

Tid Torsdagen den 14 april 2016 kl. 16.00 – 16.35
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Torsdagen den 14 april 2016

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)

Bawer Kevir (S)

Kristina Öberg (S)

Lorentz Tovatt (MP)

Bo Arkelsten (M)

Eva Ekmehag (M)

Patrik Silverudd (L)

Karin Ernlund (C)

Tjänstgörande ersättare:

Martin Engman (S)

för Anna Wedenlid (S)

Maja Zachrisson (S)

för Lorena Delgado (V)

Anette Hellström (M)

för Peter Jönsson (M)

Ersättare:

Roland Eliasson (S)

Viveca Wallqvist (MP)

Malin Ericson (Fi)

Jonas Lilleberg Eriksson (M)

Erik Persson (M)

Jan Erik Leijon (M)

Jill Eriksson (L)

Mikael Valier (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Jonas Eliasson, Fredrik Alfredsson, Karin Dhakal, Ted Eil, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus Sundin §§ 1-14 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 12**Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering.****Antagande****Investeringar för genomförande av plan för gatuparkering. Genomförandebeslut**

Dnr T2016-00050

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden antar parkeringsstrategi och plan för gatuparkering och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- 2 Trafiknämnden godkänner förslag till nya parkeringsavgifter, vilka kommer att införas succesivt i enlighet med ärendet, avgifter, avgiftstider och taxebenämningar enligt bilaga 1 till kontorets tjänsteutlåtande, samt hemställer till kommunfullmäktige att fastställa förslaget att gälla från den 1 september 2016.
- 3 Trafiknämnden godkänner förslaget om att ta bort indexreglering av parkeringsavgifter samt hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- 4 Trafiknämnden godkänner genomförande av investeringar för plan för gatuparkering till en beräknad utgift om 84 mnkr och hemställer till kommunfullmäktige att godkänna nämndens beslut.
- 5 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 1 april 2016.

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

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att delvis bifalla kontorets förslag.
 - 2 Att avslå kontorets förslag till avgiftsbeläggning för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.
 - 3 Att avslå kontorets förslag till beslut avseende

- avgiftsbeläggning av motorcyklister och moped klass 1.
- 4 Att uppdra åt kontoret att återkomma med ett nytt förslag på taxor för motorcyklar och moped klass 1, som utgår från vilken yta de tar upp i förhållande till bilar.
 - 5 Att avslå kontorets förslag avseende förlängda avgiftstider i innerstaden på vardagar.
 - 6 Att avslå kontorets förslag till att avgiftsbelägga dag innan helgdag i zon 3, 4 och 5.
 - 7 Att trafikkontoret får i uppdrag att återkomma till nämnden under 2017 med en utvärdering om hur förändringarna i planen fallit ut.
 - 8 Att uppdra åt förvaltningen att återkomma till nämnden med förslag på att reducera kostnaden för nyttoparkeringstillstånd för hemtjänstpersonalen.
 - 9 Att därutöver anföra:

Vi delar uppfattningen att rörlig trafik ska prioriteras framför stillastående trafik. Vi är därför inte främmande för att göra förändringar i stadens parkeringsregleringar men vi anser att förändringar måste utgå från faktiska behov och inte politisk prestige. Vi anser därför att trafiknämnden bör ha en mer pragmatisk inställning till avgiftsfrågan och utgå ifrån vilka områden som har behov av någon form av avgifter i syfte att reglera gatemarkens användning. Däremot är det inte befogat att införa parkeringsavgifter på gator och i områden där trängseln är obefintlig. Vi anser t ex inte att något det föreligger något behov av att införa avgifter i taxområde 6 inom en överskådlig framtid.

Vi anser att gatu- och kantstensparkerings, i de lägen där behov föreligger ska kunna tas bort men utgångspunkten ska alltid vara att de ska ersättas på något sätt- antingen genom ny gatuparkering eller genom nya garageplatser. I den rödgrönrosa majoritetens förslag är det dock uppenbart att det inte finns några konkreta planer på att ersätta de gatuparkeringar som tas bort och det tycker vi är mycket problematiskt.

Vi menar att föreliggande förslag kommer att innebära kraftiga försämringar för stockholmarna och försvåra deras vardagspussel eftersom det inte finns några konkreta förslag på var bilarna ska ta vägen. Det är uppenbart att majoritetens ambition med förslaget är avskräcka människor från att köra bil, något som visar på en bristande förmåga att förstå att många människor är beroende av bilen för att få vardagen att gå ihop. Också förslaget om en utökning av avgiftstiderna från 9-17 till 7-19, visar att majoritetens ambition är att göra

det svårare för människor i deras vardag.

