

## Inrätta gröna parkeringsköp och en mobilitetsfond

Motion av Arvid Vikman (S)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

### Ärendet

Arvid Vikman (S) har väckt en motion i kommunfullmäktige. Motionären anser att Stockholms stad bör ta fram en modell för gröna parkeringsköp, inrätta en mobilitetsfond samt inrätta en resurs som arbetar med mobilitetsfrågor gentemot fastighetsägare och parkeringsaktörer.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Gröna bilister, HSB Stockholm, Malmö stad, Naturskyddsföreningen, Riksbyggen, TUB Trafikutredningsbyrån och Umeå kommun.

Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Stockholmshem, AB Familjebostäder och Stockholm Parkerings AB.

AB Stockholmshem har valt att inte svara på remissen. HSB Stockholm, Malmö stad, Naturskyddsföreningen, Riksbyggen och TUB Trafikutredningsbyrån har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på utvecklingen av nya mobilitetstjänster, men avråder från att fondera medel för framtida kostnader eller utgifter eftersom redovisningslagstiftningen inte medger detta samt ställer sig på grund av brist på relevanta data tveksamt till den föreslagna indikatorn om antal parkeringsplatser som flyttas från gatumiljö.

*Exploateringsnämnden* är positiv till att arbeta mer med mobilitetstjänster, men anser att en uppföljning och utvärdering av befintliga riktlinjer för parkeringstal är angelägen innan en eventuell revidering eller nya riktlinjer införs.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* beskriver nämndens arbete med mobilitetstjänster och delningsfordon och anser att det finns utrymme för vidareutveckling av de gröna parkeringstalen, men att dessa funnits under för kort tid för en utvärdering.

*Stadsbyggnadsnämnden* instämmer i att utveckling av nya mobilitetstjänster är positivt men att befintliga riktlinjer för gröna parkeringstal behöver följas upp och utvärderas innan nya riktlinjer införs.

*Trafiknämnden* instämmer i att utveckling av nya mobilitetstjänster är positivt men att befintliga riktlinjer för gröna parkeringstal behöver följas upp och utvärderas innan nya riktlinjer införs.

*Stockholms Stadshus AB* instämmer i att utveckling av nya mobilitetstjänster är positivt men att befintliga riktlinjer för gröna parkeringstal behöver följas upp och utvärderas innan nya riktlinjer införs.

*Gröna bilister* är positiva till gröna parkeringsköp och anser att en mobilitetsfond är en förutsättning för gröna parkeringsköp samt att Stockholms stad bör inrätta minst en resurs som arbetar med dessa frågor.

*Umeå kommun* beskriver hur kommunen genom gröna parkeringsköp reducerar parkeringsnormen i utbyte mot att fastighetsägare erbjuder olika mobilitetslösningar.

## Mina synpunkter

Utvecklingen av nya mobilitetstjänster är i linje med Stockholms stads målsättningar om ett hållbart transportsystem. Främjande av nya och innovativa mobilitetstjänster är en del av både Miljöprogram för Stockholm 2020-2023 och Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040.

Stockholms stad beslutade år 2015 om riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. Gröna parkeringstal innebär att staden ger ett byggföretag reducerat parkeringstal, det vill säga kräver färre antal parkeringsplatser inom fastigheten, i utbyte mot att byggföretaget tillhandahåller mobilitetstjänster såsom cykelrum i markplan och medlemskap i bilpool. Stadens riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal är utformade för att möjliggöra en flexibilitet av åtgärder som gör att delar av det som lyfts i motionen redan idag är möjligt.

Exploateringsnämnden ska tillsammans med trafiknämnden revidera riktlinjerna för projektspecifika och gröna parkeringstal för att se hur dessa ytterligare kan förbättras. Enligt stadens budget 2021 ska exploateringsnämnden även pröva friköp vid byggande av garage under mark för att sträva efter att göra parkeringsköp till ett mer ekonomiskt attraktivt alternativ.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motionen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att bifalla motionen
2. Att därutöver anföra

Vi håller med trafiknämnden i deras remissvar om att biltrafiken måste minska för att nå stadens mål för ökad framkomlighet, minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet. Trots en lovande utveckling med fler miljöbilar och biobränslen fortsätter vägtrafiken och dess utsläpp att öka. Av de territoriella utsläppen i Stockholms stad kommer hela 42 procent från transporter och utsläppen från transporterna ökar. Att vända denna trend måste vara en av stadens främsta prioriteringar på klimatområdet. Under tiden vi väntar på utvärderingen måste mer göras.

Ett sätt att arbeta långsiktigt med att minska privatbilismen i staden, men också att pressa kostnaderna vid bostadsbyggandet, är att inför gröna parkeringsköp. Stockholm Parkering erbjuder redan idag parkeringsköp, alltså att en fastighetsägare mot ersättning får tillgång till bilplatser i ett garage i närheten av den egna fastigheten. Vi menar att bolaget även bör erbjuda gröna parkeringsköp där parkeringsnormen reduceras mot att fastighetsägaren exempelvis inrättar en elbilpool och gör cykelfrämjande åtgärder. Staden bör också utreda möjligheten för bolaget att på egen hand vidta åtgärder för att reducera parkeringsnormen, exempelvis med elbilpooler och cykelboxar i sina garage.

