



## Motion om att förenkla för bilpooler och bildelningstjänster

Motion av Jonas Naddebo och Svante Linusson (båda C)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motionen besvaras med hänvisning till vad som sägs i detta utlåtande.

### Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

#### Sammanfattning av ärendet

Jonas Naddebo och Svante Linusson (båda C) har väckt en motion i kommunfullmäktige. I motionen föreslås att Stockholms stad ska tredubbla antalet bilpoolsplatser i samtliga stadsdelar till år 2027 samt ta fram en bilpoolsplan som pekar ut var dessa bilpoolsplatser ska prioriteras. Vidare föreslås att 20 procent av befintliga parkeringsplatser på gatumark ska göras om till fastighetsmark i samband med detaljplanändringar för att möjliggöra reserverade parkeringsplatser för bilpooler och delningstjänster. Det föreslås också att Stockholms stad ska påverka regeringen att uppdatera reglerna att reservera parkeringsplatser på gatumark till bilpooler och bildelningstjänster.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB.

*Stadsledningskontoret* anför att kommunfullmäktige redan beslutat att påverka regeringen att uppdatera reglerna och att det även står i stadens budget. Ett mål om att vid detaljplaneändring göra om 20 procent av parkeringsplatserna från gatumark till kvartersmark riskerar att komma i konflikt med framkomlighetsstrategin.

*Exploateringsnämnden* anser att genom att skapa frimärksplaner, för att tillgodose behovet av parkering för bilpoolsbilar, minskas flexibiliteten att kunna justera utbud och placering av eftersom ändrat behov föranleder en planprocess. Dessutom är det inte förenligt med framkomlighetsstrategins intention om att prioritera rörlig trafik framför stillastående.

*Stadsbyggnadsnämnden* framhåller att om parkering planläggs på kvartersmark så blir marken låst till markanvändningen parkering. Denna typ av lösning genomförs endast i stadsutvecklingsprojekt och har mycket begränsad påverkan på stadens totala antal parkeringsplatser.

*Trafiknämnden* bedömer att flera av förslagen riskerar att motverka stadens möjlighet att nå sina mål. Om delar av gatan planläggs som kvartersmark försvinner möjligheten till flexibilitet över tid. Staden kan uppmuntra bildelningstjänster genom förmånligare villkor i Stockholms Stads Parkerings AB:s anläggningar och genom att minska skillnaden i avgift mellan parkering på gatumark och kvartersmark.

*Bromma stadsdelsnämnd* anför att befintlig gatuparkering eller annan hårdgjord yta bör nyttjas för ändamålet istället för att parkmark tas i anspråk och att marken där eventuella bilpoolsplatser förläggs bör förbli i stadens ägo. Ökad bildelning innebär en beteendeförändring som kräver kommunikationsinsatser.

*Järva stadsdelsnämnd* påtalar att om gatumark görs om till fastighetsmark skulle Stockholms stad förutom att förlora värdefull mark även förlora rätten att exempelvis sommartid uppföra gågator, anordna evenemang och ge rättigheter till uteserveringar.

*Skarpnäcks stadsdelsnämnd* är på ett övergripande plan positiv till bilpooler men påpekar att det främst är trafikkontoret och parkeringsbolagen som har rådigheten. Bilpooler ses som en positiv del av utvecklingen i stadens transportsystem men det motiverar inte att göra om stadens mark till privat parkeringsmark.

*Stockholms Stadshus AB* hänvisar till stadens budget där det anges att Stockholms Stads Parkerings AB ska arbeta med hållbar mobilitet och att främja delningsekonomier. I budgeten finns direktiv till bolaget att öka andelen parkeringsplatser reserverade för bilpooler och att delta i stadens planarbete för att möjliggöra ökad andel parkeringar på tomtmark istället för gatuparkeringar.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

Med delningstjänster som bilpooler kan bilar utnyttjas mer effektivt samtidigt som antalet privatägda bilar minskar och gaturummet kan prioriteras till andra funktioner. Stockholms stad saknar som kommun vissa verktyg för att kunna sänka utsläppen från trafiken och skapa en mer trivsamt stadsmiljö. Regeringen har till exempel inte tagit vidare Utredningen Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon, SOU 2020:22, som föreslog att en definition av motorfordonspooler och delningsfordon införs i lag och att kommuner ges rätt att reservera gatuparkeringsplatser för bilpoolsfordon i enlighet med den föreslagna definitionen.

