

Protokoll 3/2025

Tid Torsdagen den 24 april 2025 kl. 16.45-17.25

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Måndagen den 5 maj 2025, §§ 1-9, 11, 12, 18, 21, 22,
24-26

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 24 april 2025, §§ 10, 13-17, 19, 20, 23

Lars Strömgren

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter

Lars Strömgren (MP), ordföranden

Dennis Wedin (M), vice ordföranden

Johan Heinonen (S)

Berit Nyberg (S)

Jimmy Lindgren (S)

Irene Dolk Castellanos (S)

Maria Mustonen (V)

Katja Jassey (V)

Jonas Nilsson (M)

Anders Lindman (SD)

Sara Svanström (L)

Svante Linusson (C)

Hamid Ershad Sarabi (C)

Ersättare:

Karin Jordås (S)

Lars Arell (S)

Björn Erdal (S)

Abdiaziz Serar (S)

Lisa Diaz Cardenas (S)

Agneta Sundberg (V)

Anna Cederschiöld (M) §§ 2-26

Torbjörn Erbe (M)

Ann-Sofie Söderberg (M)
Robert Westerlund (SD)
Louise Grabo (C)
Destiny Zandi Lindgren (KD)

Tjänstemän

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Marie Aktö, Sara Bergendorff, Niklas Domeij, Elisabet Elfström, Ulrika Falk, Anna Green, Philip Hall, Lena Lien, Mattias Wäppling, nämndsekreterarna Lykke Ask och Alva Sahlström, personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-10 samt borgarrådssekreteraren Emil Frodlund.

§ 26

Parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden. Antagande

Investeringar för införande av nya parkeringsavgifter. Genomförandebeslut

Dnr T2025-00719

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V):

1. Trafiknämnden godkänner för egen del förslaget till parkeringsplan, enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna trafiknämndens beslut.
2. Trafiknämnden godkänner för egen del delvis förslaget på ny taxeområdeskarta, ny boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna trafiknämndens beslut.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna att trafiknämnden ges mandat att aktivera parkeringsavgifter som kommunfullmäktige beslutat om.
4. Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av investeringar för införandet av nya parkeringsavgifter till en investeringsutgift om 6 miljoner kronor.
5. Trafiknämnden beslutar att inte införa parkeringsavgifter i områdena Östberga och Solberga.
6. Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande:

Vi välkomnar trafikkontorets förslag till ny parkeringsplan och nya parkeringstaxeområden. Parkeringsavgifter är ett av stadens kraftfullaste verktyg för att ordna trafiken och trafikkontorets förslag bidrar till uppfyllande av stadens mål om att minska biltrafiken med 30 % till 2030.

Östberga och Solberga är områden med mindre god tillgång till kollektivtrafik, genom avsaknad av spårbunden trafik, samt relativt låg tillgång till kvartermarksparkering och lokalt serviceutbud. Vid en sammantagen bedömning av alla relevanta omständigheter vill vi därför avvakta med

införande av parkeringsavgifter i dessa områden. Övriga områden i trafikkontorets förslag anser vi är motiverade att införa parkeringsavgifter i, utifrån de bedömningsgrunder kontoret tagit fram. Vi önskar att kontoret återkommer till nämnden med en redovisning av överväganden som har gjorts i samband med införande av avgifter.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Anders Lindman (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Sara Svanström (L) och samtliga ledamöter för Centerpartiet reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorets förslag.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 19 mars 2025.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1) Trafiknämnden godkänner för egen del förslaget till parkeringsplan, enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna trafiknämndens beslut.
- 2) Trafiknämnden godkänner för egen del förslaget på ny taxeområdeskarta, ny boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna trafiknämndens beslut.
- 3) Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna att trafiknämnden ges mandat att aktivera parkeringsavgifter som kommunfullmäktige beslutat om.
- 4) Trafiknämnden godkänner förslag till genomförande av investeringar för införandet av nya parkeringsavgifter till en investeringsutgift om 6 miljoner kronor.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

1. Ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

I en tid när allt för många väljer bort att bo i Stockholm, särskilt när behovet av att bo större och få ihop familjelivet blir större, behöver politiken fokusera på att göra det enklare. Det handlar om att bygga fler stora lägenheter och småhus där familjer vill bo, det handlar om en välfungerande kollektivtrafik som underlättar vardagen och grönt resande. Men det handlar också om att stockholmare som behöver bilen ska kunna ha bilen och att det ska finnas plats att parkera den på.

Sedan det rödgröna styret tog över Stockholm har det år för år blivit allt dyrare att vara stockholmare. Skatten höjs, taxorna ökar och parkeringsavgifterna har i vissa områden ökat med nästan 50 procent. Det blir allt dyrare att vara stockholmare – samtidigt som det stockholmarna får tillbaka från staden blir allt mindre och sämre.