Förslaget om införande av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade är problematiskt ur flera perspektiv. Förutom att det ökar byråkratin så låter man ambitionen att komma åt dem som inte sköter sig gå ut över den stora majoriteten som faktiskt sköter sig och följer reglerna. Vi anser i stället att staden, tillsammans med polisen, bör kraftsamla kring att komma åt människor med stulna och förfalskade tillstånd. Erfarenheter från andra länder visar att detta är det mest effektiva sättet att komma åt problemet då det ofta får snabb spridning. Det finns också andra alternativ, där krav på chip-lösningar kopplade till parkeringstillståndet, möjligheterna är därmed inte begränsade till den nu föreslagna lösningen. Till skillnad från majoriteten tror vi heller inte att en avgiftbeläggning kommer lösa problemet med falska tillstånd eftersom många ser att vinsten ligger i att parkera på parkeringsplats för rörelsehindrade, inte i att parkeringen är avgiftsfri. Det förslag som nu ligger tar inte hänsyn till att många rörelsehindrade personer har bilen som ett hjälpmedel, inte heller finns det bra svar på hur rörelsehindrade personer ska kunna erlägga avgift i de fall där de inte kan eller finner det lönsamt att söka dispens. Alla har inte smartphones och många rörelsehindrade har heller inte möjlighet att betala i parkeringsautomaterna. Vidare riskerar dessa personer att hamna i kommunarrest då flera kommuner i såväl länet som i riket står på tur att införa liknande system under förutsättning att Stockholms stad gör det.

Sverige har under många år arbetat inom EU för att få tillstånd avgiftsfri parkering för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade och har till slut lyckats få igenom detta. Utifrån detta ter det sig väldigt märkligt att Stockholms stad nu går åt andra hållet och istället inför avgifter för den gruppen. Vi ser också att det finns problem med tillämpningen av EU-direktiv om att ett parkeringstillstånd ska vara kopplat till en person och inte till en specifik bil. Det förslag som nu föreligger frångår också den principen då endast tre bilar kan kopplas till dispensen. Det omöjliggör för personer med rörelsehinder att hyra bil, använda en bilpoolsbil eller för den delen samåka med en bekant. Det senare rimmar inte väl med majoritetens ambitioner om minskad trängsel eftersom den enda lösningen för rörelsehindrade blir att skaffa en bil för att kunna ta sig fram.

Enligt den rödgrönrosa majoriteten är syftet med förändringarna att öka framkomligheten och minska köerna i

Stockholm. Mot bakgrund av detta ter sig avgiftssättningen av motorcyklar och moped klass 1 något märklig. Vi ser att det kan finnas en poäng i att alla som använder gatuutrymmet på platser där trängsel finns också ska betala för detta men vi anser att detta i så fall bör sättas i proportion till hur mycket utrymme som ianspråk tas. Därmed finner vi det inte rimligt att en motorcykel och moped, som tar upp knappt en fjärdedel av den plats en bil upptar, ska betala hälften av vad en bil gör. Vi anser att trafikkontoret bör återkomma med ett nytt förslag till nämnden där avgiften för dessa fordon står i proportion till det utrymme som de tar upp.

Vidare vill vi också uppdra åt förvaltningen att ta fram förslag på hur kostnaden för nyttoparkeringstillstånd för hemtjänstpersonalen kan reduceras. Detta då det finns allvarliga problem med att människor med ett omsorgsansvar i tjänsten får privata parkeringsböter. Detta kan exempelvis ske genom att arbetssituationen gör att man måste stanna längre än planerat och tiden för parkeringsbiljetten därför tar slut. Bilen är ett viktigt verktyg för hemtjänstpersonal, framförallt när arbetsschemat innebär långa avstånd distans mellan de äldre. Därför bör vi sänka avgiften för dessa människor snarare än att höja densamma.

Den rödgrönrosa majoriteten anger förbättrad framkomlighet som en anledning till de föreslagna förändringarna. Samtidigt väljer man att blunda för en av de viktigaste investeringarna för att öka framkomligheten i Stockholms innerstad, nämligen byggandet av den östliga förbindelsen. Den östliga förbindelsen beräknas minska trafiken i innerstaden med 11 procent vilket kommer att öka framkomligheten för andra prioriterade trafikslag.

