



## Ändrade villkor för boendeparkering

Hemställan från trafiknämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Boende i fastigheter med lagakraftvunnet bygglov från och med den 1 juli 2025 beviljas inte boendeparkeringsdispens, i enlighet med bilaga till utlåtandet.

### Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

#### Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden föreslår att boende i nybyggda bostadshus inte längre ska beviljas dispens för boendeparkering. Förändringen föreslås gälla nya fastigheter med lagakraftvunnet bygglov från och med den 1 juli 2025. Förslaget gäller inte fastigheter med nytt bygglov avseende till- eller ombyggnad då parkering inte berörs i ansökan.

Trafikkontoret har utrett ändrade villkor för boendeparkering i samråd med stadsledningskontorets juridiska avdelning. Utredningen har utgjort en del av ett förvaltningsövergripande samarbete med ett bredare fokus på parkeringsfrågan. Representanter för stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Stads Parkerings AB, miljöförvaltningen, fastighetskontoret, idrottsförvaltningen och de kommunala bostadsbolagen har medverkat.

Trafiknämnden uppdrogs redan 2016 att utreda om dispensen för boendeparkering var förenligt med ett växande Stockholm och kom då fram till att boendeparkeringsystemet kan finnas kvar men behöver anpassas till plan- och bygglagen (PBL), samma förslag som föreslås i detta ärende. Trafiknämnden skickade 2018 förslaget på remiss till stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, Stockholms Stads Parkerings AB, AB Stockholms hem, AB Svenska Bostäder och AB Familjebostäder. Utifrån remissinstansernas synpunkter bedömde trafikkontoret att boendeparkeringsystemet bör anpassas till att följa principerna i Stockholms stads parkeringsstrategi och gällande lagstiftning och nya fastigheter därför uteslutas från boendeparkeringsystemet samt att datum för lagakraftvunnet bygglov bör anses som skälig tidsstämpel för att avgöra en fastighets ålder.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att det är lämpligt att vidta ändringar i boendeparkeringsystemet vid nybyggnation och att det finns objektiva och sakliga skäl att exkludera boende i nyproducerade bostäder från boendeparkeringsystemet, bland annat med tanke på vikten av att genomföra stadens framkomlighetsstrategi.

## Föredragande borgarrådets synpunkter

Syftet med förslaget till ändrade villkor för boendeparkering är att prioritera den rörliga trafiken framför långtidsparkering i gatumiljö i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi, minska biltrafiken i enlighet med stadens mål samt att öka takten i bostadsbyggandet.

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska det på en tomt eller i närheten av den, i skälig utsträckning, finnas lämpligt utrymme för parkering av fordon. Vid förtätning inom befintliga boendeparkeringsområden beviljas dock i Stockholms stad idag boendeparkeringstillstånd. Trots att tillräckligt med parkeringsplatser ska ha ordnats på kvartersmark, i enlighet med PBL och stadens parkeringsnorm.

Som en konsekvens av detta kan fastighetsägare inte ta ut avgifter för kvartersmarksparkering som täcker byggkostnaderna för de parkeringsplatser som staden, genom parkeringstalet, ålagt fastighetsägare att bygga. Kostnadsäckning sker istället genom höjda bostadshyror eller -avgifter, vilket innebär att boende i den nya fastigheten som inte äger bil, indirekt, är med och betalar för bilanvändarnas parkeringsplatser. De höjda hyrorna eller avgifterna påverkar efterfrågan på bostäderna och riskerar i förlängningen att bromsa bostadsbyggandet.

En annan del av problemet är att möjligheten till rabatterad parkering på gatumark genom boendeparkering medför en överflyttning av långtidsparkering från kvartersmark till gatan, vilket ökar konkurrensen om gatumarken och strider mot framkomlighetsstrategins principer. Det riskerar också att innebära att de som behöver parkera på gatan får svårare att hitta en ledig parkeringsplats.

