

Parkeringsplan - en del av framkomlighetsstrategin och reviderade parkeringstaxeområden

Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. *Parkeringsplan – en del av framkomlighetsstrategin* enligt bilaga 1 till utlåtandet godkänns.
2. Reviderade parkeringstaxeområden enligt taxeområdeskarta, boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt bilaga 2 till utlåtandet, godkänns.
3. Trafiknämnden ges mandat att aktivera parkeringsavgifter som kommunfullmäktige har beslutat om.
4. *Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering* (dnr 171-672/2016) upphör därmed att gälla.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden föreslår en ny parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden. Förslaget till parkeringsplan är en fördjupning av Stockholms stads framkomlighetsstrategi och utgår från framkomlighetsstrategins principer för parkering. Parkeringsplanen förklarar effektsamband kopplade till principerna för parkering, beskriver hur parkering kan användas som styrmedel för att bidra till stadens övergripande mål om bland annat förbättrad framkomlighet, attraktiva offentliga rum och minskad klimatpåverkan samt innehåller en handlingsplan med aktiviteter.

Förslaget på reviderade parkeringstaxeområden är svar på budgetuppdrag om att utreda och, i syfte att ordna trafiken, införa parkeringsavgifter i områden där beläggningen är hög. Följande förslag på revideringar föreslås:

- Utöka inaktivt taxeområde 5
- Införa avgift i 12 nya stadsdelar
- Införa boendeparkering i nya områden
- Införa ny parkeringstaxa vid rekreatiomsområden

- Ge trafiknämnden ett utökat mandat att aktivera parkeringsavgifter som kommunfullmäktige beslutat om.

Beredning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, kommunstyrelsens råd för Agenda 2030, 2030-sekretariatet, Danderyds kommun, Ekerö kommun, Fastighetsägarna Stockholm, Gröna Mobilister, Huddinge kommun, Järfälla kommun, Kungliga Djurgårdens Förvaltning, Lidingö stad, Mobility Sweden, Nacka kommun, Region Stockholm, RISE, Sollentuna kommun, Solna stad, Stockholms Handelskammare, Stockholms Naturskyddsförening, Sundbybergs stad och Tyresö kommun.

Stockholms Stadshus AB har skickat en underremiss till dotterbolagen AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, AB Svenska Bostäder och Stockholms Stads Parkerings AB.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, Huddinge kommun, Sollentuna kommun och Solna stad har avstått från att svara på remissen.

2030-sekretariatet, Danderyds kommun, Ekerö kommun, Järfälla kommun, Kungliga Djurgårdens Förvaltning, Mobility Sweden, RISE, Stockholms Handelskammare, Stockholms Naturskyddsförening, Sundbybergs stad och Tyresö kommun har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att parkeringsplanens kunskapsunderlag samt införande av nya parkeringstaxeområden skapar bättre förutsättningar för staden att använda parkeringsverktygets fulla potential för att öka framkomligheten och uppnå ett mer hållbart transportsystem samtidigt som det kan förbättra tillgängligheten, öka bostadsbyggandet och bidra till levande och attraktiva stadsmiljöer.

Exploateringsnämnden ser positivt på parkeringsplanen och välkomnar inrättande av fler parkeringstaxeområden, men hade gärna sett att ännu fler områden inkluderades.

Fastighetsnämnden ser positivt på föreslagna parkeringsåtgärder men lyfter perspektiv kring infartsparkeringar för långväga idrottare och publik, angöring för stora spelarbussar för långväga resande idrottslag och svårighet i att samnyttja boendeparkering med idrottens parkeringar.

Idrottsnämnden ser positivt på översyn av regelverket för boendeparkering och mer behovsstyrd gatuparkering samt ser positivt på förslaget om behovsstyrd säsongstaxa för besökare till bad- och rekreationsplatser.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på förslaget om att laddningsinfrastruktur ska prioriteras för parkering samt anser att önskade effekter som ökad bilanvändning till arbetet för att undgå parkeringsavgifter bör beaktas vid införande av parkeringsavgifter.

Stadsbyggnadsnämnden stödjer planen och anser att den bidrar till stadens trafik- och miljömål, betonar vikten av strategisk styrning med parkeringsavgifter, behovet av balans mellan gatu- och kvartersparkering samt att plan- och bygglagens krav på friytor inte får åsidosättas.

Bromma stadsdelsnämnd ställer sig positiv till att parkeringsavgifter används som styrmedel för att skapa bättre framkomlighet, en mer trivsam stadsmiljö och en minskad klimatpåverkan från biltrafik samt konstaterar att de berörda områdena i Bromma uppfyller många av kriterierna i förslaget.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd anser att förslaget kan bidra till att frigöra ytor på stadens mark, har inga invändningar mot införande av parkeringsavgifter i Stureby och i del av Gamla Enskede samt anser att markparkeringar på stadens mark fortlöpande behöver omvandlas för att fylla andra syften.

Farsta stadsdelsnämnd är positiv till parkeringsplanen och ser att den ligger i linje med kommunfullmäktiges nyligen beslutade klimathandlingsplan och miljöprogram och utgör en viktig konkretisering utifrån framkomlighetsstrategin.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd är positiv till att staden tar ett samlat grepp om parkeringsfrågorna och anser att Fruängen och Solberga behöver avgifter på gatuparkeringen för att underlätta för till exempel hemtjänst och hantverkare.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd ser positivt på förslagets målsättning om ökad tillgänglighet till parkeringsplatser och förbättrad framkomlighet samt efterfrågar tydligt kommunikation till boende i stadsdelsområdet kring parkeringsåtgärder.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd är positiv till att Skarpnäcks Gård införlivas i aktivt taxeområde 5 och anser att införande av parkeringsavgift kan bidra till att parkvägar och parkmiljöer fredas från fordonstrafik.

Stockholms Stadshus AB anser att parkeringsplanen utgör ett viktigt steg för ett mer hållbart och effektivt mobilitetssystem samt att det bör säkerställas att parkeringslösningar är socialt, ekonomiskt och klimatmässigt hållbara, att samsyn nås kring hur parkeringskapacitet och markanvändning optimeras i olika typer av stadsdelar samt att avgiftsnivåer på gatumark stegvis anpassas så att parkeringslösningar på kvartersmark inte missgynnas.

Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030 ser i stort positivt på parkeringsplanen och anser att den är väl avvägd och omfattande.

Fastighetsägarna Stockholm anser att parkeringsavgift på gatumark ger förutsägbarhet för byggherrar kring hur många parkeringsplatser som behöver byggas på kvartersmark, att teknikutveckling möjliggör att öppna upp parkering på

kvartersmark för fler och att inriktningen om att laddning i första hand ska ske på kvartersmark skapar goda förutsättningar för fastighetsägare att investera i och förvalta laddinfrastruktur, ser positivt på områdesvis planering och deltar gärna i dialog samt beklagar att staden avvaktar med att införa parkeringsavgift i Östberga och Solberga.

Gröna mobilister anser att en differentierad taxa beroende på bilens storlek och vikt borde finnas, att parkeringsplanen borde omfatta även cyklar, kommersiellt delade fordon och båtar samt efterfrågar en mer gedigen kostnadsanalys kring hur mycket gratis eller billig parkering kostar.

Lidingö stad anser att parkeringsregleringar inte bör utformas på ett sätt som försvårar för Lidingöbor att använda bil i vardagen, att avgifter i tidigare avgiftsfria områden riskerar att leda till ökad trängsel, längre söktrafik samt belastning på Lidingö stads egna parkeringsytor.

Nacka kommun uppmärksammar att förslaget kan påverka parkeringssituationen i Nacka kommun och önskar att dessa effekter beaktas i det fortsatta arbetet.

Region Stockholm är positivt inställd till föreslagna åtgärder och taxeområden och anser att de ligger i linje med hållbarhetsmålen i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Den rödgröna majoriteten välkomnar förslaget till ny parkeringsplan och nya parkeringstaxeområden. Parkeringsavgifter är ett av stadens kraftfullaste verktyg för att ordna trafiken och förslaget 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 kvartersmarksparkering 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 förslaget anser vi i den rödgröna majoriteten är motiverade att införa parkeringsavgifter i, utifrån de bedömningsgrunder trafiknämnden tagit fram. Trafikkontoret kommer att återkomma till trafiknämnden med en redovisning av överväganden som har gjorts i samband med införande av avgifter.

För att underlätta civilsamhällets organisering och möjligheten för exempelvis idrottsföreningar kommer den rödgröna majoriteten även fatta beslut i idrottsnämnden om att sänka avgiften för tillstånd till föreningar till 1000 kronor/år inkl moms och tillstånd.

Bilagor

1. Parkeringsplan, dnr KS 2025/688-1.2
2. Reviderade parkeringstaxeområden, slutlig version, dnr KS 2025/688-29.1
3. Reviderade parkeringstaxeområden, remissversion med spårade ändringar, dnr KS 2025/688-29.2

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andrea Hedin (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att avslå förslaget till beslut
2. Att därutöver anföra

När stockholmarnas behov av att enkelt kunna få ihop vardagspusslet och familjelivet blir större, väljer allt fler bort att bo i Stockholm. I en tid när de demografiska utmaningarna redan börjar bli kännbara, behöver det bli lättare att bo i Stockholm genom hela livet. 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 stockholmarna 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 höjts med nästan 50 procent. Det blir allt dyrare att vara stockholmare – samtidigt som det stockholmarna får tillbaka från staden blir allt mindre och sämre.

Flera av stadens budgetuppdrag har under det rödgröna styret varit kopplade 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.

Gemensamt för nästan alla de områden som nu föreslås få förändrade parkeringsavgifter – inte bara Östberga och Solberga – är att kollektivtrafiken dit blivit kraftigt försämrad. Oavsett om det gäller färre tunnelbaneavgångar eller omlagda/ indragna busslinjer 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 stockholmarna egentligen är tänkta att ta sig fram.

Majoriteten skriver om parkeringen som stadens kraftfullaste verktyg för att ordna trafiken, men ytterst är det ju någonting annat. Det är en nödvändighet för att stockholmarna som behöver bilen ska kunna bo i vår stad. Det kan handla om personer med funktionsnedsättningar som vill kunna flytta till ett nytt hem 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 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 sin hemstad.

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 eller 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 intäkten om 20–30 räknats fram. 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. Vidare undrar vi 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 ytterstaden 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.

Reservation av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att kommunstyrelsen beslutar att bifalla trafikkontorets förslag till beslut enligt tjänsteutlåtande daterat 2025-03-19
2. Att därutöver anföra

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.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 20 augusti 2025

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att kommunstyrelsen avslår förslaget till parkeringsplan, enligt bilaga 1, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Att kommunstyrelsen avslår förslaget på ny taxeområdeskarta, ny boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt bilaga 2, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
3. 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

Reservation av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis godkänna förslag till beslut
2. Att därutöver anföra följande:

En stad är ett myller av målkonflikter och Centerpartiet anser att varje kvadratmeter i Stockholm måste användas klokt. Parkeringsplatser tar stora ytor i anspråk, ofta till en kostnad som inte täcks av avgifterna. Skattebetalarna står för mellanskillnaden, vilket varken är rättvist eller hållbart. Precis som bilar leder till höga utsläpp och trängsel.

