



Datum
2025-03-14

Diarienummer
Dnr. MIC 2025/19

Handläggare:
Barbro Karlsson
Tel. 08-508 36 056

Stockholms Stadshus AB
remiss@stadshusab.se

Svar på remiss av förslag till revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal (SSAB 2025/11)

Sammanfattning

I budget 2023 fick exploateringsnämnden i uppdrag att, i samarbete med stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden, utvärdera och revidera de projektspecifika och gröna parkeringstalen i syfte att göra det mer attraktivt med hållbara mobilitetstjänster såsom elbilpooler före parkeringsplatser vid nybyggnation. De nuvarande riktlinjerna för projektspecifika och gröna parkeringstal beslutades av kommunfullmäktige i oktober 2015.

Kortfattat innebär förslaget till reviderade riktlinjer följande:

- Parkeringstal för bil utifrån lägesbaserade parkeringstal i enlighet med en framtagen parkeringskarta som utgår från boarea (BOA) istället för lägenhetsstorlek. För flerbostadshus innebär det att bilparkeringstalet kan variera mellan 3-6 parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA.
- Nytt cykelparkeringstal om 50 platser per 1 000 kvm BOA för flerbostadshus och 70 platser per 1 000 kvm för studentbostäder.
- Vård- och omsorgsboenden har lagts till i kategorin ”andra boendeformer” än flerbostadshus. I dessa fall behöver en särskild parkeringsutredning tas fram av byggaktören som ska godkännas av stadens trafikplanerare, men ett riktvärde har tagits fram som utgångspunkt för utredningen. Riktvärdet anger en reduktion om två

Micasa Fastigheter i Stockholm AB

Nordkapsgatan 3
Box 1298
164 29 KISTA

Tfn: 08 508 360 00
Fax: 08 508 360 04
www.micasa.se

Plusgiro: 134 64 63-1
Bankgiro: 5690-3875
Org nr: 556581-7870

VAT nr: SE556581787001
Moms/regnr: 01-556581-7870

Micasa Fastigheter
– en del av Stockholms stad



parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA för vård- och omsorgsboenden jämfört med parkeringstalet för flerbostadshus i aktuellt område utifrån parkeringskartan. Samma reduktion ges även för studentbostäder.

- Ett antal grundläggande mobilitetsåtgärder föreslås gälla som standard i alla nybyggnadsprojekt och som byggaktören därmed ska erbjuda de boende under minst tio år från första inflyttning.

Stockholms Stadshus AB har remitterat förslaget till revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal, för yttrande till bland annat Micasa Fastigheter i Stockholm AB. Yttrandet ska vara Stockholms Stadshus AB tillhanda senast den 17 mars 2025.

Micasa Fastigheter i Stockholm AB är positiv till stadens målsättning att minska stockholmarnas bilberoende och vill gärna vara med och bidra till hållbara alternativ. Med anledning av att Micasa har en del synpunkter och invändningar mot flera av förslagen i förhållande till bolagets målgrupper, ställer sig Micasa dock inte bakom förslaget till de reviderade riktlinjerna i sin helhet.

Micasas primära målgrupper är seniorhyresgäster 65 år och äldre, multisjuka äldre i behov av omfattande vård och omsorg dygnet runt samt yngre personer som på grund av fysiska eller psykiska funktionsnedsättningar är i behov av anpassade boenden i enlighet med socialtjänstlagen (SoL) eller lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Utifrån detta kan Micasa konstatera att de föreslagna riktlinjerna inte alls är anpassade till dessa målgrupper vad gäller förslagen till parkeringstal för såväl bilar som cyklar. Därutöver är också väldigt få av de föreslagna mobilitetsåtgärderna relevanta för människor med olika typer av fysiska eller psykiska funktionsnedsättningar.

I avsnittet om Micasas synpunkter förklaras målgrupperna närmre i förhållande till de förslag som föreslås i de reviderade riktlinjerna samt bolagets invändningar mot dessa.



