

Handläggare
Anni Carpelan
08-50839829

Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. Svar på remiss SSAB 2025/11

Bakgrund

AB Stockholmshem har ombetts att yttra sig gällande exploateringskontorets förslag till revidering av Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. Det reviderade förslaget ska bidra till måluppfyllnaden om minskat biltrafikarbete till år 2030 samt tillämpa framkomlighetstrategin med minskade bilresor och möjliggöra hållbart resande genom delad mobilitet och cykel framför privatägd bil.

Bolagets synpunkter

Hanteringen av parkering och mobilitet har seglat upp som en av de viktigaste frågorna för stadens bostadsbolag att hantera i takt med att de ekonomiska förutsättningarna för genomförbarhet i nyproduktionsprojekt har försämrats och kraven på minskade utsläpp har skärpts. Stockholmshem ser därför att det finns ett behov av en revidering av de nuvarande gröna parkeringstalen.

Majoriteten av våra resor börjar eller slutar i hemmet. Bostadsbolagen kan påverka hur de boende reser genom att reglera utbudet av parkeringsplatser och komplettera med funktioner och tjänster som främjar aktiv och delad mobilitet. Genom att nyttja befintligt parkeringsbestånd effektivt, bygga kollektivtrafiknära och erbjuda attraktiva mobilitetstjänster samt minska antalet bilparkeringar kan bolaget underlätta för sina hyresgäster att leva utan egen bil.

Bolaget ser dock inte att förslaget till ny riktlinje ger stöd för att skapa långsiktigt hållbara och planerbara förutsättningar för bostadsbolagen att nå bostadsmålen, bidra till minskade klimatsutsläpp och ett hållbart samhälle. De krav och lösningar som föreslås innebär ökade belastningar på projektekonomi, driftkostnader och klimatpåverkan. Ökade ytor och detaljstyrning av cykelparkering, samtidigt som bilparkeringen endast minskas marginellt, samt bristen på hänsyn till klimatmål och behov av delade ytor, skapar problem som bolaget ser som allvarliga och svårhanterliga.

AB Stockholmshem

Bredholmstorget 16
Box 2051
12702 Skärholmen
Växel 08-50839000
epost@stockholmshem.se
www.stockholmshem.se

Bolagets bedömning är att flertalet av de mobilitetsåtgärder som finns i det ambitiösa utbudet av mobilitetsåtgärder är mycket svåra att genomföra då de resulterar i såväl stora kostnadsökningar som intäktsförluster.

När frågor ställts till exploateringskontoret om vilken fakta och evidens i form av vetenskapliga studier, empiriska data eller statistik som ligger till grund för förslaget till riktlinje, framgår det tydligt att detta saknas och inte kan presenteras på ett för bolaget betryggande och konkret sätt.

Bolaget förvånas över den brist på förståelse för hur de byggande och förvaltande bostadsbolagens affär fungerar, deras krav på lönsamhet i projekt och förmåga att bidra till bostadsmålen, som förslaget genomsyras av.

Sammanfattningsvis skapar de föreslagna riktlinjerna stora ekonomiska utmaningar för bolaget och en risk att det inom flertalet geografiska områden kan komma att bli näst intill omöjligt att uppföra nya bostäder om parkeringsnormen prioriteras framför bostadsmålet.

Bolaget efterfrågar följande förhållningssätt i arbetet med parkering och mobilitet vid nyproduktion:

- Att hänsyn tas till tidshorisonten genom ett dynamiskt och flexibelt system, med fokus på processen snarare än specifika lösningar
- Ett helhetsperspektiv, där parkeringstal och mobilitetstjänster bygger på samordning och delning mellan flera aktörer och närliggande fastighetsägare
- En process utformad för samverkan och utveckling istället för att ange detaljerade lösningar som riskerar att bli daterade eller outnyttjade
- Att lösningar och modeller baseras på vetenskapliga studier och genomförda piloter
- Att parkeringstalet används som styrning mot mål istället för en behovsbaserad styrning då behov och förutsättningar förändras med målstyrning och samhällsutvecklingen
- Att parkeringstal och krav på mobilitetstjänster används som ett styrande verktyg mot mindre bilanvändning istället för ett osäkert antagande om aktuellt behov