Vi vill att parkeringsavgifterna bättre speglar markens värde och att den som använder en resurs också tar ansvar för kostnaden. Genom att införa avgifter där efterfrågan är hög frigör vi ytor till cykelbanor, kollektivtrafik, grönytor och bostäder. Stockholm borde också se på andra städer, det handlar om att ge mer utrymme för bildelningstjänster och se över hur bilar som tar mer mark i anspråk ska få rimliga avgifter. Stockholms stad måste samarbeta med regeringen för att få igenom kloka och välavvägda lagändringar.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) 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.

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.

Ärendet

Sedan år 2016 har *Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering* (dnr 171-672/2016) varit Stockholm stads styrdokument för parkering. Trafiknämnden och exploateringsnämnden har under senare år arbetat med olika budgetuppdrag kopplat till parkering. Det har bland annat handlat om att höja avgifter för besöks- och boendeparkering, utreda införandet av parkeringsavgifter i idag avgiftsfria områden, inte ge boendeparkeringstillstånd till boende i nybyggda hus samt revidera riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal (parkeringsnorm).

Trafiknämnden har nu tagit fram förslag på ny parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden. Ärendet innehåller även ny beslutsgång vid aktivering av parkeringsavgifter.

Förslaget till ny parkeringsplan är en fördjupning av Stockholms stads framkomlighetsstrategi och utgår från framkomlighetsstrategins sex principer för parkering. Parkeringsplanen förklarar effektsamband kopplade till principerna och konkretiserar aktiviteter som behöver genomföras för att styra i enlighet med framkomlighetsstrategin. Särskilt fokus ligger på att beskriva hur parkering kan användas som styrmedel för att bidra till stadens övergripande mål om bland annat förbättrad framkomlighet, attraktiva offentliga rum och klimatpåverkan. I den tillhörande handlingsplanen presenteras aktiviteter som behöver genomföras för att styra i enlighet med inriktningen.

Förslaget på reviderade parkeringstaxeområden är svar på budgetuppdrag om att utreda och, i syfte att ordna trafiken, införa parkeringsavgifter i områden där beläggningen är hög. Parkeringsavgifter införs endast på gator där beläggning är hög eller där det finns starka skäl att skapa regleringar för att ordna trafiken där andra regleringar än avgifter är mindre effektiva. Förslaget ligger också i linje med parkeringsplanens föreslagna planeringsinriktning. Under utredningens gång uppdagades behov att göra mindre justeringar även i befintliga taxeområden, att föreslå en ny parkeringstaxa vid rekreatiomsområden samt att effektivisera beslutsgången vid avgiftsinförande. Följande förslag på revideringar föreslås därför:

- Utöka inaktivt taxeområde 5
- Införa avgift i 12 nya stadsdelar
- Införa boendeparkering i nya områden
- Införa ny parkeringstaxa vid rekreatiomsområden
- Ge trafiknämnden ett utökat mandat att aktivera parkeringsavgifter som kommunfullmäktige beslutat om.

Trafiknämnden beslutade den 24 april 2025 att delvis godkänna trafikkontorets förslag på reviderade parkeringstaxeområden, genom att avvakta med införande av parkeringsavgifter i Solberga och de idag avgiftsfria delarna av Östberga. Förslaget till parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden har efter beslut i trafiknämnden remitterats brett inom staden samt till externa aktörer. I

remissversionen av bilaga 2, reviderade parkeringstaxeområden, framgick uppdateringar utifrån beslutet i trafiknämnden. Efter avslutad remiss har en slutlig version av bilaga 2 tagits fram med samma förslag på stadsdelar för införande av avgift som i trafiknämndens beslut, samt en remissversion av bilaga 2 med spårade ändringar där mindre justeringar jämfört med remissversionen markerats med spårade ändringar. Inga ändringar har gjorts i parkeringsplanen efter avslutad remiss.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 april 2025 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 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 kvartersmarksparkerings 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 av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Reservation av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

Reservation av Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.

Ersättaryttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD), se Reservationer m.m.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förslaget till parkeringsplan är en fördjupning av Stockholms stads framkomlighetsstrategi och utgår från de principer för parkering som ingår i framkomlighetsstrategin:

- Utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras före utrymme för parkering och vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angöring följt av korttidsparkering
- Planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och bidra till att undvika parkeringsproblem på gatan.
- Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.
- Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt.
- Parkeringar ska ha en stadsmässig utformning.
- Infartsparkeringar skapas i samverkan med Regionen och grannkommuner.

Förslaget till parkeringsplan förklarar effektsamband kopplade till principerna och konkretiserar aktiviteter som behöver genomföras för att styra i enlighet med strategin. Särskilt fokus ligger på att beskriva hur parkering kan användas som styrmedel för att bidra till stadens övergripande mål om bland annat minskad klimatpåverkan, förbättrad framkomlighet och attraktiva offentliga rum. I den tillhörande handlingsplanen presenteras aktiviteter som behöver genomföras för att styra i enlighet med inriktningen.

Planeringsinriktning och målbild

Med många inblandade aktörer och komplexa effektsamband är parkering ett fält fullt av ömsesidiga beroenden och inneboende målkonflikter. För att kunna använda parkering som styrmedel på ett effektivt och konsekvent sätt krävs koordinerade insatser från flera av stadens aktörer. Parkeringsplanen pekar ut en gemensam planeringsinriktning som anger hur staden ska jobba långsiktigt med parkering för att styra mot övergripande mål.

- Områdesanpassad planering med helhetsperspektiv på parkering:

Eftersom både behov och möjligheter skiljer sig åt i olika geografier måste åtgärder anpassas efter platsens förutsättningar. Parkering behöver också hanteras ur ett systemperspektiv och med förståelse för att användare, till

skillnad från lagstiftningen, inte ser skillnad på gatumarksparkering och kvartersmarksparkering. Den områdesvisa planeringen bör utgå från en behovsbedömning för det aktuella området och, med stadens fastlagda principer för parkering som utgångspunkt, genomföra lämpliga åtgärder kopplade till utbud, lokalisering och reglering av parkering.

- Frigör gatumark för annan användning där andra anspråk finns:

För att möjliggöra ändamålsenlig markanvändning och god tillgänglighet för de som behöver parkera ska regleringen styra mot att långtidsparkering och laddning av elfordon i möjligaste mån sker på kvartersmark. Därigenom kan parkeringsytor frigöras och omfördelas till högre prioriterade funktioner, där sådana anspråk finns. Det kan handla om att ge plats för rörlig trafik såsom gång, cykel eller kollektivtrafik men också om att skapa utrymme för till exempel vistelse, grönska, dagvattenhantering eller kommersiell verksamhet.

- Mer effektiv markanvändning:

Ytor som upptas för bilparkering ska nyttjas mer effektivt. Detta kan bland annat åstadkommas genom att uppmuntra ökat samnyttjande av både fordon och parkeringsplatser. Vid nyproduktion ska staden i högre utsträckning styra mot allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar på kvartersmark. Därigenom underlättas samnyttjande av parkeringsplatser, delningstjänster och laddinfrastruktur.

Målbild 2030

Planeringsinriktningen konkretiseras i en målbild för 2030 som staden ska styra mot i prioriteringen och genomförandet av åtgärder på parkeringsområdet. Målbilden tar stöd i stadens klimatarbete och de analyser som gjorts för att bedöma möjligheten att uppnå målen kring biltrafik- och utsläppsminskning. Målbilden består i att följande har uppnåtts till år 2030:

- Stadens gatuparkering är avgiftsbelagd där beläggningen är hög och där det finns andra skäl att ordna trafiken.
- Utrymme har givits åt högre prioriterade funktioner – såsom breddade gångbanor, cykelparkering eller stadsmiljöåtgärder – genom att antalet parkeringsplatser utmed prioriterade stråk för gång, cykel och kollektivtrafik har reducerats.

Handlingsplan

Kopplat till planeringsinriktningen lyfter parkeringsplanens handlingsplan konkreta aktiviteter som inordnas under fyra fokusområden:

- Kunskapsbyggande och teknikutveckling:

Handlar om att förstå parkering som strategiskt verktyg och resurs i trafikplaneringen. Området innehåller aktiviteter kopplade till att mäta och

samla in data kring utbud, efterfrågan, parkeringsbeteende och effekter av genomförda åtgärder. Genom att bättre förstå det samlade parkeringsutbudet och hur parkeringen används blir det lättare att både identifiera och implementera lämpliga åtgärder.

- Reglering och styrmedel:

Innefattar aktiviteter som behöver genomföras för att driva en överflyttning av parkering från gata till kvartersmark. Aktiviteterna består i att reglera gatuparkering för minskad långtidsparkering och att se över boendeparkeringssystemet utifrån gällande lagstiftning.

- Strategisk markanvändning:

Innehåller aktiviteter som kopplar till behovet att planera parkering områdesvis och utifrån ett helhetsperspektiv där parkering på både gatumark och kvartersmark beaktas. Förutsättningarna att minska parkeringens markanspråk eller ersätta parkeringsplatser med högre prioriterade funktioner skiljer sig åt mellan olika geografier och det krävs därför platsspecifika analyser för att bedöma vad som är lämpliga åtgärder.

- Information och kommunikation:

Handlar dels om att stärka samverkan och sprida kunskap mellan parkeringsmarknadens aktörer, dels om att utarbeta metoder att förankra åtgärder inom parkeringsområdet hos medborgare och andra intressenter.

Aktiviteterna syftar till att underlätta genomförande av åtgärder som är i linje med målbilden.

Reviderade parkeringstaxeområden

Som svar på återstående delar av trafikkontorets budgetuppdrag och i enlighet med intentionerna i förslaget till parkeringsplan föreslås reviderade taxeområden enligt beskrivning nedan. Förändringarna presenteras och motiveras mer utförligt i bilaga 2.

Inaktivt taxeområde 5:

I den avgiftsfria delen av ytterstaden finns idag två inaktiva taxeområden – inaktivt taxeområde 5 och 6. Eftersom det både bedöms svårt att motivera skillnaden mellan olika ytterstadsområden och svårt att uppnå trafikstyrande effekt med lägre avgift än i taxa 5 föreslås områden som idag ligger inom taxa 6 istället uppgå i taxa 5.

Införande av parkeringsavgift i nya områden:

Med stöd i de resonemang som presenteras i bilaga 2 föreslås att följande områden införlivas i aktivt taxeområde 5: Vällingby, Råcksta, Blackeberg, den avgiftsfria delen av Äppelviken, den avgiftsfria delen av Mälarhöjden, Fruängen, Solberga, Älvsjö, den avgiftsfria delen av Östberga, Stureby, Svedmyra, Tallkrogen, den avgiftsfria delen av Gamla Enskede samt Skarpnäcks Gård. Parkeringsavgifter införs endast på gator där beläggning är hög eller där det finns starka skäl att skapa regleringar för att ordna trafiken och andra regleringar än avgifter är mindre effektiva.

