

2024-10-07

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr: KFKS-2024-01001

Ändring av parkeringsavgifter i Nacka kommun

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Kommunfullmäktige beslutar att ändra och utöka parkeringsavgifter på allmän plats i Nacka kommun enligt tjänsteskrivelse daterad den 7 oktober 2024. Beslutet innebär en ändring av tidsramen för parkeringsavgifter och att det tillkommer nya taxor samt taxeområden.

Sammanfattning av ärendet

I takt med att Nacka växer blir både trafikmiljön och bostadsområdena allt tätare, särskilt i de lokala centrumområdena som till exempel Orminge, Ektorp och Älta. För att lösa trafik- och parkeringsutmaningar i Nacka kommun behövs en ändamålsenlig reglering av parkeringsplatser. Genom att ändra och utöka parkeringsavgifter kan trafikflöden, tillgång och användning av parkeringsplatser påverkas. Regleringen bidrar till att förbättra trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten.

Det är viktigt att understryka att det beslutade förslaget inte innebär att alla förändringar kommer att implementeras omedelbart, utan snarare ger verksamheten möjlighet att genomföra förändringar successivt utifrån aktuella behov. Vidare är det centralt att klargöra att den föreslagna avgiftsregleringen inte medför att parkeringsavgifter kommer att införas i hela kommunen, och inte heller i samtliga delar av de taxeområden som visas på kartan nedan. Parkeringsavgifter kommer att införas enbart på utvalda platser inom de markerade taxeområdena, där det finns behov för att ordna trafiken.

Enligt Nacka kommuns parkeringspolicy ska allmän plats regleras för att prioritera korttidsparkering, leveranser och angöringsmöjligheter. Avgifter ökar omsättningen av parkeringsplatser och förbättrar tillgängligheten. Det finns även behov av att dela in boendeparkeringar i olika områden och införa nya boendeparkeringsområden med reducerad taxa.

Långtidsparkering bör ske på kvartersmark, medan korttidsparkering för snabba ärenden bör ske på allmän plats. En prisskillnad mellan dessa parkeringsplatser kan leda till att boende väljer kvartersmark, vilket minskar efterfrågan på allmänna parkeringsplatser. Det vill säga att om priset för parkering är högre på allmänna parkeringsplatser väljer boende att parkera på kvartersmark.

Behovet av parkeringsplatser varierar beroende på fordonstyp och användningsområde. Det finns ett behov av fler avgiftsbelagda parkeringsplatser för tvåhjulig MC, moped klass 1, bussar, lastbilar och laddplatser. Vid natur- och friluftslivsområden är efterfrågan på parkeringsplatser hög under vissa tider och säsonger. Genom att införa avgifter i kombination med tidsreglering kan tillgängligheten ökas och fler kan använda parkeringsplatserna.

Att införa parkeringsavgifter och tidsreglering är ett effektivt sätt att anpassa parkeringen till tider med hög efterfrågan. Genom att ändra tidsramen för parkeringsavgifterna kan högre omsättning uppmuntras, vilket minskar antalet långtidsparkering på allmän plats samt bidrar till hållbart resande. Förslaget är att avgiftsbelägga parkeringsplatser inom tidsramen 07.00–19.00 på vardagar och inom tidsramen 11.00–17.00 dag före helgdag.

Ärendets beredning

Ett förslag till ändring av parkeringsavgifter i Nacka kommun har tagits fram av trafiknämnden, genom natur- och trafiknämnden. Ärendet har behandlat på natur- och trafiknämndens sammanträde den 24 september 2024, se bifogat protokollsutdrag.

Ärendet

I takt med att Nacka växer förtätas både trafikmiljön och bostadsområdena särskilt i de lokala centrumområden som till exempel Orminge, Ektorp och Älta. Detta skapar många nya möjligheter, men ställer också höga krav på att ordna ett välfungerande trafiksystem med ett ökat hållbart resande och en effektiv markanvändning.

Lagar och förordningar

Sveriges Kommuner och regioner har i skriften *Parkeringshandbok - Lagstiftning, reglering och tillståndsgivning* (2017) beskrivit möjligheter för kommuner att reglera användningen av parkeringsplatser. Enligt handboken kan parkeringsavgifter vara ett effektivt verktyg för att öka omsättningen på parkerade bilar och för att styra parkeringen till lämpliga platser. Kommuners rätt att reglera användningen av parkeringsplatser genom avgifter framgår av lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats med mera. Enligt 2 § får avgift tas ut för att ordna trafiken. Hela lydelsen av 2 § är,

”I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.”