Den föreslagna förändringen i detta ärende innebär att stadens boendeparkeringsystem anpassas till intentionerna i plan- och bygglagen. Liknande reglering finns i andra svenska städer. I Malmö och Göteborg till exempel beviljas endast boendeparkeringstillstånd om bostadsfastigheten byggts innan parkeringsnormen sattes eller om motsvarande parkeringslösning saknas i den egna fastigheten. I dagsläget finns även redan exempel i Stockholms stad där boende i vissa fastigheter undantagits från rätt till boendeparkeringstillstånd, till exempel i vissa nybyggda stadsdelar som Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden.

## Bilaga

Undantag från boendeparkering för boende i nyproducerade fastigheter, dnr KS 2024/1424-1.2

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** av borgarråden Christofer Fjellner, Dennis Wedin och Andrea Hedin (alla M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att avslå förslag till ändrade villkor för boendeparkering.
2. Att därutöver anföra

I ett läge när barnfamiljerna lämnar Stockholm och de demografiska utmaningarna är större än på länge är det en dålig idé att ytterligare försvåra för stockholmare att äga bil. Beslutet som tas är oavsett motivering ytterst ett steg i att minska bilismen genom att försvåra för stockholmare i behov av bilen för att få vardagen att gå ihop.

Anledningen till att villkoren för boendeparkering skiljer sig från andra delar av landet är för att förutsättningarna i Stockholm är unika ur ett nationellt perspektiv. Tillgängligheten till kollektivtrafik är i vissa områden fortfarande god – det rödgröna regionstyrets nedskärningar till trots. Men inte minst i nybyggda områden och ytterstaden är bilen ofta ett ofrånkomligt redskap för att livet ska kunna gå ihop. Det kommer den att vara även i framtiden.

Livsstilsförändringar kan ske och genom god kollektivtrafik kan behovet av en egen bil för många bli mindre. Det kan motivera låga p-tal och förbättrad tillgänglighet till exempelvis bilpooler. Men att helt ta bort möjligheten till boendeparkering i nybyggda bostadsområden innebär också att man sorterar bort flera grupper från de nybyggda områdena – inte minst barnfamiljer, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Det är inte ett Stockholm som Moderaterna vill skapa.

**Reservation** av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att återremittera ärendet till förvaltningen
2. Att därutöver anföra

Liberalerna delar uppfattningen att Stockholm behöver ompröva hur stadens begränsade yta används för att balansera behovet av bostäder, kultur, idrott och andra samhällsnyttiga funktioner. Dock anser vi att det nuvarande underlaget inte är tillräckligt grundlig när det gäller att belysa de direkta och indirekta konsekvenserna för invånarna för kunna fatta ett beslut i ärendet.

Liberalerna anser därför att en mer grundlig analys behövs för att bedöma hur förändringarna påverkar olika grupper i samhället, exempelvis barnfamiljer, äldre och personer med rörelsenedsättningar. Utifrån de trafikförändringsbeslut som nuvarande majoriteten fattat beslut om och bristerna i implementeringen efterfrågar Liberalerna även hur de förändrade villkoren kommer att införas och kommuniceras.

Liberalerna efterfrågar en förbättrad kommunikation och dialog med medborgarna, varpå staden bör initiera detta för att öka transparensen och skapa förståelse kring stadens intentioner och förväntade effekter.

En komplettering av underlaget bör innehålla vilka alternativa parkeringslösningar som kan erbjudas boende i nyproducerade fastigheter utöver kvartersmark. Hur kan dessa lösningar anpassas efter olika stadsdelars unika behov

Även måste det framgå eventuell inverkan beslutet kan få för innebörd för grupper med särskilda behov, exempelvis personer med funktionsnedsättning som är beroende av bil.

Liberalerna har tidigare varit kritiska till hur det nuvarande styret har genomfört ändringar i parkerings- och bilförutsättningar i Stockholm. Där det har saknats en tillräckligt god medborgardialog har utförts. Detta har resulterat i bristande förståelse och acceptans för besluten bland invånarna vilket försvårar arbetet med att nå högt uppsatta mål.

Liberalerna uppmanar därför trafiknämnden att återremittera ärendet till trafikkontoret för en fördjupad konsekvensanalys och efterfrågar även förslag på hur dialogen med medborgarna kan förbättras. Detta är en fråga av stor vikt för stadens framtida utveckling och måste behandlas med största omsorg och delaktighet

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 19 februari 2025

Anders Österberg  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Johan Paccamonti, Jonas Nilsson och Sophia Granswed Baat (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att avslå ärendet i dess helhet.
2. Att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna konstaterar att den bilfientliga politiken fortskrider i oförminskad styrka och som ett led i denna inriktning höjs kostnaderna regelbundet för de av stadens invånare som väljer bilen som transportmedel. Genom att ändra villkoren för boendeparkering förvägras invånare i dessa fastigheter att parkera i sitt bostadsområde till reducerat pris, vilket dels strider mot likabehandlingsprincipen och dels innebär att möjligheterna att äga och bruka en bil försvåras.

**Reservation** av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

1. Att avslå förslag till ändrade villkor för boendeparkering,
2. Att därutöver anföra följande

Vänsterstyret går i detta ärende fram med ett förslag om avskaffad boendeparkering för samtliga nyproduktioner vars bygglov vinner laga kraft från 1 juli 2025. Detta samtidigt som man via exploateringsnämnden föreslår möjligheten till parkeringstal nära noll vid nyproduktion i staden, samt parkeringstak á max 1 parkeringsplats per villa för att beviljas bygglov. Socialdemokraternas förlorade grepp om Stockholms trafikpolitik är öronbedövande men budskapet är tydligt: stockholmarnas bilinnehav ska bekämpas till varje pris, oaktat vart du bor.

Kristdemokraterna instämmer i stadens ambitioner om att frigöra gaturummet från omfattande parkeringsytor genom att säkerställa tillräckligt med parkeringar på kvartersmark, det vill säga i underjordiska garage i samband med nyproduktion eller genom fler parkeringshus som öppnar upp för parkeringsköp. Men med styrets totala byggstopp för parkeringsplatser i kvartersmark genom beslut i exploateringsnämnden omöjliggörs denna omställning.

## Ärendet

Trafiknämnden fick i budgetuppdrag 2023 att utreda behovet av att ändra villkoren för boendeparkeringstillstånd så att boende i nyproducerade bostäder inte ges boendeparkeringstillstånd. Trafikkontoret har gjort en utredning som konstaterar att Stockholms förhållandevis generösa villkor för boendeparkering motverkar stadens övergripande mål kring bland annat bostadsbyggande och minskad biltrafik. Dagens villkor medför också ökad konkurrens om gatumarken, vilket försvårar för de som behöver parkera på gatan att hitta en ledig parkeringsplats.

Trafiknämnden föreslår därför att boende i nybyggda bostadshus inte längre ska beviljas dispens för boendeparkering. Förändringen föreslås gälla nya fastigheter med lagakraftvunnet bygglov från och med den 1 juli 2025. Förslaget gäller inte fastigheter med nytt bygglov avseende till- eller ombyggnad då parkering inte berörs i ansökan.

Den föreslagna förändringen innebär att stadens boendeparkeringssystem anpassas till intentionerna i plan- och bygglagen och till stadens övergripande mål och strategier.

Städer som Malmö och Göteborg är exempel på kommuner där boendeparkeringstillstånd endast beviljas om bostadsfastigheten byggts innan parkeringsnormen sattes eller om motsvarande parkeringslösning saknas på den egna fastigheten. I dagsläget finns även redan exempel i Stockholms stad där boende i vissa fastigheter undantagits från rätt till boendeparkeringstillstånd. Undantagen finns främst i vissa nybyggda stadsdelar såsom Hagastaden och Norra Djurgårdsstaden och tillämpas genom att områdena inte ingår i något boendeparkeringsområde.

## Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 december 2024 följande.

1. Trafiknämnden beslutar att för egen del godkänna att boende i fastigheter med lagakraftvunnet bygglov från och med den 1 juli 2025 inte beviljas boendeparkeringsdispens i enlighet med tjänsteutlåtandet.
2. Trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige fastställer beslutet.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Anders Lindman (SD), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Sara Svanström (L), se Reservationer m.m.

*Ersätтарыttrande* av Destiny Zandi Lindgren (KD), se Reservationer m.m.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 4 november 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret har utrett möjligheten att inte tillhandahålla boendeparkering för boende i nyproducerade fastigheter. Resultatet av utredningarna presenteras i detta ärende.

Analys och konsekvenser

Utredningen konstaterar att de förhållandevis generösa villkoren för boendeparkering som historiskt har tillämpats i Stockholm motverkar stadens övergripande mål och principerna för parkering som anges i framkomlighetsstrategin. Dessutom medför dagens villkor en överflyttning av parkering från kvartersmark till gatan (allmän plats), vilket ökar konkurrensen om gatumarken och gör det svårare för de som behöver parkera på gatan att hitta en ledig parkeringsplats.

Kontoret har, vid flera tillfällen, analyserat de juridiska förutsättningarna att begränsa möjligheten till boendeparkering för boende i nyproducerade bostäder och bedömt att det är förenligt med både den s k Kommunala avgiftslagens (KAL) och Plan- och bygglagens (PBL) intentioner. En fråga som har diskuterats med bland annat stadsledningskontorets juridiska avdelning är huruvida förslaget strider mot kommunallagens likställighetsprincip, som stipulerar att en kommun ska behandla sina invånare lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Med stöd i stadens framkomlighetsstrategi menar Trafikkontoret att det finns objektiva och sakliga skäl att exkludera boende i nyproducerade bostäder från boendeparkeringssystemet och gör beomningen att beslutet därför inte riskerar att stå strid med likställighetsprincipen.

#### Ekonomi

De ekonomiska konsekvenserna för staden av att utesluta nyproducerade fastigheter från boendeparkeringssystemet är svårbedömda, men sannolikt små. Det är svårt att på förhand bedöma hur många boende som, istället för boendeparkering, väljer att betala för besöksparkering på gatan, hur många som väljer att parkera i anläggningar på kvartersmark och hur många som väljer att inte äga bil överhuvudtaget. Oavsett hur boende väljer att bete sig förväntas de samlade parkeringsintäkterna inte påverkas nämnvärt av förslaget.

#### Trafikkontorets synpunkter

Med hänsyn till PBL, stadens övergripande mål och strategier samt tidigare beslut och utredningar bör Stockholm tillämpa boendeparkering mer restriktivt framöver. Detta för att säkerställa att boendeparkeringstillstånd bara ges till boende i fastigheter där parkeringsbehovet inte har tillgodosetts på kvartersmark. För att inte urholka modellen som tillämpas vid planering och byggnation av nya bostadsprojekt bör boendeparkering inte beviljas i nyproduktion.

Då det datum som angavs i det ursprungliga uppdraget har passerat finns en risk att någon har köpt bostad på andra premisser gällande parkeringsmöjligheterna i närområdet. Kontoret föreslår därför att uteslutandet bör gälla nya fastigheter med lagakraftvunnet bygglov från och med den 1 juli 2025. Förslaget bör inte gälla fastigheter med nytt bygglov avseende till- eller ombyggnad då parkering inte berörs i ansökan.

Trafikkontoret föreslår därmed att boende i fastigheter med lagakraftvunnet bygglov från och med den 1 januari 2025 undantas från boendeparkeringssystemet, enligt

motivering i bilaga 1. Förslaget överensstämmer med framkomlighetsstrategins principer för parkering och med intentionerna i PBL.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår trafikkontoret att nämnden beslutar att boende i fastigheter med lagakraftvunnet bygglov från och med den 1 juli 2025 inte beviljas boendeparkeringsdispens samt överlämnar till kommunfullmäktige att fastställa nämndens beslut.

### Remissammanställning

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 15 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget 2025 anges att nämnderna ska arbeta för att Stockholm ska vara en stad där framkomligheten ökar och utsläppen minskar, samtidigt som takten i bostadsbyggandet ska vara hög.

I budgeten konstateras också att gång-, cykel- och kollektivtrafik samt lastplatser, tillfällig angöring, korttidsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska prioriteras framför långtidsparkering av motorfordon i gatumiljön. Vidare fastslås att parkering är ett av stadens kraftfullaste verktyg för att säkerställa framkomlighet och ordning i trafiken. Därutöver ska en revidering av regelverken, inom ramen för gällande lagstiftning, för att boende i nybyggda fastigheter inte ska beviljas boendeparkering genomföras.

Stadens framkomlighetsstrategi framhäver vikten av ökad framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik och att det ska genomsyra stadens arbete. I det reviderade miljöprogrammet, som antogs i kommunfullmäktige 23 september 2024, nämns att parkeringsåtgärder har en särskild potential att bidra till att minska växthusgasutsläppen.

Trafiknämnden förväntas därmed föreslå att nyproducerade lägenheter inte ska beviljas boendeparkeringstillstånd i syfte att bland annat prioritera den rörliga trafiken framför långtidsparkering i gatumiljö samt att stävja en ökad biltrafik och öka takten i bostadsbyggandet.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämndens förslag är i linje med kommunfullmäktiges budget för 2025 samtidigt som de ekonomiska konsekvenserna bedöms som små.

Stadsledningskontoret menar också att det inte alltid är lätt att avgöra vad som utgör sakliga skäl i kommunallagens likställighetsprincip. Med stöd av trafiknämndens bedömning av att det finns objektiva och sakliga skäl att exkludera boende i nyproducerade bostäder från boendeparkeringssystemet, bland annat med tanke på



vikten av att genomföra stadens framkomlighetsstrategi, så anser stadsledningskontoret att det är lämpligt att vidta ändringar i boendeparkeringsystemet vid nybyggnation.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att boende i fastigheter med lagakraftvunnet bygglov från och med den 1 juli 2025 beviljas inte boendeparkeringsdispens i enlighet med bilaga till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

#### Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Att avslå kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

I ett läge när barnfamiljerna lämnar Stockholm och de demografiska utmaningarna är större än på mycket länge är det en dålig idé att försvåra för stockholmare att äga bil. Beslutet som tas är oavsett motivering ytterst ett steg i att minska bilismen genom att försvåra för stockholmare i behov av bilen för att få vardagen att gå ihop. Anledningen till att villkoren för boendeparkering skiljer sig från andra delar av landet är för att förutsättningarna i Sida 4 (6) Fleminggatan 4 Box 8311 104 20 Stockholm <https://start.stockholm/trafikkontoret> Stockholm är unika ur ett nationellt perspektiv. Tillgängligheten till kollektivtrafik är i vissa områden mycket god, men i inte minst nybyggda områden och ytterstaden är bilen ett ofrånkomligt redskap för att livet ska kunna gå ihop. Det kommer den vara även i framtiden. Livsstilsförändringar kan ske och genom god kollektivtrafik kan behovet av en egen bil för många bli mindre – det visar inte minst erfarenheterna från Norra Djurgårdsstaden. Det kan motivera låga p-tal och förbättrad tillgänglighet till exempelvis bilpooler. Men att helt ta bort möjligheten till boendeparkering i nybyggda bostadsområden innebär också att man sorterar bort flera grupper från de nybyggda områdena – inte minst barnfamiljer, äldre och personer med funktionsnedsättningar.

