

Handläggare
Åsa Morén

Datum
2010-10-26

Diarienummer
KSN-2010-0056
KSN-2010-0268

Kommunstyrelsen

Skrivelse om kommunfullmäktiges beslut om reducerade parkeringsavgift för fossilbränslefria bilar, samt motion från Lars O Ericsson (C) om miljöbilsparkeringar

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att med hänvisning till gatu- och trafiknämndens framställan häva kommunfullmäktiges beslut från den 30 januari 2006 (§ 30) om reducerad parkeringsavgift för fossilbränslefria bilar, samt

att avslå motionen

Ärendet

Gatu- och trafiknämnden har i skrivelse den 10 december 2009 (**bilaga 1**) föreslagit att kommunfullmäktige häver sitt tidigare beslut, KF 30 januari 2006 (§ 23), om reducerad parkeringsavgift för miljöbilar. Beslutet avser både boende- och nyttoparkering och generellt för miljöbilar. (S) och (MP) **reserverar** mot beslutet.

I skrivelsen anføres att erfarenheterna från kommuner som infört miljöbilsparkeringar är blandade. Med fler miljöbilar har tillgången till lediga p-platser minskat, vilket innebär att biltrafiken har ökat. Flera av de 40-tals kommuner som idag har olika former av subventionerad miljöbilsparkering överväger att begränsa parkeringsförmånen. Nämnden anför vidare att ett system kräver prövning av ansökningar skapar administrativa kostnader och ger exempel på beräknat intäktsbortfall. Nämnden anför sammanfattningsvis att subventioner till bilismen motverkar målen om ökad kollektivtrafik och cykeltrafik.

Vidare har Lars O Ericsson (c) i motion väckt den 15 april 2010 (**bilaga 2**) yrkat att kommunfullmäktige uppdrar till gatu- och trafiknämnden att planera för och ordna så att det i Uppsala den 1 januari 2011 (gärna ännu tidigare) finns 2 x 30 parkeringsplatser för miljöbilar

på någorlunda centrala p-platser och att avgiften ska vara halva avgiften som för övriga bilar. Detta prov ska omfatta två år för senare utvärdering.

Remissbehandling

Gatu- och trafiknämnden (GTN) hänvisar i sitt remissvar (**bilaga 3**) till sin tidigare skrivelse. Nämnden anger att det tidigare väl motiverade beslutet inte längre är hållbart. Det främsta skälet var att subventioner till bilismen motverkar målen om ökad cykel- och kollektivtrafik. GTN avstyrker också förslaget i motionen med samma motivering. De hänvisar också till att flera kommuner som tidigare haft någon form av miljöbilsparkering nu har dragit in eller begränsat förmånerna. Protokollsutdrag bifogas.

Föredragning

Enligt översiktsplan 2010 ska biltrafikens andel minska de kommande åren. När det gäller parkeringar ska gatumarken i stadskärnan prioriteras för angörning och nyttotrafik. Faktorer som attraktivt stadsliv, ökad säkerhet och bättre luftkvalitet talar också för en generell begränsning av biltrafiken i centrum. Att subventionera parkering – om än för miljöbilar – motverkar detta.

GTN redovisar i sin skrivelse flera motiv för att inte reducera parkeringsavgiften för miljöbilar. GTN kommenterar också intäktsbortfallet för subventionerad parkering för miljöbilar. De synpunkter som framförs talar för att kommunfullmäktiges beslut återtas och att motionen avslås.

En ökad andel miljöbilar kan dels minska klimatpåverkan dels bidra till en bättre luftkvalitet. Är målsättningen den första är mer generella bidrag att föredra som gynnar alla som köper miljöbilar - även de som sällan använder sig av parkering i centrum. Är målet i stället att förbättra luftkvaliteten i innerstaden kan detta även göras på andra sätt. Bland annat blir det troligen snart möjligt att införa miljözoner även för privatbilar något som antagligen skulle medföra en större förbättring av luftkvaliteten i centrum. Frågan är också i vilken utsträckning åtgärden faktiskt ökar inköpen av miljöbilar eller om pengarna skulle kunna satsas mer kostnadseffektivt på åtgärder för att stimulera cykel- och kollektivtrafik, vilket skulle ligga mer i linje med kommunens övergripande mål.

Ekonomiska konsekvenser och ev finansiering

Förslaget medför inga ekonomiska konsekvenser.