Mindre justeringar av taxeområden:

Inom den föreslagna revideringen av taxeområden föreslås också att två mindre anomalier i gällande taxeområdeskarta åtgärdas. Dels gäller det Alviksplan, som föreslås övergå från dagens taxa 2 till taxa 4 för att bättre återspegla efterfrågan på platsen, dels fyra parkeringsytor på Ladugårdsgärdet som föreslås införlivas i intilliggande taxeområde 3.

Reviderad karta för taxeområden och boendeparkeringsområden:

Med stöd i ovanstående har ett förslag på ny taxeområdeskarta tagits fram. Samtidigt som taxeområdena beslutas införs också möjlighet till boendeparkering för boende inom de aktiverade taxeområdena, enligt förslag till ny boendeparkeringskarta. Kartorna presenteras i bilaga 2.

Införande av en ny taxa 9:

En ny taxa 9 föreslås införas för att ordna trafiken på platser utanför befintliga aktiva taxeområden där det finns ett lokalt och årstidsbundet behov att reglera parkering med parkeringsavgift. Parkeringstaxan för taxa 9 föreslås fastställas till 10 kronor per timme mellan klockan 7 och 22 från 1 juni till 31 augusti.

Trafiknämnden ges utökat mandat

Kommunfullmäktige ska enligt 2 § KAL besluta om ”grunderna för beräkning av avgiften” men trafiknämnden bedöms bäst lämpad att, utifrån dessa grunder, fatta beslut om var avgift ska tas ut. Detta går i linje med Sveriges Kommuner och Regioners handbok om lokala trafikföreskrifter, Utmärkta föreskrifter (2017).

För att skapa en mer effektiv och adekvat beslutsprocess föreslås därför trafiknämnden ges mandat att i framtiden besluta om att:

- aktivera nya områden som i detta förslag ingår i inaktivt taxeområde 5
- skapa nya boendeparkeringsområden i samband med aktivering av nya avgiftsområden samt revidera befintliga boendeparkeringsområden efter behov
- införa taxa 9 på platser som uppfyller den problembeskrivning som beskrivs i avsnitt om Taxa 9

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att nämnden beslutar att anta parkeringsplanen och de föreslagna förändringarna rörande parkeringstaxeområden och beslutsgång vid aktivering av avgifter samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Enskede-

Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Farsta stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, kommunstyrelsens råd för Agenda 2030, 2030-sekretariatet, Danderyds kommun, Ekerö kommun, Fastighetsägarna Stockholm, Gröna Mobilister, Huddinge kommun, Järfälla kommun, Kungliga Djurgårdens Förvaltning, Lidingö stad, Mobility Sweden, Nacka kommun, Region Stockholm, RISE, Sollentuna kommun, Solna stad, Stockholms Handelskammare, Stockholms Naturskyddsförening, Sundbybergs stad och Tyresö kommun.

Stockholms Stadshus AB har skickat en underremiss till dotterbolagen AB Familjebostäder, AB Stockholmshem, AB Svenska Bostäder och Stockholms Stads Parkerings AB.

Kommunstyrelsens råd för funktionshinderfrågor, Huddinge kommun, Sollentuna kommun och Solna stad har avstått från att svara på remissen.

2030-sekretariatet, Danderyds kommun, Ekerö kommun, Järfälla kommun, Kungliga Djurgårdens Förvaltning, Mobility Sweden, RISE, Stockholms Handelskammare, Stockholms Naturskyddsförening, Sundbybergs stad och Tyresö kommun har inte inkommit med svar.

Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret	17
Exploateringsnämnden	18
Fastighetsnämnden	19
Idrottsnämnden	20
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	21
Stadsbyggnadsnämnden	22
Bromma stadsdelsnämnd	23
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd	24
Farsta stadsdelsnämnd	25
Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd	25
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd	26
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	27
Stockholms Stadshus AB	28
Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030	29
Fastighetsägarna Stockholm	29
Gröna mobilister	31
Lidingö stad	34

Nacka kommun	34
Region Stockholm	35
Reservationer m.m.	36

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 juni 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att parkeringsplanen svarar upp mot det budgetuppdrag som trafiknämnden haft om att utreda införandet av parkeringsavgifter i idag avgiftsfria områden.

Resandet med bil behöver minska för att reducera transportsektorns klimatpåverkan och för att möjliggöra attraktiva stadsmiljöer och jämlika livsvillkor. Med minskad biltrafik förbättras också framkomligheten i vägnätet för näringslivets transporter, busstrafiken, räddningstjänsten och för de som behöver använda bil. Utifrån de mål om minskade utsläpp och minskat biltrafikarbete som återfinns i kommunfullmäktiges budget för 2025 anser stadsledningskontoret att föreslagen parkeringsplan är i linje med stadens budget.

Stadsledningskontoret menar att ett genomförande av de reviderade taxeområdena och de utpekade aktiviteterna i parkeringsplanens handlingsplan stöttar uppfyllelsen av stadens mål kopplat till sammanhållen och levande stad, framkomlighet, klimatomställning samt goda villkor för näringsliv och ekonomisk utveckling.

Stadsledningskontoret anser att parkeringsplanen stärker stadens framkomlighetsstrategis principer om att gång- och cykeltrafik samt kollektivt resande ska premieras över personbilstrafik samt att den rörliga trafiken ska prioriteras framför den stillastående. I framkomlighetsstrategin anges också att parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. I Klimathandlingsplan 2030 konstateras att parkering är ett viktigt styrmedel för att minska utsläppen från transportsektorn.

Parkeringsåtgärder är bland de mest effektiva sätten för kommuner att reducera biltrafik i städer och därigenom styra mot mål om minskad klimatpåverkan, förbättrad framkomlighet samt attraktiva och trafiksäkra offentliga rum med god luftkvalitet. Med många inblandade aktörer och komplexa effektsamband är parkering dock ett fält fullt av ömsesidiga beroenden och inneboende målkonflikter. Med detta gemensamma kunskapsunderlag menar stadsledningskontoret att det skapas bättre förutsättningar att använda parkeringsverktygets fulla potential.

Stadsledningskontoret uppmanar trafiknämnden att aktivt arbeta med aktiviteterna i handlingsplanen tillsammans med berörda nämnder, för att uppnå ett gott resultat med parkeringen i staden.

Stadsledningskontoret ser det som positivt att staden tar de strategiska principerna som anges i stadens framkomlighetsstrategi och som utvecklas i parkeringsplanen som stöd vid införande av parkeringsavgifter i nya områden. De kriterier som tagits fram för att bedöma om områden ska införlivas i aktivt taxeområde 5, anser stadsledningskontoret ger goda förutsättningar för att arbeta med parkering på ett effektivt sätt.

Stadsledningskontoret ställer sig positiva till att trafiknämnden, efter att parkeringsplanen och de reviderade taxeområdena godkänts i kommunfullmäktige, tar beslut om var avgiften ska tas ut.

Stadsledningskontoret delar trafiknämndens bedömning om att investeringsutgifterna för implementering av förslaget ryms inom trafiknämndens långsiktiga investeringsram.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2025 följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att godkänna exploateringskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Reservation av Gabriel Kroon (SD), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av André Nilsson (L), se Reservationer m.m.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret ser positivt på upprättandet av en parkeringsplan för staden då det ger stöd till en samordnad och långsiktig planering av parkeringsfrågan. Parkering är en viktig del i stadsbyggnadsprocessen och kontoret ser positivt på de inriktningar för planering som parkeringsplanen beskriver och anser att de går i linje med framkomlighetsstrategin och stadens klimatmål.

Exploateringskontoret ingår i flera av de aktiviteter som nämns i handlingsplanen, och är därför en viktig aktör i parkeringsfrågan. Nämndens största chans till påverkan är genom bostadsbyggande och planering av dess parkeringstal. Kontoret anser att parkeringsplanen i kombination med förslaget till nya parkeringsriktlinjer vid nyproduktion kan bidra till minskad biltrafik och ett ökat hållbart resande.

Att inrätta fler zoner för parkeringstaxa ser kontoret som välkommet, men hade gärna sett att fler områden inkluderades i zonerna. När områden undantas från att ingå i taxeområdena försvåras kontorets arbete med att parkering ska lösas inom kvartersmark, enligt stadens parkeringsriktlinjer. Det blir då svårare för fastighetsägare att hyra ut sina parkeringsplatser till ett rimligt pris när de konkurrerar med gratis gatuparkering.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 juni 2025 följande.

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

Reservation av Sergej Salnikov (SD), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Henrik Virro m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Hansi Karppinen (L), se Reservationer m.m.

Ersätтарыttrande av Lovisa Hedin (KD), se Reservationer m.m.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Kontorets uppdrag är i första hand att förvalta och utveckla lokaler för stadens egna behov, exempelvis kontorslokaler, offentliga lokaler och lokaler för idrott och kultur. Uppdraget omfattar också uthyrning av lokaler för kommersiell verksamhet på affärsmässiga grunder. Kontoret hyr ut parkeringsplatser till en del av kontorets hyresgäster samt arrenderar ut mark för parkeringsändamål till stadens parkeringsbolag. I kontorets bergrum och garage förhyr även externa parkeringsbolag ytor för parkeringsändamål.

Kontoret ser positivt på de parkeringsåtgärder som föreslås i parkeringsplanen för att reducera biltrafik och därigenom styra mot mål om minskad klimatpåverkan, förbättrad framkomlighet samt attraktiva och trafiksäkra offentliga rum med god luftkvalitet. Kontoret vill dock lyfta ett par saker knutet till specifikt idrottsanläggningar som utgör en stor och viktig del av kontorets förvaltningsuppdrag och som skulle vara värt att belysa i parkeringsplanen:

Vid stadens idrottsanläggningar ordnas cuper, tävlingar och andra arrangemang som drar till sig långväga idrottare och publik som idag på bekvämaste sätt angör anläggningarna med bil. Parkeringsplanen skulle kunna tydliggöra strategier och mål för just infartsparkeringar som kan underlätta för denna målgrupp. Det är inte bara stadens egna medborgare som ska ges möjlighet att på ett enkelt sätt välja andra trafikslag till målpunkter.

Parkeringsplanen skulle således också behöva lyfta att, och hur, angöring för stora personfordon, som till exempel spelarbussar för långväga resande lag, hänsyn ska tas vid stadens idrottsanläggningar. Utrymmen intill stadens idrottsanläggningar krymper i takt med stadens förtätning. Det ökar behovet av angöring för buss i gata, inte bara på kvartersmark utan ändamålsenliga hämta- och lämnplatser; där bussar och spelare idag samlas för upphämtning/ avlämning, det vill säga på idrottens parkeringsytor, försvinner eller minskas till förmån för nya bostäder. Om sådan angöring förväntas

ske på kvartersmark måste hänsyn tas till att stora ytor behövs för att undvika backrörelser.