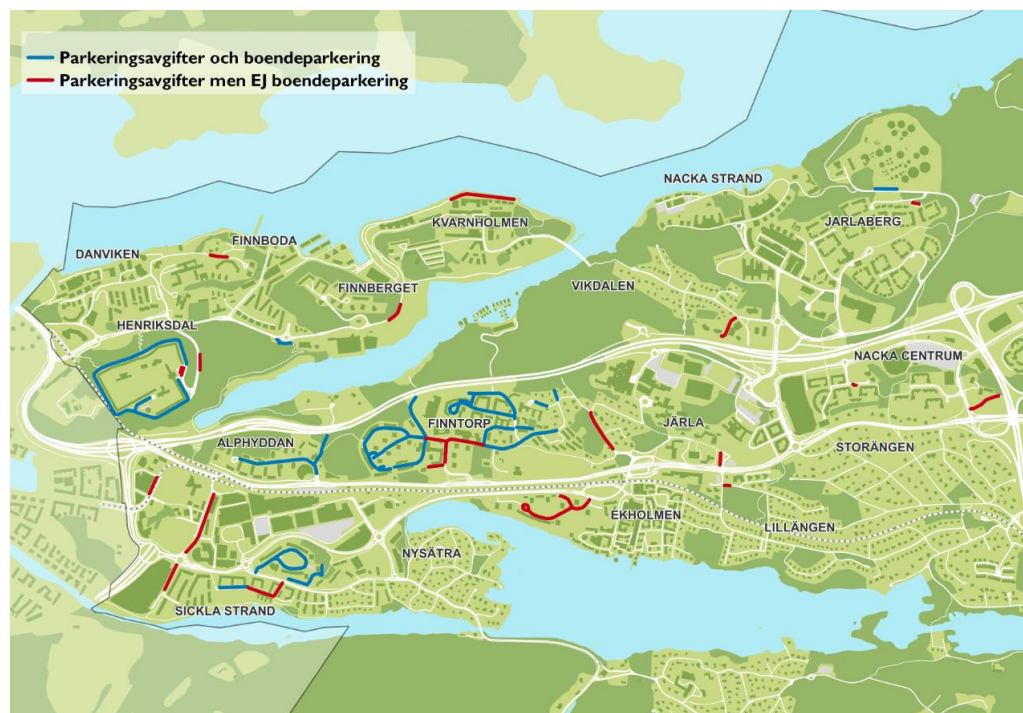
Förutom ovan nämnda lag behöver kommunen vid införande av parkeringsavgifter förhålla sig till ett antal andra författningar, såsom Trafikförordningen (1998:1276), Vägmärkesförordningen (2007:90), Lokala trafikföreskrifter (10 kap. 1998:1276), kommunal parkeringsövervakning på allmän plats (1987:24) och lagen om felparkeringsavgift (1976:206).

Nuvarande parkeringsavgifter

I dagsläget är avgiftsregleringen för parkering uppdelad i två olika kategorier; besöksparkering och boendeparkering. Avgiftsbelagda parkeringsplatser och boendeparkeringar finns i dagsläget endast på vissa gator på västra Sicklaön.

Antalet avgiftsbelagda parkeringsplatser är i dagsläget cirka 1300 och antalet aktiva boendeparkeringstillstånd är cirka 800. I

Figur 1 illustreras nuvarande avgiftsbelagda parkeringsplatser och boendeparkering på allmän plats i Nacka kommun.



Figur 1. Nuvarande avgiftsbelagda parkeringsplatser på allmän plats i Nacka kommun.

Besöksparkeringen kostar 10 kronor per timme mellan klockan 09–17 på vardagar utom dag före helgdag. Helgdagar och dag före helgdagar är det avgiftsfritt. Boendeparkeringen kostar 500 kronor för en period på 30 dagar eller 30 kronor per dygn.

I dagsläget är inte boendeparkering uppdelat på olika områden, vilket innebär att fordon med boendeparkeringstillstånd kan parkera på alla parkeringsplatser i kommunen där boendeparkering har införts. Alla får parkera på platser där kommunen har infört

boendeparkering, men den som har boendeparkeringstillstånd genom att köpa boendeparkeringsbiljett har rätt till parkering med reducerad pris. För att ha rätt till boendeparkeringstillstånd ska sökande vara folkbokförd på en gata eller väg där kommunen har infört boendeparkering och stå som registrerad ägare till det fordon som ansökan gäller. Med tillstånd för boendeparkering samt med erlagd avgift är det tillåtet att parkera upp till 7 dygn, förutsatt att förbud inte inträffar under tiden.