I avsaknad av en regering som driver nationell politik för minskade utsläpp från trafiken och förbättrad stadsmiljö anser vi i den rödgröna majoriteten att staden behöver hitta sätt att kompensera för regeringens politik. En fråga vi anser att det finns skäl att titta vidare på är nya sätt att prioritera gatuutrymme för bilpooler

framför privatägda bilar. Därför har vi i Stockholms stads budget för 2025 gett exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stads Parkerings AB i uppdrag att utreda förutsättningarna för att omvandla gatumark till kvartersmark i syfte att reservera platser för bilpooler.

## Bilaga

Motion om att förenkla för bilpooler och bildelningstjänster, dnr KS 2024/576-1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Stockholm den 29 januari 2025

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

## Ärendet

I en motion till kommunfullmäktige föreslår Jonas Naddebo och Svante Linusson (båda C) att Stockholms stad ska tredubbla antalet bilpoolsplatser i samtliga stadsdelar till år 2027, samt ta fram en bilpoolsplan som pekar ut var dessa bilpoolsplatser ska prioriteras. Vidare föreslås i motionen att 20 procent av gatumarken ska göras om till fastighetsmark i samband med detaljplanändringar för att därigenom möjliggöra reserverade parkeringsplatser för bilpooler och delningstjänster. Motionen föreslår också att Stockholms stad ska påverka regeringen att uppdatera lagstiftning så att det blir möjligt att reservera parkeringsplatser på gatumark till bilpooler och bildelningstjänster.

## Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 9 oktober 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret är positiva till motionens inriktning att stärka förutsättningarna, för bilpooler och bildelningstjänster i staden. Inriktningen är i linje med stadens klimatmål om att Stockholm ska vara en klimatpositiv stad och om att 30 procent av biltrafiken ska minska till 2030. Att skapa fler parkeringsplatser för delningsfordon istället för privata bilar är ett bra sätt att minska antalet bilar i staden och därmed bidra till både minskade utsläpp och ökad framkomlighet.

I motionen föreslås att kommunfullmäktige ska besluta att Stockholms stad ska påverka regeringen till att uppdatera reglerna att reservera parkeringsplatser på gatumark till bilpooler och bildelningstjänster. Stadsledningskontoret menar att kommunfullmäktige redan beslutat om detta.

I stadens budget för 2024 anges att staden ska verka för en differentiering av trängselskatten och parkeringsavgifter, som gör det dyrare för förbränningsmotorer jämfört med idag och som främjar bilpooler, samt verka för att det blir möjligt att reservera parkeringsplatser på gatumark för bildelningstjänster och genomföra detta när laglig möjlighet finns.

I motionen föreslås också att vid de tillfällen detaljplaneändringar sker ska berörda nämnder göra om 20 procent av parkeringsplatserna från gatumark till fastighetsmark för att därigenom möjliggöra reserverade parkeringsplatser för bilpooler och bildelningstjänster. Stadsledningskontoret anser att en sådan övergripande målsättning riskerar att komma i konflikt med stadens framkomlighetsstrategi vars intention är att rörlig trafik ska prioriteras framför stillastående. Det riskerar också att

minska flexibiliteten i justering av utbud och placering av bilpoolsbilar eftersom ett ändrat behov föranleder en planprocess.

Stadsbyggnadskontoret har i detaljplaner för bland annat Norra Djurgårdsstaden möjliggjort bildelningsparkering genom att planlägga kvartersmark för parkering. Stadsledningskontoret anser att detta kan vara en bra lösning i vissa stadsutvecklingsprojekt. I finansborgarrådets förslag till budget 2025 anges att stadens ska arbeta med att minska behovet av parkeringsplatser vid nyproduktion i syfte att göra det attraktivt för byggaktörer att prioritera hållbara mobilitetstjänster. I detta arbete ska befintlig parkering optimeras för att frigöra användning för mobilitetstjänster och förutsättningar för att omvandla gatumark till kvartersmark i syfte att reservera platser för bilpooler utredas.