Till skillnad från majoriteten anser inte vi, att politikerns uppgift är att göra det svårare för människor – tvärtom. Vi anser att fokus bör ligga på att bekämpa utsläppen och bullret snarare än att bekämpa bilen som sådan.

3) Patrik Silverudd (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- 1 Att delvis bifalla förslaget till beslut.
- 2 Att avslå den delen av ärendet som behandlar avgifter för parkeringstillstånd för rörelsehindrade.
- 3 Att återremittera den delen av ärendet som behandlar avgifter för MC/EU-mopeder.
- 4 Att avslå den delen av ärendet som behandlar framtida avgiftshöjningar.

- 5 Att avslå den delen av ärendet som behandlar avgifterna för nyttoparkeringstillstånd.
- 6 Att därutöver anföra:

Majoriteten i Stockholm inför med den nya parkeringsstrategin en ny politik på parkeringsområdet. Den innehåller nya principer för parkering, höjda parkeringsavgifter och en plan för hur dessa ska utvecklas i framtiden. Förändringarna som föreslås är långtgående och kommer att ha stor påverkan på väldigt många stockholmare.

Liberalernas utgångspunkt för parkeringspolitiken är att framkomligheten ska öka. När yteffektiva transportslag som cykel, gång och kollektivtrafik premieras blir det enklare att ta sig fram även med bil. Liberalernas ställer sig därför positiva till den ökning och utökning av parkeringsavgifterna som föreslås träda i kraft 1 september 2016. För att ytterligare stärka kollektivtrafikens attraktivitet bör sträckor som är särskilt viktiga för kollektivtrafiken vara helt fria från gatuparkering.

Parkeringsavgifter ska användas med precision. Det finns ingen anledning för staden att ta ut parkeringsavgifter där framkomligheten är god. Att i framtiden införa nya parkeringsavgifter på prognoser och är osäkert och riskerar att leda till att parkeringsavgifter införs där det inte finns något behov av dem. Framtida ökningar bör istället fastställas mer dynamiskt med utgångspunkt i trafikdata.

För att uppnå tillräckligt många platser på kvartersmark ställs det i byggprocessen krav på antalet p-platser vid nybyggnation. Dessa ska finansieras genom den hyra fastighetsägaren får ut av platsen. Det är viktigt att staden inte slår undan marknadsprissättningen för dessa p-platser genom gatuparkeringens reglering, i så fall bygger vi garage och p-platser som inte används och det är inte samhällsekonomiskt effektivt.

Kantstensparkering i innerstaden spelar roll. För rörelsehindrade är kantstensparkeringen oundgänglig för ta sig runt i staden. Samma sak gäller för nyttotrafiken, alltså serviceutrustade fordon och fordon som transporterar gods. För båda dessa typer av parkering föreslår majoriteten en hårdare ekonomisk verklighet.

Liberalerna menar att införandet av en avgift för rörelsehindrade är oacceptabel. Majoriteten motiverar avgiften med att det motverkar fusk. Det är inte rimligt att

personer med funktionsnedsättning ska betala för andra människors fusk. Dessutom är effekten tveksam då anledningen till fusket snarast är möjligheterna att hitta en parkeringsplats än att parkera gratis. Inför Stockholm avgiften går staden från att vara ett föredöme för tillgängligheten till att vara den enda staden i Europa med parkeringsavgift för rörelsehindrade.

Nyttoparkeringstillståndens avgifter höjd i kategori A och B. Parkeringstillstånden gäller serviceutrustade fordon och fordon som transporterar gods. Nyttoparkeringen är till för företagsverksamhet som uppfyller viktiga funktioner för hur staden fungerar och är. Liberalerna är negativt inställda till att avgifterna höjs.

Kantstensparkeringen spelar fortsatt stor roll i Stockholm. Mot bakgrund av att vi måste hushålla med kantstensparkeringen ser Liberalerna att dessa regler med fördel kan förändras i en mer restriktiv riktning. Samtidigt bör vi införa fler lastzoner för att gynna nyttotrafiken.