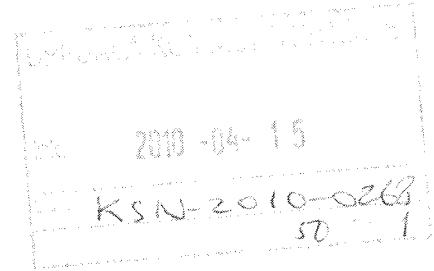
Kommunledningskontoret

Kenneth Holmstedt
stadsdirektör

Bilaga 1.

Uppsala kommunfullmäktige

MOTION



Miljöbilsparkeringar

Mycket miljöbilar säljs och mycket görs för att förbättra miljön på olika sätt vilket naturligtvis är bra. Min uppfattning är att Uppsala kommun måste prova att tillskapa ett antal miljöbilsparkeringar på prov under två år för utvärdering därefter.

För att det ska kännas meningsfullt är det mitt förslag att det blir halv avgift på dess parkeringsplatser som bör placeras någorlunda centralt i Uppsala.

Jag yrkar på att kommunfullmäktige ger Gatu o Trafiknämnden i uppdrag att planera för och ordna så att det i Uppsala den 1 januari 2011(gärna ännu tidigare) finns 2 x 30 parkeringsplatser för miljöbilar på någorlunda centrala p-platser och att avgiften ska vara halva avgiften som för övriga bilar. Detta prov ska omfatta två år för senare utvärdering.

Lars O Ericsson (C)

Handläggare
Rolf SundbomDatum
2010-05-20Diarienummer
GTN 2010-0281 70

Kommunstyrelsen

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink. 2010 -07- 01	
Ärendenummer	KSN-2010-0268
Aktbil.	3

Yttrande över motion från Lars O Eriksson (C) om miljöbilsparkeringar KSN-2010-0268

Sammanfattning

Lars O Eriksson (C) har i en motion yrkat på att miljöbilsparkering med halv avgift införs på prov under två år i centrala Uppsala från 1 januari 2011. Gatu- och trafiknämnden har i december 2009 föreslagit kommunstyrelsen att häva tidigare beslut från 2006 om reducerad parkeringsavgift för fossilbränslefria bilar. Gatu- och trafiknämnden ser inte att motionens förslag ändrar något i sak och avstyrker således förslaget.

Yttrande

I en motion till kommunfullmäktige i april 2010 har Lars O Eriksson yrkat på att miljöbilsparkering införs på prov under två år från 1 januari 2011, eller tidigare, med halv avgift för miljöbilar ordnat på 2x30 parkeringsplatser någorlunda centralt i staden och med utvärdering efter de två åren.

Gatu- och trafiknämnden har vid sitt sammanträde den 10 december 2009 föreslagit kommunstyrelsen att ett tidigare beslut från 2006 om reducerad parkeringsavgift för fossilbränslefria bilar ska hävas. Flera skäl ligger bakom det beslutet, bl a att subventionen motverkar målsättningar om ökad cykel- och kollektivtrafik. Flera kommuner, som tidigare har infört olika former av miljöbilsparkering, har fö dragit in eller begränsat förmånerna.

Gatu- och trafiknämnden kan inte se att sakförhållandena väsentligt har ändrats och avstyrker således förslaget.

Gatu-och trafiknämnden

Anders Westerlind
OrdförandeMikael Eriksson
Tf chef för gatu- och trafikkontoret

Bilaga: Gatu- och trafiknämndens yttrande av den 10 december 2009.

UTDRAG

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2010-06-22

§ 51

**Yttrande över motion från Lars O. Eriksson (C) om miljöbilsparkeringar
GTN-2010-0281**
Beslut

Gatu- och trafiknämnden beslutar

att anta upprättat förslag till yttrande och överlämna detsamma till kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Lars O. Eriksson (C) har i en motion yrkat på att miljöbilsparkering med halv avgift införs på prov under två år i centrala Uppsala från 1 januari 2011. Gatu- och trafiknämnden har i december 2009 föreslagit kommunstyrelsen att häva tidigare beslut från 2006 om reducerad parkeringsavgift för fossilbränslefria bilar. Gatu- och trafiknämnden ser inte att motionens förslag ändrar något i sak och avstyrker således förslaget.

Yrkande

Per-Eric Eriksson (S): Avslag till upprättat förslag till förmån för intentionerna i motionen.
Anders Westerlind (FP): Bifall till upprättat förslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden beslutar anta Anders Westerlinds yrkande.