Trots att remissinstanserna ser positivt på förslagen i motionen så menar stadsledningskontoret att en uppföljning och utvärdering av de befintliga riktlinjerna är angelägen innan en eventuell utveckling eller att nya riktlinjer införs. Vi beklagar att den grönbå majoriteten vill vänta med angelägna åtgärder för en bättre stad. Planprocesser tar tid och det finns i dagsläget få hus i Stockholm som har byggts efter att de nya riktlinjerna antogs. Att samla in erfarenheter av de nya parkeringstalen, samt att utvärdera

de långsiktiga effekterna av stadens riktlinjer, måste därför göras med ett längre tidsperspektiv. Det är inte rimligt att vänta så länge som i 8-10 år på en utvärdering av de gröna parkeringstalen innan några andra åtgärder vidtas.

Vi menar att Stockholms stad behöver arbeta med någon form av gröna parkeringsköp. Att endast arbeta med gröna parkeringstal är inte tillräckligt. Även parkeringsköpen behöver bli gröna och fastighetsägarna måste involveras bättre i arbetet än att bara avge ett löfte vid exploateringsstillfället.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 21 april 2021

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

*Hans Altsjö*

**Reservation** anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Kadir Kasirga (alla S) och Rashid Mohammed och Sara Stenudd (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Arvid Vikman (S) har väckt en motion i kommunfullmäktige om att inrätta gröna parkeringsköp och en mobilitetsfond. Motionären anser att kommunstyrelsen bör ta fram en modell för gröna parkeringsköp tillsammans med Stockholms Stads Parkerings AB, trafiknämnden och miljö- och hälsoskydds nämnden, ta fram ett förslag på inrättandet av en mobilitetsfond, inrätta en resurs som arbetar med mobilitetsfrågor gentemot fastighetsägare och parkeringsaktörer kopplat till de gröna parkeringstalen, gröna parkeringsköpen och mobilitetsfonden samt att kommunfullmäktige beslutar om en ny indikator med hur många bilparkeringsplatser som flyttats från gatumiljö till garage.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskydds nämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Gröna bilister, HSB Stockholm, Malmö stad, Naturskyddsföreningen, Riksbyggen, TUB Trafikutredningsbyrå och Umeå kommun.

Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen AB Svenska Bostäder, AB Stockholms hem, AB Familjebostäder och Stockholm Parkerings AB.

AB Stockholms hem har valt att inte svara på remissen. HSB Stockholm, Malmö stad, Naturskyddsföreningen, Riksbyggen och TUB Trafikutredningsbyrå har inte inkommit med svar.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2021 framgår att exploateringsnämnden ska bidra till att skapa förutsättningar för hållbara transporter bland annat genom att tillämpa gröna och flexibla parkeringstal. Även stadsbyggnadsnämnden ska bidra till att minska transportbehovet samt arbeta för minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken genom att skapa fysiska strukturer som gör det lätt att leva och resa miljövänligt. I detta ska nämnden främja mobilitetstjänster och tillämpa flexibla och gröna parkeringstal. Tra-

fiknämnden ska bidra till att skapa fysiska och digitala strukturer som gör det lätt att leva och resa miljövänligt samt stödja det av Stockholms Stads Parkerings AB ledda arbetet med mobilitetshubbar, tillsammans med miljö- och hälsoskydds-nämnden samt berörda fastighetsägande nämnder och bolag.

Stadsledningskontoret konstaterar att det i de befintliga riktlinjerna för projektspecifika och gröna parkeringstal beskrivs en metod för att fastställa parkeringstal, det vill säga hur många parkeringsplatser per nybyggd lägenhet som en byggherre ska förbinda sig att anlägga. De är utformade för att möjliggöra en flexibilitet av åtgärder som gör att delar av det som lyfts i motionen redan idag är möjligt. Denna metod är grunden för en förutsägbar, tydlig och transparent process, som präglas av dialog och diskussion mellan stadens tjänstemän och byggherrarna. Arbetet med parkeringstalen ingår i såväl detaljplaneskedet som i exploaterings- och bygglovsarbetet. Stadsbyggnadsnämnden har formellt den beslutande rollen, men hanteringen i planprocessen är ett samarbete mellan olika nämnder; stadsbyggnadsnämnden som plan- och bygglovsansvarig, exploateringsnämnden som ansvarig för planering och genomförande av allmän platsmark samt trafiknämnden i rollen att yttra sig kring parkeringsefterfrågan vid bygglovsgivning i relation till parkeringsmöjligheter på allmän platsmark. Även miljö- och hälsoskydds-nämnden är engagerad i utveckling och utvärdering av nya mobilitets-tjänster och parkering som styrmedel i sin roll som genomförare och utvärderare av utvecklings- och demonstrationsprojekt för en fossilfri och klimatpositiv stad.

Stadsledningskontoret anser att en fortsatt nära samverkan mellan stadens nämnder är av stor vikt, eftersom parkeringstalen som beslutas i stadsplaneringsprocessen har en direkt inverkan på befintlig parkeringssituation.

Stadsledningskontoret ser i huvudsak positivt på utvecklingen av nya mobilitets-tjänster, vilket är i linje med stadens målsättningar om ett hållbart transportsystem. Främjande av nya och innovativa mobilitetstjänster omnämns i såväl *Miljöprogram för Stockholm 2020-2023* som i *Klimathandlingsplan 2020-2023 - För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040*, båda beslutade av kommunfullmäktige den 5 maj 2020 (dnr 2019/1040 respektive 2019/1041), som exempel på hur stadens utveckling i riktning mot minskad resursanvändning och mindre klimatpåverkan kan möjliggöras i samverkan med andra aktörer.