Beslut om parkeringsavgifter på västra Sicklaön togs av kommunfullmäktige i ärendet om mål och budget den 17 november 2014, § 237. Efter införande av avgifter på västra Sicklaön har en förändring gällande parkering skett i området. Den största skillnaden är att fler fordon nyttjar kvartermark för långtidsparkering och antalet felparkerade fordon på allmän plats har minskat. Denna förändring tyder på att avgiftsbeläggning är ett effektivt styrmedel för att ordna trafiken i samband med stadsutveckling.

Nuvarande utmaningar kopplat till parkering

För att skapa ett robust och välfungerande transportsystem i takt med en växande befolkning krävs det en effektiv planering av parkering. Nedan listas några av de utmaningar som finns i Nacka kopplat till parkering idag:

- **Förtätning och ökad konkurrens om ytor**
I takt med att Nackas lokala centrum utvecklas ökar konkurrensen av ytorna till följd av stadsutvecklingen. I och med förtätningen förskjuts trafiken till områden som vanligtvis inte har parkerade fordon, vilket kan leda till framkomlighetsproblem.
- **Stor variation i beläggning**
Nacka kommun består av många olika områden med varierande karaktärstyper, vilket också medför att beläggningen på parkeringsplatserna varierar i hög utsträckning. Därför är det viktigt att det enskilda områdets karaktär beaktas när parkeringsbehovet utreds.
- **Trafiksäkerhets- och tillgänglighetsproblem vid målpunkter**
Vid idrottsanläggningar, badplatser samt vid parkeringsplatser i anslutning till naturområden råder en parkeringsproblematik under vissa delar av dygnet och vissa säsonger. Det är en hög efterfrågan på parkeringsplatser i dessa områden och om parkeringsplatserna är fullbelagda minskas tillgängligheten till natur- och idrottslivet. Det leder till felparkeringar samt trafikfarliga uppställningar.
- **Balansera korttidsparkering och långtidsparkering**
Efterfrågan på korttidsparkering för snabba ärenden, på- och avstigning samt lastning och lossning är på flera platser större än utbudet. I dagsläget nyttjas allmän plats för både kort- och långtidsparkering, vilket bidrar till ett ineffektivt markanvändande. Problematiken ökar i takt med att antalet hemleveranser ökar som är en uppåtgående trend. När parkeringsplatser längs gatorna är fulla eller

har hög beläggning leder det till dubbelparkering och söktrafik som i sin tur medför ökad trängsel, ökade utsläpp och trafiksäkerhetsproblem.

- **Hög efterfrågan på parkeringsplatser för olika fordonstyper**

I dagsläget är det hög efterfrågan på parkeringsplatser för olika fordonstyper, vilket leder till felparkeringar. Det finns därmed behov av att tillgängliggöra parkeringsplatser för olika typer av fordon, som till exempel parkeringsplatser för MC, mopedklass 1, buss, lastbilar samt laddplatser.

- **Hög efterfrågan på parkeringsplatser under vissa tider**

I dagsläget är det på vissa parkeringsplatser avgiftsbelagt mellan klockan 8–17 vardagar förutom vardag före helgdag. Det finns ett behov av att förlänga den avgiftsbelagda tidsperioden för att bättre spegla de tider då det är hög efterfrågan på parkeringsplatser samt införa avgiftsparkering på vardagar före helgdag för att främja handel och näringslivet.

- **Ojämn beläggning och behov av fler boendeparkeringar**

I dagsläget finns det ett begränsat antal boendeparkeringsplatser. Det råder variation i beläggningen, vilket skapar trängsel på särskilt centrumnära platser. Antalet boendeparkeringsområden kan behöva utökas när fler platser runt om i Nacka kommer att avgiftsbeläggas.

För att lösa ovanstående utmaningar och för att ordna trafiken i kommunen på allmän plats behövs ändamålsenlig användningen av parkeringsplatser. Ändamålsenlig reglering av parkeringsplatser genom parkeringsavgifter kan påverka trafikflöden, tillgången till samt användningen av parkeringsplatserna. Parkeringsavgifter är således ett viktigt styrmedel för att kunna ordna trafiken och därmed skapa balans mellan utbud och efterfrågan av parkeringsplatser. Syftet med att avgiftsbelägga parkeringsplatser är primärt för att förbättra trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten i Nacka kommun.