I motionen föreslås också att Stockholms stad tredubblar antalet bilpoolsplatser i samtliga stadsdelar till senast 2027. Vidare föreslås att Stockholms stad, i samråd med de boende i staden, tar fram en bilpoolsplan som pekar ut var dessa bilpoolsparkeringar ska prioriteras. Stadsledningskontoret anser att ambitionen att öka antalet bilpoolsplatser i staden är mycket positivt och att en bilpoolsplan kan tydliggöra en sådan ambition, men att det kan vara svårt att förutse hur behov och efterfrågan kommer att förändras över tid.

I övrigt anser stadsledningskontoret att stadens verksamheter och bolag tillsammans ska fortsätta att arbeta för att öka förutsättningarna för bildelningstjänster i staden.

### **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2024 följande.

Exploateringsnämnden beslutar att överlämna exploateringskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

*Reservation av Svante Linusson (C), se Reservationer m.m.*

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 28 juni har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret håller med om att det är viktigt att öka andelen bilpoolsplatser i staden för att främja ökad mobilitet men anser att det är problematiskt att göra om 20 procent av befintliga parkeringsplatser på allmän platsmark till kvartersmark, som ska inrymmas i det som uppfattas som gatumark.

Genom att skapa frimärksplaner, som ska tillgodose behovet av parkering för bilpoolsbilar, minskar flexibiliteten att justera utbudet och placering av bilpoolsbilar eftersom ett ändrat behov föranleder en planprocess. Dessutom är det inte förenligt med framkomlighetsstrategins intention om att prioritera rörlig trafik framför stillastående. Det finns många andra anspråk som ska inrymmas inom gatumark och därför behöver nyttan vägas mot alternativ användning av marken. Det finns inte heller något tydligt samband mellan ökad användning av bilpoolstjänster och att

fordonen är lokaliserade inom det upplevda gaturummet. Exploateringskontoret har haft en dialog med de största bilpoolsleverantörerna och de framför att brukarna prioriterar fordon som står väderskyddade.

Staden har använt denna lösning i Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsstaden och slutsatsen är att det har skapat fördyring av drift och underhåll, men även en otydlig ansvarsfördelning mellan trafikkontoret och Stockholm Parkering AB. Norra Djurgårdsstaden kommer framöver att frånga denna lösning och hänvisa bilpoolsplatser till Stockholm Parkerings bergrumsgarage istället. Stadens nuvarande avtal för skötsel av gator, t.ex. sopning och snöröjning, avser endast gatumark och per definition är bilpoolsplatserna inte gatumark och därmed är ramavtalade entreprenörer inte skyldiga att snöröja och städa bilpoolsplatserna. Det är inte heller juridiskt möjligt för trafikkontoret att överta driftansvaret för Stockholm Parkering ABs ytor. Det är även kostsamt för Stockholm Parkering AB att upphandla och organisera skötselavtal för fläckvis utspridda bilpoolsplatser.

Kontoret ser positivt på förslaget att verka för att regeringen ska utreda lagstiftningen för att möjliggöra parkeringsplatser på gatumark till bilpooler och bildelningstjänster, men anser att parkering fortsättningsvis bör lösas på kvartersmark eller i Stockholm Parkering ABs anläggningar.

Kontoret ser positivt på att staden ska ta fram en bilpoolsplan men anser att det kan vara utmanande att förutse behov och efterfrågan.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2024 följande.