Bakgrund

Parkering regleras i Plan- och bygglagen (PBL 2010:900 8 kap 9-10 §) och ska anläggas i skälig utsträckning på eller i närheten av en fastighet. Det innebär att kommunen har rätt att bestämma vad som är lämpligt utrymme för parkering, vilket ofta definieras som kommunens parkeringstal.

I budget 2023 fick exploateringsnämnden i uppdrag att, i samarbete med stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden, utvärdera och revidera de projektspecifika och gröna parkeringstalen i syfte att göra det mer attraktivt med hållbara mobilitetstjänster såsom elbilpooler före parkeringsplatser vid nybyggnation. De nuvarande riktlinjerna för projektspecifika och gröna parkeringstal beslutades av kommunfullmäktige i oktober 2015.

Utvärderingen av riktlinjerna syftar till att utreda hur arbetet bedrivs idag och identifiera brister i arbetsprocessen samt förbättra dagens riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal och skapa en mer transparent arbetsprocess. Riktlinjerna ska även leda mot mer hållbara mobilitetsåtgärder samt bidra till målet om minskad biltrafik med 30 procent till 2030.

Stockholms Stadshus AB har remitterat förslaget till revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal, för yttrande till bland annat Micasa Fastigheter i Stockholm AB. Yttrandet ska vara Stockholms Stadshus AB tillhanda senast den 17 mars 2025.

Ärendet

Utvärdering och framtagande av förslag till reviderade riktlinjer för parkeringstal i nyproduktion har genomförts i samarbete mellan exploaterings-, stadsbyggnads- och trafikkontoret.

De reviderade riktlinjerna föreslås gälla i alla nybyggnadsprojekt, oavsett markägare. Riktlinjerna föreslår ett lägre parkeringstal för bil än de nuvarande riktlinjerna samtidigt som det även införs ett nytt krav på



cykelparkeringstal för bostäder samt specifika krav på hur cykelparkering ska anordnas.

För att göra en likvärdig bedömning av det lägesbaserade parkeringstalet har en parkeringskarta tagits fram. Kartan är ett resultat av en tillgänglighetsanalys som är framtagen genom att mäta tillgängligheten till olika målpunkter med kollektivtrafik, upp till 60 min restid, samt gångtrafik, upp till 2 km. Syftet med analysen har varit att identifiera vilka områden som har störst potential till en vardag utan privatägd bil och parkeringskartan har utifrån det resulterat i fyra olika lägesbaserade parkeringstal som anger ett riktvärde för den minsta mängden parkering som behöver tillgodoses inom aktuellt område.

Nuvarande riktlinjer anger parkeringstal per lägenhet medan de reviderade riktlinjerna föreslår att parkeringstal istället anges per 1 000 kvm boendeyta (BOA) eller lokalarea (LOA). Det innebär att respektive projekt planeras utifrån ytmått och tar höjd för en behovsanpassad lägenhetsfördelning. Detta möjliggör även att lägenhetsfördelning kan ändras i sena skeden av planprocessen då parkeringstalet är detsamma genom hela exploateringsprocessen.

Vidare föreslås att ett antal grundläggande mobilitetsåtgärder ska gälla som standard i alla projekt och därmed vara obligatoriskt för byggaktörer att erbjuda i alla bostadsprojekt, vilket inte är fallet i de nuvarande riktlinjerna. Utöver det föreslås även fortsatt möjlighet för byggaktörer att åta sig att erbjuda ett mer ambitiöst mobilitetsutbud och på så sätt kunna sänka parkeringstalet för bil i aktuellt projekt.

De reviderade riktlinjerna ger även förslag på riktvärden på parkeringstal för andra ändamål än flerbostadshus, inklusive krav på grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder, vilket har saknats i de nuvarande riktlinjerna.

