



KONTAKT

Annika Palm
08-737 20 00
kontakt@familjebostader.com

Remissvar: Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal, SSAB 2025/11

Bakgrund

Stockholms stad strävar mot ett hållbart resande och minskad klimatpåverkan. Som en del av detta har riktlinjer för mobilitet och parkering i nyproduktion utarbetats av exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret. Riktlinjerna syftar till att i nyproduktionsprojekt krävställa mobilitet och parkering och styra mot ett ökat utbud av hållbara alternativ för att minska stockholmarnas behov av egen bil och deras efterfrågan på parkeringsplatser. Bolaget har fått tillfälle att yttra sig över förslag till reviderade riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal.

Sammanfattning

Bostadsbolagen ställer sig positiva till att gällande riktlinjer setts över. I samband med att de ekonomiska förutsättningarna för genomförbara projekt försämrats och kraven på minskad klimatpåverkan skärpts, har hanteringen av parkering och mobilitet seglat upp som en av bolagens viktigaste frågor vid planering av nya bostäder.

Bostadsbolagen anser att det nu framtagna förslaget inte i tillräcklig grad står i samklang med stadens och bolagens mål och utmaningar långsiktigt, hållbarhetsmässigt och ekonomiskt. Ökade förutsättningar att nå uppställda bostadsmål, klimatmål och ekonomiska mål kan ges genom att riktlinjerna förordar lösningar som t ex delning av parkeringsytor och parkeringsplatser ovan mark. För fullt genomslag gällande delning av tjänster och ökad nyttjandegrad föreslås att frågan lyfts till regional nivå.

Bostadsbolagen efterfrågar sammanfattningsvis:

- Ett helhetstänk som bygger på samverkan, samordning och delning samt inkluderar ett regionalt perspektiv och nyttjande av befintliga anläggningar.
- Att hänsyn tas till tidshorisonten genom ett dynamiskt och flexibelt system istället för detaljerade lösningar som riskerar att bli daterade.
- Att Gröna p-tal styr mot måluppfyllnad istället för ett rörligt behov.
- Insatser baserade på vetenskapliga studier och genomförda piloter.
- Slopade krav på underjordiska garage.

Familjebostäders synpunkter

Målkonflikter och ekonomiska utmaningar

Om förslaget antas blir det svårt eller omöjligt att nå ägarens mål i fråga om nyproduktion av bostäder och halverade klimatutsläpp.

En viktig målsättning för bostadsbolagen är att uppnå stadens mål för allmännyttans nyproduktion, minst 3500 lägenheter under mandatperioden. Förutsättningen för nyproduktion är att varje enskilt projekt går ihop ekonomiskt och uppfyller såväl statliga som kommunala krav, policys och riktlinjer. Utifrån befintlig teknik, material och kostnadsutveckling blir det t ex omöjligt att planera för nyproduktion med underjordiska garage och källare. Stadens riktlinjer om p-tal behöver stå i god samklang med övriga målsättningar. I dess nuvarande utformning kan förslaget uppfattas som att parkeringsnormen ges högre prioritet än bostadsmålet.

Enligt tjutet ska förslaget innebära en sänkning av parkeringstalen jämfört med dagens riktlinjer. Bolagen konstaterar emellertid att vissa projekt får lägre p-tal medan andra får högre vilket motverkar ambitionen om en mer bilfri stad. Bostadsbolagen har gjort ett antal parkeringsutredningar och -inventeringar, som tydligt visar på att allmännyttans hyresgäster har ett lägre bilinnehav och efterfrågar bilparkering i lägre utsträckning än de hittills anvisade parkeringstalen. AB Svenska Bostäder har utvärderat nybyggnadsprojekt med underjordiska garage 2017-2024. Där framgår att knappt två tredjedelar av platserna är uthyrda till boende i de aktuella projekten. Övriga platser är vakanta eller uthyrda externt, till personer som inte bor i fastigheten eller företagare. Vi föreslår lägre p-tal för allmännyttan, något som skulle underlätta av boende efterfrågade lägre hyresnivåer.

Om det är lättillgängligt, billigt och enkelt att hyra parkeringsplats ökar sannolikheten att den boende väljer bilen framför andra mer miljövänliga alternativ. Parkeringstalet bör baseras på ett högsta tillåtet antal parkeringsplatser istället för ett krav på minsta möjliga antal för att vara mer i samklang med stadens mål. Bostadsbolagen ser positivt på att kategoriboenden fortsatt får en särskild bedömning. Vi ser exempelvis att nuvarande praxis för studenter, där antal p-platser är nära noll, av erfarenhet har fallit väl ut och bör fortsätta gälla.