Däremot avråder stadsledningskontoret från att i någon form fondera medel för framtida kostnader eller utgifter. Detta med anledning av att redovisningslagstiftningen med tillhörande normgivande rekommendationer inte medger denna typ av fondering. Stadsledningskontoret ställer sig tveksamt till den föreslagna indikatorn om antal platser som flyttas från gatumiljö, då det sannolikt är förenat med svårigheter att få fram relevanta data.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att motionen anses besvarad med vad som sägs i detta tjänsteutlåtande.

## Exploateringsnämnden

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 december 2020 följande.

Exploateringsnämnden beslutar att besvara remissen i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.

*Reservation* anfördes av Maria-Elsa Salvo (S), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 18 november 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Riktlinjerna ”Projektspecifika och gröna parkeringstal” antogs av kommunfullmäktige 2015. Riktlinjerna innebär att Stockholms stad tillämpar flexibla och projektspecifika parkeringstal genom att antalet parkeringsplatser som byggs anpassas efter den specifika situationen i varje projekt. Gröna parkeringstal är en ytterligare justering av det projektspecifika parkeringstalet som görs baserat på mobilitetstjänster som hör till fastigheten. Gröna parkeringstal är ett valfritt erbjudande till byggaktören.

Motionens förslag innebär möjligheter till att anlägga färre antal parkeringsplatser genom att fastighetsägare exempelvis skapar en bilpool och högkvalitativa cykelparkeringar. Detta skiljer sig inte avsevärt från hur staden arbetar idag och från riktlinjerna ”Projektspecifika och gröna parkeringstal”.

Planprocesser och därigenom insamling av erfarenheter tar tid. Då stadens riktlinjer endast har funnits i fyra år är det få projekt som har planerats i enlighet med dessa och som har färdigställts och blivit inflyttade. Det har därmed inte funnits möjlighet för uppföljning och utvärdering under en längre tid. Under hösten 2020 har staden lanserat en uppföljningsportal där stadens krav på parkering nu ska följas upp. Kraven ska följas upp vid fyra tillfällen, med start från samråd av detaljplan fram till 24 månader efter färdigställd byggnad. Därigenom finns en plattform för att långsiktigt kunna följa upp krav på projektspecifika och gröna parkeringstal. Det är svårt att se hur inrättandet av föreslagna åtgärder skulle kunna implementeras och utvärderas snabbare än de gällande riktlinjerna.

I varje stadsutvecklingsprojekt behöver staden planera för att förvaltningen och utvecklingen av marken ska ske så resurseffektivt som möjligt. Istället för att anlägga garage under flera bostadsgårdar kan parkeringsköp i vissa projekt vara ett alternativ för att använda marken inom ett område effektivt. Det är möjligt att i projekt göra parkeringsköp idag och det görs redan till viss del både i Stockholm Parkerings anläggningar och i privata anläggningar. En utmaning är att parkeringsköpet behöver lösas inom en och samma detaljplan. Det finns undantag i staden men generellt går det inte att dela upp så att garaget ligger i en detaljplan och bostäderna i en annan om det inte gäller ett redan befintligt garage. Det finns både för- och nackdelar med parkeringsköp och det bör utredas i vilka situationer en sådan lösning kan vara lämplig och hur det ska fungera i praktiken.

Arbetet med parkeringstalen ingår i detaljplane-, exploaterings- och bygglovsarbetet. Stadsbyggnadskontoret har formellt den beslutande rollen men hanteringen i planprocessen är ett samarbete mellan olika förvaltningar – stadsbyggnadskontoret som plan- och bygglovsansvarig, exploateringskontoret som ansvarig för planering och genomförande av allmän platsmark och trafikkontoret som i rollen att yttra sig kring parkeringsefterfrågan vid bygglovsgivning i relation till parkeringsmöjligheter på allmän platsmark. Exploateringskontoret anser att en fortsatt samverkan mellan stadens förvaltningar är av stor vikt eftersom parkeringstalen som beslutas i stadsplaneringsprocessen har en direkt inverkan på befintlig parkeringssituation. En nära samverkan mellan stadsbyggnads-, exploaterings- och trafikkontoret är därför en nödvändighet.

För att nå stadens mål för ökad framkomlighet, minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet är det viktigt att biltrafiken minskar. Bilens roll kommer fortsatt vara viktig i staden men resorna med de hållbara transportmedlen, gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver öka. Då anläggandet av parkeringsplatser är kostnadsdrivande och även påverkar personer utan bil skulle troligtvis förutsättningarna för bilpool och andra mobilitetstjänster och bildelningstjänster bli mer attraktiva om den marknads-mässiga kostnaden för parkering synliggjordes.

Exploateringskontoret ser positivt på utveckling av nya koncept och att i högre takt arbeta med mobilitet, rörlighet och delningstjänster i staden. Detta ligger i linje med flera av stadens styrande dokument. Kontoret tycker att det är bra att det finns ett engagemang och intresse för frågorna men anser att en uppföljning och utvärdering av de befintliga riktlinjerna är angelägen innan en eventuell utveckling eller att nya riktlinjer införs.