Kortfattat innebär förslaget till reviderade riktlinjer följande:

- Parkeringstal för bil utifrån lägesbaserade parkeringstal i enlighet med framtagen parkeringskarta som utgår från boarea (BOA) istället



för lägenhetsstorlek. För flerbostadshus innebär det att bilparkeringsstalet kan variera mellan 3-6 parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA.

- Nytt cykelparkeringstal om 50 platser per 1 000 kvm BOA för flerbostadshus och 70 platser per 1 000 kvm för studentbostäder.
- Vård- och omsorgsboenden har lagts till i kategorin ”andra boendeformer” än flerbostadshus. I dessa fall behöver en särskild parkeringsutredning tas fram av byggaktören som ska godkännas av stadens trafikplanerare, men ett riktvärde har tagits fram som utgångspunkt för utredningen. Riktvärdet anger en reduktion om två parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA för vård- och omsorgsboenden jämfört med parkeringstalet för flerbostadshus i aktuellt område utifrån parkeringskartan. Samma reduktion ges även för studentbostäder.
- Grundläggande mobilitetsåtgärder som föreslås gälla som standard i alla nybyggnadsprojekt och som byggaktören därmed ska erbjuda de boende under minst tio år från första inflyttning är följande:
 - Cykelvårdsstationer inomhus med cykeltvätt, cykelpump och verktyg.
 - Cykelpool med minst 0,6 el-assisterade lådcyklar per 1 000 kvm BOA.
 - Elbilpool med minst 0,3 eldrivna personbilar per 1 000 kvm BOA.
 - Kostnaden för bilparkeringsavgiften ska särredovisas för de boende.
 - Kostnadsfri 30-dagarsbiljett med SL till samtliga nyinflyttade lägenheter.
 - Löpande, målgruppsanpassad information om fastighetens mobilitetserbjudande samt områdets möjligheter till resor utan privatägd bil.
 - Prova-på-erbjudande motsvarande minst fyra timmars kostnadsfritt resande för bil- och cykelpool till samtliga nyinflyttade under perioden.



Micasa Fastigheters synpunkter

Micasa Fastigheter i Stockholm AB är positiv till stadens målsättning att minska stockholmarnas bilberoende och vill gärna vara med och bidra till hållbara alternativ.

Med anledning av att Micasa har en del synpunkter och invändningar mot flera av förslagen i förhållande till bolagets målgrupper, ställer sig Micasa dock inte bakom förslaget till de reviderade riktlinjerna i sin helhet. Skälen till det framgår i det följande.

Utöver detta anser Micasa att det generellt sett är positivt att förslaget till reviderade riktlinjer som utgångspunkt förhoppningsvis kommer att innebära mer transparens och förutsägbara regler. Detta till skillnad mot de nuvarande riktlinjerna där bedömningen av parkeringsbehovet i praktiken kan variera på handläggarnivå och mellan olika projekt. Den nuvarande hanteringen innebär också att det är upp till byggaktören att utreda, påvisa och argumentera för aktuellt p-tal i varje nybyggnadsprojekt. Förutom att ett sådant förfarande är ineffektivt och kräver resurser som också innebär en kostnad, riskerar detta även att leda till olika bedömningar och att projekten därmed inte hanteras på ett likvärdigt sätt. Även i förslaget till reviderade riktlinjer krävs det som huvudregel att en särskild parkeringsutredning ska tas fram av byggaktören i varje enskilt projekt, vilken ska godkännas av stadens trafikplanerare. Men mot bakgrund av de parkeringskartor som har tagits fram och föreslås ligga till grund för de reviderade riktlinjerna, vilket Micasa anser är positivt, är bolagets förhoppning att detta kan komma att underlätta processen i våra projekt framåt i jämförelse med nuvarande riktlinjer och tillämpning. Detta dock med reservation för de synpunkter som bolaget framför i det följande.

Micasa kan konstatera att de reviderade riktlinjerna för parkering och mobilitetsåtgärder vid nyproduktion har stort fokus på bilpooler och cyklar som huvudsakliga lösningar för att minska behovet av privatägd bil. Det är logiskt om utgångspunkten är att majoriteten av de boende är i arbetsför ålder och i övrigt även är fysiskt aktiva.