Klimatpåverkan och byggnation av underjordiska garage

Allmännyttan arbetar mycket aktivt för att uppnå det högt ställda målet om en halvering av CO₂ till 2030 och ytterligare skärpta nivåer efter det där nyproduktionens klimatpåverkan har en långsiktig målsättning på en halvering

ned till 90 kg/kvm BTA. För att uppnå målen behöver parkeringstalen reduceras kraftigt och kravet på underjordiska garage tas bort.

Den del av ett nybyggt flerfamiljshus som i särklass genererar mest utsläpp av växthusgaser är källare och/eller underjordiskt garage. Byggnation av garage genererar stora mängder schaktmassor samt stor materialåtgång i form av tex betong och stål, vilket har en hög klimatpåverkan. När garaget är byggt är det svårt att nyttja det till annat än parkering, förvaring eller komplement till bostaden och det är svårt med en flexibel användning framåt och cirkulärt tänk.

Att uppföra underjordiska garage innebär dessutom mycket höga kostnader i förhållande till andra lösningar. För att investeringen ska bära sig behöver månadshyran för en garageplats vara mycket hög, en betalningsvilja som inte bedöms finnas hos hyresgäster i allmänhet. Att hyra ut platserna för marknadspris när det finns gratis eller billig parkering på gatan är helt enkelt inte genomförbart. Detta får konsekvenser för bolagens möjlighet att alls förverkliga projekt då varje projekt måste bära sina kostnader fullt ut. Om krav på underjordiska garage kvarstår och efterfrågan saknas kommer underskottet att behöva täckas på annat sätt än genom garagehyror. För bolagens del innebär det högre hyror för projektets samtliga bostäder, vilket står i konflikt med målsättningen att ha rimliga hyror. Det kan dessutom uppfattas som orättvist att samtliga hyresgäster i ett projekt får stå för kostnaderna för underjordiska garage som bara används av ett fåtal.

Bolaget vill lyfta fram den klimatomfattiga potential som finns i att effektivisera befintliga anläggningar genom t ex tillståndsparkering och samnyttjande. Detta bör lyftas in som en fördel i riktlinjerna.

Helhetsperspektiv och samverkan

Bostadsbolagen delar stadens önskan att erbjuda mobilitetstjänster som en del av omställningen. Frågan är dock inte en enskild angelägenhet för bostadsbolagen utan handlar om en omfattande samhällsförflyttning. För att uppnå målet om minskad privatbilism behöver bostadsbolagen, mobilitetstjänstleverantörerna, staden samt regionen samarbeta. En ansvarig för helheten behöver utses för att säkerställa ett kundanpassat, flexibelt och dynamiskt utbud.

Stadens roll i att möjliggöra hållbara mobilitetslösningar finns inte beskriven i förslaget. Samtidigt som byggaktören får mobilitetspoäng för att lägga bilparkering långt från bostäderna framgår inte stadens ansvar för att möjliggöra detta. Under t ex arbetet med fördjupade översiktsplaner eller planprogram bör staden verka för att identifiera lämpliga platser för gemensamma mobilitetsanläggningar. Detta är en viktig förutsättning för att åstadkomma effektiva samnyttjade parkeringsanläggningar samt kostnadseffektiva, attraktiva lösningar för bilpool och andra mobilitetstjänster.

För att tillgodose framtida behov krävs att transportfrågan analyseras och löses i ett mer övergripande, regionalt perspektiv. Vi föreslår att mobilitetslösningar hanteras för Stockholmsregionen som helhet, inte som nu med utgångspunkt från stadsdelar och lösningar i enskilda fastigheter. Förslaget saknar detta helhetsperspektiv. Vidare skulle detta även ge marknadsmässiga förutsättningar för mobilitetsleverantörer att upprätthålla sina tjänster med en utökad kundbas och bidra till deras och marknadens långsiktiga överlevnad. Alternativet att varje byggherre ska ha sin egen parkerings- och mobilitetslösning gör det svårare för mobilitetsleverantörer att få täckning för sina tjänster som bygger på delning. Planering av gemensamma lösningar behöver komma in tidigt i projekten för att säkerställa att plats för dessa reserveras vid kvartersutformning och gatuprojektering.