Då varje resa med bil börjar och slutar på en parkeringsplats, har tillgång och pris för parkering en påverkan på vilket färd sätt som väljs för en enskild resa. Grundtanken är att långtidsparkering ska ske på kvartersmark, medan korttidsparkering för exempelvis snabba ärenden ska ske på allmän plats. Det är viktigt att skillnaden i pris mellan parkeringsplatser på kvartersmark och parkeringsplatser på allmän plats leder till att de boende väljer att parkera på kvartersmark. Prisskillnaden i dagsläget gör det attraktivt för boende att parkera till en låg avgift och i vissa fall gratis på allmän plats, vilket medför att efterfrågan på dessa parkeringsplatser ökar samtidigt som parkeringsplatserna på kvartersmark skulle kunna ha en högre beläggning. Parkeringsplatser på kvartersmark som inte nyttjas är kostnadsdrivande och riskerar att öka boendekostnaderna, även för de som inte äger bil. Således är det viktigt att skapa en jämn beläggning av fordon och tillgängöra parkeringsplatser för att möjliggöra en effektiv markanvändning. Detta leder till lägre miljöbelastning samt skapar en attraktiv och hållbar stadsmiljö.

Enligt Nacka kommuns parkeringspolicy (NTN 2018-00020-7) ska kommunen reglera all allmän plats där behovet finns, för att prioritera korttidsparkering, leveranser och angöringsmöjligheter till närliggande fastigheter. Bristen på tillgängliga parkeringsplatser leder till dubbelparkering och trafikfarliga uppställningar, vilket orsakar framkomlighetsproblem på gatorna. Genom att öka tillgängligheten av parkeringsplatser där och när de behövs, kan dubbelparkering, söktrafik och trängsel minskas. En högre omsättning på parkeringsplatserna, möjliggjord genom avgifter, bidrar till att samma plats kan användas av flera under en viss tid. Detta förbättrar tillgängligheten och ökar antalet lediga parkeringsplatser.

Det finns också ett behov av att dela in boendeparkeringar i olika områden vilket säkerställer att boenden endast parkerar i anslutning till sina bostäder. Dessutom bör nya boendeparkeringsområden införas där det finns ett behov av reducerad boendetaxa.

Behovet av parkeringsplatser varierar beroende på fordonstyp och användningsområde. Det finns i dagsläget ett behov av att utöka antalet avgiftsbelagda parkeringsplatser för exempelvis MC, moped klass 1, buss och lastbilar samt laddplatser. Genom att avgiftsbelägga platser med hög efterfrågan är det möjligt att tillgängliggöra parkeringsplatserna för att tillgodose att fler kan nyttja dem.

Även vid särskilda målpunkter, såsom natur- och friluftslivsområden, kan regleringen av parkeringsplatser variera beroende på område. På sådana områden är det en hög efterfrågan på parkeringsplatser under vissa delar av dygnet eller vissa säsonger. Parkeringsplatserna på dessa områden behöver regleras för att öka tillgängligheten och främja natur- och friluftsliv. Genom att införa avgifter i kombination med tidsreglering kan fler ta del av och få möjlighet att använda parkeringsplatserna.

Förslag till ändrad reglering

Att avgiftsbelägga parkeringsplatser i kombination med tidsreglering är ett effektivt styrmedel för att bättre anpassa till de tider då det finns stor efterfrågan på parkering. Genom att ändra tidsramen för parkeringsavgifterna kan högre omsättning uppmuntras, vilket minskar antalet långtidsparkering på allmän plats samt bidrar till hållbart resande. Det finns därför ett behov av att förlänga tidsramen för avgiftsregleringen för att öka tillgängligheten och omsättningen av parkeringsplatser samt införa avgiftsparkering på vardagar före helgdag för att främja handel och näringslivet.

Förslaget är att avgiftsbelägga parkeringsplatser inom tidsramen 07.00–19.00 på vardagar och inom tidsramen 11.00–17.00 dag före helgdag. Förslaget inkluderar även en kombination av avgiftsreglering med begränsad parkeringstid på platser där behovet är stort, såsom områden nära centrum eller andra välbesökta platser. Rekommendationen är att reglera parkeringstiden efter behov, exempelvis 1–3 timmar, samt att tillämpa avgifter enligt taxor som föreslås nedan.