Micasas primära målgrupper är dock seniorhyresgäster 65 år och äldre, multisjuka äldre i behov av omfattande vård och omsorg dygnet runt samt yngre personer som på grund av fysiska eller psykiska funktionsnedsättningar är i behov av anpassade boenden i enlighet med socialtjänstlagen (SoL) eller lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Utifrån detta kan Micasa konstatera att de föreslagna riktlinjerna inte alls är anpassade till dessa målgrupper vad gäller förslagen till parkeringstal för såväl bilar som cyklar. Därutöver är också väldigt få av de föreslagna mobilitetsåtgärderna relevanta för människor med olika typer av fysiska eller psykiska funktionsnedsättningar.

Micasa kan vidare konstatera att det för "*andra boendeformer*" har införts ett förslag till parkeringstal specifikt för vård- och omsorgsboenden, vilket är en nyhet i jämförelse med de nuvarande riktlinjerna. Bakgrunden till den förändringen framgår varken av förslaget till de reviderade riktlinjerna eller av exploateringskontorets tillhörande tjänstutlåtande och Micasa ställer sig därför frågande kring vad som avses med det förslaget och ser även ett behov av att förtydliga vad ett vård- och omsorgsboende innebär och vilka målgrupper som kan komma ifråga för ett sådant boende.

På motsvarande sätt förklaras i det följande även Micasas andra målgrupper i förhållande till de förslag som föreslås i de reviderade riktlinjerna samt bolagets synpunkter och invändningar mot dessa.

Vård- och omsorgsboenden

Ett vård- och omsorgsboende är ett så kallat särskilt boende enligt socialtjänstlagen (SoL). Det innebär att det krävs ett biståndsbeslut enligt SoL för att en enskild ska få flytta till ett sådant boende. I enlighet med stadens riktlinjer för handläggning inom socialtjänstens äldreomsorg krävs det ett omfattande behov av vård och omsorg dygnet runt för att en enskild ska beviljas plats i ett vård- och omsorgsboende. Behoven beror huvudsakligen på åldersrelaterade somatiska (kroppsliga) sjukdomar eller demenssjukdomar/kognitiv svikt. Sammantaget innebär det att personer som bor på ett vård- och omsorgsboende är sköra, multisjuka äldre i hög ålder



med fysiska funktionsnedsättningar, vilket bland annat gör att de flesta är beroende av hjälpmedel vid förflyttningar såsom rullatorer och rullstolar.

Mot den bakgrunden förekommer det inte att personer som bor på ett vård- och omsorgsboende innehar egen bil och det finns därför inga behov av parkeringsplatser för de boende. Tvärtom är de boende som huvudregel beroende av praktisk assistans av personal eller anhöriga vid vistelse utanför vård- och omsorgsboendet och i de fall en boende behöver åka iväg någonstans så sker det i regel uteslutande med hjälp av färdtjänstbuss. Av dessa skäl är det förstås än mer uteslutet att de boende skulle klara av att cykla.

Även om det nya förslaget innebär en reduktion från riktvärdet om två parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA jämfört med parkeringstalet för flerbostadshus, anser Micasa med anledning av ovanstående att förslaget är orealistiskt i förhållande till målgruppen som bor på vård- och omsorgsboenden. I praktiken skulle förslaget innebära parkeringstal som vida överstiger de p-tal som redan är beslutade i detaljplan eller bygglov för de nybyggnadsprojekt av vård- och omsorgsboenden som Micasa kommer att producera under de kommande åren. I flera fall är andelen p-tal i de projekten noll medan förslaget till ny modell för vård- och omsorgsboenden skulle leda till ett p-tal på upp till fyra parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA. I och med att vård- och omsorgsboenden utgörs av relativt stora fastigheter skulle det krävas 12 parkeringsplatser för en fastighet som uppgår till 3 000 kvm BOA. Det skulle i sin tur även kräva ännu större tomter än vad som är fallet idag och där det redan finns betydande svårigheter att hitta lämplig mark inom staden som möjliggör nybyggnation av vård- och omsorgsboenden.

