Trafiknämnden godkänner för egen del förslaget om ny utbredning för taxeområde 1 och 2 samt hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av investeringar för utvidgande av taxeområde 1 och 2 till en investeringsutgift om 2,5 miljoner kronor.

*Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.*

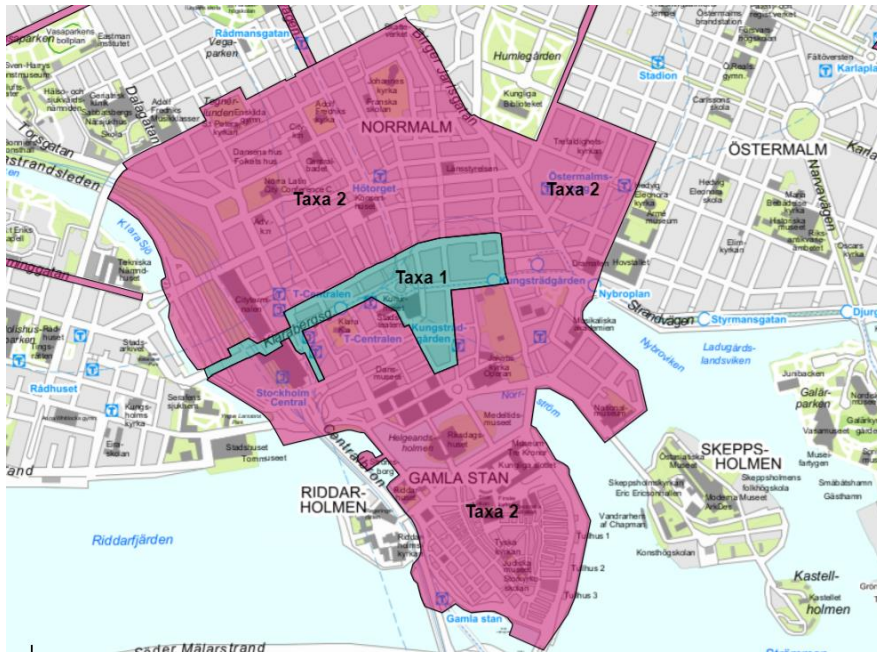
*Reservation av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.*

*Särskilt uttalande av Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.*

*Ersättaryttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD), se Reservationer m.m.*

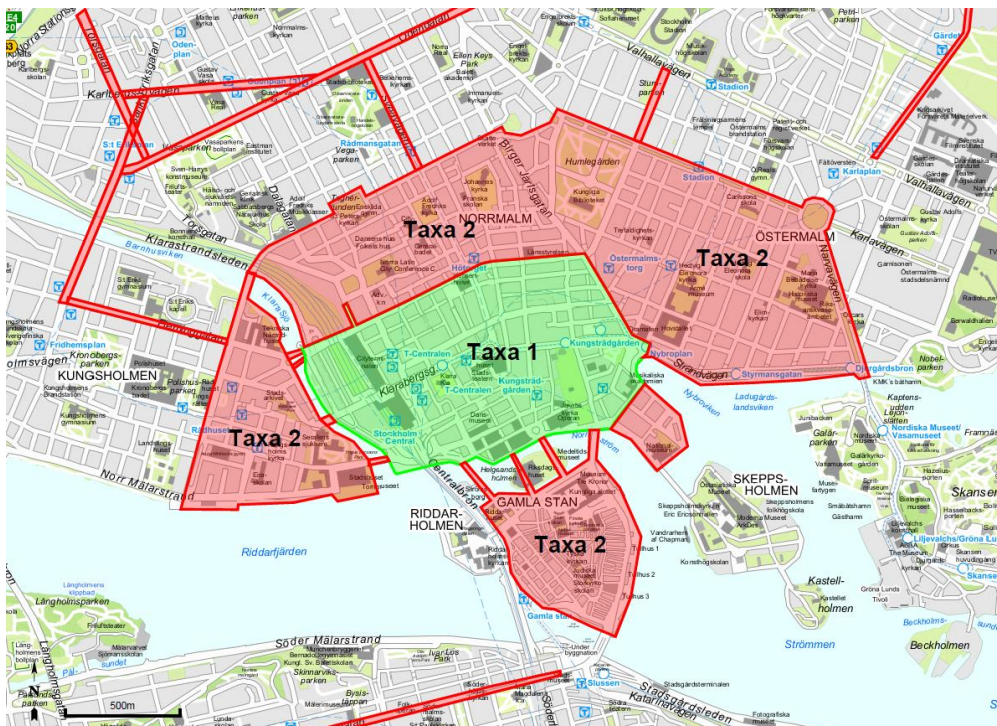
**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 juni 2024 har i huvudsak följande lydelse.