Omröstning begärs. Gatu- och trafiknämnden godkänner följande propositionsordning:

Ja-röst för bifall till Anders Westerlinds yrkande.
Nej-röst för bifall till Per-Eric Erikssons yrkande.

Med fem röster mot fyra och två nedlagda antas Anders Westerlinds yrkande.

Ja röstar Anders Westerlind (FP), Liv Hahne, Per Knutsson och Hannes Beckman (alla M) och Ian Engblom (KD).

Nej röstar Per-Eric Eriksson, Inga-Lill Sjöblom och Inga-Lill Bergman-Mattsson (alla S) och Maria Gardfjell (MP).

Nedlagd röst: Stephen Schad och Stefan Hanna (båda C).

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens remiss av den 28 april 2010.

Kontorets skrivelse av den 20 maj 2010.

Arbetsutskottet har utan eget yttrande överlämnat ärendet till nämnden.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2010-06-22

Plats och tid: Kungssalen, Kungsängsvägen 27, klockan 18:00-19:15

Ledamöter: Anders Westerlind (FP), ordförande
Liv Hahne (M), 1:e vice ordförande
Per-Eric Eriksson (S), 2:e vice ordförande
Per Knutsson (M)
Stephen Schad (C)
Inga-Lill Bergman (S)
Maria Gardfjell (MP)
Inga-Lill Sjöblom (S)

Ersättare: Hannes Beckman (M) tjug
Stefan Hanna (C) tjug
Ian Engblom (KD) tjug
Gunnar Lindbom (S)
Lennart Söderberg (V)

Övriga deltagare: Mikael Eriksson
Torkel Kjösnes
Inger Tjäder, sekreterare

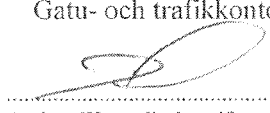
Tjänstemännen deltar som föredragande i sina respektive ärenden

Utses att justera: Inga-Lill Sjöblom (S)

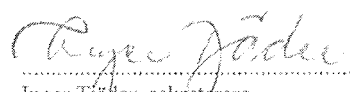
Paragrafer: 48 - 57

Justeringens
plats och tid: Gatu- och trafikkontoret den 29 juni 2010

Underskrifter:


Anders Westerlind, ordförande


Inga-Lill Sjöblom, justerare


Inger Tjäder, sekreterare

ANSLAG/BEVIS Protokollat är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Gatu- och trafiknämnden

Datum: 22 juni 2010

Datum för
anslags uppsättande: 30 juni 2010

Datum för anslags nedtagande: 22 juli 2010

Sista dag för överklagande: 21 juli 2010

Förvaringsplats
för protokollet:

Underskrift:



Justeraandes sign




Utdragsbestyrkande



Handläggare
Rolf Sundbom

Datum
2009-12-10

Diarienummer
GTN-2004-1207

Kommunstyrelsen

Kommunfullmäktiges beslut om reducerad parkeringsavgift för fossilbränslefria bilar, KSN-2005-0173

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade 2006 om reducerad parkeringsavgift för fossilbränslefria bilar. Beslutet i den del som avsåg boende- och nyttoparkeringstillstånd överklagades av dåvarande oppositionen och länsrätten förklarade senare i sin dom 2007 att beslutet inte stred mot likställighetsprincipen i kommunallagen. Frågan om en generell subvention för alla miljöbilar är dock fortfarande oklar, dvs enligt flera sakkunniga saknas f n sådant stöd i lagstiftningen. Andelen miljöbilar av nybilsförsäljningen är stadigt växande och utvecklingen går mot minskande NOx-halter mm. Däremot ökar fortfarande partikelhalter och buller mm från en ökande biltrafik.

Subventioner till bilismen motverkar i övrigt målen om ökad kollektivtrafik och cykeltrafik. Det tidigare väl motiverade beslutet om reducerad parkeringsavgift för miljöbilar är av flera skäl inte längre försvarbart. Kommunfullmäktige förslås således häva sitt tidigare beslut vad avser såväl miljöbilar med boende- och nyttoparkeringstillstånd som generellt för miljöbilar.

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2006-01-30 i rubr. ärende om att uppdra till Gatu- och trafiknämnden att dels från den 1 mars 2006 införa reducerad parkeringsavgift för fossilbränslefria bilar med boende- och nyttoparkeringstillstånd och dels att så snart det var lagtekniskt möjligt införa generell reducerad parkeringsavgift på kommunens allmänna parkeringsplatser för fossilbränslefria bilar i Uppsala (§ 23). I en första att-sats beslutades f ö att uppdraget till gatu- och trafiknämnden från 2004 skulle anses fullgjort.