Parkering av mopeder klass 1 och motorcyklar utan sidovagn på särskilda parkeringar är idag avgiftsfritt i Stockholm. Att ta sig fram på två hjul är mer yteffektivt än att ta sig fram på fyra hjul oavsett om det handlar om cykel eller ett motordrivet fordon. Delen av ärendet som rör avgiften för dessa fordon föreslår Liberalerna återremitteras. Om avgifterna införs kan det innebära en återgång till bilanvändande för vissa. Eventuella avgifter bör tas fram på ett sådant sätt att personer som idag använder MC eller EU-mopeder tycker att avgiften är så pass skälig att de fortsätter ta sig fram på två hjul – även efter eventuella avgifter.

I ytterstaden och delar av närförorten finns det på många ställen idag ingen anledning att ta ut parkeringsavgifter av framkomlighetsskäl. Däremot skulle vissa områden i ytterstaden, som är planerade med ett överflöd av parkering på kvartersmark, kunna ha nytta av en striktare reglering av gatuparkeringen. Det skulle få fler att välja parkering på kvartersmark men där detta inte går bör staden gå försiktigt fram med parkeringsavgifter (på gatumark). Därför är det viktigt att framtida ”aktiveringar” sker på ett mer flexibelt sätt med hjälp av exempelvis trafikdata.

I andra närförorter har däremot trängseln ökat. Det beror både på att de blir allt tätare bebyggda och på att innerstadens bilister har börjat parkera i där i takt med att parkeringsavgifterna i innerstaden har ökat. Därför behövs en

generell avgiftszon i närförort. Denna avgiftszon bör kombineras med boendeparkering.

Samtidigt som staden begränsar människors möjligheter att använda bilen måste staden också öka människors möjligheter att transportera sig på annat sätt. Stadens parkeringspolitik måste kombineras med en aktiv politik för andra transportslag. Det är viktigt att fler och bättre cykelparkeringar byggs, både i innerstaden, närförort och i kollektivtrafiknära lägen.

Ingen som flyttar in i en nybyggd bostad ska enligt förslaget rätt till boendeparkering. Att undanta vissa fastigheter, men inte andra, i respektive zon är mycket drastiska förslag som riskerar att få väldigt stora och oberäkneliga konsekvenser, till exempel på bostadspriserna, hanteringen av tillstånd och väcker frågan om likabehandlingsprincipen för våra medborgare. Regler för boendeparkering ska vara samma för nybyggen som för äldre fastigheter inom respektive parkeringszon. Byggår ska inte avgöra om inte särskilda skäl föreligger.

- 4) Karin Ertlund (C) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
- 1 Att delvis bifalla kontorets förslag.
 - 2 Att avslå kontorets förslag till avgiftsbeläggning för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade.
 - 3 Att uppdra åt kontoret att återkomma med reviderat förslag till beslut för hur fusket med utländska parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan beivras.
 - 4 Att avslå kontorets förslag till beslut avseende avgiftsbeläggning av motorcyklister och moped klass 1.
 - 5 Att uppdra åt kontoret att återkomma med ett nytt förslag på taxor för motorcyklar och moped klass 1, som utgår från vilken yta de tar upp i förhållande till bilar.
 - 6 Att sänka avgiften för nyttoparkeringstillstånd C till 12 000 kronor per år samt utöka platserna för tillståndet.
 - 7 Att därutöver anföra:

Centerpartiet delar ambitionerna i parkeringsstrategin. Framkomligheten behöver öka och trafikens miljöbelastning minska. Dessutom tar kantstensparkering upp värdefull plats som kan användas till annat så som cykelbanor, busskörfält, uteserveringar eller annat som bidrar till ett trevligare och mer levande gaturum.

Centerpartiet står därför bakom de delar i strategin och planen

som gäller ökade avgifter samt tider. Dock finns det tre konkreta förslag som vi inte kan ställa oss bakom. Det första gäller införandet av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Det andra gäller det dåligt genomarbetade förslag om avgifter för MC och moped. Det tredje gäller avgifterna för nyttoparkeringstillstånd C där Centerpartiet motsätter sig den höga avgiften och de begränsade platser i staden där food trucks får stå.