*Nuläge taxeområde 1 & 2*



Figur 1. Berörda delar av befintligt taxeområde 1 & 2. Kartan är illustrativ och visar ungefärliga gränser.

### Förslag till ny utbredning för parkeringstaxeområde 1 och 2



Figur 2. Förslag till ny utbredning för taxeområde 1 och 2. Kartan är illustrativ och visar ungefärliga gränser.

De nya gränserna för taxeområde 1 och 2 i Stockholms innerstad presenteras i ovan karta. Befintliga taxegränser utanför det som presenteras i kartan påverkas inte av det

här förslaget. Förslaget innebär inte heller någon förändring av avgiftsnivåerna inom respektive taxezon.

Det nya området för taxezon 1 begränsas österut till och med Stallgatan, Nybrohamnen samt Birger Jarlsgatan och norrut till och med Kungsgatan (bortsett från Östra Järnvägsgatan där taxezon 1 föreslås sträcka sig till Olof Palmes Gata) medan vattendrag i form av Norrström och Klara Sjö agerar naturliga gränser i syd och i väst. Utökningen av taxezon 1 innebär att ca 250 parkeringsplatser regleras om från taxa 2 till taxa 1.

I dagsläget är parkering inom taxezon 1 tidsbegränsad till en timme. Denna begränsning föreslås inte appliceras på de gator som övergår från taxa 2 till taxa 1, eftersom det på de tillkommande gatorna finns en större variation av parkeringsbehov. I samband med utvidgningen av taxezon 1 kommer behovet av att behålla tidsbegränsningen på befintliga parkeringar att ses över utifrån varje gatas förutsättningar.

Taxezon 2 föreslås utvidgas och även innefatta östra delen av Kungsholmen samt en utökad del av Östermalm. Kungsholmstorg, Scheelegatan och Barnhusbron föreslås bilda områdets västra gräns och ansluter därmed på ett naturligt sätt till Tegnérgatan som utgör nordlig gräns för nuvarande taxezon 2. I den östra ändan av Tegnérgatan föreslås Runebergsgatan förlänga den norra gränsen och ansluta till Karlavägen som tillsammans med Narvavägen utgör det nya områdets östra gräns.

Utökningen av taxezon 2 innebär att ca 3000 parkeringsplatser regleras om från taxa 3 till taxa 2. Utöver högre parkeringsavgifter medför en justering från taxa 3 till taxa 2 att tiderna för avgift utökas. Parkering i taxezon 2 erfordrar avgift alla dagar dygnet runt medan avgift i taxezon 3 är begränsat till vardagar förutom vardag före sön- eller helgdag mellan kl. 7 – 19 och vardag före sön- eller helgdag mellan kl. 11 – 17.

Utöver ordinarie parkeringstaxor finns särskilda taxor som endast används för parkeringsplatser som är reserverade för motorcyklar. Mc-taxorna följer samma områdesgränser som ordinarie taxor där taxa 1 motsvarar taxa 11, taxa 2 motsvarar taxa 12 osv. Taxezon 11 och 12 föreslås utvidgas enligt samma utformning som taxezon 1 och 2.

#### *Analys och konsekvenser*

Den föreslagna utbredningen för taxezon 1 utgör Sveriges mest tillgängliga område och nås med såväl lokal och regional som nationell kollektivtrafik. Området präglas av en hög andel arbetsplatser och ett stort utbud av handel, service och kultur, vilket skapar en hög efterfrågan på besöksparkering.

De delar av Kungsholmen och Östermalm som föreslås ingå i taxezon 2 präglas av hög tillgänglighet, många arbetsplatser och en stor konkurrens på parkering från både boende och besökare. I områdena finns ett stort utbud av handel och

restauranger vilket tillsammans med närheten till city attraherar besöksparkering, även under tider då taxeområde 3 inte har parkeringsavgift.

En förväntad konsekvens av förslaget är att efterfrågan på parkering minskar på gator som graderas upp en taxenivå. Detta leder till ett mer effektivt nyttjande av parkeringsmöjligheterna och högre tillgänglighet för leverans- och nyttotrafik.

