



Kontaktperson trafikkontoret
Ulla Alm
Tillstånd
Telefon: 08-508 268 56
ulla.alm@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2009-01-20
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2009-01-29

Kontaktperson miljöförvaltningen
Johan Seuffert
Plan och Miljö
Telefon: 08-508 28 945
Johan.seuffert@miljo.stockholm.se

Motion (2008:74) av Malte Sigemalm och Jari Vissshed båda (s) om utökade parkeringsplatser för bilpoolsbilar

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden samt miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar och återoppar tjänsteutlåtandet som yttrande över motionen till kommunstyrelsen.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef, Trafikkontoret

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef, Miljöförvaltningen

Sammanfattning

Malte Sigemalm och Jari Vissshed båda (s) har i en motion föreslagit en utökning av parkeringsplatser för bilpoolsbilar. De hemställer att kommunfullmäktige beslutar att starta ett projekt med bilpoolsföretag och bilpoolsintresseorganisationer i syfte att ta fram lämpliga platser för tillskapandet av fler parkeringsplatser för bilpools i innerstaden samt i ytterområden.

Enligt nuvarande trafiklagstiftning finns det ingen möjlighet att på gatumark reservera parkeringsplatser för bilpoolsbilar, laddhybrider eller elbilar. Reserverad parkeringsplats kan enligt trafikförordningen (1998:1276) inrättas för visst eller vissa fordonsslag. Bilpoolsbilar, laddhybrider eller elbilar utgör inte något

Bilaga 1: Motion (2008:74) av Malte Sigemalm och Jari Vissshed båda (s)
om utökade parkeringsplatser för bilpoolsbilar

Bilaga 2: Skrivelse angående gemensam nationell miljöbilsdefinition i
Sverige, samt parkeringsförmåner för miljö- och bilpoolsbilar

fordonsslag då någon definition på sådana bilar inte finns angiven i 2 § Lag om vägtrafikdefinitioner (SFS 2001:559). Vidare saknar Vägmärkesförordningen tilläggstavla för "Bilpoolsbil", "Laddhybrid" och "Elbil" vilket gör det omöjligt att utmärka sådana reserverade platser. En anledning till att reservera parkeringsplatser för laddhybrider och elbilar är att det föreligger ett behov av att laddningsstationer för dessa bilar placeras ut över staden och reserverade parkeringsplatser skulle underlätta tillgängligheten till dessa.

Städerna Stockholm, Göteborg och Malmö samt Sveriges kommuner och Landsting (SKL) har i en skrivelse till finansministern bland annat framfört krav på översyn av rådande parkeringslagstiftning. Den framtida parkeringslagstiftningen bör utformas så att det är upp till respektive kommun att själv bestämma huruvida miljöbilar och bilpoolsbilar ska ha differentierad avgift eller ej och hur bilpoolsbilar ska kunna tilldelas reserverade parkeringsplatser. Ännu har inget svar på skrivelsen inkommit.

Projektet "Stockholm mobilitet-bilpool" vid Trafikkontoret samverkade med företag för att utveckla effektiva och ekonomiska transportalternativ genom att ersätta hyrbilar, tjänstebilar, taxi och privata bilar med bilpoolsbilar och komplettera med kollektivtrafik. För hushållen kan bilpool innebära en bil då man behöver den.

Inom Trafikkontoret pågår ett arbete med att se över vilka förändringar som behöver göras för att åstadkomma en trafiklagstiftning där bland annat behovet av att reservera parkeringsplatser för andra fordonsslag än de som idag finns angivna kommer att belysas.

Bakgrund / Remissen

Malte Sigemalm och Jari Visshed båda (s) har i en motion föreslagit en utökning av parkeringsplatser för bilpoolsbilar.

Malte Sigemalm och Jari Visshed båda (s) anför som skäl att en av de mesta utsläppskällorna i Stockholm är från biltrafiken och ett sätt att minska biltrafiken är att marknadsföra bilpoolsverksamhet, dels till företag och dels till privatpersoner. Många privatpersoner skulle vara mer intresserade av att ingå i ett bilpoolssystem om det fanns fler uppställningsplatser i Stockholms innerstad samt även i ytterområdena.

Vidare anför Malte Sigemalm och Jari Visshed båda (s) att staden har rådighet över platser och bilpoolsföretag och intresseorganisationer besitter kunskap om utformning.

Malte Sigemalm och Jari Visshed båda (s) hemställer att kommunfullmäktige beslutar att starta ett projekt med bilpoolsföretag och bilpoolsintresseorganisationer i syfte att ta fram lämpliga platser för tillskapandet av fler parkeringsplatser för bilpooler i innerstaden samt i ytterområden.

Analys och konsekvenser / Trafikkontorets och Miljöförvaltningens synpunkter

Enligt nuvarande trafiklagstiftning finns det ingen möjlighet att på gatumark reservera parkeringsplatser för bilpoolsbilar, laddhybrider eller elbilar. Trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90) medger inte denna möjlighet.

