

Tid Torsdagen den 24 oktober 2019 kl. 16.00 – 16.20
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justering Måndagen den 4 november 2019

Daniel Helldén

Maria Mustonen

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Daniel Helldén (MP), ordföranden

Ulla Hamilton (M)
Jan Tigerström (M)
Eva Ekmehag (M)
Peter Backlund (L)
Johan Fälldin (C)
Mikael Valier (KD)
Jan Valeskog (S)
Inger Edvardsson (S)
Maria Mustonen (V)
Mads Lundgaard (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Joel Höglund (V) för Rikard Warlenius (V)
Bengt Ohlsson (S) för Åsa Odin Ekman (S)

Ersättare:

Tomas Tetzell (M)
Bo Arkelsten (M)
Bo Wilhelm Lindner (M)
Savo Sevic (M)
Maria Johansson (L)
Camilla Kylenfelt (MP)
Emil Stensson (S)
Natalia Espinosa (V)
Joakim Hedelin (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunilla Glantz, Åse Geschwind, Anna Green, Philip Hall, Inga-Lill Hultin, Anne Kemmler, Elisabet Munters och Emma Thun samt borgarrådssekreterarna Thomas Karlsson och Martin Solberg.

§ 9**Är dispensen för boendeparkering förenlig med ett växande Stockholm? Svar på uppdrag från kommunfullmäktige**

Dnr T2016-03245

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets redovisning som svar på uppdraget.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 25 september 2019.

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

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Jan Valeskog m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Trafikkontoret har gjort en utredning om dispensen för boendeparkering är förenlig med ett växande Stockholm. Kontorets bedömning är att boendeparkeringssystem bör anpassas till att följa principerna i parkeringsstrategin och gällande lagstiftning samt att nybyggda fastigheter därför bör uteslutas från boendeparkeringssystemet för att inte nybyggnation ska medföra att efterfrågan på gatuparkering överstiger tillgången. Eftersom färdigställandet av en fastighet är en lång process anser kontoret att ”nybyggda” i detta sammanhang ska tolkas som datum för lagakraftvunnet bygglov. Vi delar trafikkontorets bedömning.

Förhoppningsvis kommer utvecklingen av exempelvis mobilitetstjänster och bilpooler på sikt att starkt minska behovet av boendeparkering. Det kommer att möjliggöra ett mer effektivt nyttjande av gatu- och tomtmark så att de yt- och transporteffektiva trafikslagen främjas och de offentliga rummen (gator, torg, platser och parker) utvecklas. Denna utveckling måste främjas och längs vägen finns flera viktiga instrument som borde användas.

Lagstiftningens intentioner är att boendeparkering i huvudsak ska ske på tomtmark, vilket är bra. Detta är dock i praktiken inte möjligt i alla bostadsområden i Stockholm. Anledningen är att sådan tomtmarksparkering inte alltid finns tillgänglig, ens om de boende skulle vara villiga att betala för sådan parkering som då främst utgörs av garageplatser. Trots att det är en liten andel av exempelvis innerstadens ca 185 000 hushåll som har bil så finns inte garageplatser tillgängliga i tillräcklig omfattning. Det är därför viktigt att minska skillnaderna mellan avgifterna för gatuparkering och tomtmarksparkering, särskilt i stadsdelar där det råder brist på parkeringsplatser. På så sätt minskar även skälen till att upprätthålla en dispens för boendeparkering.

Trafikkontorets ärende tar främst upp frågan om boendeparkering i samband med nyproduktion av bostäder där staden har utvecklat ett system med så kallade gröna parkeringstal. De gröna parkeringstalen är ett viktigt instrument för att minska behovet av boendeparkering, bland annat genom att göra det attraktivt för byggherrar att prioritera eldrivna bilpooler före parkeringsplatser vid nybyggnation. Denna policy och dess påverkan har ännu inte kunnat utvärderas men inriktningen är tydlig: minska behovet av parkeringsplatser i nyproduktion mot att alternativa mobilitetstjänster erbjuds.

I ärendet diskuteras hur ett borttagande av dispensen för boendeparkering kommer att hålla i en juridisk prövning, exempelvis om en bilägare som inte kan erbjudas garageplats i nya projekt kräver boendeparkeringstillstånd som grannarna i området har. Kontorets bedömning är att det är möjligt att neka vissa bilägare boendeparkering, även om inte garageplats kan erbjudas i den nya fastigheten och även om likabehandlingsregeln enligt kommunallagen skulle kunna tala för något annat. För några år sedan kom dock juridiska avdelningen på stadsledningskontoret fram till att det skulle strida mot likabehandlingsprincipen att neka någon bilägare boendeparkering med hänvisning till att bostaden är nyproducerad. Det juridiska läget verkar alltså vara oklart och svårtolkat. Idag finns inget prejudikat i frågan. Kommunfullmäktige i Göteborg beslutade för några år sedan att man kan neka boendeparkeringstillstånd för boende i nyproduktion, beslutet har inte överklagats och principfrågan har därför fortfarande inte prövats i högre instans. Ett liknande beslut i Stockholms stad har större sannolikhet att överklagas.

Det är viktigt att parkeringsfrågorna hanteras enligt gällande lagstiftning om parkeringens ordnande och att gator med brist på parkeringsplatser avgiftsätts på sådant sätt att målet om minst 15 procent lediga platser uppnås. Det är också viktigt att den parkeringsplan som antagits för kommunfullmäktige fullföljs. För att erhålla legitimitet bland medborgarna i trafikfrågor krävs att reformer görs utan att det framstår som att staden bryter mot, eller agerar i strid mot, gällande lagstiftning. Tyvärr har vi sett flera exempel på det under senare tid med det blågröna styret.

För att göra staden mer attraktiv och för att minska klimatutsläppen måste privatbilismen minska. Då kan också ytor som idag används av biltrafiken istället användas för de yt- och transporteffektiva trafikslagen och de offentliga rummen (gator, torg, platser och parker). Som ett led i detta bör ambitionen vara att det på sikt inte ska finnas något behov av boendeparkering, även om vi samtidigt ser att behovet sannolikt kommer att finnas kvar under överskådlig tid. Utvecklingen behöver drivas på med olika styrmedel. I takt med att parkeringsplanen införs och att alternativa mobilitetslösningar blir vanligare kan behovet av boendeparkering minskas.

Vid protokollet
Åse Geschwind