De föreslagna förändringarna för taxeområde 1 och 2 bidrar till att uppfylla parkeringsstrategins princip om att minska kostnadsgapet mellan gatumarksparkering och kvartersmarksparkering.

Förändringarna innebär ett ökat incitament att lämna bilen hemma till förmån för mer hållbara färdmedel. För de som fortsatt behöver parkera bilen innebär den minskade efterfrågan att mängden söktrafik kan förväntas minska.

En utvidgning av taxeområde 1 och 2 kommer inte att påverka invånare som parkerar med boendedispens då det redan finns boendeparkering i taxeområde 2 och 3. Gator som övergår till taxeområde 1 och som idag erbjuder boendeparkering kommer göra så även i fortsättningen. Den minskade efterfrågan förväntas göra det lättare för boende att hitta parkeringsplats på gatan.

#### *Tidplan och genomförande*

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 stegvis och förslaget i sin helhet beräknas att vara genomfört mellan 4 till 6 veckor från det att beslut tas i kommunfullmäktige.

Kontorets skyltentreprenad är under upphandling och ett nytt avtal planeras att träda ikraft höst/vinter 2024. Vid en övergångsperiod kan det påverka möjlighet och takt för omskyltning.

Ett nytt beredningssystem för lokala trafikföreskrifter är planerat att implementeras i december 2024, vilket under ett par veckors tid kan påverka möjligheterna att besluta lokala trafikföreskrifter.

#### *Ekonomi*

Investeringsutgiften för implementeringen av förslaget beräknas till 2,5 miljoner kronor. Beräkningen bygger på å-priser i gällande ramavtal. I utgiften ingår framförallt material och arbetstid för omskyltning samt intern tidrapportering.

Investeringsutgiften beräknas kunna inrymmas i nämndens långsiktiga investeringsram.

Projektet beräknas medföra ökade kapitalkostnader om sammanlagt cirka 0,2 miljoner kronor från och med 2026. Kapitalkostnaderna, som avser avskrivningar

med en preliminär genomsnittlig avskrivningstid om cirka 30 år och intern ränta om 2,8 procent, minskar därefter med gjorda avskrivningar.

Genomförande enligt förslaget innebär även att intäkterna till staden kommer att öka. Trafikkontoret bedömer att de förändrade parkeringstaxeområdena kan komma att generera årliga intäkter motsvarande cirka 20-30 miljoner kronor.

#### *Trafikkontorets synpunkter*

De berörda områdena ligger i närheten av centrala Stockholms primära målpunkter och förslaget till utvidgade taxeområden bedöms avspegla parkeringsefterfrågan bättre än befintliga gränser.

Syftet med förändringarna är att ordna trafiken. Trafikkontoret strävar mot ett effektivt nyttjande av stadens mark samtidigt som en god framkomlighet, hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet bibehålls.

#### Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

#### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2024 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2024 är ett av verksamhetsområdesmålen att Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar. För att nå målet anges bland annat att ökad framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik i enlighet med Framkomlighetsstrategin (beslutad av kommunfullmäktige den 13 juni 2022, dnr KS 2021/1699) ska genomsyra nämndens arbete. Det innebär att gång-, cykel- och kollektivtrafik samt lastplatser, tillfällig angöring, korttidsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska prioriteras framför långtidsparkering av motorfordon i gatumiljön. Det framhålls att parkeringsavgifter är stadens kraftfullaste verktyg för att säkerställa framkomlighet och ordning i trafiken.

Den senaste höjningen av parkeringsavgifterna i taxeområde 1, 2 och 3 skedde den 1 april 2023. De beläggningsmätningar som trafiknämnden har låtit utföra har skett efter den senaste höjningen, och stadsledningskontoret kan därmed konstatera att den inte varit tillräcklig för att uppnå eftersträvad effekt. Stadsledningskontoret anser att trafiknämndens förslag till ny utbredning av parkeringstaxeområde 1 och 2 är i linje med kommunfullmäktiges mål i budget för 2024.

För de parkeringsplatser som omregleras från område 2 till område 1 innebär det en avgiftshöjning om drygt 75 procent, och för de parkeringsplatser som omregleras från område 3 till område 2 är höjningen mellan 55 och 100 procent. Stadsledningskontoret instämmer i nämnden åsikt att de föreslagna förändringarna för



taxeområde 1 och 2 bidrar till att uppfylla parkeringsstrategins princip om att minska kostnadsgapet mellan gatumarksparkering och kvartersmarksparkering.

