

Protokoll 5/2025

Tid Torsdagen den 12 juni 2025 kl. 15.30-16.00

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Måndagen den 23 juni 2025, §§ 1-5, 7, 9, 11-16, 18, 21-24

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 12 juni 2025, §§ 6, 8, 10, 17, 19, 20

Anders Österberg

Rita Valanko

Närvarande

Beslutande ledamöter

Anders Österberg (S) ordföranden

Dennis Wedin (M) vice ordföranden §§ 1-23

Margareta Stavling (S)

Anders Göransson (S)

Ingela Edlund (S)

Clara Lindblom (V) §§ 6-23

Lennart Tonell (MP)

Rita Valanko (M)

Fredrik Sand (M)

Gabriel Kroon (SD) §§ 1-23

André Nilsson (L) §§ 1-23

Linn Bessner (C)

Tjänstgörande ersättare

Tim Schnoor (V) §§ 1-5, 24

Agneta Sundberg (V)

Anders Edin (SD) § 24

Felix Schartner Giertha (MP) § 24

Emil Bustos (S) § 24

för Clara Lindblom (V)

för Jonathan Metzger (V)

för Gabriel Kroon (SD)

för Dennis Wedin (M)

för André Nilsson (L)

Ersättare

Emil Bustos (S) §§ 1-23

Tove Lönstad (S)

Bengt-Olov Tengmark (S)

Maj-Len Eklund (S)

Tim Schnoor (V) §§ 6-23
Felix Schartner Giertha (MP) §§ 1-23
Robert Stahre (M) §§ 1-23
Torbjörn Ebérus (M) §§ 1-23
Anders Edin (SD) §§ 1-23
Patrick Amofah (C) §§ 1-23

Tjänstemän

Förvaltningschefen Thomas Andersson, Jenni Almgren, Göran Carlberg, Britta Eliasson, Sverker Henriksson, Anders Jonsson, Peter Svärd, Carolina Zandén och nämndsekreterare Fabian Lind, samt borgarrådssekreteraren Sonja Pagrotsky och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-6

§20 Parkeringsplan och reviderade parkeringsstaxeområden. Svar på remiss

E2025-01400

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

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

Reservation

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

Gabriel Kroon (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 13 maj 2025.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Anders Österberg m.fl. (S), Clara Lindblom m.fl. (V), Lennart Tonell (MP), André Nilsson (L) och Linn Bessner (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att avslå förslaget till beslut samt att därutöver anföra följande:

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

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

Den som låter sig vara 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.

Man 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 oroade 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 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 tunnelbانهållplatsen hem. Då behöver trafikpolitiken bli mer verklighetsbetonad.

- 3) Gabriel Kroon (SD) föreslår att nämnden bifaller Sverigedemokraternas utlåtande som svar på remissen samt 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.

Beslutsgång

Ordföranden Anders Österberg (S) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Anders Österberg m.fl. (S), Clara Lindblom m.fl. (V), Lennart Tonell (MP), André Nilsson (L) och Linn Bessner (C).

Särskilt uttalande

André Nilsson (L) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholm är en växande stad där marken är begränsad. Varje kvadratmeter måste därför användas med eftertanke och med hänsyn till helheten. Parkeringsplatser tar i anspråk en betydande del av det offentliga rummet, och det är rimligt att ställa frågan hur dessa ytor bäst kan komma stadens invånare till nytta. I dag är det ofta så att parkeringsavgifterna inte täcker de faktiska kostnaderna för markanvändningen, och

mellanskillnaden finansieras indirekt av skattemedel. I en stad med begränsade resurser bör vi gradvis gå mot en marknadsprissättning av parkeringsavgifterna, där priset speglar värdet av den mark som används, och där den som nyttjar resurserna också står för kostnaden.

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

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

Genom de föreslagna förändringarna, vilket inkluderar reviderade taxeområden, kan staden med ekonomiska styrmedel förbättra framkomligheten samt skapa attraktiva offentliga rum genom att värdefulla ytor i staden frigörs. Liberalerna värnar om marknadsekonomin principer och menar att marknaden, när den får verka under rättvisa och transparenta villkor, är ett kraftfullt verktyg för att gynna individen. Genom att låta priset på parkering i högre grad spegla markens verkliga värde, skapar vi incitament för ett mer effektivt och rättvist utnyttjande av stadens resurser. Det är en politik som främjar ansvarstagande, hållbar utveckling och ekonomisk rationalitet.

Fabian Lind