Således skulle förslaget till reviderade riktlinjer i praktiken utöka kravet på antalet parkeringsplatser i kommande nybyggnation av vård- och omsorgsboenden, vilket skulle motverka de angivna intentionerna med de reviderade riktlinjerna som ju tvärtom har till syfte att minska behovet av parkeringsplatser.



Vad gäller vård- och omsorgsboenden träffar de grundläggande mobilitetsåtgärderna som föreslås vara obligatoriska följaktligen inte heller målet för de äldre som bor i en sådan boendeform. Detta utifrån att mobilitetsåtgärderna enbart utgår ifrån fysiskt aktiva människor som kan cykla, meka med sin cykel, köra bil och åka kollektivt med SL. Inga av dessa mobilitetsåtgärder är dock relevanta för personer som bor i vård- och omsorgsboenden.

I och med de föreslagna mobilitetsåtgärderna anser Micasa att föreslagna revideringar helt saknar ett äldreperspektiv såväl som ett funktionshinderperspektiv. Micasa vill i det sammanhanget lyfta att även exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret också behöver beakta vad som är beslutat i andra stadsövergripande styrdokument, såsom exempelvis "Handlingsplan för en äldrevänlig stad" och "Program för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning".

Vård- och omsorgsboenden utgör däremot även relativt stora arbetsplatser för omvårdnadspersonal och hälso- och sjukvårdspersonal och har därutöver en del besökare. Så beroende på boendets geografiska läge och tillgång till kollektivtrafik kan det finnas ett visst behov av ett fåtal parkeringsplatser för de ändamålen, men dessa bör då inte kopplas till boendeformen utan förslagsvis istället falla under kategorin "*andra ändamål*".

Vad gäller parkeringstal för cykel och bil samt eventuella mobilitetsåtgärder, anser Micasa därmed att det skulle vara mer relevant om vård- och omsorgsboenden istället betecknas som verksamheter och/eller arbetsplatser på liknande sätt som skolor, förskolor och kontor. För även om vård- och omsorgsboenden per definition är bostäder, är det helt enkelt inte applicerbart att beräkna p-tal för bil och cykel utifrån samma modell som för andra bostäder och de aktuella mobilitetsåtgärderna är inte heller relevanta för de boende.

Mot denna bakgrund anser Micasa att det är av stor vikt att det tydliggörs i riktlinjerna för vem eller vilka som eventuella parkeringsplatser för både bil och cykel vid vård- och omsorgsboenden är tänkta för, eftersom de boende inte har något behov av dessa. Om det är besöksparkering som avses, anser



Micasa att det i så fall också talar för att vård- och omsorgsboenden bör kategoriseras som verksamheter. Utifrån detta behöver även en annan typ av riktvärde för besöksparkering för dessa verksamheter också tas fram.

Seniorbostäder

Seniorbostäder i Micasas bestånd är hyresrätter för personer 65 år och äldre. Snittåldern bland de som flyttar till en seniorbostad hos Micasa är 75 år men många är också betydligt äldre när de flyttar in. Ett viktigt mål med Micasas seniorbostäder är att de ska utformas för att stödja ett självständigt liv och kvarboende varför boendeformen ska ha en hög grad av tillgänglighet och trygghet. Det innebär även att de som bor kvar blir äldre. Bland Micasas befintliga seniorhyresgäster är i dagsläget 37 % mellan 80 och 90 år och 11 % är 90 år eller äldre.

I jämförelse med vård- och omsorgsboenden är de äldre som bor i Micasas seniorbostäder generellt sett rörligare och ”piggare”. Men mot bakgrund av att målet är att de ska kunna bo kvar och därmed blir äldre, är också en relativt stor andel av seniorhyresgästerna beviljade olika typer av hemtjänstinsatser för att tillgodose individuella behov av hjälp med service och/eller omvårdnad. Därutöver är många av seniorhyresgästerna även i behov av olika hjälpmedel vid förflyttning, såsom rullator och rullstol.

