

Remissvar: Parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden

Ärendet

Trafikkontoret har tagit fram förslag till ny parkeringsplan och reviderade parkeringstaxeområden. Svenska Bostäder har fått ärendet på remiss från Stockholms Stadshus AB för yttrande.

Svenska Bostäders synpunkter och förslag

Svenska Bostäder välkomnar att Stockholms stad ser över och vidareutvecklar sin parkeringsplan. Det utgör en strategiskt viktig möjlighet att styra stadens mobilitet i en mer hållbar riktning.

I planen anges att parkering i ökad utsträckning ska lokaliseras till kvartersmark. Svenska Bostäder ser positivt på ett förhållningssätt där befintliga parkeringsresurser optimeras och nyttjas mer effektivt. Om detta kombineras med åtgärder som minskar behovet av bilresor – genom att stärka förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt tillgång till delade mobilitetslösningar – kan behovet av ny parkeringskapacitet minska, även i takt med att delar av gatumark omfördelas till andra samhällsintressen.

För att uppnå en hög nyttjandegrad av redan befintliga parkeringsanläggningar krävs ett tydligt samspel mellan avgifter, reglering av gatumark och utbudet av platser på kvartersmark. I vissa områden, särskilt i ytterstaden, kan enklare styrmedel såsom tidsbegränsningar på gatumark väsentligt öka attraktiviteten för närliggande anläggningar. Bolaget ser därför positivt på att parkeringstaxeområdena utökas och att nya tillkommer.

Svenska Bostäder vill lyfta vikten av att ett rättviseperspektiv beaktas i det fortsatta arbetet. Staden har i första hand rådighet över parkeringsplatser på kvartersmark som ägs av de kommunala bostadsbolagen, där Svenska Bostäder förvaltar cirka 11 500 platser. Tillgången till parkering bör inte i väsentlig grad skilja sig åt beroende på boendeform, det vill säga om hushåll bor i kommunal hyresrätt, privat hyresrätt eller bostadsrätt. Det är därför angeläget att staden skapar förutsättningar för att samtliga fastighetsägare med parkeringsplatser på kvartersmark ges möjlighet att bidra till stadens parkeringsförsörjning, oavsett ägandestruktur. Detta är en grundförutsättning för en socialt rättvis omställning.

En ytterligare aspekt som Svenska Bostäder önskar framhålla är utvecklingen av laddinfrastruktur. I parkeringsplanen framgår att Stockholm Parkering ska erbjuda 100 procent laddmöjlighet i samtliga anläggningar till år 2030. Bolaget vill samtidigt betona att bostadsbolagen gjort en utredning tillsammans med moderbolaget Stadshus AB som visar att fullständig utbyggnad av laddstolpar vid varje enskild plats inte alltid är nödvändig. Genom att möjliggöra gemensam användning av laddpunkter kan samma funktionalitet uppnås, samtidigt som investeringar och klimatpåverkan hålls på en mer balanserad nivå.

Parkering har blivit en allt viktigare fråga för bolagets nyproduktion. Skenande byggkostnader och tydligare klimatkrav innebär att det är mycket svårt att uppnå stadens krav på parkering i nyproduktion. Särskilt kravet på underjordiska garage är kostnads- och utsläppsdrivande. Bolaget ser därför potential att samnyttja befintliga parkeringsplatser och strävar efter detta i projekten. I detta har staden en viktig roll att arbeta områdesövergripande med att samordna parkering och mobilitet för att minska behovet av nya parkeringsplatser på kvartersmark genom att underlätta för alternativ till privatägd bil och samnyttja parkering.