Kontoret anser att samnyttjande av parkeringsanläggningar på kvartersmark i grunden är positivt, men vill uppmärksamma svårigheten i att samnyttja boendeparkering med idrottens parkeringar. Dessa båda parkeringsslag tenderar att ha nyttjande-peak samtidigt, det vill säga mest på kvällar och helger.

Vad gäller parkeringstaxeområden har kontoret inget att erinra.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 juni 2025 följande.

1. Idrottsnämnden godkänner och överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Reservation av Leif Söderström (SD), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Hanna Wistrand (L), se Reservationer m.m.

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 19 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Idrottsförvaltningen är överlag positiva till förslaget till ny parkeringsplan samt reviderade parkeringstaxeområden, då dokumenten visar på en fortsatt vilja att främja mer klimatmässigt hållbara samt mindre ytkrävande transportslag.

Förvaltningen konstaterar att förslaget till parkeringsplan i huvudsak berör parkering på gatumark och att planen beskrivs en målsättning att styra en större andel av långtidsuppställning från gatumark till kvartersmark i syfte att möjliggöra mer utrymme för besöks- och korttidsparkering på gatan. Ett frigörande av kapacitet inom gatumarken kan även ge utökade möjligheter till hämtning och lämning samt lossning och lastning av material i anslutning till betydelsefulla målpunkter som idrottsanläggningar.

Idrottsförvaltningen ställer sig också positiv till aktiviteten kring en översyn av regelverket för boendeparkering så att gatuparkeringen i staden blir mer behovsstyrd och i större omfattning än idag kan nyttjas av besökare till exempelvis idrottsanläggningar. Därigenom kan behovet av parkeringsytor på kvartersmark i de enskilda projekten minska, vilket medför ett minskat markanspråk och en lägre investeringskostnad.

Idrottsförvaltningen noterar emellertid att en potentiellt ökad tillgänglighet till bilparkeringsplatser för besökare till stadens idrottsanläggningar kan medföra att resa med bil till och från idrottsaktiviteter ökar i attraktivitet jämfört med andra transportslag. Av detta skäl är det viktigt att fortsatt arbeta med åtgärder som stimulerar hållbara transporter till och från stadens idrottsanläggningar så som

exempelvis ändamålsenlig cykelparkering samt information om hur man kan ta sig till och från anläggningarna med kollektiva färdmedel.

Idrottsförvaltningen ställer sig också positiv till förslaget att införa en behovsstyrd säsongstaxa för besökare till bad- och rekreationsanläggningar i syfte att få fler besökare att välja mer hållbara färdmedel samt att de som inte har möjlighet att välja ett annat färdmedel därigenom får lättare att hitta en lämplig parkeringsplats. Förvaltningen delar bilden av att en utökad reglering i syfte att minska parkeringstrycket minskar risken för felparkering och att framkomligheten för räddningstjänst förbättras. Idrottsförvaltningen konstaterar emellertid att det är ett begränsat antal anläggningar förvaltningen ansvarar för som har dedikerade besöksparkeringar på allmän platsmark.

Idrottsförvaltningen konstaterar slutligen att innehållet i parkeringsplanen kan behöva analyseras inom ramen för arbete med följande budgetuppdrag för 2025: Exploateringsnämnden ska i samarbete med kommunstyrelsen, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och Stockholms Stads Parkerings AB se över principerna för finansiering, marktillgång samt främjande av cykelresor avseende parkeringar vid uppförande nya idrottsanläggningar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 juni 2025 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation av Torbjörn Erbe m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Elin Hjelmestam (L), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Anders Edin (SD), se Reservationer m.m.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 14 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar inledningsvis att mycket av den analys som ligger till grund för förslaget handlar om trafikströmmar, parkeringsmönster och framkomlighet i biltrafiken. Fokus ligger på framkomlighet och att användningen av parkeringskapaciteten på gatu- och kvartersmark ska kunna optimeras. Detta ligger utanför nämndens ansvars- och expertisområde.

Ett av stadens viktigaste mål är att minska utsläppen av klimatgaser. Detta ska ske bland annat genom minskad biltrafik och omställning av fordonsflottan. Det är därför positivt att laddningsinfrastruktur ska prioriteras enligt parkeringsplanen.

Vid införandet av taxeändringar bör oönskade effekter beaktas, t.ex. ökad trafik genom att man tar bilen till arbetet för att undgå parkeringsavgiften. Det är viktigt att förslaget följs upp för att se att åtgärderna också verkar mot stadens mål om en minskning av biltrafiken med 30%.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2025 följande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation av Johan Nilsson m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Reservation av Mats Johnsson (SD), se Reservationer m.m.

Ersättaryttrande av Mikael Valier Furtenbach (KD), se Reservationer m.m.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret, som delaktigt i framtagandet av parkeringsplanen, anser att den på ett tydligt sätt stödjer Stockholms stads långsiktiga trafik- och miljömål. Det är av avgörande betydelse att staden använder parkering som ett strategiskt styrmedel, då parkering spelar en central roll i utvecklingen mot hållbara och attraktiva stadsmiljöer. För att kunna reglera trafiken effektivt och främja stadens övergripande mål krävs en tydlig strategi för hur parkeringsavgifter används som verktyg i trafikplaneringen.

Målbild 2030 illustrerar på ett konkret sätt hur stadsrummet kan förändras över tid genom att andra funktioner får företräde framför stillastående fordon. Den bygger på Framkomlighetsplanens principer, där hållbar mobilitet – gång, cykel och kollektivtrafik – ska prioriteras framför bilparkering i det offentliga rummet. Tillsammans med planens tre övriga fokusområden pekar målbilden ut en tydlig inriktning mot en mer hållbar stadsutveckling.

Ett välfungerande samspel mellan bilparkering på gata och kvartersmark är avgörande. Om detta samspel brister, finns risk att parkeringsbehov som planeras lösas på kvartersmark i stället spillover över på gatumark. Detta sker särskilt om avgiftsnivåerna inte är samordnade, eller om gatuparkeringen upplevs som billigare och mer tillgänglig än den på kvartersmark. För att staden effektivt ska kunna styra trafikens ordnanden krävs en strategisk inriktning för hur parkeringsavgifter används som ett verktyg i trafikplaneringen.

Samtidigt vill stadsbyggnadskontoret understryka vikten av att inte glömma bort Plan- och bygglagen (2021:900), 8 kap. 9 §. Den anger att om det inte finns tillräckliga utrymmen för både friyta och parkering enligt första stycket 4 – det vill säga att parkering, lastning och lossning ska ordnas på tomten eller i dess närhet – ska friyta prioriteras. Detta är särskilt viktigt för att säkerställa en god livsmiljö i direkt

anslutning till bostäder och verksamheter, där tillgången till friyta spelar en central roll för trivsel, grönstruktur och klimatpåverkan.

Stadsbyggnadskontorets anser att kontorets medverkan enligt föreslagen handlingsplan stämmer väl överens med kontorets ansvarsområde. Aktiviteter som kontorets berörs av är:

Kartlägg det samlade parkeringsutbudet, ta fram och börja tillämpa en modell för att kunna uppskatta det samlade utbudet av parkering på gatu- och kvartersmark.

Ersätt parkeringar på gatumark med andra funktioner, identifiera parkeringsplatser på gatumark där det finns andra anspråk och ta fram förslag på hur ytorna istället bör användas.

Styr mot allmänt tillgängliga parkeringsanläggningar, identifiera lämpliga platser och former för nya parkeringsanläggningar på kvartersmark samt utred möjliga finansieringslösningar.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 5 juni 2025 följande.

Nämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och översänder det till kommunstyrelsen.

Särskilt uttalande av Hanna Wistrand (L), se Reservationer m.m.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen konstaterar att förslaget till parkeringsplan och reviderade taxeområden ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi, där gång- och cykeltrafik samt kollektivt resande ska premieras över personbilstrafik. Förvaltningen ställer sig positiv till att parkeringsavgifter används som ett styrmedel för att skapa en bättre framkomlighet, en mer trivsam stadsmiljö och en minskad klimatpåverkan från biltrafik. För att fler ska välja kollektiva färdmedel är det viktigt med en väl utbyggd kollektivtrafik som är tillförlitlig och tillgänglig för alla.

Förvaltningen konstaterar att de berörda områdena uppfyller många av de kriterier som presenteras. I Blackeberg har en del boende i området efterfrågat parkeringsavgifter för att råda bot på parkeringssituationen. I ett medborgarförslag (BRO 2024/394) som förvaltningen mottagit ställer sig 238 medborgare bakom förslaget att införa taxa 5 i Blackeberg. Södra Äppelviken har en jämförelsevis låg bebyggelsetäthet men som förslaget konstaterar är utbudet av parkering på tomtmark relativt god i området och delar av stadsdelen är redan avgiftsbelagd.

I tillhörande handlingsplan framgår att förvaltningen förväntas vara delaktig i genomförandet av en aktivitet kring att pröva nya sätt att uppmuntra medborgardeltagande i planeringen av parkeringsåtgärder. Ett förtydligande önskas kring vad detta kan innebära och när arbetet kommer att initieras av trafikkontoret.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2025 följande.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Gustav Johansson m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Reservation av Emelie Wassermann (SD), se Reservationer m.m.

Reservation av Peter Backlund (L), se Reservationer m.m.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 12 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen är positivt inställd till åtgärder som kan frigöra ytor på stadens mark, som idag används för markparkering. Parkeringsplanen och de reviderade parkeringstaxeområdena kan bidra till en utveckling som möjliggör det.

Stadsdelsförvaltningen har inga invändningar mot förslaget om att införa parkeringsavgifter i Stureby och i del av Gamla Enskede. I båda fallen instämmer stadsdelsförvaltningen med planens resonemang kring varför det är rimligt att införa parkeringsavgifter där.

Förslaget om att införa parkeringsavgifter vid bad- och rekreationsplatser med högt besökstryck under sommarmånaderna bedömer stadsdelsförvaltningen har begränsad påverkan inom stadsdelsområdet, framförallt eftersom det idag inte finns några badplatser eller andra målpunkter som genererar särskilt mycket biltrafik under just sommarmånaderna.

Stadsdelsförvaltningen anser att det är positivt att införa parkeringsavgifter vid idrottsplatser för att minska biltrafik där och skapa en säkrare och trevligare miljö för idrottande barn och ungdomar. För att minska behovet av bilar vid idrottsplatser föreslår stadsdelsförvaltningen att samverkan sker mellan trafikkontoret, Stockholms Stads Parkerings AB, idrottsförvaltningen och fastighetskontoret. En del parkeringsplatser skulle till exempel kunna omvandlas till ytor för förråd där föreningar kan förvara bollar och annan utrustning, som tränare och utövare annars måste transportera mellan hem och idrottsplats vid varje tränings- och matchtillfälle.

Planens ambition om att styra mot parkering på kvartersmark anser stadsdelsförvaltningen till största delen är positiv. Stadsdelsförvaltningen anser däremot att det är viktigt att anpassa planeringen av stadens gatumark för att motverka att effekten blir att ytor för parkering i staden (oavsett markägare) ökar i takt med att parkeringar på kvartersmark iordningsställs.