Den som låter sig vara synisk kan konstatera att detta var väntat – det är klart att vänsterstyret ska göra det krångligare att ha bil i både inner- och ytterstaden. Som trafikkontoret själva konstaterar har de under de senaste åren fått flera budgetuppdrag kopplat till parkering – höjda avgifter för boende- och besöksparkering samt att ta bort boendeparkeringen i nybyggda områden är några av dessa. Samtidigt har exploateringskontoret fått i uppdrag att införa ett än lägre p-tal i nybyggnation.

En av de största skillnaderna är att gemensamt för nästan alla de områden som nu föreslås är att kollektivtrafiken de senaste åren blivit kraftigt försämrade. Oavsett om det gäller färre tunnelbaneavgångar eller omdragna/ indragna bussar har det blivit allt svårare att ta sig fram i Stockholms ytterstad. Den försämrade kollektivtrafiken sätter Stockholms framkomlighet i nytt ljus – frågan som blir allt mer relevant för varje år med den rödgröna majoriteten är hur stockholmare egentligen är tänkta att ta sig fram.

Trafikkontoret skriver om parkeringen som styrmedel, men ytterst är det ju någonting annat. Det är en nödvändighet för att stockholmare som behöver bilen ska kunna bo i vår stad. Det kan handla om personer med funktionsnedsättningar som vill kunna flytta till en ny lägenhet och behöver nära mellan lägenheten och bilen, om barnfamiljen som vill få så mycket tid för varandra som möjligt och använder bilen som redskap för att storhandla, skjutsa till träningen och hämta upp tonåringarna sena kvällar när tunnelbanan inte upplevs som tillräckligt säker. Det handlar om pensionärer som mår

bra och vill klara sig själva men vill slippa pendla långa trånga sträckor i kollektivtrafiken för att ta hand om barnbarnen eller kunna åka till landstället. Det vi beskriver är inte särfall som kan lösas med särskilda undantag. Det är hundratusentals stockholmare som betalar skatt, gör rätt för sig och som ska kunna räkna med att staden gör sin del i att de ska kunna trivas och må bra i Stockholm.

Att i steg för steg försvåra för vanligt folk och ta bort varje möjlighet att parkera innebär en obekväm selektering av vilka stockholmare som ska vara välkomna i vår stad. Långt ifrån alla kan, vill eller har råd att enbart förlita sig på gång, cykel och kollektivtrafik, få varor och tjänster hemkörda till dörren och ta taxi ut ur Stockholm för att hyra en bilpoolsbil för helgsemestern. Att bygga en stad enbart för dessa innebär en segregering som vi har svårt att förstå varför Miljöpartiet, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet bekvämt ställer sig bakom.

Exakt vilka gator som framöver kommer avgiftsbeläggas är oklart varpå det är svårt att förstå hur trafikkontoret räknat fram 20–30 miljon mer i årliga intäkter om förslaget genomförs. Det är också oklart om befintliga parkeringsplatser kommer bli kvar eller om en del av arbetet också kommer stå i att omvandla parkeringsplatser till det som bedöms som ”högre prioriterade funktioner”. Det i sin tur väcker frågan huruvida söktrafiken kommer öka när platserna blir färre och priserna på det också högre. Vi är också oroad för att olika regler och priser för olika gator kommer innebära att det blir allt svårare för stockholmare att göra rätt och att fler riskerar bötfällas. Vi frågar oss också vilka utvidgningar av parkeringstaxeområden från Plan för gatuparkering år 2016 som ännu inte genomförts (som framgår av trafikkontorets tjänsteutlåtande).

Moderaterna ställer sig kritiska till parkeringsplanen bland annat med hänsyn till den försämrade kollektivtrafiken till ytterstan och de reviderade parkeringstaxeområdena med respekt för de omfattande kostnadsökningarna staden redan åsamkat stockholmarna under denna mandatperiod. Det är orimligt att försämma framkomligheten för stockholmarna i behov av bil samtidigt som de rödgröna partikollegorna visar totalt ointresse för att återställa det man förstört i kollektivtrafiken. I Moderaternas Stockholm ska ingen behöva flytta för att det inte går att hämta barnen efter sena fotbollsträningar eller för att det på ålderns höst är för långt

att gå från tunnelbanehallplatsen hem. Då behöver trafikpolitiken bli mer verklighetsbetonad.

3. Anders Lindman (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- a. Att trafiknämnden avslår förslaget till parkeringsplan, enligt bilaga 1, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- b. Att trafiknämnden avslår förslaget på ny taxeområdeskarta, ny boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt bilaga 2, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- c. Att därutöver anför följande:

Höjda p-avgifter och utökade taxeområden följer den ideologiskt drivna bilfientliga agenda som präglat stadens trafikpolitik under lång tid, och som även innefattar omfattande brister i underhållet av gator och vägar, låg reinvesteringsgrad i stadens gatuinfrastruktur, borttagande av p-platser, borttagande av körfält och andra åtgärder som försvårar för biltrafiken och de medborgare som är beroende av bilen i sin vardag.