Taxeområden

Nacka är en kommun med många olika områden med varierande karaktärstyper. Taxeområdena utformas med hänsyn till områdets karaktär, parkeringens lokalisering, omfattningen av tillgänglig parkering, målpunkter och kapaciteten på vägnätet till platsen. I Tabell 1 beskrivs de olika karaktärstyperna i de olika taxeområdena.

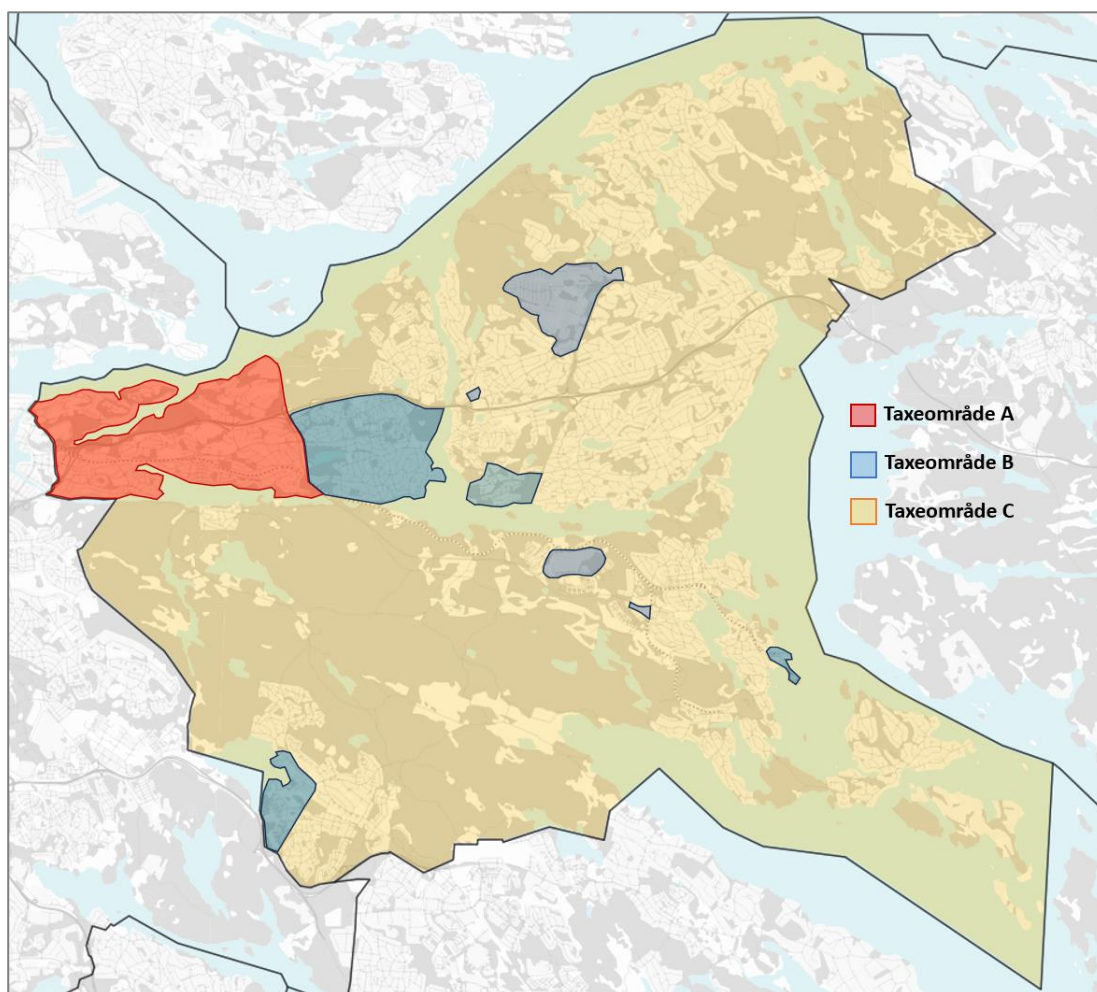
Tabell 1.1. Karaktärsdragen i de olika taxeområdena för besöksparkering.