Om införandet av parkeringsavgifter leder till ett ökat antal parkeringsplatser på kvartersmark anser stadsdelsförvaltningen att markparkeringar på stadens mark fortlöpande behöver omvandlas för att fylla andra syften. Detta är bland annat viktigt

för dagvattenhantering, eftersom andel hårdgjord yta i staden kan öka om fastighetsägare anlägger parkeringsplatser i sina trädgårdar och bostadsgårdar.

Det förekommer idag att bostadsrättsföreningar och andra fastighetsägare har annekterat stadens parkmark och anlagt parkeringsplatser i anslutning till sina bostäder. Stadsdelsförvaltningen ogillar detta men är inte markägare och saknar därför juridiska möjligheter att återta marken så att den är tillgänglig för alla stadens invånare. Eftersom införandet av parkeringsavgifter ska styra mot att parkering hanteras på kvartermark vill stadsdelsförvaltningen flagga för att en oönskad effekt kan bli att parkeringsplatser förflyttas från stadens gatumark till stadens parkmark.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 18 juni 2025 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remiss av parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden.

Reservation av Leif Söderström (SD), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Olof Peterson m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Camilla Bergman (L), se Reservationer m.m.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen konstaterar att de reviderade parkeringstaxeområden påverkar Farsta stadsdelsnämndsområde genom att avgift införs i Svedmyra och Tallkrogen. Förvaltningen ser samtidigt att detta ligger i linje med kommunfullmäktiges inriktning och gällande styrdokument på området.

Införandet av avgift kommer påverka vissa av stadsdelsförvaltningens verksamheter som till exempel hemtjänsten genom ökade kostnader för parkering i de berörda områdena.

Klimat- och miljökonsekvenser

Förvaltningen är positiv till parkeringsplanen och ser att den ligger i linje med klimatfärdsplanen och miljöprogrammet och en viktig konkretisering utifrån framkomlighetsstrategin. Parkeringsplanen bidrar till ett hållbart transportsystem vilket är positivt ut klimat och miljösynpunkt.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2025 följande.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Reservation av Johan Nilsson m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Reservation av Runar Finnman (SD), se Reservationer m.m.

Reservation av Robin Nilsen (L), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Sara Grolander (MP), Eva Fagerhem m.fl. (S) och Maria Ljuslin (V), se Reservationer m.m.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till att staden tar ett samlat grepp om parkeringsfrågorna med en ny parkeringsplan. Nya parkeringstaxeområden som föreslås få avgifter inom Hägersten-Älvsjö stadsdelsområde är Fruängen, Solberga, Älvsjö och Mälarhöjden. Förvaltningen håller med trafikkontorets analys av att framför allt Fruängen och Solberga behöver parkeringsavgifter för att frigöra plats på gatorna för korttidsparkering för besökare, hemtjänst och hantverkare.

När det gäller Solberga har trafiknämnden ändrat i trafikkontorets förslag och undantagit området från parkeringsavgifter. Förvaltningen anser däremot att Solberga behöver parkeringsavgifter och har framfört det tidigare i flera planremisser, eftersom den pågående förtätningen av Solberga försvårar parkeringssituationen i stadsdelen. Dessutom ingår Älvsjö centrum och det nybyggda täta bostadsområdet Kabelverket-Älvsjöstaden i stadsdelen Solberga. Tillgången till kollektivtrafik är mycket god i denna del och trafikkontorets mätning visar på en hög beläggning på gatuparkeringen.

Även i den äldre delen av Solberga är det svårt att hitta parkering på gatorna och då vissa angränsande områden har parkeringsavgifter finns risk för att det tillkommer bilar från de områdena. Den höga beläggningen på de smala gatorna påverkar också framkomligheten. Sammanfattningsvis anser förvaltningen att Solberga inte ska undantas från parkeringsavgifter.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2025 följande.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Aras Amin m.fl. (M), Michaela Hollis (KD) och Fatima Nur (L), se Reservationer m.m.

Reservation av Pär Gustavsson (SD), se Reservationer m.m.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 14 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning har tagit del av utsänd remiss och ställer bakom målsättningen om att öka tillgängligheten till parkeringsplatser, öka framkomligheten samt minska effekterna på miljö och klimat. Många kommuninvånare upplever att det råder brist på parkeringsplatser i stadsdelsområdet och förvaltningen är således positiva till föreslagna åtgärder om det ger planerad effekt.

Förvaltningen vill samtidigt understryka vikten av att kommunikationen bör vara tydlig kring mål, syfte och förväntade effekter, så att kommuninvånarna inte upplever att det enbart blir svårare att ha bil i stadsdelsområdet. Införandet av parkeringsavgifter i Vällingby, Råcksta samt vid badplatser bör också utvärderas för att se om önskad effekt uppnås och hur det påverkar familjer med lägre socioekonomisk status.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 12 juni 2025 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation av Kristina Lutz m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Lena Kling (L), se Reservationer m.m.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 15 maj 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har inget att erinra mot den nya parkeringsplanen då den är i linje med vad som anges i stadens framkomlighetsstrategi och klimathandlingsplan 2030. Planen syftar till att parkering ska användas som styrmedel för att resandet med bil ska minska och därmed bidra till att reducera transportsektorns klimatpåverkan samt möjliggöra attraktiva stadsmiljöer.

Det är positivt att stadsdelen Skarpnäcks Gård införlivas i aktivt taxeområde 5. Förändringen bidrar till stadens långsiktiga mål om att förbättra luftkvaliteten, minska klimatpåverkan och skapa mer utrymme för en levande stadsmiljö. Förvaltningen bedömer att svårigheten att hitta en ledig parkeringsplats i stadsdelen idag har lett till olovlig körning och parkering på parkmark. Parkvägar och parkmiljöer ska vara fredade från fordonstrafik. Förvaltningen jobbar på att lösa frågan med fordonshinder på flera platser då det förutom säkerhetsaspekten även innebär kostnader för att återställa sönderkörda gräsmattor. Införandet av parkeringsavgift ser förvaltningen som ett välkommet komplement i detta arbete.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 9 juni 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen bedömer att parkeringsplanen utgör ett viktigt steg för att utveckla ett mer hållbart och effektivt mobilitetssystem i Stockholm. Samtidigt bör det i den fortsatta processen säkerställas att parkeringslösningarna är socialt och ekonomiskt hållbara, samt att bostadsförsörjningens förutsättningar inte försvåras genom ökade kostnader eller krav på ytkrävande lösningar. Vidare bör samsyn uppnås kring hur parkeringskapacitet och markanvändning optimeras i olika typer av stadsdelar. Krav på underjordiska garage bör vägas mot deras påverkan på genomförbarhet, ekonomi och klimat. Parkeringskapacitet på kvartermark bör samordnas och dimensioneras för att undvika överutbyggnad och ineffektiv resursanvändning.

Vidare ser koncernledningen ett behov av att anpassa planeringen till olika typer av stadsdelar. Förutsättningarna för parkering i ytterstaden skiljer sig från innerstaden och bör beaktas i det fortsatta arbetet. Samsyn mellan stadens förvaltningar och bolag är avgörande för att lyckas med detta. Inventeringsarbete och kravställande bör därför ske i nära dialog med de kommunala bostadsbolagen och Stockholm Parkering.

Det är också av vikt att avgiftsnivåer på gatumark stegvis anpassas så att parkeringslösningarna på kvartermark inte missgynnas, samt att ny parkering i huvudsak sker på ett ekonomiskt och klimatomänsligt hållbart sätt. Samtidigt behöver utrymme fortsatt prioriteras för funktioner såsom grönstruktur, lekytor och bostadskomplement i nyproduktion. En långsiktigt hållbar parkering kräver både samordning och differentiering, och koncernledningen ställer sig bakom ett fortsatt utvecklingsarbete i denna riktning. För kompletterande synpunkter hänvisar koncernledningen till dotterbolagens svar i sin helhet.

Underremiss

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse

Familjebostäder anser att planen behöver tydligare särskilja förutsättningarna mellan innerstad och ytterstad. Bolaget avstyrker en generell överflyttning av parkering från gatumark till garage och efterfrågar i stället en strategi som minskar det totala antalet parkeringsplatser i staden. Samutnyttjande och mobilitetshus föreslås som alternativ. Familjebostäder lyfter att deras garage redan i hög grad nyttjas av allmänheten. Bolaget efterlyser en långsiktig strategi för hur borttagen gatuparkering påverkar bostadsbyggandet, samt att bostadsbolagen bör inkluderas i planering och inventering av parkeringsytor.

AB Stockholmsshems remissvar har i huvudsak följande lydelse

Stockholmshem välkomnar parkeringsplanens helhetsperspektiv och ser positivt på åtgärder som bidrar till minskad klimatpåverkan, ökad framkomlighet och en mer

attraktiv stadsmiljö. Bolaget betonar att geografiska skillnader inom staden kräver platsspecifika bedömningar och ser i vissa ytterstadsområden parkeringsutbudet på kvartersmark och gatumark som en gemensam resurs.

Stockholmshem tillstyrker utökningen av taxeområden och anser att Solberga bör omfattas utifrån hög belägningsgrad och god kollektivtrafik. Bolaget betonar att avgiftsbeläggning på gatumark är avgörande i nybyggnadsområden för att säkerställa kostnadstäckning och undvika merkostnader för hushåll utan bil.

AB Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse

Svenska Bostäder ställer sig positivt till att parkering i ökad utsträckning lokaliseras till kvartersmark och att parkeringstaxeområdena utökas. Bolaget ser också positivt på att Parkeringsplanen förtydligar hur låga eller uteblivna avgifter på gatumark försvårar bostadsbyggandet och, när kostnadstäckning inte nås, leder till att parkeringsplatser indirekt subventioneras av hushåll utan bil. Vidare framhålls betydelsen av ett rättviseperspektiv, där alla boendeformer ges likvärdig tillgång till parkering.

Bolaget uppmärksammar att flera av de områden som föreslås avgiftsbeläggas, såsom Vällingby, Råcksta och Blackeberg, sammanfaller med en hög koncentration av Svenska Bostäders bestånd. Samtidigt lyfts behovet av att även avgiftsbelägga parkeringen i Grimsta, där nuvarande situation påverkar möjligheterna till nyproduktion negativt. Behovet av förbättrad cykelparkering vid målpunkter framhålls också som en viktig kompletterande åtgärd.

Stockholms Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse

Stockholm Parkering ställer sig positivt till Parkeringsplanen samt de föreslagna revideringarna av parkeringstaxeområden, i syfte att styra parkering från gatumark till kvartersmark och därmed främja framkomligheten i staden. Bolaget tillstyrker avgiftsbeläggning av gatumark i områden med nybyggnation och delar uppfattningen att prisskillnaden mellan gatu- och kvartersmark bör minska. Bolaget betonar att detta är i linje med hur parkeringssystem är uppbyggda i många andra europeiska städer. I övrigt har bolaget inga synpunkter.

Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030

Kommunstyrelsens råd för Agenda 2030:s yttrande daterat den 3 juni 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunstyrelsens Agenda 2030-råd tackar för möjligheten att svara på remiss om parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden för Stockholms stad. Rådet ser i stort positivt på planen och anser att den är väl avvägd och omfattande.