1. Att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* av Jonas Naddebo (C), se Reservationer m.m.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 22 augusti 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att motionens innehåll överensstämmer med stadens mål, exempelvis i översiktsplanen, om att minska trafiken med 30 procent samt att reducera transportsektorns klimatpåverkan. En ökad flexibilitet avseende hur stadsrummet kan planeras och staden kan utvecklas över tid anser kontoret vara positivt. Att prioritera delade mobilitetslösningar på gatan ligger helt i linje med stadens ambitioner att minska bilberoendet och främja en effektivare användning av gatuutrymmet. En förändring från parkering för privata bilar till parkering för delningsfordon leder till en minskning av antalet bilar i staden, då en bilpoolsbil kan ersätta 5–8 privatägda bilar.

Stadsbyggnadskontoret har i detaljplaner, exempelvis i Norra Djurgårdsstaden, möjliggjort bildelningssparkering genom att planlägga kvartersmark för parkering. Genom att planlägga parkering på kvartersmark blir kvartersmarken dock låst till markanvändningen parkering. Denna typ av parkeringslösningar genomförs endast i stadsutvecklingsprojekt och har en mycket begränsad påverkan på stadens totala mängd parkeringsplatser.

Stadsbyggnadskontoret håller med om att staden behöver verka för en förändring av lagar och förordningar för att möjliggöra bildelning på allmän plats gata. Det ger ökad flexibilitet av hur stadsrummet kan utvecklas över tid utan att markanvändningen behöver ändras. Utöver detta anser kontoret att parkering generellt sett behöver minska längs stadens gator för att ge plats åt andra typer av hållbara transporter, mer vistelseytor, grönska och dagvattenhantering

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på det arbete som motionen förslår och menar att det arbetet bör knytas till stadens framkomlighetsstrategi, som trafiknämnden ansvarar för.

### **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 24 oktober 2024 följande.

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* av Markus Berensson m.fl., (C), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Ulf Walther m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V).

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 1 juli 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Motionärerna lyfter flera förslag som de anser skulle förenkla för bilpooler och bildelningstjänster. Trafikkontoret instämmer generellt i att det skulle bidra till stadens mål om fler stockholmare väljer delningstjänster framför privat bilägande, men bedömer att flera av de framlagda förslagen riskerar att ge följdverkningar som motverkar stadens möjligheter att nå sina mål.

#### *Parkeringsplatser för bildelningstjänster på gatan*

Som motionärerna också konstaterar är det idag inte tillåtet att reservera parkeringsplatser på gatemark för delade fordon. Trafikkontoret följer utvecklingen av frågan och ser positivt på om en sådan möjlighet skulle erbjudas.

I avsaknad av lagstöd föreslår motionärerna att staden omvandlar 20 procent av parkeringsplatserna från gatemark till kvartersmark, för att därigenom kunna reservera platserna för bildelningstjänster. Trafikkontoret har erfarenhet av detta tillvägagångssätt bland annat från Hammarby sjöstad och Norra Djurgårdsstaden, där

bilpoolsplatser på ”till synes gatumark” har åstadkommit genom att planlägga ytor utmed kantsten som kvartersmark.

Lärdomen från dessa försök är att det är en omständlig konstruktion för staden, men med vissa fördelar för bilpoolsföretagen. Fördelarna består främst i att bilarna synliggörs för potentiella användare, men även att parkeringsavgifterna generellt är lägre än i parkeringsanläggningar på kvartersmark. För stadens del är det en tids- och resurskrävande process att ändra befintliga detaljplaner. Eftersom ytorna måste planläggas som kvartersmark saknas också flexibilitet att justera utbudet av bilpoolsbilar om det över- eller underskrider efterfrågan. Som indikeras i motionen uppstår också problem med gatudriften, dels eftersom kontoret inte kan säkerställa att bilpoolsplatserna frigörs vid servicedagar och dels eftersom gatudriften inte utförs av samma entreprenör på hela gatan.

Om delar av gatan planläggs som kvartersmark försvinner möjligheten att vara flexibel med gatans användning över tid. Exempelvis skulle det begränsa möjligheten att bygga ut infrastrukturen för gång-, cykel- och kollektivtrafik eller åstadkomma olika former av temporära eller permanenta stadsmiljöåtgärder.