Exploateringskontoret föreslår att kontoret får tid att prioritera fortsatt implementering, uppföljning och utvärdering av gällande riktlinjer.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 16 december 2020 följande.

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

*Reservation* anfördes av Karin Lekberg m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V), *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 19 november 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningens engagemang och ingång till frågan

Miljöförvaltningen är engagerad i utveckling och utvärdering av nya mobilitetstjänster och parkering som styrmedel i sin roll som idégivare, utvecklare, genomförare



och utvärderare av utvecklings- och demonstrationsprojekt för en fossilfri och klimatpositiv stad.

Till de senaste årens insatser som rör mobilitetstjänster och delningsfordon som miljöförvaltningen drivit hör: GrowSmarter där Stockholmshem etablerade bilpool, cykelpool och leveransrum på Valla Torg i Årsta; Eccentric där två nya bildelningsaktörer och en ny tjänst för kombinerad mobilitet etablerade sig och vidareutvecklades i Stockholm. Tjänsterna i båda projekten har utvärderats under ledning av miljöförvaltningen.

I linje med handlingsprogram och strategier

I flera av stadens övergripande styrdokument nämns främjande av nya mobilitetstjänster, bil- och cykelpooler etc. på olika sätt. Nedan följer exempel.

Miljöprogrammet

”Nya och innovativa mobilitetstjänster är ett exempel på hur stadens utveckling i riktning mot minskad resursanvändning och mindre klimatpåverkan kan möjliggöras i samverkan med andra aktörer.”

Bland åtgärder för att nå etappmålet till 2023 nämns

”Stimulera delningsekonomi, exempelvis genom att främja bilpooler”

Klimathandlingsprogrammet

I klimathandlingsprogrammet lyfts bl. a behovet att ”främja nya mobilitetslösningar” samt ”inrätta mobilitetshubbar”.

Strategi för offentliga rum

Stadens strategi för offentliga rum ”ska stärka gatan som vistelseplats”.

Genom att främja tillgången på delade fordon och andra mobilitetstjänster och att sammankoppla detta utbud med kollektivtrafik finns en möjlighet att frigöra gatuutrymme som idag används för parkering av privata bilar. En bilpoolsbil ersätter minst fem privata bilar. Detta är alltså ett sätt att skapa mer plats för vistelse i det offentliga rummet.

Gröna p-tal

Nuvarande system med gröna parkeringstal erbjuder byggherrar att ersätta en del av de enligt parkeringsnormen stipulerade p-platserna som krävs i nybyggen med andra mobilitetstjänster. Systemet ger byggherren stor valfrihet att välja vilka tjänster som ska erbjudas och sätter inga krav på hur mycket av tjänsterna som ska anses tillräckligt. I dagsläget är de gröna parkeringstalen en viktig pådrivande faktor för bilpoolsaktörerna, särskilt vid etableringar i mindre centrala lägen som fram till nu saknat mobilitetstjänster.

Icke desto mindre är de bilpoolsplatser och mobilitetstjänster som tillkommit på grund av överenskommelser om gröna p-tal i dagsläget en minoritet av det mobilitetsutbud som erbjuds i staden och dessutom delvis inlåsta som isolerade lösningar för enskilda fastigheter.

Med några års erfarenhet från de gröna p-talen blir det tydligt att det finns utrymme för vidareutveckling av såväl erbjudna tjänster som stadens villkor och uppföljning av de gröna p-talen.

Budget 2021

I majoritetens förslag till budget för 2021 finns en rad uppdrag till flera olika aktörer inom Stockholms stad att verka för delningstjänster, mobilitetshubbar och parkeringsfriköp vid nyetableringar. Ett uppdrag handlar om att etablera mobilitetshubbar ”Stockholm Parkering ska leda stadens arbete med mobilitetshubbar, med stöd av

miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden samt berörda fastighetsägande nämnder och bolag”

Pågående arbeten med bäring på frågan på Miljöförvaltningen

Test av förutsättningar för mobilitetshubb vid Medborgarplatsen genomfördes under 2020 av Miljöförvaltningen ihop med Stockholm Parkering i projektet CNCA Mobility Hubs.

Miljöförvaltningen initierade under 2020 projektet Datadriven styrning av mikromobilitet. Genom delning av fordonsdata och regler i form av geostaket ska projektet analysera och övervaka elsparkcykelanvändningen samt kommunicera regler såsom elsparkcykelfria zoner, zoner med begränsad hastighet etc. till operatörerna och till själva elsparkcyklarna. Huvuddelen av arbetet i det projektet genomförs av trafikkontoret och projektet kommer att fortgå under hela 2021.

I november 2020 slutförs förvaltningens årliga undersökning av bilpoolsmarknaden i Stockholm.

På [utanegenbil.se](http://utanegenbil.se) uppdaterar miljöförvaltningen löpande bl. a marknadsöversikter över det aktuella utbudet av bilpooler och cykelpooler i Stockholm.

Hösten 2020 startades även en konsultutredning under ledning av miljöförvaltningen kring utfall och effekt av de fastighetsnära bilpooler som hittills etablerats i Stockholm. Här ingår även de bilpooler som etablerats som en effekt av gröna p-tal. I detta arbete kommer även utveckling av nyckeltal för uppföljning av såväl mobilitets-tjänsterna i en viss fastighet som mobilitetsutbud i staden som helhet att undersökas. Arbetet finansieras inom EU-projektet Susmo. Stadsbyggnads-, trafik- och exploateringskontoren medverkar i utredningen.