Fastighetsägarna Stockholm

Fastighetsägarna Stockholms yttrande daterat den 19 juni 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Inledning

Fastighetsägarna Stockholm ställer sig positiva till Stockholms stads parkeringsplan. Planen visar tydligt stadens inriktning vilket underlättar för vårt och våra medlemmars arbete med parkering och mobilitet. Därtill är planen väldisponerad och ger såväl vår organisation som våra medlemmar en tydlig bild över hur planen är tänkt att fungera och hur den knyter an till andra relevanta dokument.

Fastighetsägarna Stockholm ställer sig bakom de sex principer för hantering av parkering som framgår av Framkomlighetsstrategin och vi är positiva till stadens målbild om att säkerställa att parkering i första hand ska ske på kvartersmark. Att parkeringsavgiften föreslås införas eller höjas inom fler taxeområden är ett välkommet steg på vägen för att möjliggöra detta.

Synpunkter

Parkering som strategiskt verktyg

Fastighetsägarna Stockholm ser positivt på att stadens inriktning är att laddning i första hand ska ske på kvartersmark och inte på gatumark. I de fall kvartersmarken är privat skapar det goda förutsättningar för fastighetsägare att investera i och förvalta laddinfrastruktur.

Parkering för förbättrad tillgänglighet och ökat bostadsbyggande

Det är bra att parkeringsplanen pekar på problematiken att underjordiska garage ökar byggkostnaden och leder till att boende utan bil i princip sponsrar sina bilburna grannars parkering. Fastighetsägarna Stockholm vill i detta sammanhang hänvisa till vårt remissvar på ”Mobilitet och parkering – riktlinjer för nyproduktion” där vi även pekar ut de höga kostnader som är förknippade med att ställa alltför långtgående krav kopplat till annan mobilitet. Vi välkomnar att staden tar ett brett och strategiskt grepp där parkering är en del av stadens hela mobilitetsutbud. Här vill vi också lyfta vikten av väl fungerande kollektivtrafik redan när första hyresgästen flyttar in, för att skapa goda vanor och säkerställa att ett bilberoende inte uppstår. Vi ser även, precis som vi lyfter i remissvaret ”Mobilitet och parkering – riktlinjer för nyproduktion”, att det finns stor potential i att lösa såväl parkerings- som mobilitetsfrågor i högre grad mellan olika fastighetsägare och att detta arbete underlättas om staden tar ett aktivt ledarskap.

Avgiftsbelagd gatuparkering är en förutsättning för att inte urholka principen om att fastighetsägaren har ansvar att tillgodose det behov av parkering som kommunen bedömer att fastighetens användning ger upphov till. Detta skapar tydliga spelregler för byggherrar då avgift på gatumark stödjer förutsägbarheten kring hur många parkeringsplatser som behöver byggas. Staden bör fortsätta avgiftsbelägga gatuparkeringen så att parkeringen på kvartersmark kan bli självfinansierad.

Planeringsinriktning

Fastighetsägarna Stockholm välkomnar att staden ser parkering utifrån ett systemperspektiv och ser positivt på att staden vill arbeta med områdesvis planering som utgår från en behovsbedömning. Vi välkomnar även stadens ambition att ha en dialog med privata fastighetsägare och boende i området. Fastighetsägarna Stockholm vill gärna vara en aktiv part i denna typ av dialoger. Vi ser positivt på att staden även i planeringsinriktningen tydliggör att regelverket ska styra mot att såväl långtidsparkering som laddning i möjligaste mån ska ske på kvartersmark. Det finns även potential i att skapa samverkan med privata fastighetsägare för att tillgängliggöra privata garage även för externa användare.

Handlingsplan

Vi uppskattar att staden gör en tydlig handlingsplan. Det gör att våra medlemmar kan använda sig av parkeringsplanen när de planerar för sin verksamhet. Vi ser att parkeringsplanens fyra fokusområden är relevanta och innehåller bra åtgärder.

Inom området ”kunskapsbyggande och teknikutveckling” kan just teknikutveckling kompletteras med en aktivitet för hur teknikutvecklingen möjliggör även nya parkeringslösningar. Inte minst genom att öppna upp parkering på kvartersmark för fler. Fastighetsägarna Stockholm är gärna en aktör för att möjliggöra en sådan utveckling.

Reviderade parkeringstaxeområden

Fastighetsägarna Stockholm ställer sig positiva till Trafikkontorets förslag att införa avgift i Östberga och Solberga och beklagar nämndens beslut att avvakta med att införa parkeringsavgift i dessa områden. Vi har medlemmar med vakanta garageplatser i dessa områden som menar att det inte går att konkurrera med gatuparkering så länge den är kostnadsfri.

Gröna mobilister

Gröna mobilisters yttrande daterat den 20 juni 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stärkt ambitionsnivå för minskad bilanvändning

Inledningsvis är det ju positivt att parkeringsplanen kopplar parkering till övergripande mål om minskad biltrafik. För att skapa tydligare genomslag bör dock planen förtydligas med konkreta, kvantitativa mål för minskat biläggande och minskat biltrafikarbete. Till exempel bör det fastställas hur många parkeringsplatser på gatumark som ska tas bort till 2030 samt hur stora minskningar i bilanvändning som krävs för att uppnå de klimatmål som anges i Klimathandlingsplanen 2030.

Storleken har betydelse

Flera franska städer har insett de stora utmaningar som kommer i takt med att bilar numera är så stora och tunga att det är närmast löjeväckande. I Sverige verkar vi än så

länge hålla tummarna för att utvecklingen ska stoppas på egen hand, något som vår årliga uppföljning Banta Bilen visar vara en svag metod då övervikten fortsätter skena. Branschorganisationen Mobility Sweden har helt rätt i att det här är en amerikansk trend och att svenska marknaden är för liten för att påverka biltillverkarna i större utsträckning. Därför kommer Mobility Sweden till slutsatsen att bilparkeringsplatser behöver göras större för att bättre matcha de nya bilarna. På Gröna Mobilister tycker vi det är direkt vansinne att vandra en sådan väg utan vi ser hellre att städer som Stockholm vägleder konsumenter genom att synliggöra hur storleken har betydelse. Den som kör en onödigt tung och stor bil medför ökat slitage och gör större markanspråk, således bör dennes taxa också vara differentierad gentemot den som väljer ett mindre fordon. För att tala klarspråk: stor bil ska vara förenat med stor taxa.

Bättre transparens kring kostnader och nyttor

Planen redovisar anläggningskostnader för olika parkeringslösningar men det saknas kompletterande samhällsekonomiska analyser. Vilka är de långsiktiga samhällskostnaderna av fortsatt hög bilanvändning jämfört med investeringar i gång-, cykel- och kollektivtrafik? Sådana analyser bör tydligt redovisas för att möjliggöra ett rationellt beslutsunderlag. I en förlängning kan det minska laddningen kring ämnet parkeringsavgifter då det idag finns en skev bild från såväl politiker som invånare att parkering i sig kan vara gratis, mer ärligt för den som vill undvika taxor är att tala klarspråk i hur mycket bidrag den vill ge till att subventionera parkering.

Ytanvändning och stadsliv

Det är bra att staden vill prioritera vistelse, grönska och gångtrafik framför bilparkering. Dock saknas en konkret handlingsplan för var och när detta ska ske. Här skulle vi kunna föreslå att Parkeringsplanen kompletteras med en förteckning över prioriterade stadsdelar och målsättningar om hur mycket yta som ska omfördelas till andra ändamål till år 2030. Dessa mål bör knytas till befintliga stadsutvecklingsprogram och miljökvalitetsnormer. Parkeringsplanen ska vara en del av stadsplaneringen, inte ett spår vid sidan av.

Kommunikation och medborgardialog

Planen betonar behovet av kommunikation, men konkreta metoder för medborgardialog saknas. Det är viktigt att åtgärder inte bara kommuniceras till bilister, utan även till fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter som påverkas positivt av förändringarna. Här kan vi tex rekommendera att staden använder sig av så kallad medborgarbudget för att skapa legitimitet.

Boendeparkering

Boendeparkering i sin nuvarande form riskerar att upprätthålla ett högt bilinnehav i stadsdelar där gång, cykel och kollektivtrafik är bra alternativ. Den låga prissättningen för boendeparkering på attraktiva adresser utgör en subvention av bilanvändning och är i praktiken regressiv. Vi kan tex föreslå att Stockholm stad

gradvis reducerar tillgången till boendeparkering på gatemark samt höjer avgifterna kraftigt i de områden där tillgång till parkering på kvartermark och kollektivtrafik är god. En socialt rättvis parkeringspolitik bör även beakta hushåll som aktivt väljer bort bilen.

Laddinfrastruktur

Ambitionen att främja laddinfrastruktur är bra, men strategin för publik laddning på gatemark bör utvecklas. Personer utan tillgång till garage eller kvartermark riskerar att ställas utanför elektrifieringen. Planen bör därför tydliggöra hur laddinfrastruktur ska fördelas mellan innerstad, ytterstad och socioekonomiskt utsatta områden. Staden bör prioritera laddplatser för delad mobilitet och eldriven nyttotrafik snarare än privat bilägande. Inom ämnet laddinfrastruktur saknas helt planering för elcyklar, en parkeringsplan är den rätta platsen för att säkerställa att elcyklister kan parkera och ladda sitt batteri säkert.

Varför bara bilar?

Stockholms mobilitet är så väldigt mycket mer än bilism och därför är det svårt att förstå varför parkeringsplanen helt fokuserar på just bil. Hur planeras Stockholm för cykelparkering, ett ämne som är mycket aktuellt då den konventionella cykeln nu har flera vänner i klart andra former. På liknande manér har vi under många år nu sett en utveckling av kommersiella aktörer som tillhandahåller delningstjänster för mobilitet, dessas parkering borde inkluderas i Stockholms stads parkeringsplan.

Parkering som marknadsvara

Det är bra att taxor inte är fixerade utan kan såväl höjas som sänkas i syfte att uppfylla önskvärt resultat. I parkeringsplanen finns flera resonemang om parkeringens relation till andra värden än just bilparkering. Det är bra och en viktig förståelse som tydligt bör kopplas ihop med andra planeringsdokument som rör hur staden Stockholm ska planeras. Att tala om minskad bilkörning utan att vilja förändra antalet parkeringsplatser vore en svår ekvation, vilket belyses föredömligt i parkeringsplanen. Däremot saknas de större ekonomiska resonemangen, en del grundar sig i de allt för svaga ekonomiska beräkningarna kring kostnad för parkering. En annan del berör hur kommunalt subventionerad parkering på många vis hämmar marknaden för att bedriva verksamhet inom parkering.

