

Protokoll 5/2025

fört vid Fastighetsnämndens sammanträde tisdagen den 17 juni 2025 kl. 16:30-17:10, HMS Af Chapman, Skeppsholmen

Ledamöter

Clara Lindblom (V) Ordförande
Henrik Virro (M) Vice ordförande
Alma Carlsson (S)
Gustav Österman (S)
Ingela Edlund (S)
Martin Hansson (MP)
Therese Lindström (M)
Theréz Randquist (M)
Sergej Salnikov (SD)
Hansi Karppinen (L)
Frank Hojem (C)
Elinor Odeberg (S) ersätter Anders Österberg (S)
Jimmy Gigg Lundin (S) ersätter David Persson (S)

Ersättare

Frida Punar (S)
Ulf Walther (S)
Hashim Mohamed Jama (V)
Vanja Knocke (V)
Mats Rydelius (M)
Tomas Tetzell (M)
Lovisa Hedin (KD)

Övriga närvarande

Anders Kindberg Fastighetsdirektör
Carina Jonsson Avdelningschef
Lars Cha Avdelningschef
Olga Ekstam Avdelningschef
Fabian Lind Nämndsekreterare

Justerare

Clara Lindblom, Henrik Virro

Datum för justering

2025-06-17

Paragraf

§13

Sekreterare

Fabian Lind

§ 13**Parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden.
Remissvar**

FSK 2025/342

Beslut

Fastighetsnämnden beslutar enligt fastighetskontorets förslag:

1. Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation

Sergej Salnikov (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

1) Ordföranden Clara Lindblom (V), Alma Carlsson m.fl. (S), Martin Hansson (MP), vice ordföranden Henrik Virro m.fl. (M), Hansi Karppinen (L) och Frank Hojem (C) föreslår (se beslutet).

2) Sergej Salnikov (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

1. Fastighetsnämnden avslår förslaget till parkeringsplan, enligt bilaga 1, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Fastighetsnämnden avslår förslaget på ny taxeområdeskarta, ny boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt bilaga 2, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
3. Fastighetsnämnden beslutar att därutöver anföra 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 Clara Lindblom (V) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Clara Lindblom (V), Alma Carlsson m.fl. (S), Martin Hansson (MP), vice ordföranden Henrik Virro m.fl. (M), Hansi Karppinen (L) och Frank Hojem (C).

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Henrik Virro m.fl. (M) lämnar särskilt uttalande enligt 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 försämrad. 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 oroadе 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 försämra 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 tunnelbanehållplatsen hem. Då behöver trafikpolitiken bli mer verklighetsbetonad.

Hansi Karppinen (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 marknadsekonomins 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

Lovisa Hedin (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 befärar 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.

Slutligen ser vi risker för stockholmarnas möjligheter att uppleva hela kommunen om förslaget genomförs. Exempelvis påvisar flera stadsdelar kostnadsökningen för att parkera vid badplatser och riskerna det innebär att färre familjer får möjligheten att nyttja naturen vi har. I och med att kollektivtrafiken i vissa fall inte alls är ett alternativ för att nå exempelvis badplatser i Vällingby och Råcksta så kan kostnadsökningen vara avgörande för att det inte blir ett besök vid badplatsen. Vi kan konstatera att förslaget är fördyrande, försvårande och direkt motarbetande för Stockholms familjernas möjlighet att nyttja bilen och få ihop vardagspusslet.

Handlingar i ärendet

- FSK 2025/342-2 (Godkänd - R 1) Parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden. Remissvar
- FSK 2025/342-1.3 Bilaga 1 Parkeringsplan
- FSK 2025/342-1.1 Bilaga 2 Reviderade parkeringstaxeområden