I framkomlighetsstrategin konstateras att kapacitetsstarka färdmedel ska prioriteras framför bil och att ytor utmed kantsten ska planeras för att underlätta för rörlig trafik och leveranser. Även om delade fordon är att föredra framför privata, så är det alltså viktigt att i möjligaste mån upprätthålla principen om att långtidsparkering ska ske på kvartersmark. Den stadiga ökningen av antalet bilpoolsbilar i omlopp är glädjande och tyder på att det finns lösningar på parkeringssituationen på kvartersmark. Dessa platser kan sökas av användarna genom en app vilket underlättar möjligheten att hitta platserna trots att de inte står på gatumark.

Staden har möjlighet att uppmuntra bildelningstjänster exempelvis genom att erbjuda förmånligare villkor i Stockholm Parkerings anläggningar eller genom att kravställa och/eller uppmuntra ökat utbud av bildelningstjänster i samband med nyproduktion. En åtgärd som kommunen kan genomföra och som kontoret bedömer skulle främja ökad bildelning är att, i enlighet med stadens parkeringsstrategi, minska skillnaden i avgift mellan gatuparkering och kvartersmark. Staden kan även bidra med att dela data om bland annat befolkning, trafik och resvanor som kan stötta företagen i lokaliseringen av bildelningsfordon.

#### *Mer flexibla villkor för boendeparkering*

Boendeparkering infördes på 1980-talet för att ge möjlighet för boende som saknar parkeringsmöjlighet på kvartersmark att parkera sin bil på gatan utan att behöva flytta den varje dag. Avsikten med införandet var inte att ändra principen om att långtidsparkering ska ske på kvartersmark, snarare skulle boendeparkering bara användas där inga andra alternativ fanns. Tillståndet ger möjlighet för boende att parkera i sin stadsdel till ett reducerat pris och under en längre tidsperiod än vad som normalt tillåts. Det finns en viss flexibilitet i nyttjandet av tillstånden idag men de är



personliga och kan inte flyttas över till någon annan eftersom det krävs en bedömning av rätten till boendeparkering.

Motionärerna förespråkar ett antal villkorslättnader för boendeparkering som kontoret bedömer skulle motverka det ursprungliga syftet med lagstiftningen. De föreslagna ändringarna bedöms också medföra ökad tidsåtgång för kontorets handläggning av tillståndsärenden. Kontoret anser dessutom att det finns risk att de föreslagna lättnaderna missbrukas för att få rabatterad parkeringsavgift. Genom att ytterligare underlätta rabatterad parkering på gatumark uppmuntras också en överflyttning av långtidsparkering från fastighet till gata, vilket inte ligger i linje mot stadens mål och principer beskrivna i stadens Framkomlighetsstrategi. Trafikkontoret avråder därför från att införa villkorslättnader för boendeparkering.

### **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 28 augusti 2024 följande.

Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.

**Bromma stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 24 juni har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till en ökad användning av delningstjänster såsom bilpool med syftet att främja hållbart resande och minska utsläppen från persontransporter.

I samband med stadsutvecklingsprojekt planeras ofta för en del poolbilsplatser inom kvartersmark, i enlighet med stadens riktlinjer för gröna p-tal. Att öka antalet parkeringsplatser avsedda för bilpool även i befintlig gatustruktur ser förvaltningen positivt på men vill understryka att förvaltningen saknar rådighet över gatumark.

För att bidra till omställningen till fossilfria transporter anser förvaltningen att parkeringsplatser för bilpool bör förses med laddinfrastruktur. Förvaltningen anser att befintlig gatuparkering eller annan hårdgjord yta bör nyttjas för ändamålet istället för att exempelvis parkmark tas i anspråk. Vidare anser förvaltningen att marken där eventuella bilpoolsplatser förläggs bör förbli i stadens ägo.

Förvaltningen vill understryka att en ökad bildelning innebär en beteendeförändring som kommer att ta tid och som kräver kommunikationsinsatser. Med det sagt är det viktigt att infrastrukturen som kan möjliggöra beteendeförändringen finns på plats om den ska komma till stånd.

Ytterst är trafikkontoret, Stockholm parkering och stadsbyggnadskontoret bäst lämpade att svara för om föreslagna åtgärder är lämpliga och möjliga att genomföra.