Att minska kostnadsfri parkering är tveklöst ett beslut som kan medföra starka reaktioner. Om detta pratade Donald Shoup med oss hösten 2024 och där han beskrev att lösningen ligger i att låta medel gå tillbaka lokalt. Istället för att alla invånarna ska betala för parkering till de som inte vill/kan betala för en parkeringsplats så finns det ett tämligen liberalt logiskt resonemang i att var och en betalar för sin parkering. På platser där detta medför överskott bör medel gå tillbaka till den lokala platsen så att den upprustas, vilket kan vara allt från laddinfrastruktur till grönska. På så vis innebär parkeringstaxan ett självkostnads-pris för användaren och där överskottet går till åtgärder som den själv kan ta del av.

Lidingö stad

Lidingö stads yttrande daterat den 2 juni 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Lidingö stad har tagit del av remissen rörande förslaget till reviderade parkeringstaxeområden inom Stockholms stad. Vi vill understryka vikten av att parkeringsregleringar utformas på ett sätt som inte försvårar för Lidingöbor att använda bil i vardagen, särskilt vad gäller tillgång till parkering i kollektivtrafikhöga lägen och vid viktiga målpunkter i staden.

Lidingöbor är i stor utsträckning beroende av bilen för att kunna ta sig till arbete, skolor, vårdinrättningar och service i Stockholm. Införande av parkeringsavgifter i tidigare avgiftsfria områden riskerar att försvåra möjligheterna för pendlare från Lidingö att på ett smidigt och hållbart sätt kombinera bil och kollektivtrafik.

Vi ser även en risk att avgiftsinförande i områden med redan ansträngd tillgång till parkeringsplatser kan leda till ökad trängsel på närliggande gator, längre söktrafik samt ökad belastning på våra egna parkeringsytor. Det kan även påverka besökare till verksamheter i angränsande områden negativt, exempelvis vid kultur- och idrottsanläggningar samt rekreatiomsområden, där parkeringsbehovet ofta är högre.

Nacka kommun

Nacka kommuns yttrande daterat den 16 juni 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Det är troligt att aktiveringen av Taxa 5 i Skarpnäck kan bidra till ett ökat parkeringstryck i närliggande områden, däribland Älta, i och med att bilister söker alternativa platser för infartsparkering i samband med vidare resa in mot centrala Stockholm. Även om parkeringsavgifter kan komma att införas i Älta, finns en risk under en övergångsperiod med ökat tryck samt behov av uppföljning kring hur avgiftsregleringen i Skarpnäck påverkar närliggande områden i Nacka kommun.

Det är även troligt att införandet av Taxa 9 kan leda till ett ökat tryck på parkeringsplatser invid badplatser i Nacka kommun, vilket motiverar behovet av uppföljning av förändringen.

Nacka kommun vill uppmärksamma att de föreslagna förändringarna kan påverka parkeringssituationen i gränsnära områden i Nacka kommun, särskilt i Älta. Det är därför önskvärt att dessa effekter beaktas i det fortsatta arbetet, och att Nacka kommun ges möjlighet till dialog vid framtida förändringar som kan ha påverkan över kommungräns. Samordning mellan kommunerna är viktig för att hantera eventuella konsekvenser för trafik och parkering i dessa områden.

Nacka kommun ställer sig i övrigt neutral till förslaget.

Region Stockholm

Region Stockholms yttrande daterat den 17 juni 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm är i stora delar en tät stad, där markåtkomsten i många fall är begränsad. Parkering för personbilar tar stora ytor i anspråk och det är viktigt att dessa offentliga ytor används på ett effektivt sätt.

Region Stockholm ser positivt på föreslagna åtgärder och taxeområden i Stockholms stads parkeringsplan och anser att de ligger i linje med de hållbarhetsmål som finns i den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084). Region Stockholm anser att parkeringsåtgärder är ett effektivt styrmedel som med fördel kan användas för att styra så att de offentliga ytorna i staden utnyttjas på ett effektivt sätt, samtidigt som det bidrar till att vi närmar oss våra mål med minskad klimatpåverkan samt ett effektivare transportsystem med ökad framkomlighet.

Reservationer m.m.

Trafiknämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

1. Att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut
2. 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 cynisk 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 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 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 tunnelbanehallplatsen hem. Då behöver trafikpolitiken bli mer verklighetsbetonad.

Reservation av Anders Lindman (SD)

1. Att trafiknämnden avslår förslaget till parkeringsplan, enligt bilaga 1, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Att trafiknämnden avslår förslaget på ny taxeområdeskarta, ny boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt bilaga 2, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
3. 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.

Reservation av Sara Svanström (L) och Svante Linusson m.fl. (C)

Att besluta enligt kontorets förslag:

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.

Särskilt uttalande av Sara Svanström (L)

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 av Destiny Zandi Lindgren (KD)

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.

Exploateringsnämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Se reservation av Dennis Wedin m.fl. (M) under trafiknämnden.

Reservation av Gabriel Kroon (SD)

1. Att nämnden bifaller Sverigedemokraternas utlåtande som svar på remissen
2. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna vill uttrycka vårt starka motstånd mot de höjda parkeringsavgifterna och utökade taxezoner som införs i staden. Dessa åtgärder är en del av en bilfientlig agenda som länge har präglat stadens trafikpolitik och som missgynnar de medborgare som är beroende av bilen i sin vardag.

Vi ser med stor oro på den bristande satsningen på underhåll och reinvesteringar i stadens gatuinfrastruktur, samt borttagandet av parkeringsplatser och körfält, vilka tillsammans försvårar framkomligheten och påverkar både invånare och näringsliv negativt.

Sverigedemokraterna vill därför tydligt markera att vi motsätter oss alla ytterligare avgiftshöjningar och begränsningar som gör det dyrare och mer komplicerat att äga och använda bil i staden. Vi vill i stället verka för sänkta avgifter och fler avgiftsfria parkeringsområden, för att underlätta för bilägare och främja stadens tillväxt och välmående.

Den nuvarande trafikpolitiken motverkar stadens ambition om en sammanhållen och levande stad genom att försämra framkomligheten och skapa dåliga förutsättningar för näringsliv och ekonomisk utveckling. Dessutom är de klimatmässiga effekterna av dessa åtgärder försumbar och fungerar främst som symbolpolitik.

Vi uppmanar därför stadens beslutsfattare att ompröva den rådande kursen och i stället prioritera en trafikpolitik som både underlättar för biltrafik och bidrar till stadens långsiktiga utveckling.

Särskilt uttalande av André Nilsson (L)

Se särskilt uttalande av Sara Svanström (L) under trafiknämnden.

Fastighetsnämnden

Reservation av Sergej Salnikov (SD)

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.

Särskilt uttalande av Henrik Virro m.fl. (M)

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 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 försämrade 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.

Särskilt uttalande av Hansi Karppinen (L)

Se särskilt uttalande av Sara Svanström (L) under trafiknämnden.

Ersättaryttrande av Lovisa Hedin (KD)

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.

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.

Idrottsnämnden

Reservation av Leif Söderström (SD)

1. Att nämnden avslår förslaget till parkeringsplan, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Att nämnden avslår förslaget på nytt taxe-områdeskarta, ny boendeparkeringar-karta och införande av taxa 9, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
3. 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 stora 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 försämrade 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.

Särskilt uttalande av Hanna Wistrand (L)

Se särskilt uttalande av Sara Svanström (L) under trafiknämnden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation av Torbjörn Erbe m.fl. (M)

1. Att nämnden beslutar att avslå förslag till beslut.
2. 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 stockholmarna som behöver bilen ska kunna ha bilen och att det ska finnas plats att parkera den på.

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 försämrade 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.

Särskilt uttalande av Elin Hjelmestam (L)

Se särskilt uttalande av Sara Svanström (L) under trafiknämnden.

Särskilt uttalande av Anders Edin (SD)

Sverigedemokraterna vill uttrycka vårt starka motstånd mot de höjda parkeringsavgifterna och utökade taxezoner som införs i staden. Dessa åtgärder är en del av en bilfientlig agenda som länge har präglat stadens trafikpolitik och som missgynnar de medborgare som är beroende av bilen i sin vardag.

Vi ser med stor oro på den bristande satsningen på underhåll och reinvesteringar i stadens gatuinfrastruktur, samt borttagandet av parkeringsplatser och körfält, vilka tillsammans försvårar framkomligheten och påverkar både invånare och näringsliv negativt.

Sverigedemokraterna vill därför tydligt markera att vi motsätter oss alla ytterligare avgiftshöjningar och begränsningar som gör det dyrare och mer komplicerat att äga och använda bil i staden. Vi vill i stället verka för sänkta avgifter och fler avgiftsfria parkeringsområden, för att underlätta för bilägare och främja stadens tillväxt och välmående.

Den nuvarande trafikpolitiken motverkar stadens ambition om en sammanhållen och levande stad genom att försämra framkomligheten och skapa dåliga förutsättningar för näringsliv och ekonomisk utveckling. Dessutom är de klimatomränskiga effekterna av dessa åtgärder försumbar och fungerar främst som symbolpolitik.

Vi uppmanar därför stadens beslutsfattare att ompröva den rådande kursen och i stället prioritera en trafikpolitik som både underlättar för biltrafik och bidrar till stadens långsiktiga utveckling.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation av Johan Nilsson m.fl. (M)

Se reservation av Dennis Wedin m.fl. (M) under trafiknämnden.

Reservation av Mats Johnsson (SD)

1. Att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avslå kontorets förslag.
2. Att därutöver anförä följande:

Vänstermajoriteten lägger hela tiden förslag som försämrar livet för Stockholmarna. Stockholm är en liten storstad, mycket utspridd med gott om utrymme för alla och för allas verksamheter. Trafiken har gjorts till ett problem genom att styret, där Miljöpartiet fått fullt mandat att hantera trafikfrågor, reglerat fram köer där det tidigare var ett lugnt flöde av trafik. Att parkera bilen som tidigare fungerade väl har

genom politisk klåfingrighet avsiktligt blivit både dyrt och svårt att hitta plats med resultatet att det skapats trafikflöden bara genom att fler måste lägga längre tid på att leta parkering. Förutom att bostadsbyggande görs med för låga p-tal (och t.o.m. ibland negativa) till förfång för alla boende som måste använda bil planerar nu majoriteten att höja taxorna. Det kommer att göra innehav av bil inte bara svårare utan även ekonomiskt onåbart för allt fler.

Vi Sverigedemokrater motsätter oss att den politiska majoriteten fortsätter att försvåra det dagliga livet för vanliga Stockholmare. Vi föreslår därför att utkastet till svar avvisas och att kontoret tar fram ett remissvar som är anpassat till de boende i stadens olika delar, där taxeområdena inte ändras, och inte utökas. Utgångspunkten ska vara att parkering utanför kontorstid, under kvällar, nätter och veckoslut ska vara kostnadsfri.

Ersättaryttrande av Mikael Valier Furtenbach (KD)

Se ersättaryttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD) under trafiknämnden.

Bromma stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande av Hanna Wistrand (L)

Att utöver det förvaltningen svarar, anföra 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.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd

Reservation av Gustav Johansson m.fl.(M)

Se reservation av Dennis Wedin m.fl. (M) under trafiknämnden.