Avsaknad av behovsstyrning och flexibilitet

Behov av parkeringsplatser har länge överskattats under planeringsskedet och är i verkligheten lägre än de av staden anvisade p-talen. När de kommunala bostadsbolagen utvärderar

statistik från nybyggnadsprojekt framträder en bild där behovet av parkering inte motsvarar antalet platser som byggts, vilket resulterat i att det på många platser finns ett överutbud av parkering. För att minska de ekonomiska förlusterna hyrs platser då ut externt, till personer som inte bor i fastigheten eller till företagare. Om de föreslagna parkeringstalen genom mobilitetstjänster ska uppmuntra boende att minska behovet av egen bil framstår det som rimligt att p-talet ska vara lägre än behovet. Bolaget anser att ett målinriktat parkeringstal bör användas istället för ett behovsbaserat, för att minska trafikarbetet med privatbil.

Bolaget anser att riktlinjen måste genomsyras av ett större mått av flexibilitet, vilket skapar förutsättningar för långsiktigt hållbara lösningar. För att lyckas nå stadens uppsatta mål om minskat biltrafikarbete bör parkeringstalet baseras på ett *högsta tillåtna antal* parkeringsplatser istället för ett krav på minsta tillåtna antal. Ett större mått av samnyttjande av ytor samt lösningar placerade ovan mark bidrar till att kundbasen för leverantörerna av mobilitetstjänster ökar och skapar långsiktig överlevnad.

Det finns dessutom en stor resurs- och klimatomfattig potential i att undvika att bygga nya parkeringsplatser och i stället effektivisera befintliga parkeringsanläggningar genom samnyttjande och tillståndsparkering, vilket bör lyftas och förtydligas i riktlinjerna.

Vikten av ett helhetsperspektiv

Samverkan är nyckeln till långsiktiga och hållbara lösningar vilket kräver ett helhetsperspektiv som bolaget saknar i förslaget. För att kunna nå uppsatta mål och riktlinjer samt tillgodose framtida efterfrågan och förändringar krävs att kollektivtrafik, parkering och mobilitetstjänster planeras gemensamt. Transportfrågan behöver analyseras och lösas ur ett mer övergripande perspektiv. Bolaget föreslår därför att frågan kring mobilitetslösningar hanteras för stockholmsregionen som helhet, inte som nu med utgångspunkt från stadsdelar med lösningar i enskilda fastigheter. Goda exempel och förebilder finns i exempelvis Dresden, Tyskland samt i Malmö med Skånetrafiken, där lösningar tagits fram för ett regiontäckande nät av mobilitetshubbar. Bolaget anser att förslaget även bör innehålla riktlinjer för hur den typen av delad mobilitet ska kunna tillskapas. När varje byggherre ska ha sina egna parkerings- och mobilitetslösningar blir det svårare för mobilitetsleverantörerna att få täckning för sina tjänster, som bygger på delning och samnyttjande. Ett helhetsperspektiv skulle ge marknadsmässiga förutsättningar för dessa leverantörer att upprätthålla sina tjänster med en utökad kundbas. Samverkan mellan aktörer inom samma detaljplaneområde möjliggör gemensam planering av parkering även utanför den egna fastigheten. Planering av gemensamma

lösningar behöver därför komma in tidigt i projekten för att skapa förutsättningar för att plats reserveras vid kvartersutformning och gatuprojektering.

Mobilitetsanläggningar är en viktig förutsättning för att åstadkomma effektivt samnyttjad parkering och kostnadseffektiva, attraktiva lösningar för bilpool och andra mobilitetstjänster. Bolaget saknar i förslaget en beskrivning av stadens roll som möjliggörare för hållbara mobilitetslösningar. Samtidigt som byggaktören får mobilitetspoäng för att lägga bilparkering långt från bostäderna så står det ingenstans att staden ska ansvara för att identifiera lämpliga platser för gemensamma mobilitetsanläggningar under t. ex arbetet med fördjupade översiktsplaner eller planprogram.

Mobilitetshubbar är ett bra sätt att dela ytor och skapa en högre brukartäthet för mobilitetsleverantörerna. Där behöver affärsmodeller och riskfördelningsprinciper tas fram. Denna lösning skulle också möjliggöra ett stopp för underjordiska garage, något som krävs för att kunna uppnå klimatmålen, vilket även förordas i medskicket från exploateringsnämnden.