Vidare tas i skrivande stund geolokalisering för samtliga bilpoolsstationer i staden fram för att implementeras i miljödataportalen och därmed även kunna tillgängliggöras i karttjänster hos trafikkontoret (LV-utforskaren) och hos exploateringskontoret (dpWebmap).

Genom dessa projekt och andra samverkansprojekt för ny och kombinerad mobilitet som miljöförvaltningen medverkat i de senaste åren har ett omfattande nätverk med såväl näringslivsaktörer, myndigheter, forskare som andra städer engagerade i strategier för ny och delad mobilitet i och utanför Sverige byggts upp.

Miljöförvaltningen avser att redovisa flera av dessa just, eller snart, färdiga utredningar om bilpooler och mobilitetstjänster samlat i ett eget ärende till MHN i början av 2021.

## Stadsbyggnadsnämnden

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2020 följande.

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

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 29 oktober 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på utveckling av nya mobilitetstjänster. Detta är också i linje med flera av stadens styrande dokument.

Modell för gröna parkeringsköp och mobilitetsfond

Att införa en modell för gröna parkeringsköp och skapa någon form av mobilitetsfond bedöms kunna vara en intressant utveckling av dagens parkeringstal. I första hand för att säkerställa kvalitén och långsiktigheten i de mobilitetslösningar som införs.

Det går att göra parkeringsköp i staden och det görs redan till viss del både i Stockholm Parkerings anläggningar och i privata anläggningar. En utmaning är att parkeringsköp måste lösas inom en och samma detaljplan. Det går inte att dela upp så att garaget ligger i en detaljplan och bostäderna i en annan om det inte gäller ett redan befintligt garage. Parkeringsbehovet i en detaljplan får nämligen inte vara beroende av beslut, som ännu inte har fattats, i en annan detaljplan. Garaget måste därför redan finnas, eller möjliggöras i den detaljplan som är föremål för beslut.

Staden arbetar efter riktlinjerna för gröna parkeringstal som antogs av kommunfullmäktige år 2015. Riktlinjerna var resultatet av ett budgetuppdrag där exploateringsnämnden tillsammans med trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden fick i uppdrag att ta fram riktlinjer för gröna parkeringstal. Riktlinjerna gäller för flerbostadshus. För verksamheter och arbetsplatser saknas uppdaterade riktlinjer.

Stadens riktlinjer innebär att bedömningar om parkeringstal görs platsspecifikt utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (kollektivtrafikillgänglighet, närhet till centrum, mm) och vilken typ av bostäder som byggs. Gröna p-tal är en ytterligare justering av parkeringstalet som görs baserat på mobilitetstjänster som hör till fastigheten (t ex välfungerande cykelrum i markplan, medlemskap i bilpool, etc).

Hanteringen av parkeringstal gäller nybyggnadsområden vilket i första hand är exploaterings- respektive stadsbyggnadskontorets ansvarsområde. Det är dock stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige som gör det slutliga ställningstagandet om parkeringstalet i samband med antagandet av detaljplanen. Trafikkontorets ansvar är att ordna den stillastående och rörliga trafiken på de kommunala gatorna. Om effekten av parkerings- och mobilitetsåtgärder ska bli större och få ett snabbare genomslag är det viktigt att balansera nya mobilitetslösningar och ny parkering med det befintliga parkeringsbeståndets utbud och kostnader. Det är också viktigt att följa utvecklingen så att minskade p-tal på kvartersmark inte leder att parkering istället flyttar ut på gatan.

Det finns ännu inte något färdigbyggt projekt i staden där gröna parkeringstal tillämpats och effekterna kunnat utvärderas. Kontoret bedömer att det är viktigt med en utvärdering av nuvarande strategi innan strategin revideras.

Kontorets bedömning är att en samordnande funktion och en mobilitetsfond, med rätt organisation, skulle kunna bidra till uppföljning, kontinuitet i utveckling och förvaltning av mobilitetslösningar med hög kvalitet samt en bättre helhetsbild över situationen i hela staden. Det förutsätter dock en genomtänkt struktur, som är hållbar över tid och är anpassad till stadens arbetssätt i övrigt. En utmaning är dock att nuvarande strategi inte funnits så länge att erfarenheter av vad som behöver utvecklas, eller vad som är framgångsfaktorer, ännu finns.

Kontoret anser vidare att en uppföljning av de gröna parkeringstalen och deras effekter är angelägen inför en eventuell utveckling av dagens parkeringstal. Eftersom parkeringstalen används i stadsplaneringsprocessen och har en direkt inverkan på befintlig parkeringssituation är en nära samverkan med exploateringskontoret och trafikkontoret en nödvändighet.

Ny indikator

Den föreslagna indikatorn om antal platser som flyttas från gatumiljö är enligt kontorets bedömning intressant men förenad med svårigheter, bland annat avseende möjligheten att få fram relevanta data.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2020 följande.

Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD), *bilaga 1*.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 3 november 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ser positivt på utvecklingen av nya mobilitetstjänster och användandet av parkering som styrmedel. Detta är helt i linje med flera av stadens styrande dokument. Att införa en modell för gröna parkeringsköp och skapa någon typ av mobilitetsfond skulle kunna vara en intressant utveckling av dagens parkeringstal. I första hand för att säkerställa kvalitén och långsiktigheten i de mobilitetslösningar som införs.

Trafikkontoret anser att en uppföljning av de gröna parkeringstalen och deras effekter är angelägen inför en eventuell utveckling av dagens parkeringstal. Eftersom parkeringstalen används i stadsplaneringsprocessen och har en direkt inverkan på befintlig parkeringssituation är en nära samverkan mellan stadsbyggnads-, exploaterings- och trafikkontoret en nödvändighet.

Den föreslagna indikatorn om antal platser som flyttas till gatumiljö är enligt trafikkontorets bedömning intressant men komplicerad då det är svårt att få tag på relevanta data.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att trafiknämnden godkänner kontorets förslag enligt detta tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

## **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 15 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

### **Underremiss**

#### ***Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

Svenska Bostäder anser att förslagen i motionen är intressanta. Bolaget menar att det finns otvetyglighet i dagens system och att det vore bra med tydliggöranden av rabatter och införandet av så kallade ”gröna parkeringsköp”. Bolaget anser också att det är vore bra om stadens system gynnade större gemensamma lösningar istället för att parkering och mobilitetslösningar ska finnas i varje enskild fastighet.

#### ***Stockholm Parkerings remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

Bolaget delar i stort den problemformulering som motionären nämner. Det är särskilt angeläget att säkerställa att de kompensationsåtgärder som byggherrar kan vidta för att minska p-normen verkligen leder till långsiktigt lägre bilinnehav. Det är därför nödvändigt att genomföra en utvärdering av de långsiktiga effekterna av stadens riktlinjer avseende parkeringstal.

Bolaget ser en risk med att nuvarande mobilitetslösningar inte blir långvariga då de inte ger ett positivt kassaflöde och så som systemet i dag är utformat går det inte att garantera att de finns kvar långsiktigt.

Redan i dag tillämpas parkeringsköp i Stockholm vilket innebär att byggaktörer bidrar till finansiering av gemensamma parkeringsanläggningar. Inom ramen för detta har bolaget tillsammans med exploateringskontoret påbörjat arbetet med att lägga till mobilitetsåtgärder till det traditionella parkeringsköpet. Bolaget fortsätter gärna detta arbete tillsammans med exploaterings- och trafikkontoret och konkretiserar detta i ett grönt parkeringsköp.

I de fall det inte är möjligt att anordna parkering i samband med exempelvis tillbyggnader slipper byggherren denna kostnad helt idag. Många kommuner låter byggherrarna betala för detta friköp. Bolaget anser därför att det är rimligt att Stockholms stad tar betalt för att öka mobiliteten på andra sätt och kan motiveras med både de åtgärderna som staden har för utbyggd kollektivtrafik eller nya åtgärder inom hållbar mobilitet.

#### ***AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

AB Familjebostäder ser positivt på att frågan kring konstruktionen kring tillförande av mobilitetslösningar och uppföljning av dess effekter lyfts inom staden. Bolaget ser ett ytterligare utredningsbehov när det gäller mobilitetslösningar där också ansvarsfördelning bör ses över. I en sådan översyn bör fokus ligga på att mobilitetslösningar ska vara långsiktigt affärsmässiga. Bolaget föreslår också att staden i högre grad samordnar och i vissa fall tillhandahåller mobilitetstjänster där detta skapar mer värde för

stockholmarna i ett område än att respektive fastighetsägare inrättar tjänsterna enbart riktade till sina egna kunder.

### **Koncernledningens synpunkter**

Koncernledning anser att stadens arbete med gröna parkeringstal ligger väl i linje med stadens ambitioner om minskad klimatpåverkan och minskad biltrafik. Koncernledningen är i grunden positiv till motionens ansats om att förbättra och utveckla nuvarande system men anser att det först bör utvärderas innan förändringar görs. I detta utvärderings- och förbättringsarbete bör motionens förslag analyseras. Koncernledningen konstaterar att stadens bolag redan i dag anser att det finns utvecklingsmöjligheter i nuvarande system och det därför är angeläget att en utvärdering bör sättas igång så snart som möjligt. I detta arbete bör stadens bostadsbyggande bolag och parkeringsbolag vara en aktiv part.

I övrigt hänvisas till vad som framförs i dotterbolagens svar och särskilt Stockholm Parkerings synpunkter.

## **Gröna bilister**

**Gröna bilisters** yttrande daterat den 16 december 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Gröna Bilister är mycket positiva till införandet av gröna parkeringsköp. Vid ett införande behöver Stockholms stad vidareutveckla vad det gröna parkeringsköpet verkligen skulle innebära i den egna kommunen, för att tydliggöra möjligheterna med verktyget och funktionen som det gröna parkeringsköpet ska uppfylla.

Att som kommun arbeta med parkerings- och mobilitetsfrågor mot fastighetsägare och parkeringsaktörer kräver mycket tid, kunskap och engagemang för att kunna få till långsiktiga lösningar. Gröna Bilisters åsikt är därför att Stockholms stad bör inrätta minst en resurs som kan arbeta enbart med att utveckla och följa upp de gröna parkeringstalen, arbeta med de gröna parkeringsköpen och även förvalta mobilitetsfonden.