Seniorbostäder som boendeform nämns inte specifikt i riktlinjerna, vilket Micasa tolkar som att seniorbostäder anses tillhöra kategorin flerbostadshus alternativt *”boendeformer som inte kan säkerställas över tid, genom exempelvis markanvisningsavtal eller bestämmelser i plankarta”*. Oavsett vilket innebär de reviderade riktlinjerna att seniorbostäder föreslås få samma krav på parkeringstal och mobilitetsåtgärder som alla andra flerbostadshus.

Detta anser Micasa är helt orimligt i förhållande till att seniorbostäder är ett kategoriboende som endast riktar sig till äldre personer och den boendeformen kan därför inte jämföras med flerbostadshus som har en blandad åldersfördelning. Vad gäller studentboenden, som också är en form av kategoriboende, föreslås de däremot betecknas som *”andra boendeformer”* och ges ett riktvärde med en reduktion om två



parkeringsplatser per 1 000 BOA jämfört med parkeringstalet för flerbostadshus. På samma sätt som för vård- och omsorgsboenden, som alltså föreslås få samma reduktion, framgår det inte heller för studentboenden vad bakgrunden till detta är, men det är intressant att notera att studentboenden och vård- och omsorgsboenden tydligen anses ha något gemensamt vad gäller behov av parkeringsplatser för bil.

I de nuvarande riktlinjerna saknas tydliga förhållningsregler för olika typer av boendeformer och modellen anger endast ett grundintervall per stadsdel som ett generellt utgångsvärde samt därutöver ett antal principiella utgångspunkter. Med anledning av detta krävs det relativt omfattande utredningar av byggaktörer för att motivera vilket parkeringstal som bör fastställas i varje enskilt projekt och Micasa har därför tagit fram ett flertal utredningar kring det mot bakgrund av att bolaget har många pågående projekt för nybyggnation i tidiga skeden.

Som en del av dessa utredningar har Micasa bland annat genomfört flera undersökningar gällande bilinnehav och parkeringsbehov bland både befintliga seniorhyresgäster och äldre som står i bostadsförmedlingens kö och har angett intresse för en seniorbostad. Resultatet av dessa undersökningar visar tydligt att bilinnehavet generellt sett är lågt bland personer som är 75 år och äldre och bilinnehavet är dessutom ännu lägre bland ensamstående, vilket en övervägande majoritet av Micasas seniorhyresgäster är. I den senaste enkätundersökningen som genomfördes under våren 2024 bland bolagets seniorhyresgäster visar resultatet att endast ca 15 % av bolagets hyresgäster har tillgång till egen bil och att merparten av dessa hyr parkeringsplats externt i anslutning till bostaden. Av de ca 75 % som angav att de inte hade behov av parkeringsplats uppgavs orsakerna vara att man saknar bil, anser sig vara för gammal för att köra bil på grund av exempelvis nedsatt syn eller andra funktionsnedsättningar, har färdtjänst, tycker att bil och parkeringsplats är för dyrt eller att man saknar körkort.

I de återkommande dialoger och förhandlingar som Micasa hittills har fört med handläggare på exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret gällande p-tal för bilparkering i varje enskilt projekt, har p-talet som huvudregel landat på ca 0,1 för seniorbostäder. Med de nuvarande



riktlinjerna innebär det dock inga garantier för nästkommande projekt, vilket skapar onödig osäkerhet. Detta har bland annat resulterat i att bolaget har varit tvungen att lägga ned ett projekt där det inte gick att få gehör för ett lägre p-tal än 0,55. På grund av att tomtstorleken inte var stor nog för markparkering ställdes istället krav på ett underliggande garage, vilket var för kostnadsdrivande. I detta sammanhang vill Micasa också lyfta den ökade negativa påverkan på klimat och miljö vid anläggning av underliggande garage som bör beaktas i den sammanvägda bedömningen av olika intressen.