## **Järva stadsdelsnämnd**

**Järva stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2024 följande.

1. Järva stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Ärendet justeras omedelbart.

*Reservation* av Patrick Amofah (C), se Reservationer m.m.

**Järva stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 25 augusti 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är överlag positiv till bilpooler men kan konstatera att det är främst trafikkontoret och parkeringsbolagen som har rådighet över frågan. Enligt enkäter kan omkring hälften av stockholmarnas bilister tänka sig att nyttja bilpooler.

Frågan om att kunna parkera bilpoolsbilar för att inte störa exempelvis vinterväghållning skulle eventuellt kunna lösas med parkering i garage eller parkering hos privata fastighetsägare. Förvaltningen är tveksam till subventionerade platser för privata företag.

Att göra om gatumark till fastighetsmark skulle innebära att Stockholm stad förutom att förlora värdefull mark även skulle förlora rätten att exempelvis sommartid uppföra gågator, anordna evenemang och ge rättigheter till uteserveringar, med andra ord delar av de sätt som staden har att göras mer attraktiv vilket ju är en del av motionärernas önskan.

Platser för laddning av fordon utökas ständigt och anpassningar för snabbbladdning på offentliga platser blir fler. Dessa skulle kunna utökas ytterligare som strategi för att underlätta för bilpooler, framför allt inom stadens fastighetsbolag men även via Stockholms Parkering. Förvaltningen vill i sammanhanget framhålla att städ- och vinterväghållningsinsatser är prioriterade insatser för att hålla staden tillgänglig och ren och därmed inte bör ändras. Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltning

## **Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

**Skarpnäcks stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 september 2024 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* av Henrietta Ludwig (C), se Reservationer m.m.

**Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 5 augusti 2024 har i huvudsak följande lydelse.

I Stockholms stads budget för 2024 har de styrande partierna fastslagit att staden fortsatt ska verka för differentierade trängselskatter och parkeringsavgifter som främjar bilpooler samt verka för att det blir möjligt att reservera parkeringsplatser på gatumark för bildelningstjänster och genomföra detta när laglig möjlighet finns.

I stadens framkomlighetsstrategis första planeringsinriktning, kapacitet, har staden valt att prioritera rörlig trafik framför stillastående fordon. Framkomlighetsstrategins övergripande inriktning, att prioritera kapacitetsstarka färdmedel, öka pålitligheten för samtliga trafikanter och avsätta mer kvalitativ yta till vistelse samt nyttja den nya teknikens möjligheter, är vägledande för vart staden ska, vad staden ska driva och hur staden ska planera. Inriktningen bidrar till att staden uppnår flera mål samtidigt. Yteffektivitet, minskade klimatutsläpp och ökad fysisk aktivitet gynnas alla av samma planering.

Staden arbetar aktivt för att göra gatuutrymmet så attraktivt för så många som möjligt och att frigöra gatumark är en del av det. Staden planerar för att gatuutrymmet ska användas till annat än parkering och har därför tagit fram en strategi för parkering. I den presenteras sex principer för hantering av parkering som följs av strategier för att förverkliga dem.

Förvaltningen bedömer att motionens olika förslag till stor del ligger i linje med stadens styrande dokument. Förvaltningen anser att de sex principerna för hantering av parkering och tillhörande strategier är tillräckliga för att effektivisera användningen av gatumark. Staden har inte för avsikt att omvandla gatumark till fastighetsmark och förvaltningen ställer sig bakom detta beslut. Möjligheten att reservera parkering för bilpooler och bildelningstjänster bör istället göras möjligt med en lagändring.

### **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande den 17 juni 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernbolagens uppdrag beskrivs i kommunfullmäktiges budget. Stockholm Stads Parkering AB:s anläggningar ska leda till minskad gatuparkering, öka framkomligheten i staden samt verka för att parkeringskapacitet utnyttjas optimalt. Bolaget ska även arbeta med hållbar mobilitet och främja delningsekonomier. I budgeten för 2024 finns direktiv till bolaget att öka andelen parkeringsplatser reserverade för bilpooler och att delta i stadens planarbete för att möjliggöra en ökning av andel parkeringar på tomtmark istället för gatuparkeringar. Koncernledningen anser att några av förslagen i motionen ingår i det arbete som Stockholm Stads Parkering AB redan utför.