Beslutet överklagades av dåvarande oppositionen till länsrätten i avseende på den första delen (andra att-satsen i beslutet). I början av år 2007 undanröjde länsrätten dock besvären, dvs beslutet om reducerad avgift för fossilbränslefria bilar med boende- och nyttoparkeringstillstånd bedömdes inte strida mot den s k likställighetsprincipen i kommunallagen. Däremot tog inte domen ställning till frågan om lagstöd för en generell reducerad parkeringsavgift. Inte heller den s k parkeringsutredningen (SOU 2006:109, Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering) ville i sitt betänkande föreslå någon ändring i

lagstiftningen härvidlag, dvs man menade att tillräckliga skäl inte fanns för att ge just miljöbilsägare subventionerad parkering.

Syftet med subventioner till miljöbilar har varit att stimulera försäljningen av miljövänliga bilar och därigenom förbättra luften i staden. Miljöbilsparken har till följd av olika subventioner men även sjunkande inköpspriser, stigande energipriser och miljöfrågornas växande betydelse också stadigt ökat. Idag ligger andelen av nybilsförsäljningen i riket på ca 1/3 och av hela fordonsparken är miljöbilsandelen knappt 5 %, den högsta inom EU och förmodligen hela världen (Uppsala län hade i januari 2009 f ö den högsta miljöbilsandelen i landet av nyregistreringarna, 42,4 %...).

Förslaget till regelverk för Uppsalas del går ut på att parkering med fossilbränslefria bilar inte ska vara gratis utan ett tillstånd förenat med reducerad avgift. I en första etapp skulle fossilbränslefria bilar med boende- eller nyttoparkeringstillstånd få reducerad avgift. När det var lagtekniskt möjligt skulle sedan en generell reducerad avgift för alla fossilbränslefria bilar på allmän parkering införas. Subventionerna innebär i båda fallen att miljöbilsägaren får ansöka om tillstånd högst ett år i taget hos kommunen som har att administrera tillståndsprövningen och hanteringen av betalning osv. En administrativ avgift, i storleksordningen ett par hundra kr, tas ut av bilisten för varje tillstånd, dvs varje år. Villkoren är tidsbegränsade och tänkta att kunna ses över årligen.

Länsrätten har i sin dom prövat om beslutet i delen som gällde boende- och nyttoparkeringstillstånd stred mot likställighetsprincipen i kommunallagen och funnit att det inte gör det. Flera sakkunniga hävdar dock att lagstiftningen, trots länsrättens dom, inte ger stöd för reducerad parkeringsavgift på allmän gatumark för ägare till miljöbilar. Den sk avgiftslagen, lagen om rätt för kommuner att ta ut avgift (1957:259), är mycket tydlig med att det bara är tre grupper som får särbehandlas, nämligen rörelsehindrade, som helt får befrias från avgiftsskyldighet, och boende samt näringsidkare och andra med särskilda behov som kan få p-avgifter fastställda efter särskilda grunder. Dessa undantag avser då kollektivet i sin helhet, inte undergrupper ur dessa som t ex ägare av miljöbilar.

Erfarenheterna från de kommuner som trots allt infört olika former av miljöbilssubventioner är blandade. I takt med att antalet miljöbilar ökat i kommuner med parkeringssubventioner har tillgången till lediga p-platser i stadskärnan tenderat att minska, inte minst har handlare klagat på detta. Det innebär att biltrafiken ökat och speciellt att söktrafiken i stadskärnan ökar och därmed utsläpp, slitage osv. Dessutom tenderar de mål som satts upp om ett ökat kollektivtrafikresande och ett ökat cyklande, att motverkas om fler väljer bilen när parkeringen subventioneras. Flera av det 40-tal kommuner i landet som idag har olika former av subventionerad miljöbilsparkering, har eller kommer av dylika skäl, även miljöskäl, på olika sätt att begränsa parkeringsförmåner mm till miljöbilsägare från tidigare eller helt ta bort sådana. Samtidigt har miljöbilspremien slopats, sedan 1 juli 2009, och ersatts av en fordonsskattebefrielse för nyregistrerade miljöbilar i fem år.