Micasa har inte genomfört några motsvarande undersökningar vad gäller cykelinnehav, men det får nog anses följa av sakens natur att förekomst av cykel bland Micasas seniorhyresgäster med största sannolikhet är ännu lägre än bilinnehavet.

Vad gäller det nya kravet på cykelparkering skulle det leda till ett helt orimligt högt antal för seniorbostäder. Som exempel kan nämnas fastigheten Ånn i Årsta där Micasa planerar för 61 seniorbostäder. Den totala bostadsarean är ca 3 400 kvm, vilket enligt den nya modellen skulle kräva 170 cykelparkeringsplatser, det vill säga 2,8 platser per lägenhet. Ett så högt antal cykelparkeringar kan eventuellt vara relevant för barnfamiljer men inte för Micasas seniorhyresgäster där majoriteten är ensamstående och cykelinnehavet är högst begränsat av ovan nämnda anledningar.

Istället för cyklar är det däremot relevant att bereda plats för förvaring av elrullstolar, permobiler och andra typer av elfordon för utomhusbruk i seniorbostäder. Sådana fordon är relativt vanligt förekommande bland seniorhyresgästerna och Micasa har därför med det som ett krav i bolagets ramprogram för seniorbostäder.

Flera av de föreslagna mobilitetsåtgärderna är inte heller anpassade för seniorer och endast ett fåtal av dem skulle kunna vara relevanta för Micasas seniorhyresgäster, nämligen; kostnadsfri SL-biljett, leveransskåp samt prova-på erbjudande av hemleveranser och möjligen hyrbil. Då varken cykelvårdsstationer eller cykelpool med lådcyklar kan anses vara realistiskt för seniorbostäder, skulle förslaget med ett grundläggande utbud av



mobilitetsåtgärder, där bland annat dessa ingår som ett krav för alla nybyggnadsprojekt, leda till att Micasa inte skulle kunna leva upp till det kravet.

Det skulle i sådana fall få allvarliga konsekvenser utifrån att Micasa är ett kommunalt bostadsbolag som i enlighet med stadens ägardirektiv har i uppdrag att bygga ut såväl antalet seniorbostäder som vård- och omsorgsboenden. Detta för att staden ska kunna möta de utökade behoven som följer av att andelen äldre kommer att öka kraftigt under de kommande åren.

Med anledning av ovanstående redogörelser anser Micasa således att varken parkeringstalen för bil eller cykel och inte heller de flesta av de föreslagna mobilitetsåtgärderna är applicerbart för seniorbostäder. För att de nya riktlinjerna ska kunna fungera för denna typ av kategoriboende anser Micasa att det därför behöver tas fram särskilda p-tal och eventuella mobilitetsåtgärder som är anpassade för seniorbostäder och som utgår från de faktiska förutsättningar som målgruppen äldre har. Förslagsvis skulle till exempel parkering och förvaring av elrullstolar, permobiler och andra typer av elfordon för utomhusbruk kunna få ett eget nyckeltal alternativt få ett särskilt värde som en mobilitetsåtgärd specifikt för seniorbostäder.

Gruppboendestäder för yngre personer med funktionsnedsättningar

Vad gäller friliggande gruppboendestäder för yngre personer med fysiska eller psykiska funktionsnedsättningar, som vanligen innehåller sex bostäder, tolkar Micasa det som att den boendeformen även fortsättningsvis kommer att betecknas som "*småhus*".

Mot bakgrund av att det inte anges något parkeringstal för cykel, ett rimligt parkeringstal för bil samt att det inte föreslås några mobilitetsåtgärder för småhus, har Micasa inga synpunkter på detta i förhållande till de aktuella målgrupperna.

Vänliga hälsningar



Katarina Wåhlin Alm
VD

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Anna Katarina,Alm	2025-03-17