

**§ 25****Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion****Hemställan från exploateringsnämnden**

KS 2024/1429

**Beslut**

1. Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion godkänns enligt bilaga 1 till utlåtandet.
2. Stockholms Stadshus AB uppmanas att för egen del anta samt även ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att anta Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion enligt bilaga 1 till utlåtandet.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge berörda bolagsstyrelser i uppdrag att ta fram anvisningar till riktlinjerna.
4. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal (dnr 124-1122/2015) upphör därmed att gälla.

**Reservationer**

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet till förmån för det egna förslaget.

Samtliga ledamöter för Sverigedemokraterna reserverar sig mot beslutet till förmån för det egna förslaget.

Samtliga ledamöter för Liberalerna reserverar sig mot beslutet till förmån för det egna förslaget.

Samtliga ledamöter för Centerpartiet reserverar sig mot beslutet till förmån för det egna förslaget.

Samtliga ledamöter för Kristdemokraterna reserverar sig mot beslutet till förmån för det egna förslaget.

**Ärendet**

Kommunstyrelsens utlåtande behandlas. Utlåtandet gäller Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion.

I debatten yttrar sig, se bilaga 2.

**Förslag till beslut**

Anders Göransson (S) och Maria Mustonen (V) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag.

Borgarrådet Wedin (M) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt Moderaternas förslag till beslut i kommunstyrelsen.

Gabriel Kroon (SD) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt Sverigedemokraternas förslag till beslut i kommunstyrelsen.

Peter Öberg (L) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt Liberalernas förslag till beslut i kommunstyrelsen.

Svante Linusson (C) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt Centerpartiets förslag till beslut i kommunstyrelsen.

Mikael Valier Furtenbach (KD) föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt Kristdemokraternas ersättaryttrande i kommunstyrelsen.

### **Beslutsordning**

Ordföranden ställer förslagen mot varandra finner att kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag.

## **Signerat av**

Protokollet har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Olle Burell	2025-12-22
Cecilia Brinck	2025-12-22
Sara Stenudd	2025-12-22
Karin Jöback	2025-12-22

**Utlåtande Rotel I (Dnr KS 2024/1429)****Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion**

Hemställan från exploateringsnämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion godkänns enligt bilaga 1 till utlåtandet.
2. Stockholms Stadshus AB uppmanas att för egen del anta samt även ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att anta Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion enligt bilaga 1 till utlåtandet.
3. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge berörda bolagsstyrelser i uppdrag att ta fram anvisningar till riktlinjerna.
4. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal (dnr 124-1122/2015) upphör därmed att gälla.

**Föredragande borgarrådet Karin Wanngård****Sammanfattning av ärendet**

*Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion* syftar till att främja ett hållbart resande och minska behovet av privatägd bil. Riktlinjerna bygger på att parkeringstalen för bil främst baseras på geografiskt läge och att det finns en standard för mobilitetsåtgärder i samtliga projekt. I de centrala delarna av staden ska en maxnorm gälla som begränsar antalet bilparkeringsplatser som en byggaktör får bygga. I övriga delar av staden ska istället ett minsta antal parkeringsplatser gälla. Riktlinjerna innehåller också krav på cykelparkering.

Inför beslut i kommunfullmäktige skickades ärendet ut på bred remiss. Efter att stadsledningskontoret granskat inkomna remissvar så föreslogs ett antal justeringar av riktlinjerna, varpå ärendet återigen har remitterats till stadsledningskontoret och exploateringsnämnden.

**Beredning första remissomgången**

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, fastighetsnämnden, förskolenämnden, idrottsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Byggherrarna,



Fastighetsägarna i Stockholm, Göteborgs stad, Hyresgästföreningen Region Stockholm, KTH – Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad (ABE), Malmö stad, Region Stockholm, RISE, Stockholms Byggmästareförening, Stockholms handelskammare, Umeå kommun och Uppsala kommun.

KTH – Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad (ABE) avstår från att svara på remissen. Byggherrarna, Hyresgästföreningen Region Stockholm, RISE och Umeå kommun har inte inkommit med yttrande.

Därutöver har ett gemensamt yttrande inkommit från Besqab, Folkhem, Nordr, NREP, Resona, OBOS, Selvaag, Viktor Hansson och Åke Sundvall, samt yttranden från Byggnadsfirman Erik Wallin, Byggvesta, ett gemensamt yttrande från JM, Skanska, Peab, Bonava och Einar Mattsson, samt ett yttrande från Samfundet S:t Erik.

*Stadsledningskontoret* är i huvudsak positiv till förslaget men anser efter att ha granskat inkomna remissvar att det finns ett behov av att göra vissa revideringar av riktlinjerna.

*Fastighetsnämnden* ställer sig positivt till riktlinjerna och behovet att göra stockholmarna mindre beroende av bil, men önskar ytterligare precisering för dimensionering av parkeringsytor avseende publika lokaler.

*Förskolenämnden* är positiv till riktlinjens ambition och syfte och ser positivt på att det i riktlinjen skrivs fram att förskolor endast ska förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt.

*Idrottsnämnden* är överlag positiv till förslaget avseende reviderade riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal, men önskar ett par förtydliganden avseende de delar av riktlinjerna som berör nämndens verksamhetsområde.