Efterfrågan på miljöbilar påverkas i stor utsträckning av yttre omständigheter, som nya miljöbilsdefinitioner, skatteregler eller bränslepriser på olika drivmedel. Ett exempel är

etanolbilarna. Eftersom de allra flesta miljöbilarna idag är etanolbilar som kan drivas på vanlig bensin så har under senare år, när etanolpriserna ökat i förhållande till bensinpriserna, utvecklingen blivit att etanolförsäljningen minskat, dvs att en motsvarande del av etanolbilarna i stället kör på bensin. Syftet med subventionerna har därmed till stor del förfelats, åtminstone kortsiktigt. Att behöva kontrollera detta med t ex kvittokontroller skulle givetvis innebära betydande merkostnader. Dessutom pågår en diskussion om huruvida etanoltillverkningen inkräktar på spannmålsproduktion.

Miljöbilsdefinitionen bör följa Vägverkets definitioner och uppdateringar. Administrationskostnaderna för att överpröva och godkänna nya ansökningar blir beroende av detta och är svåra att uppskatta på sikt. Ekonomiska konsekvenser för kommunen i övrigt är motsvarande minskande parkeringsintäkter över den tid parkeringssubventionerna gäller och miljöbilsparkens andel ökar. En överslagsmässig kostnadsberäkning kan för de båda fallen se ut enligt följande.

1. Generellt reducerad parkeringsavgift för fossilbränslefria bilar.

Med dagens miljöbilsandel om knappt 5%, skulle detta innebära ett intäktsbortfall om ca 2 mkr det första året. Om miljöbilsägare dessutom antas parkera längre tid än fullbetalande bilister, så att t ex 10-15% av bilarna på parkeringarna i innerstan skulle utgöras av miljöbilar, stiger intäktsbortfallet till uppemot 5 mkr redan under första året. Om utvecklingen av miljöbilsförsäljningen fortsätter i ungefär samma takt som hittills kommer 'alla' bilar att vara miljöbilar ca år 2030 och hälften om ca 15 år. Det skulle kunna motsvara ett intäktsbortfall på i storleksordningen 20 resp 40 mkr.

2. Reducerad avgift för fossilbränslefria bilar med boende- eller nyttoparkeringstillstånd

Antalet boendeparkeringstillstånd uppgår idag till drygt 2000. Intäktsbortfallet ett första år med subventionerade tillstånd (85%) och med avgiftsfri parkering på kommunala allmänna parkeringsplatser kan uppskattas till ca 200 000 kr.

Antalet nyttoparkeringskort gällande ett år är knappt 200 per år och det utges ungefär lika många med kortvariga tillstånd. Intäktsbortfallet ett första år av subventionerade nyttoparkeringskort för miljöbilar kan uppskattas till ca 50 000 kr per år.

Totalt årligt intäktsbortfall med en reducerad parkering med dessa tillstånd kan därmed uppskattas till ca en kvarts miljon under det första året (av totalt ca 37 mkr 2008). Ett framtida intäktsbortfall är mycket svårt att uppskatta eftersom det också är beroende av utvecklingen av antal boendeparkeringsplatser, men det torde kunna uppgå till 5-10 mkr om 15-20 år.

Luftkvaliteten i Uppsalas innerstad har i flera avseenden förbättrats på senare år.

Kvävedioxiderna minskar kontinuerligt till följd av främst katalysatorerna och i viss mån pga en växande miljöbilspark. Däremot ökar såväl partikelhalter som buller, oavsett andelen miljöbilar. Om utvecklingen fortsätter skulle därför parkeringssubventioner till miljöbilsägare tendera att förvärpa dessa båda effekter i centrala staden, dvs när fler bilister väljer bilen till centrum (antalet miljöbilar med boendeparkerings- och nyttoparkeringstillstånd är i nuläget dock för litet för att ge annat än marginella miljöeffekter). De negativa hälsoeffekter bilismen fortfarande medför genom inandningsbara partiklar, buller, trafikolyckor etc måste fortfarande

anses tillräckligt kostsamma för samhället för att det inte ska vara motiverat att införa ytterligare subventioner som på sikt kan förväntas öka biltrafiken i innerstaden. Miljöbilsförsäljningen anses idag stimuleras effektivare och mer rättvist med generella medel, som med den nya fordonskattebefrielsen under bilens fem första år.

Kommunfullmäktige föreslås således häva beslutet 2006-01-30 (§ 30) om reducerad parkeringsavgift för fossilbränslefria bilar.

Gatu- och trafiknämnden



Anders Westerlind
Ordförande



Tom Karlsson
Chef för Gatu- och trafikkontoret