Trafiknämnden bedömer att parkeringsintäkterna kommer att öka med cirka 20-30 mnkr årligen till följd av förslaget att utvidga taxeområde 1 och 2.

Stadsledningskontoret konstaterar att det i trafiknämndens Underlag för budget 2025 framgår att nämnden har sett att intäkterna från parkeringsverksamheten under senare år har minskat kraftigt och att man befarar att intäkterna kommer att fortsätta minska. Stadsledningskontoret anser att trafiknämndens budgeterade intäkter 2025 bör kunna höjas med 20,0 mnkr med anledning av förslaget att utvidga parkeringstaxeområdena 1 och 2.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att utbredningen av parkeringstaxeområde 1 och 2 fastställs i enlighet med trafiknämndens förslag.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

#### Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Att avslå förslaget samt att därutöver anföra:

Moderaterna motsätter sig det rödgröna styrets parkeringspolitik, som går ut på att minska antalet parkeringsplatser samtidigt som man tar varje tillfälle att höja parkeringsavgifterna med resonemanget att det kommer bli enklare att hitta parkeringsplats. Det är inte ordning och reda i Stockholmstrafiken. Detta gör det tuffare för de med bil i innerstan samtidigt som de rödgröna partierna gör historiska nedskärningar i kollektivtrafiken i samma område. Moderaternas trafikpolitik värnar alla trafikslag, inklusive biltrafiken som idag klämd åt alla håll istället för att uppmuntra en grön omställning. Stockholm behöver exempelvis rulla ut laddinfrastruktur, minska genomfartstrafiken genom att färdigställa Stockholms ringled och att ge upp symbolpolitiska initiativ såsom avstängda gator och miljözon klass 3 i City.

#### Reservation av Anders Lindman (SD)

Att trafiknämnden beslutar att avslå förslaget om ny utbredning för taxeområde 1 och 2 samt att därutöver anföra:

Sverigedemokraterna är positiva till det beskrivna syftet med förändringarna, dvs. ett effektivt nyttjande stadens mark, god framkomlighet, hög trafiksäkerhet och god tillgänglighet. Dock är vi negativa till metoden eftersom den innebär ökade kostnader för redan hårt ansatta bilister. Syftet bör istället uppnås genom att tillskapa fler p-platser (helst under mark), förbättrat underhåll av gatorna, förbättrad snöröjning och andra åtgärder som underlättar för biltrafiken i de centrala delarna av staden.

#### Särskilt uttalande av Sara Svanström (L)

Parkeringsavgifter och trängselavgifter är viktiga verktyg för att stävja trafikökning i staden och uppnå Stockholm stads klimatmål om att ha en helt fossilfri innerstad år 2040. Liberalerna har i sin budget lyft att parkeringsavgifter ska användas på ett sådant sätt där klimatmålen kan nås. Därför är det bra att man nu ser över parkeringstaxorna för besöksparkeringar. Men samtidigt så behöver vi framgent kunna se om önskade effekter av förändringen har uppnåtts, därför behöver utbredningen av parkeringstaxeområde 1 och 2 utredas för att bedöma lämpligheten.

Vidare vill vi lyfta att det är viktigt att inte upprepa samma misstag som med förändringarna i Gamla stan. Det är därför viktigt att staden informerar boende och verksamma i det föreslagna området i god tid så de ges möjligheten att anpassa sig till förändringarna.

## Ersättaryttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD)

Vänsterstyret föreslår i detta ärende att femfaldigt utöka området för parkeringstaxa 1, samt dubblar omfattningen av taxeområde 2. Omkring 3250 parkeringsplatser berörs med motiveringen att frigöra fler parkeringsplatser i city. Vi noterar samtidigt att parkeringsplatser successivt tas bort i samband med omvandling av gatuutrymmen vilket klingar illa med det uttalade målet om att ha 15 % lediga parkeringar i staden. Det är anmärkningsvärt att trafikborgarrådet motverkar de av kommunfullmäktige beslutade målen för stadens trafik.

Utökningen av taxeområdena kommer inbringa uppemot 30 mnkr per år till trafikkontoret och framstår som det huvudsakliga syftet med åtgärden. Omfattningen av framförallt taxeområde 1 måste tillämpas mer restriktivt och ansvarsfullt än vad styret föreslår för att bevara dess kraft som ändamålsenligt styrmedel, parallellt med utbudet av parkeringsplatser.