Taxeområde	Områdesbeskrivning	Taxa (Tabell 2)
Taxeområde A	<ul style="list-style-type: none"> • Livfull och identitetsstark stadsmiljö • Dynamiskt nöjes- och näringsliv • Väletablerat besöksmål • Relativt högt trafikflöde • Välutvecklad kollektivtrafik 	Taxa 1 Taxa 4 Taxa 8 och 9 Taxa 12 och 13 Taxa 16–18
Taxeområde B	<ul style="list-style-type: none"> • Centrummiljö med närhet till natur och vatten • Högt trafikflöde • Utvecklad kollektivtrafik • Gång- och cykelavstånd till vardagsservice 	Taxa 2 Taxa 5 Taxa 10 och 11 Taxa 14 och 15 Taxa 16–18
Taxeområde C	<ul style="list-style-type: none"> • Småskaliga grannskap • Variationsrika natur- och kustområden • Varierat trafikflöde • Tillförlitlig kollektivtrafik i kombination med eget färdmedel 	Taxa 3 Taxa 6 och 7

Besöksparkering

Ett förslag på utökade och nya tillkommande taxeområden för besöksparkering har tagits fram, se

Figur 2 nedan.



Figur 2. Kartan är endast illustrativ och visar ungefärliga gränser mellan taxeområden för besöksparkering.

Det är viktigt att belysa att avgiftsregleringen inte innebär att det kommer införas parkeringsavgift i hela kommunen och inte heller överallt inom de taxeområdena markerat på kartan ovan. Parkeringsavgift kan komma att införas på endast utvalda platser inom de markerade taxeområdena där behovet finns just för att ordna trafiken.

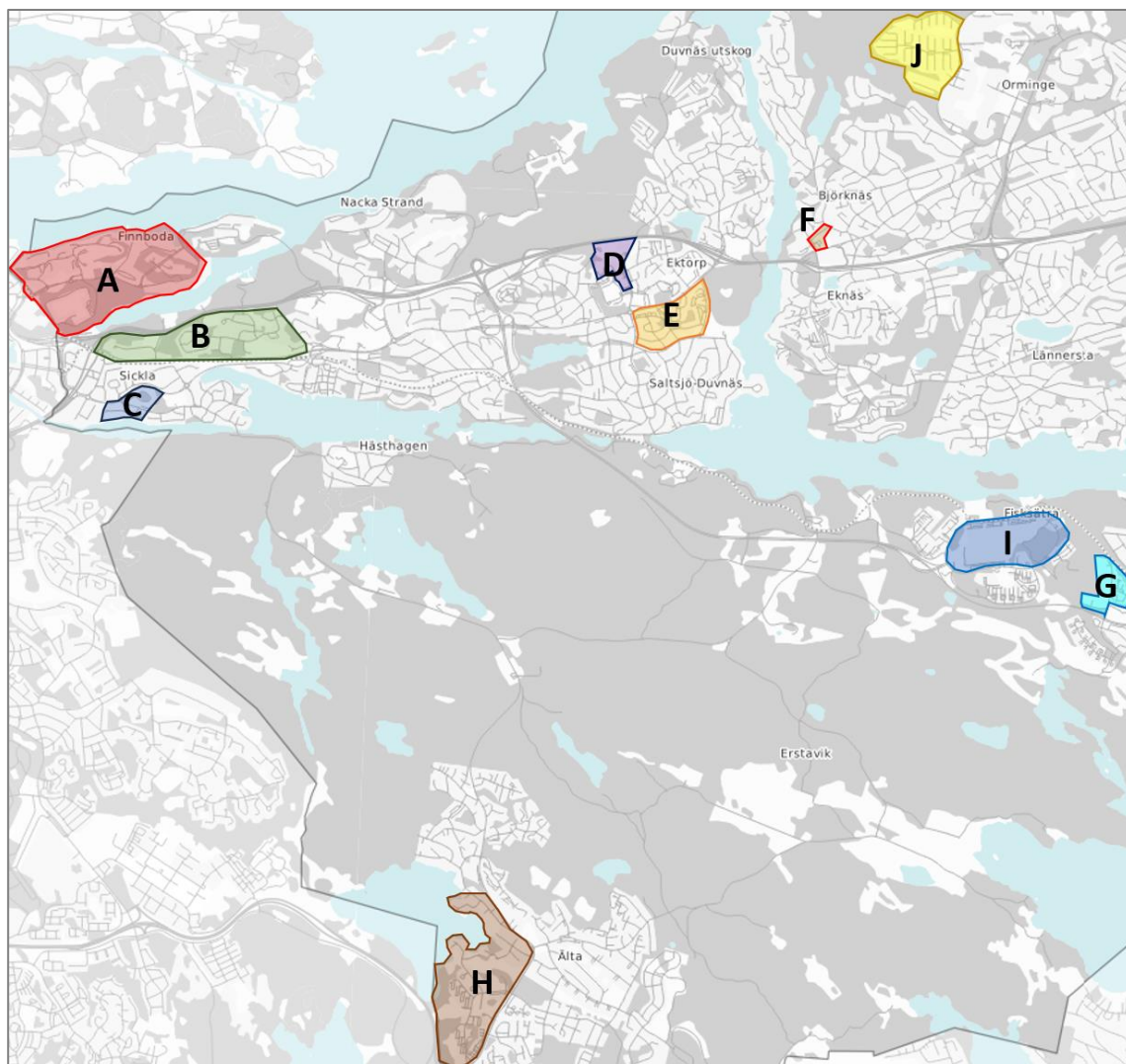
Tvåhjulig MC och moped klass 1 har enligt förslaget en lägre avgift än andra fordon. Detta med anledning av att dessa fordon tar upp mindre plats och har lägre utsläpp jämfört med exempelvis bilar, vilket bidrar till en mer effektiv markanvändning samt en lägre miljöpåverkan.