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. Bolaget saknar i förslaget en tabell för samnyttjandepotential, vilket innebär att förutsättningarna för att skapa effektiva gemensamma parkeringsanläggningar inte är tydliga. Att tillståndsparkering har marginaliserats i ett invecklat poängsystem är enligt bolaget mycket olyckligt.

Långa tidshorisonter och hög detaljeringsgrad

Förslaget saknar insikt i konsekvenserna av de långa ledtiderna i projekten. Detaljstyrning kan fungera men inte i kombination med långa ledtider samt krav på garantier för en viss bestämd lösning. Samråd år 2025, antagande år 2026, byggstart år 2038 och planerad inflytt år 2040, är exempel på en tidslinje i ett aktuellt nyproduktionsprojekt. Det nu framtagna förslaget skulle innebära att byggaktören i det aktuella projektet måste planera för mobilitetstjänster idag och säkerställa dessa till och med år 2050. Att garantera en specifik mobilitetstjänst eller tillskapa ytor som riskerar att stå outnyttjade om 25 år är inte en hållbar modell över tid. Här efterfrågar bolaget ett större mått av flexibilitet kring hur målen ska uppnås.

Den karta utifrån vilken parkeringstalen bestäms tar inte hänsyn till de långt framskridna planer om tillkommande kollektivtrafik som

borde kunna redovisas som en utgångspunkt för parkeringstalen för tillkommande bebyggelse. När till exempel ny spårtrafik byggs förändras förutsättningarna radikalt på en plats vilket idag inte går att tillgodoräkna sig i de projekt som har långa ledtider. Detta ger risk för överdimensionerade lösningar under detaljplaneprocessen när mer parkering behöver planeras in än vad som troligen kommer att behövas i det färdiga projektet. Bolaget efterfrågar en mer framåtblickande tillgänglighetskarta som beskriver den framtida och önskade situationen, alternativt att staden gemensamt med byggaktörerna beskriver de framtida förutsättningarna (inte bara kollektivtrafik utan även närhet till målpunkter) med syfte att hitta en gemensam utgångspunkt för diskussionen om parkering och mobilitet.

Utifrån bolagets översyn av förslaget till nya riktlinjer, som visar att långt ifrån alla projekt får sänkta p-tal, blir det svårt att klara de höjda kraven på ytor för cykelparkering. Bolaget ställer sig även frågande till uppfattningen om att bilinnehav ersätts med cyklande. Snarare är det mer sannolikt att bilåkande ersätts av ökat kollektivåkande, ökad användning av bilpool samt förändrad livsstil i form av ökat distansarbete, nya inköpsmönster och ökad näthandel.

Det höjda kravet på antal cykelplatser i kombination med kraven i Bilaga B, kommer försvåra ekonomin och genomförbarheten i projekten. Bolaget ser en risk i att cykelparkeringsytor prioriteras framför bostadsytor och övriga värdeskapande ytor i form av kommersiella lokaler och gemensamhetsytor. Cykelytorna är heller inte intäktsbringande vilket försvårar genomförbarheten.

Bolaget anser att Bilaga B har en alltför hög detaljgrad och innehåller motstridigheter. Anvisningarna följer heller inte bolagets nuvarande tekniska anvisningar för nybyggnation, såsom Stockholmshusen, vilket riskerar att komplicera och fördröja produktionen. Ett exempel på extrem detaljstyrning är kravet på automatisk dörröppning, som är mycket kostnadsdrivande i såväl uppförandeskedet som i förvaltningsskedet. På den här detaljnivån ser bolaget att det finns andra lösningar att tillgå med bättre förutsättningar till hållbar effekt. Exempelvis är dörrstängare med fördröjd stängning, som har betydligt bättre driftsäkerhet, tillräcklig funktion för cyklister och till mycket lägre investerings- och förvaltningskostnader, ett mycket bättre alternativ.

Bolaget upplever redan idag att cykelparkeringsutrymmena är överdimensionerade med rådande riktlinjer. Tyvärr erfar bolaget att cykelrum som ska vara tillgängliga och rymliga istället står tomma, stökas ned, upplevs som otrygga och blir tillhåll för obehöriga. Det

är också allmänt känt att många äldre inte väljer att cykla och att många som har exklusiva cyklar väljer att förvara dem i lägenheten eller på balkongen.