Planeringsskedet ska präglas av rättvisa, förutsägbarhet och objektivitet. Då flera projekt fortsatt hänvisas till enskilda avgöranden utan att det beskrivs hur detta ska gå till önskar bolaget att riktlinjerna kompletteras med en rutin för hur en konstruktiv parkeringsdiskussion i projekten ska drivas och där helheten tas i beaktande så att skillnader i bedömningar undviks.

Framtida planering och hållbara lösningar

Den karta utifrån vilken parkeringstalen bestäms visar ett nuläge, detta samtidigt som det finns långt framskridna planer om tillkommande kollektivtrafik. Om planering görs utan hänsyn till framtiden riskerar vi dåliga lösningar med fler parkeringsplatser än vad som troligen kommer att behöva byggas. Det behövs därför en mer framåtblickande tillgänglighetskarta som beskriver den framtida situationen, alternativt att staden gemensamt med byggaktörerna i ett nytt område beskriver de framtida förutsättningarna. Detta ska inte bara omfatta kollektivtrafik utan även närhet till målpunkter med syfte att hitta en gemensam utgångspunkt för diskussionen om parkering och mobilitet.

Flera områden i kartan hanteras inte i tillräcklig utsträckning, t ex bedöms tunnelbanenära läge och villakvarter nära kommungräns likadant. Ingen hänsyn tas till cykelavstånd trots Stadens intentioner att skapa en "cykelstad". Centrumanläggningar som en gång byggts för att tillhandahålla service och arbetsplatser för närområdet borde få en ökad betydelse och räckvidd.

En viktig förutsättning för att skapa ett hållbart parkeringssystem är att parkeringsytorna delas. Detta möjliggör samnyttjande mellan bostäder och olika verksamheter eftersom användningen skiljer sig åt under ett dygn. I förslaget saknas en tabell för samnyttjandepotential, vilket innebär att förutsättningarna för att skapa effektiva gemensamma parkeringsanläggningar inte är tydliga. Dessutom har inrättande av tillståndsparkeringar marginaliserats i ett invecklat poängsystem.

Risker för genomförbarhet och rättvisa lösningar

Förslaget tar inte hänsyn till konsekvenser av de långa ledtiderna i projekten. Detaljstyrning kan fungera men inte i kombination med långa ledtider samt krav på garantier för en viss tidigt bestämd lösning som ska realiseras mycket långt fram i tiden. Då marknaden för delningstjänster snabbt utvecklas är risken stor att de tjänster som nu detaljeras inte efterfrågas när det är dags för inflyttning. Att garantera en specifik mobilitetsåtgärd eller tillskapa ytor som inte behövs om 25 år är inte en hållbar modell över tid. Här behövs en ökad flexibilitet kring hur målen ska uppnås.

De obligatoriska mobilitetstjänsterna innehåller bland annat ett månadskort hos SL per lägenhet. En del av hyresgästerna uppbär bostads- eller andra bidrag. Det ekonomiska värdet av månadskortet räknas in i inkomsten för hyresgästen, vilket innebär en risk för att bidrag dras in. Samma risk finns gällande det obligatoriska prova-på-erbjudandet för bilpoolen.

Övriga synpunkter och förslag på förbättringar

Enligt förslaget får långt ifrån alla bolagets projekt sänkta p-tal. Det försvårar eller omöjliggör att klara de höjda kraven på cykelytor. Bolagen upplever redan med rådande riktlinjer att cykelparkeringsutrymmena är överdimensionerade och står outnyttjade. Det är inte heller nödvändigtvis så att bilinnehav ersätts med cyklande. Mer sannolikt innebär framtiden en helhet av ökat kollektivåkande, ökad användning av bilpool samt förändrad livsstil i form av ökat distansarbete och nya inköpsmönster i form av tex ökad näthandel. Det höjda kravet på antal cykelplatser i kombination med kraven i Bilaga B kommer försvåra ekonomin och genomförbarheten i projekten. Bostadsbolagen ser en risk i att cykelparkeringsytor prioriteras över bostadsytor. Cykelytorna är inte intäktsbringande vilket försvårar projektens genomförbarhet. Vi ser i dagsläget heller ingen acceptans för att belägga platserna med en hyra.

Bilaga B har en allt för hög detaljgrad och innehåller motstridigheter. Anvisningarna följer heller inte bostadsbolagens nuvarande tekniska anvisningar för nybyggnation, såsom Stockholmshusen, vilket kommer att komplicera och fördyra produktionen.

AB Familjebostäder
Karin Jacobsson
tf VD

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Karin Kristina,Jacobsson	2025-03-17