Det är positivt att Parkeringsplanen uppmärksammar behovet av samordning och förtydligar ansvarsfördelningen mellan stadens nämnder och bolag i handlingsplanen. Samtidigt anser bolaget det viktigt att eventuellt nytillskott av parkering är målstyrd och inte styrs av bilinnehavet idag eller prognostiserat innehav. Att flytta långtidsparkering till kvartersmark är ett viktigt led i en effektiv parkering för staden men kan inte innebära ett ökat nytillskott av parkeringsplatser på kvartersmark. Ytorna mellan husen är viktiga för social samvaro, lek och aktiviteter för barn och unga, bostadskomplement såsom avfallshantering och

cykelplatser samt grönska för biologisk mångfald och klimatanpassningsåtgärder. För bolagets fastighetsvärden och genomförandeekonomi i nyproduktion är det viktigt att byggbar mark premieras framför parkeringsytor. För nyproduktion måste även utsläpp kopplade till byggandet av garage (särskilt underjordiska) inkluderas i planeringen. Utsläppen är en direkt konsekvens av att parkering förläggs till kvartersmark.

Bolaget betraktar parkering som ett bostadskomplement och bostadshyresgäster har förtur vid uthyrning av parkering. När bolaget utvärderar uthyrningsstatistik för garage i nyproduktion färdigställd 2017–2024 är nästan en tredjedel av platserna uthyrda till externa som inte bor i fastigheten. Detta tyder på en överproduktion av parkeringsplatser i samband med nyproduktion. Även i bolagets befintliga parkeringsbestånd hyrs platser ut till externa som inte bor i bolagets bestånd. Sammantaget finns en överkapacitet i bolagets parkeringsbestånd.

Bolaget uppskattar att det i parkeringsplanen förtydligas hur gatuparkering utan eller med låg avgift försvårar bostadsbyggandet och leder till orättvisa merkostnader för hushåll utan bil. En plats i ett nybyggt garage kan kosta uppemot 5000 kr/månad för att vara självfinansierad men betalningsviljan saknas för dessa höga avgifter och den faktiska avgiften blir snarare hälften så mycket för att undvika vakanser. Situationen försvåras av att parkeringsavgifterna på stadens mark är lägre än på kvartersmark. När avgifter inte speglar verkliga kostnader subventioneras parkeringen. För ett bostadsbolag innebär det att boende utan bil finansierar sina grannars parkering genom sin boendekostnad. Bolagets förhoppning är därför att staden fortsätter avgiftsbelägga gatuparkeringen så att parkeringen på kvartersmark kan bli självfinansierad.

I parkeringsplanen redogörs inte för stadens cykelparkering. Staden har idag cirka 140 000 bilparkeringsplatser och 30 000 cykelparkeringsplatser. I det nya förslaget på riktlinjer för parkeringstal vid nyproduktion ställs höga krav på utformning av cykelparkering och antal platser. Det är viktigt att detta möts upp vid målpunkten för en sömlös resa från hemmet. Svenska Bostäder hoppas att staden i sitt fortsatta arbete verkar strategiskt för att förbättra cykelparkeringsmöjligheterna för stockholmarna.

Svenska Bostäder uppmärksammar att bland de nya områden som avgiftsbeläggs ingår Vällingby, Räcksta och Blackeberg där bolaget har en koncentration av sitt bestånd. Bolaget vill även lyfta fram behovet av att

avgiftsbelägga parkeringen i Grimsta, vilket även studerats i forskningsprojektet Rikare grannskap där bostadsbolaget och staden medverkat. I området har bolaget parkeringsplatser i och mellan husen men konkurrerar samtidigt med tre andra av stadens förvaltningar och bolag. Bilar som står parkerade i området är registrerade i hela Sverige. Med de nya taxeområdena kommer sannolikt trycket öka på befintliga platser i området. Bolaget har även markanvisningar i och i nära anslutning till Grimsta. Den befintliga parkeringssituationen försvårar för bostadsbyggande. I ett område som Grimsta hoppas bolaget att kunna delta i utvecklingen av parkering och mobilitet tillsammans med staden.

AB SVENSKA BOSTÄDER

Stefan Sandberg
VD

Digitala signaturer

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Stefan Patrik,Sandberg	2025-05-27