Genom samarbeten och avtal med cykelpoolsleverantörer får bolaget idag värdefull återkoppling gällande lämpliga lösningar i nya projekt samt statistik och beläggningsgrader i befintligt bestånd. Leverantörerna ges frihet att bestämma antal fordon, ytbehov och modeller vilket skapar möjlighet för bolaget att enkelt och snabbt anpassa utbudet efter kundernas efterfrågan och samhällsutvecklingen. Som stor fastighetsägare kan bolaget agera inom det egna beståndet men genom att möjliggöra för samordning av mobilitetstjänster mellan fastighetsägare, skulle de hålla bättre över tid och skapa förutsättningar för fler aktörer att tillhandahålla och behålla tjänster. Genom att arbeta med ett större användningsområde skapas förutsättningar som möjliggör för fler leverantörer att hitta en lönsam affär vilket underlättar för såväl fastighetsägare som för användare av tjänsterna.

Stora ekonomiska konsekvenser

När bolaget applicerar förslagets mobilitetsåtgärder på några av de nyproduktionsprojekt som nu är i produktion resulterar det i icke genomförbara projekt. Detta förtydligas i räkneexempel nedan.

Projektet Tåjärnet, Stockholmshus i Solberga

- Projektet hade initialt ett p-tal som visade ett behov av 48 p-platser för bil. Senare har beslutats att projektet skulle ingå i Stockholmshusens pilotprojekt för mobilitet, med ett mycket lägre p-tal på 16 p-platser för bil. Utöver detta finns 252 platser för cyklar.
- Med förslagets mobilitetsåtgärder applicerade ges ett nytt minsta möjliga p-tal på 32 p-platser för bil och 319 platser för cyklar.
- Antalet lägenheter skulle i detta projekt minska med 10 % (motsvarande nio lägenheter) för att ge plats åt cykelparkering.
- Lönsamheten i projektet skulle gå från 2 Mkr till -24 Mkr vilket innebär att projektet inte skulle gå att genomföra, trots att bolaget inte tagit hänsyn till de enligt kartan (bilaga A) högre p-talen för bil, utan här enbart visat på konsekvenserna av de föreslagna riktlinjerna för cyklar.

Inom Stockholmshusens pilotprojekt för mobilitet finns flera, redan färdigställda projekt med mycket låga p-tal. Bolaget förutsätter att dessa piloter har utvärderats och ifrågasätter varför detta inte reflekteras i det nya förslaget till parkeringstal.

Projektet Utombordaren, Karlsbodavägen i Bromma

- 166 lägenheter, varav fem LSS-bostäder
- Tre lokaler för närservice i bottenplan

- P-talet för bilar minskar här från 66 till 38 platser men inte i sådan utsträckning att det räcker i relation till behovet av den ökade mängden cyklar.
- För att kunna medge den utökade mängden av cykelparkering skulle ytorna för avgående parkeringsplatser i garage *och* bottenvåningen behöva bestå av cykelförvaring istället för lokaler. Bottenvåningen skulle då bestå av cykelrum, soprum samt bostadsentréer.
- Utöver de ekonomiska konsekvenserna i form av uteblivna lokalhyresintäkter, skulle bottenvåningen inte bidra med liv och närservice till området
- Lönsamheten i projektet skulle försämrats på grund av att lokalerna försvinner.

Bolaget har ett ansvar och ett uppdrag att alltid sträva efter att till skapa bostäder med rimliga hyror. När projektens ekonomi äventyras i så stor utsträckning som ovan exempel visar, får det konsekvenser för bolagets möjlighet att bidra till bostadsmålen. Här finns en målkonflikt där bostadsbolagen erfar att parkeringsplatser trumfar bostäder och att antal bostäder och lokaler måste skruvas ned för att nå stadens parkeringstal.

Utmaningar i förvaltningsskedet

Tillhandahållandet och förvaltningen av mobilitetstjänsterna som föreslås för de första inflyttade hyresgästerna men även i succession, kommer att kräva utökade resurser och kostnader för bolaget. Det får även konsekvenser för bolagets ekonomiska resultat, då mobilitetstjänsterna inte bokförs som investeringar utan utgör en kostnad i resultaträkningen.

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 om att säkra mobilitetstjänster över tid. För att uppnå målen anser dock bolaget att ett kundanpassat utbud, som är flexibelt och dynamisk över tid, är bästa vägen att gå. Här krävs ett aktivt arbete i syfte att ändra beteenden samt aktiv och kontinuerlig uppföljning av implementeringen. Detta kan inte vara en enskild angelägenhet för bostadsbolagen utan här måste ett tydligt och målfokuserat samarbete ske med staden, leverantörerna och regionen för att kunna åstadkomma en förändring på samhällsnivå.