Förslaget innebär att naturnära områden och idrottsanläggningar får en egen och lägre avgift för parkering jämfört med andra områden. Naturen ska vara tillgänglig för alla och genom att reglera parkeringsplatserna med en låg taxa på dessa områden kan det öka tillgängligheten till platserna samtidigt som natur- och idrottsliv främjas. Genom att införa avgifter i kombination med tidsreglering kan fler ta del av och få möjlighet att använda parkeringsplatserna.

Boendeparkering

På allmän platsmark gäller likställighetsprincipen i kommunallagen, vilken innebär att alla ska behandlas lika (2 kap. 2 § kommunallagen [1991:900]). Kommunen får dock besluta om lokala trafikföreskrifter (LTF) för specifika trafikantgrupper och fordonstyper (10 kap 2 § trafikförordningen [1998:1276]). Detta gör det möjligt att reservera parkeringsplatser för specifika fordonstyper och personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade, samt för beskickningsbilar och boende i ett visst område. Kommunen kan också, inom eget område, besluta om att parkeringstillstånd för boende ska befrias från parkeringsavgift eller ha en lägre avgift för parkering.

Det finns behov av att dela in boendeparkeringar i olika områden vilket säkerställer att boenden med parkeringstillstånd endast får parkera i anslutning till sina bostäder. Ett förslag till utökad och ny indelning av boendeparkeringsområden redovisas nedan i Figur 3.



Figur 3. Områdesindelning av boendeparkering i Nacka kommun.

Förslaget innebär också att avgiften för boendeparkering höjs inom taxerområde A och ny avgift för boendeparkering införs inom taxerområde B enligt taxatabellen nedan. För tvåhjulig MC och moped klass 1 föreslås ny avgift för boendeparkering. Varje taxerområde kommer att ha en egen områdeskod. Det innebär att boenden enbart kan parkera inom den områdeskod som tillhör deras bostad.

Flera av de berörda boendeparkeringsområdena karakteriseras av att de domineras av äldre bostadsområden, där det är svårt att styra parkeringsplatser till kvartersmark. Många av de äldre bebyggelseområdena är byggda så att parkeringar löses på allmän plats. På de platser eller områden där parkering inte kan lösas på kvartersmark och där det samtidigt finns högt trafikflöde är det betydelsefullt att tillåta parkering med reducerad taxa för boenden.

Det är viktigt att beakta att boenden i de tillkommande boendeparkeringsområdena har parkerat gratis. Införandet av parkeringsavgifter i dessa områden kommer att ha en betydande påverkan för de boende. Därför är det viktigt att erbjuda en reducerad boendetaxa, om behovet finns, för de som bor i områden där avgifter införs.

Taxor

I enlighet med rådande lagar och förordningar för trafikens ordnande får kommunen reglera parkeringsplatser genom avgiftsbeläggning. Parkeringsavgifter är viktigt verktyg för kommunen att säkerställa framkomlighet och öka tillgängligheten av parkeringsplatser. Att därmed fastställa en lämplig taxa för parkeringsavgifter kräver noggrann övervägning av flera faktorer, inklusive den önskade effekten av regleringen. För att fastställa lämplig taxa har en omvärldsanalys gjorts, där taxanivån i närliggande kommuner med likartade parkeringsutmaningar har undersökts. Avgiftsregleringen i de olika taxeområdena i Nacka har även bedömts utifrån det enskilda områdets karaktär, behov och problematik. I Tabell 2 redovisas föreslagna taxor i Nacka kommun.

Tabell 2. Föreslagna taxor.