Koncernledningen är i huvudsak positiv till att förenkla för bilpooler och bilpoolsföretag.

**Stockholm Stads Parkering AB:s** remissvar har i huvudsak följande lydelse Bolaget ställer sig positivt till att förenkla för bilpooler och bildelningstjänster. Bolaget har ett

antal parkeringsplatser som hyrs ut till bilpoolsföretag som är tomtmark, där kringliggande mark är gatumark.

## **Reservationer m.m.**

### **Exploateringsnämnden**

#### Reservation av Svante Linusson (C)

1. Att nämnden beslutar avslå kontorets förslag på remiss.
2. Att därutöver anföra följande

Centerpartiet har i vår motion kommit med flertalet förslag för att främja en förenkling av regelverket och bättre förutsättningar för bilpooler och bildelningstjänster. För att nå stadens mål om en minskning av fordonstrafiken med 30 procent samt en reduktion av transportsektorns klimatpåverkan krävs att användningen av såväl fordonsflotta som gatuutrymme optimeras.

Då en bilpoolsbil kan ersätta 5-8 privatägda bilar, bidrar till en minskning av stillastående fordon och en mer effektiv resursanvändning bör det rimligtvis anses vara i linje med stadens framkomlighetsstrategi att prioritera delade mobilitetslösningar. Vi noterar att de olika remissinstanserna i sina svar skiljer sig märkvärdigt i sin syn på detta.

Vi delar däremot uppfattningen om att staden som landets största kommun bör vara drivande i arbetet att få till åtgärder på nationell nivå – som skulle kunna öka spelutrymmet för hur gatuutrymmet kan fördelas för olika ändamål. Samtidigt vill Centerpartiet likväl uppmana samtliga förvaltningar att gemensamt finna möjligheter för bilpooler utifrån befintliga förutsättningar som en del av stadens framkomlighetsstrategi och i väntan på statliga initiativ.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

#### Reservation av Jonas Naddebo (C)

1. Att delvis godkänna kontorets förslag till beslut.
2. Att därutöver anföra följande.

Centerpartiet välkomnar stadsbyggnadskontorets positiva inställning till vår motion om en förenkling av regelverket och bättre förutsättningar för bilpooler och bildelningstjänster. Stadens mål att minska fordonstrafiken med 30 procent samt reducera transportsektorns klimatpåverkan kräver att användningen av såväl fordonsflotta som gatuutrymme optimeras. Som kontoret även uppmärksammar kan en bilpoolsbil ersätta 5-8 privatägda bilar, vilket frigör stora ytor i staden för andra ändamål än parkering.

Vi delar även uppfattningen om att staden som landets största kommun bör vara drivande i arbetet att få till åtgärder på nationell nivå – som skulle kunna öka spelutrymmet för hur gatuutrymmet kan fördelas för olika ändamål. Samtidigt vill Centerpartiet likväl uppmana samtliga förvaltningar att gemensamt finna möjligheter för bilpooler utifrån befintliga förutsättningar som en del av stadens framkomlighetsstrategi och i väntan på statliga initiativ.

## **Trafiknämnden**

### **Reservation av Markus Berensson (C)**

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

Centerpartiet har i vår motion kommit med flertalet förslag för att främja en förenkling av regelverket och bättre förutsättningar för bilpooler och bildelningstjänster. För att nå stadens mål om en minskning av fordonstrafiken med 30 procent samt en reduktion av transportsektorns klimatpåverkan krävs att användningen av såväl fordonsflotta som gatuutrymme optimeras.

Då en bilpoolsbil kan ersätta 5-8 privatägda bilar, bidrar till en minskning av stillastående fordon och en mer effektiv resursanvändning bör det rimligtvis anses vara i linje med stadens framkomlighetsstrategi att prioritera delade mobilitetslösningar. Staden har redan planer på att prioritera gångstråk och nya cykelbanor och gator vilket gör att det borde vara fullt möjligt att planera om gatumark till tomtmark på lämpliga platser redan nu.