Reservation av Emelie Wassermann (SD)

1. Att avslå förvaltningens förslag till beslut.
2. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är kritiska till parkeringsplanens övergripande inriktning, som bygger på att aktivt minska tillgången till bilparkering och höja kostnaderna för boende och besökare. Vi anser att detta innebär en orimlig styrning av invånarnas fria val av färdmedel.

Vi motsätter oss att parkeringsavgifter införs i Stureby och i delar av Gamla Enskede. Att införa avgifter i områden som tidigare varit avgiftsfria slår särskilt hårt mot barnfamiljer, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Vi är också negativa till att parkeringsytor systematiskt föreslås omvandlas till andra syften. Det råder redan idag brist på parkeringsplatser, vilket skapar irritation och sämre framkomlighet. Denna brist bör åtgärdas genom fler parkeringsmöjligheter – inte genom att minska tillgången ytterligare.

Sverigedemokraterna avstyrker förslaget om att införa parkeringsavgifter vid idrottsplatser och rekreationsområden. Tillgång till bil är för många en förutsättning för att barn och unga ska kunna delta i föreningsliv och aktiviteter. Avgifter riskerar att minska engagemanget och försvåra för familjer med låg inkomst. Det riskerar även att slå hårt mot äldre och personer med funktionsnedsättning.

Vi ställer oss också frågande till retoriken kring privatpersoners nyttjande av mark för parkering. I stället för att motverka detta bör staden underlätta för hushåll att lösa sina parkeringsbehov i nära anslutning till bostaden.

Sammantaget anser vi att parkeringsplanen prioriterar ideologisk styrning över praktiska behov och tillgänglighet. Vi värnar valfriheten i transportsätt och motsätter oss förslag som försvårar vardagen för stadens bilburna invånare.

Reservation av Peter Backlund (L)

Att som svar på remissen anföra 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.

Farsta stadsdelsnämnd

Reservation av Leif Söderström (SD)

1. Nämnden avslår förslaget till parkeringsplan, och föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
2. Nämnden avslår förslaget på nytt taxe-områdeskarta, ny boendeparkeringarkarta och införande av taxa 9, samt föreslår kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
3. Därutöver anföra följande:

Höjda p-avgifter och utökade taxeoråden följer den ideologiskt drivna bilfientliga agenda som präglat stadens trafikpolitik under lång tid, och som även innefattar stora 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.

Ett för Farstas boende aktuellt exempel på hur den socialistiska majoriteten aktivt agerar för att försvåra för invånarna som är beroende av bil, är att 71 parkeringsplatser och en mängd små garage, som är väldigt eftertraktade, kommer att ta bort i samband med den förtätning av bostadsområdet Oxnö1 med kringliggande fastigheter, som är på förslag och nu ute på remiss.

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.

Särskilt uttalande av Olof Peterson m.fl. (M)

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 stockholmarna som behöver bilen ska kunna ha bilen och att det ska finnas plats att parkera den på.

Moderaterna ställer sig kritiska till parkeringsplanen bland annat med hänsyn till den försämrade kollektivtrafiken till ytterstaden 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 verklighetsförankrad.

Särskilt uttalande av Camilla Bergman (L)

Se särskilt uttalande av Sara Svanström (L) under trafiknämnden.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Reservation av Johan Nilsson m.fl. (M)

Se reservation av Dennis Wedin m.fl. (M) under trafiknämnden.

Reservation av Runar Finnman (SD)

1. Sverigedemokraterna yrkar på avslag enligt nedan.
 - a. Att stadsdelsnämnden avslår förslaget till parkeringsplan, enligt bilaga 1, och föreslår att godkänna Sverigedemokraternas förslag som nämndens beslut.
 - b. Att stadsdelsnämnden avslår förslaget på ny taxeområdeskarta, ny boendeparkeringskarta och införande av taxa 9, enligt bilaga 2, samt föreslår att godkänna Sverigedemokraternas förslag som nämndens beslut.

2. Därutöver vill vi anföra följande:

Höjda p-avgifter och utökade taxeområden följer den ideologiskt drivna bilfientliga agenda som präglats av 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. Vi vill tvärtom verka för sänkta avgifter och fler avgiftsfria områden. Den nuvarande trafikpolitiken motverkar målsättningen om en sammanhållen och levande stad genom att försämma 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.

Reservation av Robin Nilsen (L)

Robin Nilsen (L) reserverade sig mot beslutet till förmån mot eget förslag att ärendet skulle återremitteras och ansåg att ärendet kräver mer beredning.

Särskilt uttalande av Sara Grolander (MP), Eva Fagerhem m.fl. (S) och Maria Ljuslin (V)

Stockholm fattar nu nödvändiga beslut för att ordna trafiken och säkra omställningen till en hållbar stad. Parkeringsavgifter införs i tolv nya områden. Områdena har valts utifrån en helhetsbedömning som visar att det finns ett tydligt behov av att ordna trafiken, i första hand på grund av hög beläggning på gatuparkering. För vår stadsdel innebär det att parkeringsavgifter införs i Fruängen, Älvsjö och Mälarhöjden.

Det här är områden som har hög parkeringsbeläggning och där det ofta är svårt att hitta en plats att ställa bilen. Genom att införa parkeringsavgifter ökar vi andelen lediga platser och underlättar att hitta en parkeringsplats när man behöver en, exempelvis för hemtjänstpersonal, hantverkare och boende som inte kan parkera i garage.

Östberga och Solberga har ingen spårbunden kollektivtrafik och tillgången till lokal service är sämre än i många andra områden. Där finns också relativt få lediga parkeringsplatser på kvartersmark och i garage. Därför vill vi avvakta med att införa parkeringsavgifter i de här områdena.

I samband med att nya områden avgiftsbeläggs kommer också nya områden för boendeparkering att skapas. Boendeparkering är ett parkeringstillstånd som ger invånare möjlighet att parkera på gatorna i sitt närområde till en rabatterad avgift. I taxezon 5 kostar boendeparkering 300 kronor för 30 dygn eller 20 kronor per dygn.

Parkeringsavgifterna bidrar till stadens mål om att minska klimatpåverkan, förbättra luftkvaliteten och frigöra mer yta till en levande stad. Genom att bilister lättare hittar en ledig parkeringsplats minskar trafiken som uppstår när fordon cirkulerar i ett område.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Reservation av Aras Amin m.fl. (M), Michaela Hollis (KD) och Fatima Nur (L)

1. Att avslå förvaltningens förslag till beslut
2. Att därutöver anföra:

Än en gång har majoriteten lagt fram ett förslag som syftar till att skrota bilen. Ett familjefientligt förslag. Ett förslag som alla de som har marginaler på lönekontot klarar av, men som fördärvar för den som varje månad kämpar med att få ekonomin att gå ihop.

Visst ska man cykla och resa kollektivt. Men det funkar inte rent praktiskt för alla. Den som både ska lämna och hämta på förskolan, vars barn har fritidsaktiviteter både i och utanför stadsdelen, som behöver resa tvärs över kommungränserna för att komma till jobbet behöver en bil. Bilen är inte en bekvämlighet, den är en nödvändighet för att ge mer tid för familjer och för att möjliggöra tid för fritidsaktiviteter, skola och arbete.

Förslaget innebär parkeringsavgifter i Vällingby, Råcksta och vid badplatser och rekreationsområden. Förslaget påverkar såväl den som har en miljö- och klimativänlig bil som den som kör på fossildrivmedel. I förslaget till reviderade parkeringstaxeområden står det att avgiftsinförande på parkeringsplatser intill bad- och rekreationsplatser väntas styra fler besökare till att välja mer hållbara färdmedel såsom att åka kollektivt, cykla eller promenera. Man tror att parkeringstrycket på platserna väntas minska och de som inte har möjlighet att välja ett annat färdmedel förväntas ha enklare att finna en lämplig parkeringsplats.

Den nya taxan vid badplatser föreslås bli 10 kr i timmen. De flesta som vanligtvis kör till stadsdelens badplatser skulle utan vidare betala för några timmar vid badet. För dem skulle en parkeringsavgift inte göra att de åker kollektivt (vilken man ändå knappt kan göra till något bad i stadsdelen), promenerar eller cyklar. Men en parkeringsavgift skulle dessvärre kunna göra att familjer med lägre socioekonomisk status inte kommer till badet särskilt ofta eller alls. Förslaget blir därmed felriktat.

Hässelby-Vällingby-majoriteteten är positiva till förslaget så länge det ger planerad effekt. Den effekt majoriteten vill ha är minskad påverkan på miljö och klimat samt ökad framkomlighet. Den effekt vi riskerar att se är barnfamiljer som inte kan komma till badplatsen, pensionärer som inte kan komma till skogspromenaden och arbetslösa som får sälja bilen.

Reservation av Pär Gustavsson (SD)

1. Att stadsdelsnämnden avslår förvaltningens svar på remissen gällande parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden.
2. Att stadsdelsnämnden i stället ska meddela kommunstyrelsen att parkeringsplanen och de reviderade parkeringstaxeområdena inte bör genomföras i stadsdelen.
3. Därutöver anföra följande:

De höjda parkeringsavgifterna och de utökade taxeområdena är ytterligare uttryck för en ideologiskt driven och bilfientlig trafikpolitik som under lång tid har präglat stadens utveckling. Denna politik omfattar inte enbart avgiftshöjningar, utan även systematiska försämringar för biltrafiken såsom bristande vägunderhåll, låg

reinvesteringsgrad i gatuinfrastrukturen, borttagna parkeringsplatser och körfält, samt andra åtgärder som försvårar vardagen för dem som är beroende av bilen. Det är också viktigt att beakta att Hässelby-Vällingby är beläget i utkanten av Stockholms stad, vilket gör bilberoendet större för invånarna här än i mer centrala delar av staden.

Sverigedemokraterna motsätter sig kraftfullt denna utveckling. Vi säger nej till ytterligare avgiftshöjningar och andra åtgärder som fördyrar och försvårar biläggande i staden. I stället vill vi se sänkta avgifter och fler avgiftsfria parkeringsområden för att underlätta för boende, besökare och näringsidkare.

Den nuvarande trafikpolitiken undergräver målsättningen om en sammanhållen och levande stad. Den försämrar framkomligheten, skapar sämre villkor för näringslivet och hämmar den ekonomiska utvecklingen samtidigt som klimatnyttan är marginell och främst fungerar som symbolpolitik. Särskilt drabbade är hushåll med små ekonomiska marginaler, för vilka höjda avgifter innebär en oproportionerligt stor belastning.

Vi anser att en fungerande och hållbar trafikpolitik måste vara balanserad och ta hänsyn till alla trafikslag: gång, cykel, kollektivtrafik och vägtrafik. Att ensidigt motverka ett trafikslag bidrar inte till en levande och inkluderande stad. Tillgängligheten behöver förbättras för alla.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Reservation av Kristina Lutz m.fl. (M)

Se reservation av Dennis Wedin m.fl. (M) under trafiknämnden.

Särskilt uttalande av Lena Kling (L)

Se särskilt uttalande av Sara Svanström (L) under trafiknämnden.