Oklarheter och subjektiva bedömningar

I tjänsteutlåtandet anges en önskan om att göra bedömningarna mindre subjektiva och mer rättvisa. Det är då för bolaget paradoxalt att exploateringskontoret själva, under den informationsträff som hölls den 10 mars 2025, uppger att innehållet i riktlinjen och de mobilitetsåtgärder som krävs ska ses som förslag och vara föremål för diskussion i enskilda projekt. Att många typer av

projekt fortsatt ska hänvisas till enskilda avgöranden utan att beskriva hur detta ska gå till anser bolaget är olyckligt. För att undvika de stora skillnader i bedömningar som bolaget ser idag, utifrån olika handläggare och geografier, efterfrågas en rutin för hur en konstruktiv parkerings- och mobilitetsdiskussion i projekten ska drivas där helheten tas i beaktande.

I förslaget saknas den typ av projekt som omfattas av redan antagna planer men som inte kommer att genomföras förrän år 2030 eller därefter. Dessa projekt bör också beaktas i riktlinjen.

Bolaget ser positivt på att kategoriboende fortsatt får en särskild bedömning. Bolaget erfar att exempelvis nuvarande praxis för studentbostäder, där antalet p-platser är nära noll, har fallit väl ut och bör fortsätta gälla.

Ett rättvist parkeringstal

De kommunala bostadsbolagen verkar mestadels i närförort och ytterstaden där det i framtiden kan bli svårt att bygga utan övergripande förändringar i parkeringsfrågan. 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 bolagets projekt. När det dessutom finns gott om gratis eller lågt prissatt parkering på gatan, är det omöjligt för bolagen att ta ut de parkeringsavgifter som skulle behövas. För att investeringen ändå ska kunna genomföras behöver kostnaderna bäras upp i form av högre bostadshyror, vilket påverkar hela hyresgästkollektivet. Bolaget delar exploateringskontorets uppfattning om att det, ur ett rättviseperspektiv, är skevt att samtliga hyresgäster subventionerar parkeringsplatser som används av ett fåtal. Men hur redovisning av bilparkeringskostnaden för samtliga hyresgäster, som förslaget anger, skulle skapa incitament för förändrade beteenden ställer sig bolaget mycket frågande till.

Bolaget upplever att flera områden i kartan är ”underskattade”. Exempelvis bedöms tunnelbanenära lägen och villakvarter nära kommungräns likartat. Ingen hänsyn tas till cykelavstånd, trots stadens intentioner om att skapa en ”cykelstad”. Centrumanläggningar som tillhandahåller service och arbetsplatser för närområdet borde få en ökad betydelse/räckvidd.

Behovet av målstyrd planering för hållbar utveckling

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 bolaget konstatera att hela skalan finns representerad; projekt som skulle få lägre p-tal men också projekt som kommer att drabbas av

höjda p-tal (som exempel ovan visar). För att få en konsekvens inom stadsplaneringen måste p-talen utformas för den stad de planeras för, inte det behov som finns idag. Det innebär att p-talen ska samverka med de krav som ställs i övrigt, t. ex minskade transporter och privatbilism samt halverade klimatutsläpp. Bolaget önskar således att p-talen utformades utifrån en styrning mot stadens mål istället för dagens behov.

Den del av ett nybyggt flerfamiljshus som i särklass genererar mest utsläpp av växthusgaser är källare och underjordiska garage. När ett garage byggs genererar det dessutom stora mängder schaktmassor samt stor materialåtgång i form av 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 att se en alternativ användning och möjlighet till återbruk.

Bostadsbolagen arbetar redan idag mot stadens mål på en halvering av CO₂-utsläpp till år 2030. Chanserna att nå målen ökar om parkeringstalen kraftigt reduceras och bolaget kan undvika att behöva bygga underjordiska garage. Bolaget anser inte att förslaget leder mot dessa mål.

Åsa Wigfeldt
VD
AB Stockholmshem

Sofia Forsman
Chef VD-stab
AB Stockholmshem

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Åsa Wigfeldt, VD	2025-03-17
Sofia Forsman, Chef VD-stab	2025-03-17