Förslaget om införande av parkeringsavgifter för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade är problematiskt ur flera perspektiv. Förutom att det ökar byråkratin så låter man ambitionen att komma åt dem som inte sköter sig gå ut över den stora majoriteten som faktiskt sköter sig och följer reglerna. Vi anser i stället att staden, tillsammans med polisen, bör kraftsamla kring att komma åt människor med stulna och förfalskade tillstånd. Erfarenheter från andra länder visar att detta är det mest effektiva sättet att komma åt problemet då det ofta får snabb spridning. Det finns också andra alternativ, där krav på chip-lösningar kopplade till parkeringstillståndet, möjligheterna är därmed inte begränsade till den nu föreslagna lösningen. Till skillnad från majoriteten tror vi heller inte att en avgiftbeläggning kommer lösa problemet med falska tillstånd eftersom många ser att vinsten ligger i att parkera på parkeringsplats för rörelsehindrade, inte i att parkeringen är avgiftsfri. Det förslag som nu ligger tar inte hänsyn till att många rörelsehindrade personer har bilen som ett hjälpmedel, inte heller finns det bra svar på hur rörelsehindrade personer ska kunna erlägga avgift i de fall där de inte kan eller finner det lönsamt att söka dispens. Alla har inte smartphones och många rörelsehindrade har heller inte möjlighet att betala i parkeringsautomaterna. Vidare riskerar dessa personer att hamna i kommunarrest då flera kommuner i såväl länet som i riket står på tur att införa liknande system under förutsättning att Stockholms stad gör det.

Sverige har under många år arbetat inom EU för att få tillstånd avgiftsfri parkering för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade och har till slut lyckats få igenom detta. Utifrån detta ter det sig väldigt märkligt att Stockholms stad nu går åt andra hållet och istället inför avgifter för den gruppen. Vi ser också att det finns problem med tillämpningen av EU-direktiv om att ett parkeringstillstånd ska vara kopplat till en person och inte till en specifik bil. Det förslag som nu föreligger frångår också den principen då endast tre bilar kan kopplas till dispensen. Det omöjliggör för personer med rörelsehinder att hyra bil, använda en bilpoolsbil eller för den delen samåka med en

bekant.

Enligt den rödgrönrosa majoriteten är syftet med förändringarna att öka framkomligheten och minska köerna i Stockholm. Mot bakgrund av detta ter sig avgiftssättningen av motorcyklar och moped klass 1 något märklig. Vi ser att det kan finnas en poäng i att alla som använder gatuutrymmet på platser där trängsel finns också ska betala för detta men vi anser att detta i så fall bör sättas i proportion till hur mycket utrymme som ianspråkats. Därmed finner vi det inte rimligt att en motorcykel och moped, som tar upp knappt en fjärdedel av den plats en bil upptar, ska betala hälften av vad en bil gör. Vi anser att trafikkontoret bör återkomma med ett nytt förslag till nämnden där avgiften för dessa fordon står i proportion till det utrymme som de tar upp.

Tack vare Centerpartiet avskaffades förra mandatperioden förbudet mot Food trucks i Stockholm. Det var en seger både för småföretagande, stadsliv och matkultur i Stockholm. Tillstånden för Food trucks är nu permanentade och är en självklar del av Stockholms stadsliv. När beslutet fattades om att permanenta Food trucks-tillstånden våren 2015 föreslog Centerpartiet dels att avgiften skulle behållas till 12 000 kronor och dels att tillstånden skulle gälla dygnet runt och i hela staden. Föreslaget röstades ned och konsekvenserna syns nu. Flera food trucks lägger ner sin verksamhet på grund av den nya högre avgiften om 30 000 kronor samt att det råder brist på attraktiva platser att stå vid. En av Food truck-ägarna konstaterar ”Det stora felet är att vi inte får vara där det finns folk”. Om det ska vara inte ska vara tillåtet att stå vid vissa platser och under vissa tider måste det finnas goda skäl till att förbjuda detta. Några sådana skäl har inte presenterats.

Centerpartiet saknar också resonemang kring vilka ytterligare verktyg staden behöver för att kunna planera och utöva en aktiv parkerings- och miljöpolitik. Idag kan exempelvis inte en kommun reservera särskilda p-platser för miljöbilar eller ha differentierade avgifter för miljöbilar. Dessa nationella regler behöver ändras och makten decentraliseras så att Stockholm kan ligga i framkant i miljö- och klimatarbetet.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslaget att delvis återremittera ärendet mot att avgöra ärendet i sin helhet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet i sin helhet vid dagens sammanträde.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Reservation

Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Patrik Silverudd (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss och sitt förslag.

Karin Ernlund (C) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Ersätтарыtrande

Mikael Valier (KD) instämmer i förslag från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M).

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:
