

Remissvar: Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal

Sammanfattning

Svenska Bostäder ställer sig positiva till en revidering av de gröna p-talen och tror att de kan bidra till en ökad förutsägbarhet vilket underlättar i våra nyproduktionsprojekt.

Bolaget saknar dock ett helhetsgrepp kring samordningen av parkering och mobilitet som inkluderar ett regionalt perspektiv. Riktlinjerna tydliggör inte vilken roll Staden har i att möjliggöra hållbara mobilitetslösningar exempelvis genom att identifiera lämpliga platser för gemensamma mobilitetsanläggningar. Bolaget efterfrågar delning av parkeringsytor samt att lösningarna placeras ovan mark för att uppfylla klimatmål och ekonomiska mål men även utöka kundbasen för mobilitetstjänstleverantörerna.

Svenska Bostäder medverkar i detaljplaner med planerad inflyttning 2040 vilket skulle innebära att parkerings- och mobilitetslösningarna som tas fram nu ska gälla till 2050. Samtidigt ställer förslaget höga detaljkrav på mobilitetslösningar och utrymmen för cykelparkering. Förslaget innebär att antalet cykelplatser och ytor som krävs ökar, vilket riskerar att konkurrera med bostadsyta och minska lönsamheten i projekten. Bolaget har i en inventering av cykelrum i några nyproduktionsprojekt knappt 40 % beläggning. Bolaget efterfrågar ökad flexibilitet för en hållbarhet över tid.

Riktlinjerna syftar till mindre oklarheter och subjektiva bedömningar vilket välkomnas. För att undvika skillnader i bedömningar mellan olika handläggare och geografier, önskar bolaget att en rutin tas fram för en konstruktiv parkeringsdiskussion i projekten. Svenska Bostäder ser positivt

på att kategoriboende fortsatt får en särskild bedömning men anser att nuvarande praxis, där antal p-platser är nära noll, fallit väl ut och bör fortsätta gälla.

Kostnaden för ett underjordiskt garage är mycket hög och det saknas betalningsvilja för självkostnadspriset för en nyproducerad parkeringsplats. För att täcka underskottet blir hyran därför något högre för samtliga bostadshyresgäster. Utmaningen försvåras av att det i ytterstadsområden ofta är låga eller inga avgifter längs gatan. Bolaget ser även att det är vanligt att externa hyr platser i nyproducerade garage avsedda för de boende, vilket tyder på att p-talet tidigare överskattats. En samordning av Stadens parkeringsavgifter och regleringar efterfrågas.

Den del av ett nybyggt flerfamiljehus som genererar mest utsläpp av växthusgaser är källare eller underjordiskt garage. Bolaget arbetar redan idag efter Stadens krav på en halvering av växthusgasutsläpp till år 2030 och ytterligare en halvering till 2040. För att uppnå detta behöver kravet på underjordiska garage tas bort. Bolaget önskar att p-talen utformades utifrån en styrning mot Stadens mål istället för dagens behov och baseras på ett högsta tillåtet antal parkeringsplatser istället för ett krav på minsta möjliga antal.

Svenska Bostäder efterfrågar, i Stadens arbete med parkering och mobilitet vid nyproduktion:

- Ett helhetstänk som bygger på samordning och delning samt inkluderar ett regionalt perspektiv.
- Att hänsyn tas till tidshorisonten genom ett dynamiskt och flexibelt system.
- Att processer utformas för samverkan och utveckling istället för att ange detaljerade lösningar som riskerar att bli daterade.
- Att Gröna p-tal styr mot måluppfyllnad istället för ett rörligt behov.

Ärendet

Exploateringskontoret har reviderat Stockholm stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. Svenska Bostäder har fått ärendet på remiss från Stockholms Stadshus AB för yttrande. Bolaget har förberett remissvaret tillsammans med Familjebostäder och Stockholmshem.

Svenska Bostäders synpunkter och förslag

Svenska Bostäder ser positivt på att riktlinjerna som gällt i snart 10 år får en översyn. Bolaget vill bidra till Stadens mål om minskat biltrafikarbete och underlätta för våra boende att resa klimatsmart. För bolaget är det viktigt med en förutsägbar process från idé till inflyttning vilket riktlinjerna kan bidra till. Parkeringskartan, processkartan och ett förtydligande kring förtätning vid befintliga parkeringsytor är några exempel från förslaget som kan underlätta förutsägbarheten.

Helhetsperspektivet

Förslaget saknar helhetsperspektiv där samverkan är nyckeln till en långsiktig och hållbar lösning över tid. För att kunna nå idag uppsatta mål och riktlinjer samt tillgodose framtida efterfrågan och förändringar krävs att transportfrågan analyseras och löses i ett mer övergripande, regionalt perspektiv. Svenska Bostäder föreslår därför att man tittar på mobilitetslösningar för Stockholmsregionen som helhet, inte som nu med utgångspunkt från stadsdelar med lösningar i enskilda fastigheter.

Ett helhetsperspektiv skulle också ge marknadsmässiga förutsättningar för mobilitetsleverantörer att upprätthålla sina tjänster med en utökad kundbas. När varje byggherre ska ha sin egen parkerings- och mobilitetslösning blir det svårare för mobilitetsleverantörer att få täckning för sina tjänster, som bygger på delning. Planering av gemensamma lösningar behöver komma in tidigt i projekten så plats för dessa reserveras vid kvartersutformning och gatuprojektering.

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

Mobilitetshus är ett bra sätt att dela ytor och skapa en högre brukartäthet för mobilitetsleverantörerna. Där behöver affärsmodeller och riskfördelnings-principer tas fram. Denna lösning skulle också möjliggöra ett stopp för underjordiska garage, något Svenska Bostäder tror krävs

utifrån klimatmålen men även förordas i medskicket från exploateringsnämnden.

En viktig förutsättning för att skapa ett hållbart parkeringssystem är att parkeringsytorna och elbilsaddare delas. Detta möjliggör samnyttjande mellan bostäder och olika verksamheter eftersom användningen skiljer sig åt under ett dygn. I förslaget saknas dock en tabell för samnyttjandepotential, vilket innebär att förutsättningarna för att skapa effektiva gemensamma parkeringsanläggningar inte är tydliga. Det är bra att tillståndsparkering nämns i förslaget men bolaget tror att det skulle gynnas av att lyftas fram ytterligare.

Långa tidshorisonter och hög detaljeringsgrad

Förslaget saknar insikt i konsekvenserna av de långa ledtiderna i projekten. Samråd 2025, antagande 2026, byggstart 2038 och planerad inflyttning 2040, är ett exempel på en tidslinje i ett aktuellt projekt. Det skulle innebära att byggaktören måste planera för mobilitetstjänster idag och säkerställa dessa till och med 2050. Att garantera en specifik mobilitetsåtgärd eller tillskapa ytor som inte behövs om 25 år är inte en hållbar modell över tid. Här efterfrågas snarare en ökad flexibilitet kring hur målen uppnås.

Svenska Bostäders översyn av de nya riktlinjerna visar att långt ifrån alla projekt får sänkta p-tal vilket innebär att det blir svårt att klara de höjda kraven på ytor för cykelparkering. Det är inte heller självklart att bilinnehav kommer ersättas med cyklande utan sannolikt behövs en helhet av ökat kollektivåkande, ökad användning av bilpool, mer gång- och cykling samt förändrad livsstil i form av exempelvis minskat pendlande och nya inköpsmönster.

Det höjda kravet på antal cykelplatser i kombination med kraven i Bilaga B, kommer försvåra ekonomin och genomförbarheten i projekten. Svenska Bostäder ser en risk i att cykelparkeringsytor kommer behöva öronmärkas framför ytor som skulle kunna bli bostadsyta istället. Cykelytorna är inte intäktsbringande vilket försvårar genomförbarheten. Bilaga B har en allt för hög detaljgrad och innehåller motstridigheter. Anvisningarna följer heller inte bolagets nuvarande tekniska anvisningar för nybyggnation, såsom Stockholmshusen, vilket kommer att komplicera och fördyra produktionen.

Svenska Bostäder upplever redan idag att cykelparkeringsutrymmena är överdimensionerade med rådande riktlinjer. När bolaget under hösten 2024 inventerade utvalda cykelrum i nyproduktionsprojekt uppgick beläggningen av ca 2500 cykelplatser till mindre än 40 %. Bolaget har tyvärr erfarenheter av att cykelrummen som ska vara enkelt tillgängliga och rymliga istället blir tomma, stökas ned, upplevs som otrygga, och i värsta fall tillhåll för obehöriga. Bolaget ser i dagsläget heller ingen acceptans för att belägga platserna med en hyra.

Förvaltningen av mobilitetstjänsterna som nu ska gälla i succession och inte enbart för de första hyresgästerna kommer att kräva mer resurser och en ökad kunskap internt för Svenska Bostäder. Det får även konsekvenser för bolagets bokföring, eftersom mobilitetstjänsterna inte bokförs som investeringar i projekt utan som en kostnad i bolagets resultaträkning.

Att verka för att minska privatbilismen till förmån för aktiv mobilitet och delade mobilitetstjänster kommer att kräva tid, resurser och vilja. Bolaget förstår därför Stadens önskan att säkra mobilitetstjänster över tid. För att uppnå detta mål anser bolaget att ett kundanpassat utbud, som är flexibelt och dynamisk över tid är bästa vägen att gå. Här krävs ett aktivt arbete i form av ”nudging”, samt aktiv och kontinuerlig uppföljning av implementeringen.

Bostadsbolag, leverantörer, Staden samt regionen behöver samarbeta och någon måste axla det helhetsansvaret. Detta utifrån att det inte är en enskild angelägenhet för ett bostadsbolag utan handlar om en omfattande samhällsförflyttning. Förslagsvis skulle Stockholm Parkering kunna axla ett samordnat ansvar kring parkering och mobilitet.

Oklarheter och subjektiva bedömningar

I tjänsteutlåtandet anges en önskan att göra bedömningarna mindre subjektiva och mer rättvisa, vilket Svenska Bostäder välkomnar. Tyvärr är det många typer av projekt som fortsatt hänvisas till enskilda avgöranden utan att det beskrivs hur detta ska gå till. För att undvika de stora skillnader i bedömningar, som bolaget ser idag utifrån olika handläggare och geografier, önskar bolaget att en rutin tas fram för hur en konstruktiv parkeringsdiskussion i projekten ska drivas där helheten tas i beaktande.

I förslaget saknas också en grupp projekt. Det är projekten som omfattas av redan antagna planer men som inte kommer att genomföras förrän 2030 eller efter det. Dessa bör också beaktas.

Svenska Bostäder ser positivt på att kategoriboende fortsatt får en särskild bedömning eftersom mobiliteten mellan olika grupper skiljer sig åt. Bolaget ser dock att förslaget som utformat nu, med en reduktion för kategoribostäder på det lägesbaserade parkeringstalet, riskerar att leda till för många parkeringsplatser. Bolaget anser att nuvarande praxis för studenter, där antal p-platser är nära noll, av erfarenhet har fallit väl ut och bör fortsätta gälla. Vidare anser bolaget att det högre cykelparkeringstalet om 70 platser/1000 kvm BOA framstår som väl tilltaget med hänsyn till den tidigare nämnda låga beläggningen och strävan efter att hålla nere hyrorna för målgruppen.

Svenska Bostäder saknar i sammanhanget en typ av kategoriboende, nämligen SoL- och LSS-bostäder. När bolaget för en dialog med Socialförvaltningen angående deras anvisningar i nyproduktion framgår att deras boende inte har något behov av bilparkeringsplats och inte mer än en cykelparkeringsplats per bostad. Ett minskat antal parkeringsplatser skulle bidra till att hålla kostnaderna nere för de boende och Stadens verksamheter.

Ett rättvist parkeringstal

Att uppföra underjordiska garage innebär mycket höga kostnader. För att investeringen ska bära sig behöver månadsavgiften för en parkeringsplats vara hög. Den betalningsviljan bedöms inte finnas i majoriteten av våra projekt. För att investeringen ändå ska kunna genomföras behöver underskottet täckas på annat sätt och det innebär höjda hyror för samtliga bostäder. Ur en rättviseaspekt kan det anses skevt att samtliga hyresgäster subventionerar parkeringsplatser som används av ett fåtal. Svenska Bostäder strävar alltid efter att hålla nere hyrorna för framtida hyresgäster. Detta får konsekvenser för Stadens och bolagets möjlighet att bygga fler bostäder. Här finns en målkonflikt där bolaget har erfarenhet av att parkeringsplatsen trumfar bostaden och att antal bostäder kan sänkas i projekt för att nå Stadens parkeringstal.

Svenska Bostäder har gjort ett antal parkeringsutredningar och inventeringar, som tydligt visar på att våra hyresgäster har ett lägre bilinnehav och efterfrågar bilparkering i lägre utsträckning än t ex

bostadsrättsinnehavare och anser därför att det är motiverat att p-talen bör vara lägre för allmännyttan. När Svenska Bostäder utvärderar statistik, för nybyggnadsprojekt med underjordiska garage 2017-2024, framgår att knappt två tredjedelar av platserna är uthyrda till boende i det aktuella projekten. Övriga platser är vakanta eller uthyrda externt, till personer som inte bor i fastigheten eller företagare. I plan- och bygglagen (PBL) (2010:900) anges att bestämmelserna i PBL syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

Svenska Bostäder verkar till stor del i ytterstaden och där kan det i framtiden bli svårt att bygga utan övergripande förändringar i parkeringsfrågan. Att uppföra ett underjordiskt garage och hyra ut platserna för självkostnadspris när det är gott om gratis, eller lågt prissatt, parkering på gatan är inte lönsamt. Svenska Bostäder ser att det finns ett behov av samordning av prissättning och reglering av parkeringsplatserna på Stadens gator och bostads- och parkeringsbolagens kvartersmark samt garage. Med nuvarande system konkurrerar Stadens verksamheter med varandra vilket leder till en prissänkning som gör att bolagen inte kan ta ut de faktiska kostnaderna för en parkeringsplats.

I förslaget sätts p-talet för bilar utifrån en parkeringskarta som generellt är högre i ytterstadsområdena. Samtidigt är cykelparkeringstalen och kravet på antal utrymmeskrävande cyklar detsamma oavsett område. I ett pågående detaljplaneprojekt ser Svenska Bostäder att bilparkeringstalet endast skulle sänkas marginellt medan antalet cykelparkeringsplatser skulle öka något. I kombination med det ökade kravet på utrymme för cykelparkering minskar projektets lönsamhet vilket försvårar för ett projekt utan marginaler. Det är även svårt för bolaget att förstå hur kravet på utbud av utrymmeskrävande cyklar, cykelpool och bilpool hänger ihop med de boendes behov när bilparkeringstalet är relativt högt i ytterstadsområdena jämfört med mer centrala områden.

Enligt förslaget kan byggaktören få ett sänkt p-tal om den erbjuder ett mer ambitiöst mobilitetsutbud, likt befintliga riktlinjer. Svenska Bostäder tror att det kan vara ett bra sätt att sporra byggaktörer att ytterligare anstränga sig för att minska biltrafikarbetet. Däremot önskar bolaget att sänkningen förblir procentuell. Som förslaget är utformat nu skulle det löna sig mindre

att arbeta med mobilitetsåtgärder i ytterstadsområden än centrala delar av staden.

Flera områden i kartan känns "underskattade", t.ex. bedöms tunnelbanenära läge och villakvarter nära kommungräns likadant. Det framstår i kartan som att ingen hänsyn tas till cykelavstånd, trots Stadens intentioner om att skapa en "cykelstad". Centrumanläggningar som en gång byggts för att tillhandahålla service och arbetsplatser för närområdet borde få en ökad betydelse/räckvidd.

De obligatoriska mobilitetstjänsterna innehåller bland annat ett månadskort hos SL per lägenhet. Då en del av hyresgästerna uppbär bostads- eller andra bidrag utgör denna mobilitetsåtgärd en risk då det ekonomiska värdet 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.

Målstyrd planering för hållbarhet

Enligt tjänsteutlåtandet kommer förslaget innebära en sänkning av parkeringstalen, jämfört med dagens riktlinjer. Efter en översyn av vad de nya riktlinjerna skulle innebära i pågående projekt kan Svenska Bostäder konstatera att hela skalan finns representerad, det finns projekt som skulle få lägre p-tal men också projekt som kommer att drabbas av höjda p-tal. Bolaget önskar att p-talen utformades utifrån en styrning mot Stadens mål istället för dagens behov och baseras på ett högsta tillåtet antal parkeringsplatser istället för ett krav på minsta möjliga antal.

Majoriteten av våra resor börjar eller slutar i hemmet. Bolaget kan påverka hur våra boende reser genom vårt utbud av parkeringsplatser. Om det är lättillgängligt, billigt och enkelt att hyra parkeringsplats ökar sannolikheten att den boende väljer bilen framför andra mer miljövänliga alternativ. Genom att bygga kollektivtrafiknära och erbjuda attraktiva mobilitetsåtgärder, samt minska antalet parkeringar kan ett bostadsbolag underlätta för våra hyresgäster att leva utan egen bil.

Den del av ett nybyggt flerfamiljehus som genererar mest utsläpp av växthusgaser är källare och/eller underjordiskt garage. När ett garage byggs genererar det stora mängder schaktmassor samt stor materialåtgång i form av t.ex. betong och stål, vilket har en hög klimatpåverkan. När garaget sedan 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. Detta talar för att parkering bör hanteras i gemensamma anläggningar ovan jord.

Svenska Bostäder arbetar redan idag efter strikta krav på en halvering av CO2 till 180 CO2/kvm BTA år 2030 och ytterligare skärpta nivåer efter det. Nyligen har nedtrappningen av utsläppsnivåer fram till 2040 beslutats vilket innebär ytterligare en halvering, ned till 90 CO2/kvm BTA. För att uppnå detta behöver kravet på underjordiska garage tas bort.

I bostadsområden från 60-talet och framåt finns ofta ett överskott på parkeringsplatser som är billiga att hyra (oftast på grund av avgiftsfri parkering på gatumark), lågt utnyttjade och endast delvis används av boende. Det finns en stor klimatmässig potential i att undvika att bygga nya parkeringsplatser och i stället effektivisera dessa anläggningar genom t ex tillståndsparkering och samnyttjande, vilket bör lyftas och förtydligas i riktlinjerna.

AB SVENSKA BOSTÄDER

Stefan Sandberg
VD

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Stefan Sandberg, VD	2025-03-17