Vi anser att staden som landets största kommun bör vara drivande i arbetet att få till åtgärder på nationell nivå – som skulle kunna öka spelutrymmet för hur gatuutrymmet kan fördelas för olika ändamål. Samtidigt vill Centerpartiet likväl uppmana samtliga förvaltningar att gemensamt finna möjligheter för bilpooler utifrån befintliga förutsättningar som en del av stadens framkomlighetsstrategi och i väntan på statliga initiativ.

### **Särskilt uttalande av Ulf Walther m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V)**

Med delningstjänster som bilpooler kan bilar utnyttjas mer effektivt samtidigt som antalet privatägda bilar minskar och gaturummet kan prioriteras till andra funktioner. Stockholms stad saknar som kommun vissa verktyg för att kunna sänka utsläppen från trafiken och skapa en mer trivsam stadsmiljö. Regeringen har till exempel inte tagit vidare Utredningen Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av

motorfordon, SOU 2020:22, som föreslog att en definition av motorfordonspooler och delningsfordon införs i lag och att kommuner ges rätt att reservera gatuparkeringsplatser för bilpoolsfordon i enlighet med den föreslagna definitionen.

I avsaknad av en regering som driver nationell politik för minskade utsläpp från trafiken och förbättrad stadsmiljö anser vi i den rödgröna majoriteten att staden behöver hitta sätt att kompensera för regeringens politik. En fråga vi anser att det finns skäl att titta vidare på är nya sätt att prioritera gatuutrymme för bilpooler framför privatägda bilar. Därför har vi i Stockholms stads budget för 2025 gett exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholm Parkering i uppdrag att utreda förutsättningarna för att omvandla gatumark till kvartermark i syfte att reservera platser för bilpooler.

### **Järva stadsdelsnämnd**

#### **Reservation av Patrick Amofah (C)**

1. Att tillstyrka motionen.
3. Att därutöver anföra.

Centerpartiet välkomnar stadsdelsförvaltningens positiva inställning till vår motion om en förenkling av regelverket och bättre förutsättningar för bilpooler och bildelningstjänster. Stadens mål att minska fordonstrafiken med 30 procent samt reducera transportsektorns klimatpåverkan kräver att användningen av såväl fordonsflotta som gatuutrymme optimeras. En bilpoolsbil kan ersätta 5-8 privatägda bilar, vilket frigör stora ytor i staden för andra ändamål än parkering. Som landets största kommun bör Stockholm vara drivande i arbetet att få till åtgärder på nationell nivå för att öka spelutrymmet för hur gatuutrymmet kan fördelas för olika ändamål. Centerpartiet vill likväl uppmana samtliga förvaltningar att gemensamt finna möjligheter för bilpooler inom befintliga strukturer som en del av stadens framkomlighetsstrategi.

## Skarpnäcks stadsdelsnämnd

### Reservation av Henrietta Ludwig (C)

1. Att delvis godkänna förvaltningens förslag beslut.
4. Att därutöver anföra följande.

Centerpartiet välkomnar förvaltningens positiva inställning till vår motion om en förenkling av regelverket och bättre förutsättningar för bilpooler och bildelningstjänster. Stadens mål att minska fordonstrafiken med 30 procent samt reducera transportsektorns klimatpåverkan kräver att användningen av såväl fordonsflotta som gatuutrymme optimeras. En bilpoolsbil kan ersätta 5-8 privatägda bilar, vilket frigör stora ytor i staden för andra ändamål än parkering. Som landets största kommun bör Stockholm vara drivande i arbetet att få till åtgärder på nationell nivå för att öka spelutrymmet för hur gatuutrymmet kan fördelas för olika ändamål. Centerpartiet vill likväl uppmana samtliga förvaltningar att gemensamt finna möjligheter för bilpooler inom befintliga strukturer som en del av stadens framkomlighetsstrategi.