Besöksparkering			
Taxa	Område	Avgift	Taxeområde
Taxa 1	Avgift reglerade parkeringsplatser	15 SEK/tim	Taxeområde A
Taxa 2		10 SEK/tim	Taxeområde B
Taxa 3		5 SEK/tim	Taxeområde C
MC parkering, Naturnära områden och idrottsanläggningar			
Taxa	Område	Avgift	Område
Taxa 4	Avgift reglerade parkeringsplatser för MC och moped klass1	10 SEK/tim	Taxeområde A
Taxa 5		7,50 SEK/tim	Taxeområde B
Taxa 6		5 SEK/tim	Taxeområde C
Taxa 7	Avgift reglerade parkeringsplatser inom naturnära områden och idrottsanläggningar	5 SEK/tim	Taxeområde C
Boendeparkering			
Taxa	Avgiftstyp	Avgift	Område
Taxa 8	Dygnsbiljett	35 SEK	Taxeområde A
Taxa 9	30 dygn	600 SEK	
Taxa 10	Dygnsbiljett	25 SEK	Taxeområde B
Taxa 11	30 dygn	500 SEK	
Boendeparkering MC och moped klass1			
Taxa	Avgiftstyp	Avgift	Område
Taxa 12	Dygnsbiljett MC	20 SEK	Taxeområde A
Taxa 13	30 dygn MC	250 SEK	

Taxa 14	Dygnsbiljett MC	15 SEK	Taxeområde B
Taxa 15	30 dygn MC	187 SEK	
Nyttoparkering			
Taxa	Avgiftstyp	Avgift	Övrig info
Taxa 16	Årsavgift	7000 SEK	
Taxa 17	Årsavgift Foodtruck	7000 SEK	
Taxa 18	Säsongavgift Foodtruck	5000 SEK	Sommarperiod 1 april – 31 oktober

Nyttoparkering och nyttoparkering för foodtrucks

Ingen förändring från dagens taxa sker gällande nyttoparkeringar, förutom att det tillkommer nya taxakoder.

Uppföljning och utvärdering

Det är viktigt att utvärdera regleringen av parkeringsavgifter i efterhand, för att se hur införandet har påverkat parkeringsytor, överflyttningsmönster och gator. Uppföljning för att kartlägga ett eventuellt behov av att justera taxor, tidsramar och tillåtelser och begränsningar i parkeringen bör också genomföras. Kontinuerlig uppföljning av genomförda åtgärder krävs för att tillse att önskad effekt har uppnåtts. Taxan och dess områden kan komma att justeras vid behov framöver. Det är komplext att beräkna vilken taxa som är rimlig i förhållande till den effekt den ger, därför är det viktigt att även utvärdera regleringen i efterhand.

Ekonomiska konsekvenser

Vid en ändring och utökning av parkeringsavgifter kommer en ny reglering av parkeringsplatser på allmän plats att vara nödvändig. Detta medför kostnader för vägskyltar, stolpar, material och övriga anordningar. Mindre åtgärder kan finansieras med befintliga investeringsmedel, medan större åtgärder kan kräva särskilda investeringsmedel. Dessutom kommer drift- och underhållskostnader att tillkomma. För att effektivt hantera den utökade regleringen kan det också bli nödvändigt att utöka parkeringsövervakningen i kommunen, vilket kommer medföra ytterligare kostnader. De föreslagna avgiftsändringarna förväntas generera en ökad intäkt för kommunen.

Konsekvenser för barn

Förslaget om förändrad parkeringsreglering i kommunen främjar bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för barn och unga som vistas i Nacka kommun. Avgiftsreglerade parkeringsplatser främjar till hållbart resande genom att fler väljer att gå, cykla eller använda kollektivtrafik. Detta kan leda till en minskning av luftföroreningar och buller, vilket är positivt för barns hälsa. Det bidrar även till mindre trafikträngsel vilket kan leda till en lugnare och säkrare miljö för barn att leka och röra sig i. Reglering av parkering vid

natur- och friluftsområden kan göra det lättare för familjer att hitta parkering och njuta av dessa områden, vilket kan främja barns fysiska aktivitet och välbefinnande.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse daterad den 7 oktober 2024

Bilaga 1 Protokollsutdrag natur- och trafiknämndens sammanträde den 24 september 2024 § 161 Ändring av parkeringsavgifter i Nacka kommun.

Poa Hellqvist
Trafik- och fastighetsdirektör
Stadsledningskontoret

Behailu Tefera
Trafikingenjör
Trafikenheten tillstånd