I motionen exemplifieras arbetet med gröna parkeringsköp och en mobilitetsfond. I Umeå kommun förvaltas pengarna i mobilitetsfonden av en kommunal Mobility Management-resurs som arbetar med mobilitetsfrågor, har en dialog med fastighetsägarna och hjälper till med att exempelvis få till bilpooler som inte är fastighetsspecifika. Även i Malmö planeras pengarna i fonden användas delvis till att inrätta en resurs som ska arbeta med uppföljning av åtaganden, samt föra dialog med fastighetsägare och parkeringsaktörer.

I motionen föreslås att Stockholms stad bör utreda möjligheten att själva vidta åtgärder för att reducera fastighetsägares parkeringsnorm, exempelvis med elbilpooler och cykelboxar i Stockholm Parkerings befintliga garage eller parkeringshus. Detta är någonting som skulle kunna ge en positiv effekt på användandet av mer hållbara mobilitetstjänster. Gröna Bilister ställer sig dock undrande till om det är rimligt att det kommunala parkeringsbolaget själva erbjuder tjänster som kan leda till ett lägre parkeringstal för fastighetsägare utan att fastighetsägare är med och finansierar åtgärderna. De åtgärder som fastighetsägaren ska tillskapa eller genomföra för att erhålla ett reducerat parkeringstal borde finansieras helt eller delvis av fastighetsägaren själv, för att

skapa ett rättvist system som är oberoende av om Stockholm Parkering tillhandahåller åtgärder i närområdet eller inte.

Uppföljning är en viktig del av arbetet med alla sorters parkeringsfrågor. Uppföljningsarbetet behöver i dagsläget utvecklas i många svenska kommuner för att skapa förståelse för konsekvenserna av de beslut som fattas gällande planering av parkering. Ur Gröna Bilisters perspektiv är det således positivt att kunna visa på yteffektiviteten i att samla parkering i anläggningar ovan eller under jord istället för att anlägga mark-parkeringsplatser genom att kommunfullmäktige beslutar om en ny indikator med hur många bilparkeringsplatser som flyttats från gatumiljö till garage.

## Umeå kommun

Umeå kommuns yttrande daterat den 3 december 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Upab, Umeå kommuns kommunala parkeringsbolag har, på uppdrag av Umeå kommun, mottagit och läst remisshandlingar gällande inrättande av gröna parkeringsköp och mobilitetsfond och lämnar härvid vårt yttrande.

I juni 2012 startade pilotprojektet "Effekter av grönt parkeringsköp - en framtida modell för den täta och klimatsmarta staden", finansierats av Energimyndigheten. Projektpartnererna var Umeå kommun, Upab och Balticgruppen AB. I projektet utvecklades en utvärderingsmetod för grönt parkeringsköp och den fulla energieffektiviteten och sparandepotentialen beräknades för kvarteret Forsete där pilotprojektet genomfördes.

Numera erbjuds möjlighet till grönt parkeringsköp för verksamheter och bostäder inom zon A, där förutsättningar finns.

Det gröna parkeringsköpet gäller i första hand för ny- och tillkommande bebyggelse men kan också bli aktuellt vid en omprövning av hela fastigheten där även äldre bebyggelse ingår.

Grönt parkeringsköp erbjuds för att ge incitament för fastighetsägaren att bidra till hållbara resmönster. Det gröna parkeringsköpet innebär en reducering av parkeringsnormen i utbyte mot ett ökat ansvarstagande hos fastighetsägaren i syfte att åstadkomma ett förändrat resebeteende.

Syftet är att andelen resande med kollektiv-, gång- och cykeltrafik för boende och verksamma i fastigheten ska öka. Det sker genom att fastighetsägaren tar ansvar för de transportbehov som fastigheten/verksamheten ger upphov till genom andra åtgärder än att erbjuda bilparkering. Det ska också stimulera en omvandling av parkeringsytor i markplan (som ofta används för arbetsplatsparkering) till exempelvis bebyggelse, parker eller annan verksamhet som berikar stadskärnan.

Det gröna parkeringsköpet är ett frivilligt åtagande och avtalet knyts till gängseavtal för parkeringsköp.

Lämpligheten avgörs i detaljplaneprocessen i varje enskilt fall och ett avtal mellan fastighetsägare och parkeringsbolaget ska tecknas innan detaljplanen antas alternativt bygglov kan ges.

Exempel på Grönt parkeringsköp:

Fastighetsägarens skyldighet att tillhandahålla parkering för Fastigheten reduceras genom avtal om grönt parkeringsköp från XXX till XX parkeringsplatser.

I enlighet med avtal om parkeringsköp för Fastighetens skall Fastighetsägaren lämna ett lån på YYY kr per plats enligt parkeringsnorm beräknade antal parkeringsplatser. Detta lån utgör efter reduktion av parkeringsplatsernas antal YYYYYY kr.

För finansiering av arbetet med mobility management till Fastigheten ska Fastighetsägaren erlægga 10% av lånebeloppet på de parkeringsplatserna som föreligger för reduktion till Parkeringsbolagets mobility managementfond.

Parkeringsbolaget förbinder sig att använda fondens medel till mobility managementåtgärder i Fastigheten.