Enligt 10 kap. 2 § trafikförordningen (1998:1276) kan reserverad parkeringsplats för visst eller vissa fordonsslag inrättas. Bilpoolsbilar, laddhybrider och elbilar utgör inte några fordonsslag då någon definition på sådana bilar inte finns angiven i 2 § Lag om vägtrafikdefinitioner (SFS 2001:559). Vidare saknar Vägmärkesförordningen tilläggstavlor för "Bilpoolsbil", "Laddhybrid" och "Elbil" vilket gör det omöjligt att utmärka sådana reserverade platser. En anledning till att reservera parkeringsplatser för elbilar och laddhybrider är att det föreligger behov av att laddningsstationer för dessa fordon placeras ut över staden och reserverade parkeringsplatser skulle underlätta tillgängligheten till dessa.

För att möjliggöra inrättande av reserverade parkeringsplatser för bilpoolsbilar på gatumark krävs således författningsändringar. Den 14 februari 2008 skickade städerna Stockholm, Göteborg och Malmö samt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) en skrivelse till finansministern med bland annat ett krav gällande översyn av rådande parkeringslagstiftning. Den framtida parkeringslagstiftningen bör utformas så att det är upp till respektive kommun att själv bestämma huruvida miljöbilar och bilpoolsbilar ska ha differentierad avgift eller ej och hur bilpoolsbilar ska kunna tilldelas reserverade parkeringsplatser. För bilpooler är det viktigt att bilarna tilldelas reserverade parkeringsplatser. En ändring i trafikförordningen (1998:1276) är därför önskad, liksom ett tillägg i vägmärkesförordningen (1978:1001) avseende tilläggstavla "bilpool". I detta sammanhang behövs även en nationell definition av begreppet bilpool. Brevet var undertecknat av Stockholms miljöborgarråd Ulla Hamilton, Göteborgs



kommunalråd Anneli Hultén, Malmös ordförande i Tekniska Nämnden Emmanuel Morfiadakis och SKL:s Samhällsbyggnadsberednings ordförande Acko Ankerberg Johansson. Kopia av brevet sändes även till miljöministern och näringsministern. Ännu har inget svar på skrivelsen inkommit. Nämnas kan att på ett möte i augusti 2008 mellan Näringsdepartementet och Sveriges kommuner och Landsting (SKL) framkom att det enligt SKL är en viktig miljöpolitisk fråga att kommunerna ska kunna reservera parkeringsplatser för bilar tillhörande en bilpool och/eller kunna särbehandla denna kategori när det gäller parkeringsavgifter. Näringsdepartementet menade att detta kan vara svårt bland annat med tanke på att det kan innebära gynnande av näringsverksamhet på allmän plats (det finns både ideella föreningar och aktiebolag som är huvudmän för bilpooler).

Vidare kan även nämnas att på tomtmark finns andra möjligheter att inrätta parkeringsplatser reserverade för bilpoolsbilar. Stockholms Stads Parkerings AB har till exempel bilpoolsparkering i Hammarby Sjöstad, på Norr Mälarstrand och i flera parkeringshus.

Inom Trafikkontoret avslutades för ett år sedan projektet "Stockholm mobilitet-bilpool" som samverkade med företag för att utveckla effektiva och ekonomiska transportalternativ genom att ersätta hyrbilar, tjänstebilar, taxi och privata bilar med bilpoolsbilar och komplettera med kollektivtrafik. För hushållen kan bilpool innebära en bil då man behöver den.

Projektet hade som syfte att minska miljöbelastningen, öka framkomligheten och effektiviteten i stockholmstrafiken. Trafikkontoret erbjöd företag kostnadsfria resekostnads- och resevaneanalyser som beslutsunderlag för ett alternativt transportmedel. Målet var att fler företag ska nyttja bilpooler istället för att äga egna bilparker eller nyttja personalens privata bilar. Målen uppnåddes delvis. Att gå från analys till verklig implementering av policyåtgärder på företagen tar längre tid än Stockholm Mobilitets projekttid. Företagen måste hinna "äga frågan" själva och arbeta in policyåtgärderna i sin befintliga resepolicystruktur. Effekterna blir mätbara först efter ett antal år efter implementeringen. Flera företag har satt upp långsiktiga mål för personalens resor och kommer att arbeta vidare med frågan efter projektets avslutande. Bilpool har varit ett viktigt systerprojekt som vävts in i företagsarbetet.



Trafikkontorets och Miljöförvaltningens förslag

Trafikkontoret och Miljöförvaltningen delar de båda motionärernas och SKL:s ståndpunkt att det är en viktig miljöpolitisk fråga att staden ska kunna reservera parkeringsplatser för bilpoolsbilar.

Inom Trafikkontoret pågår ett arbete med att se över vilka förändringar som behöver göras för att åstadkomma en trafiklagstiftning där bland annat behovet av att reservera parkeringsplatser för andra fordonsslag än de som idag finns angivna kommer att belysas.

Slut