#### Reservation av Anders Lindman (SD)

Att avslå ärendet i dess helhet, samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna konstaterar att den bilfientliga politiken fortskrider i oförminskad styrka och som ett led i denna inriktning höjs kostnaderna regelbundet för de av stadens invånare som väljer bilen som transportmedel. Genom att ändra villkoren för boendeparkering förvägras invånare i dessa fastigheter att parkera i sitt bostadsområde till reducerat pris, vilket dels strider mot likabehandlingsprincipen och dels innebär att möjligheterna att äga och bruka en bil försvåras.

#### Reservation av Sara Svanström (L)

Att återremittera ärendet till kontoret, samt att därutöver anföra följande:

Liberalerna delar uppfattningen att Stockholm behöver ompröva hur stadens begränsade yta används för att balansera behovet av bostäder, kultur, idrott och andra samhällsnyttiga funktioner. Dock anser vi att det nuvarande underlaget inte är tillräckligt grundligt när det gäller att belysa de direkta och indirekta konsekvenserna för invånarna för kunna fatta ett beslut i ärendet.

Liberalerna anser därför att en mer grundlig analys behövs för att bedöma hur förändringarna påverkar olika grupper i samhället, exempelvis barnfamiljer, äldre och personer med rörelsenedsättningar. Utifrån de trafikförändringsbeslut som nuvarande majoriteten fattat beslut om och bristerna i implementeringen efterfrågar Liberalerna även hur de förändrade villkoren kommer att införas och kommuniceras.

Vi efterfrågar förbättrad kommunikation och dialog med medborgarna, varpå staden bör initiera detta för att öka transparensen och skapa förståelse kring stadens intentioner och förväntade effekter. En komplettering av underlaget bör innehålla vilka alternativa parkeringslösningar som kan erbjudas boende i nyproducerade fastigheter utöver kvartersmark. Hur kan dessa lösningar anpassas efter olika stadsdelars unika behov.

Även måste det framgå eventuell inverkan beslutet kan få för innebörd för grupper med särskilda behov, exempelvis personer med funktionsnedsättning som är beroende av bil.

Liberalerna har tidigare varit kritiska till hur det nuvarande styret har genomfört ändringar i parkerings- och bilförutsättningar i Stockholm. Där det har saknats en tillräckligt god medborgardialog har utförts. Detta har resulterat i bristande förståelse och acceptans för besluten bland invånarna vilket försvårar arbetet med att nå högt uppsatta mål.

Liberalerna uppmanar därför trafiknämnden att återremittera ärendet till trafikkontoret för en fördjupad konsekvensanalys och efterfrågar även förslag på hur dialogen med medborgarna kan förbättras. Detta är en fråga av stor vikt för stadens framtida utveckling och måste behandlas med största omsorg och delaktighet.

### Ersätтарыttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD)

Att avslå förslag till ändrade villkor för boendeparkering,

Att därutöver anföra följande

Vänsterstyret går i detta ärende fram med ett förslag om avskaffad boendeparkering för samtliga nyproduktioner vars bygglov vinner laga kraft från 1 juli 2025. Detta samtidigt som man via exploateringsnämnden föreslår möjligheten till parkeringstal nära noll vid nyproduktion i staden, samt parkeringstak á max 1 parkeringsplats per villa för att beviljas bygglov. Socialdemokraternas förlorade grepp om Stockholms trafikpolitik är öronbedövande men budskapet är tydligt: stockholmarnas bilinnehav ska bekämpas till varje pris, oaktat vart du bor.

Kristdemokraterna instämmer i stadens ambitioner om att frigöra gaturummet från omfattande parkeringsytor genom att säkerställa tillräckligt med parkeringar på kvartersmark, det vill säga i underjordiska garage i samband med nyproduktion eller genom fler parkeringshus som öppnar upp för parkeringsköp. Men med styrets totala byggstopp för parkeringsplatser i kvartersmark genom beslut i exploateringsnämnden omöjliggörs denna omställning.