Ett avtal skall tecknas av fastighetsägaren med en leverantör av bilpool. Alternativt kan fastigheten anordna en bilpool i egen regi med bokningssystem. Tillgång till data av användning ska vidarebefordras till parkeringsbolaget för insamling av statistik. Om behovet ökar så ska tillgång till fler bilar i poolen tillsättas.

Fastigheten ska ha lättillgängliga omklädningsrum med duschmöjligheter i direkt anslutning till fastigheten. Två tredjedelar av den reducerade normen bilplatser ska tillskapas som cykelparking utöver ordinarie cykelparkeringsnorm. I anslutning till cykelparkeringsytorna ska en varmbonad yta för enklare cykelservice finnas tillgänglig.

De fysiska faciliteterna skall vara beständiga i Fastigheten. Avtalsparterna ansvarar, var för sig, att åtaganden enligt ovan vidmakthålls i 10 år efter slutbesiktning av Fastigheten.



## Reservationer m.m.

### Exploateringsnämnden

*Reservation* anfördes av Maria-Elsa Salvo (S) enligt följande.

1. Nämnden beslutar att tillstyrka motionen
2. därutöver anföra följande

Vi håller med kontoret om att biltrafiken måste minska för att nå stadens mål för ökad framkomlighet, minskad klimatpåverkan och förbättrad luftkvalitet. Trots en lovande utveckling med fler miljöbilar och biobränslen fortsätter vägtrafiken och dess utsläpp att öka. Av de territoriella utsläppen i Stockholms stad kommer hela 42 procent från transporter och utsläppen från transporterna ökar. Att vända denna trend måste vara en av stadens främsta prioriteringar på klimatområdet. Under tiden vi väntar på utvärderingen måste mer göras.

Ett sätt att arbeta långsiktigt med att minska privatbilismen i staden, men också att pressa kostnaderna vid bostadsbyggandet, är att införa gröna parkeringsköp. Stockholm Parkering erbjuder redan idag parkeringsköp, alltså att en fastighetsägare mot ersättning får tillgång till bilplatser i ett garage i närheten av den egna fastigheten. Vi menar att bolaget även bör erbjuda gröna parkeringsköp där parkeringsnormen reduceras mot att fastighetsägaren exempelvis inrättar en elbilpool och gör cykelfrämjande åtgärder. Staden bör också utreda möjligheten för bolaget att på egen hand vidta åtgärder för att reducera parkeringsnormen, exempelvis med elbilpooler och cykelboxar i sina garage.

Trots att kontoret ser positivt på förslagen i motionen så menar kontoret att en uppföljning och utvärdering av de befintliga riktlinjerna är angelägen innan en eventuell utveckling eller att nya riktlinjer införs. Vi beklagar att kontoret vill vänta med angelägna åtgärder för en bättre stad. Planprocesser tar tid och det finns i dagsläget få hus i Stockholm som har byggts efter att de nya riktlinjerna antogs. Att samla in erfarenheter av de nya parkeringstalen, samt att utvärdera de långsiktiga effekterna av stadens riktlinjer, måste därför göras med ett längre tidsperspektiv. Att vänta i 8-10 år på en utvärdering av de gröna parkeringstalen är inte tillräckligt.

Vi menar att Stockholms stad behöver arbeta med någon form av gröna parkeringsköp. Att endast arbeta med gröna parkeringstal är inte tillräckligt. Även parkeringsköpen behöver bli gröna och fastighetsägarna måste involveras bättre i arbetet än att bara avge ett löfte vid exploateringsstillfället.

### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

*Reservation* anfördes av Karin Lekberg m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) enligt följande.

1. Nämnden beslutar att återremittera ärendet till miljöförvaltningen och begära förlängd remisstid
2. därutöver anföra följande

Kommunstyrelsen har till miljö- och hälsoskyddsnämnden remitterat en motion från Arvid Vikman (S) om att inrätta gröna parkeringsköp och en mobilitetsfond. Det framgår dock inte av tjänsteutlåtandet vad förvaltningen anser om de faktiska förslagen. För att ge det bästa underlaget till kommunstyrelsen är det därför lämpligt att återremittera motionen till miljöförvaltningen.

Förslagen i motionen syftar till att minska bilberoendet i staden till förmån för alternativa mobilitetslösningar och på så sätt reducera stadens trafikutsläpp. Förslaget om gröna parkeringsköp innebär att reducera parkeringsnormen för en fastighetsägare i utbyte mot investeringar i andra mobilitetstjänster som till exempel elbilpool eller cykelpool. I de fall där egna åtgärder är begränsande skulle investeringar istället kunna göras genom en mobilitetsfond för att möjliggöra bredare transportsatsningar i det lokala området.

## **Trafiknämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Daniel Helldén (MP), Jan Tigerström m.fl. (M), Patrik Silverudd (L), Johan Fälldin (C) och Mikael Valier (KD) enligt följande.

Stadens riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal är utformade för att möjliggöra en flexibilitet av åtgärder som gör att delar av det som lyfts i motionen redan idag är möjligt. Exploateringsnämnden ska tillsammans med trafiknämnden revidera riktlinjerna för projektspecifika och gröna parkeringstal för att se hur dessa ytterligare kan förbättras. Enligt stadens budget 2021 ska exploateringsnämnden även pröva friköp vid byggande av garage under mark för att sträva efter att göra parkeringsköp till ett mer ekonomiskt attraktivt alternativ.