Sverigedemokraterna är därför starkt emot ytterligare avgiftshöjningar och andra åtgärder som försvårar och fördyrar för stadens bilägare. Sverigedemokraterna vill tvärtom verka för sänkta avgifter och fler avgiftsfria områden.

Den nuvarande trafikpolitiken motverkar målsättningen om en sammanhållen och levande stad genom att försämra framkomligheten och skapa sämre villkor för näringsliv och ekonomisk utveckling. Samtidigt som effekterna avseende klimatomställningen är extremt marginella och endast är en del av rådande symbolpolitik.

Beslutsgång

Ordföranden Lars Strömgren (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Lars Strömgren (MP), Johan Heinonen m.fl. (S) och Maria Mustonen m.fl. (V).

Särskilt uttalande

Sara Svanström (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholm är en växande stad där marken är begränsad. Varje kvadratmeter måste därför användas med eftertanke och med hänsyn till helheten. Parkeringsplatser tar i anspråk en betydande del av det offentliga rummet, och det är rimligt att ställa frågan hur dessa ytor bäst kan komma stadens invånare till nytta. I dag är det ofta så att parkeringsavgifterna inte täcker de faktiska kostnaderna för markanvändningen, och mellanskillnaden finansieras indirekt av skattemedel. I en stad med begränsade resurser bör vi gradvis gå mot en marknadsprissättning av parkeringsavgifterna, där priset speglar värdet av den mark som används, och där den som nyttjar resurserna också står för kostnaden.

Den föreslagna parkeringsplanen innehåller förslag på reviderade parkeringstaxeområden samt införande av avgifter i områden där beläggningen är hög, vilket kan ses som ett steg i denna riktning. I en liberal stad måste resurser, inklusive mark, användas där de gör mest nytta. Genom att införa parkeringsavgifter vilket nu föreslås där efterfrågan är hög, skapas ett system där priset speglar markens värde och styr mot ett mer ansvarsfullt nyttjande. Subventionerad parkering leder till trängsel i staden, samtidigt som ytor som skulle kunna användas för exempelvis cykelinfrastruktur, kollektivtrafik, grönytor eller bostäder blockeras av parkerade bilar. En sådan politik snedvrider marknaden och hämmar utvecklingen av en mer tillgänglig och levande stad.

Liberaler tror på individens frihet, men också på att frihet förutsätter ansvar. Den som väljer att äga och använda bil i en tät stadsmiljö måste också ta ansvar för de kostnader och det utrymme som detta innebär. Det är inte det allmännas roll att dölja dessa kostnader genom generella subventioner. Parkeringsavgifter är inte ett straff, utan en konsekvent tillämpning av principen att det offentliga rummet är en gemensam resurs, där nyttan måste vägas mot kostnaden.

Genom de föreslagna förändringarna, vilket inkluderar reviderade taxeområden, kan staden med ekonomiska styrmedel förbättra framkomligheten samt skapa attraktiva offentliga rum genom att värdefulla ytor i staden frigörs. Liberalerna värnar om marknadsekonomin principer och menar att marknaden, när den får verka under rättvisa och transparenta villkor, är ett kraftfullt verktyg för att gynna individen. Genom att låta priset på parkering i högre grad

spegla markens verkliga värde, skapar vi incitament för ett mer effektivt och rättvist utnyttjande av stadens resurser. Det är en politik som främjar ansvarstagande, hållbar utveckling och ekonomisk rationalitet.

Ersättaryttrande

Destiny Zandi Lindgren (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

1. Att delvis godkänna beslutet,
2. Att därutöver anföra följande:

Kristdemokraterna instämmer till viss del i att nya taxeområden är berättigade, då primärt i nyexploaterade och tätbebyggda områden där parkering med fördel bör anordnas på tomtmark och under jord för att inte tränga ut bilarna i gaturummet. Vi är däremot skarpt kritiska till trafikkontorets mycket omfattande och plötsliga utökning; det kan inte anses ändamålsenligt att hela 14 stadsdelar nu ska beläggas med avgift i ett svep istället för att i takt med exploateringen successivt införa avgifter när så är berättigat. Att beläggningen i vissa stadsdelar blivit mycket hög beror sannolikt på ett allt för begränsat parkeringsutbud i kombination med ökad bebyggelse. Det råder inte avgifter bot på.

Enligt kontoret implementeras avgifter enbart på gator där beläggningen på parkeringsplatserna är hög eller för att ordna upp en trafiksituation. Vi befarar att styrets politik tvingar trafikkontoret till en självförvärrande, kontraproduktiv parkeringspolitik: allt mer begränsad boendeparkering, systematiskt sjunkande p-tal vid nybyggnation samt parkeringstak för att beviljas bygglov – i kombination med dessa utökade och allt dyrare taxeområden – kommer skapa svårare och dyrare parkeringssituationer snarare än att styra upp och frigöra parkeringsplatser.

Vid protokollet