*Stadsbyggnadsnämnden* anser att riktlinjerna stödjer Stockholms stads långsiktiga trafik- och miljömål samt ger vägledning för att skapa en stad där mobilitet planeras på ett sätt som balanserar markanvändning, miljökrav och invånarnas behov av tillgänglighet.

*Trafiknämnden* är positiv till den förenklade modell för bilparkeringstal som presenteras i de nya riktlinjerna. Mot bakgrund av stadens mål om minskat biltrafikarbete anser nämnden att det är rimligt att inte kräva av byggaktörerna att bygga fler bilparkeringsplatser än vad som motiveras av de geografiska förutsättningarna. Därigenom undviks ett överutbud av bilparkering.

*Utbildningsnämnden* bedömer förslaget som ett positivt underlag vid planering av parkeringstal vid nybyggda skolor. Förslaget ligger i linje med strävan efter ett mindre bilburet resande tur och retur till skolan till förmån för pendling med cykel eller med kollektivtrafik. Förslagets fokus på att främja resor med cykel är positivt för elevers rörelsefrihet och både elevers och personals hälsa.

*Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd* anser att det är positivt att parkeringstalen har reviderats för att bättre anpassas efter dagens kontext. I takt med att staden växer och förtätas ökar konkurrensen om ytor och biltrafik tar idag upp stor plats, både i vägnätet och genom parkeringar. Parkeringstal är ett av flera viktiga verktyg i arbetet med att främja hållbara resmönster och effektiv användning av stadens mark.

*Järva stadsdelsnämnd* är positiv till den föreslagna revideringen då den får anses gynna trafikanter som inte nyttjar biltrafik i sina normala rörelsemönster. Med detta antas att riktlinjerna på sikt bidrar till ett mer jämställt och lättillgängligt samhälle. Det är dock av stor vikt att varje projekt ges enskilda bedömningar utifrån lägespecifika förutsättningar.

*Stockholms Stadshus AB* konstaterar att de föreslagna riktlinjerna tar steg i rätt riktning, men menar att de målkonflikter som finns i riktlinjerna behöver ses över.

*Fastighetsägarna i Stockholm* välkomnar varmt Stockholms stads intention att flytta fokus i nyproduktion från parkering med egen bil till att säkerställa en hållbar mobilitet, särskilt som behovet av parkeringsplatser länge har överskattats under planeringsskedet. Stadens nuvarande P-tal speglar inte det verkliga behovet av parkering vilket i många har projekt skapat ett överbud av parkering.

*Göteborgs stad* bedömer att riktlinjerna är ett välkommet steg mot att utveckla synen på parkeringsriktlinjer. I vissa avseenden har Stockholms stad gjort nya tolkningar av lagrummet vilket skulle kunna bidra till att fler kommuner kan komma att göra samma tolkning som Stockholms stad. Göteborgs Stad rekommenderar att se över kombinationen av utformningskrav för cykel, ambitiösa cykelparkeringstal och obligatoriska mobilitetsåtgärder då detta kommer att leda till att stora ytor krävs för dessa funktioner.

*Malmö stad* ser positivt på Stockholms förslag till riktlinjer och följer processen med stort intresse och anser att det är av stor vikt att flera svenska kommuner ligger i framkant när det gäller hållbar mobilitet vid nybyggnation.

*Region Stockholm* ser positivt på att staden vill styra mot minskade parkeringsytor och införa mobilitetsåtgärder i de områden där det anses lämpligt och vill särskilt understryka vikten av en fortlöpande dialog gällande kollektivtrafikförsörjning.

*Stockholms Byggmästareförening* ansluter sig till yttrandet från JM, Skanska, Peab, Bonava och Einar Mattsson.

*Stockholms handelskammare* välkomnar förslaget till reviderade riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal och anser att det utgör ett steg i rätt riktning för en mer marknadsanpassad och effektiv hantering av stadens parkeringsbehov. Stockholms handelskammare ser positivt på att riktlinjerna skapar större flexibilitet, minskar kostnader för bostadsbyggande och främjar alternativa mobilitetslösningar.

*Uppsala kommun* ställer sig positiv till inriktningen i förslaget. Tillämpningen av maxnorm inom områden med god tillgänglighet till olika målpunkter, där förutsättningarna att leva utan egen bil är särskilt goda, bedöms bidra till mer hållbart resande i staden.

*Besqab, Folkhem, Nordr, NREP, Resona, OBOS, Selvaag. Viktor Hansson och Åke Sundvall* välkomnar stadens ambition att främja hållbar mobilitet och tydliggöra kravställningen. Det är särskilt positivt att p-talen föreslås baseras på kvadratmeter boyta (BOA) i stället för antal lägenheter samt att flexibiliteten ökar i tillämpningen av riktlinjerna. Samtidigt innebär flera av de nya kraven, särskilt gällande cykelparkering och mobilitetstjänster, en ökad kostnads- och ytpåverkan som riskerar att försämra genomförbarheten i nyproduktionsprojekt.

*Byggnadsfirman Erik Wallin* vill se ett nytt förslag på policy kring cykelparkering som bygger på en analys av verkliga vakansgraden för cykelparkering i genomförda projekt, där man även väger in stadens ambition för levande bottenvåningar samt förankrar policyn med stadens syn på värdeytor i samband med markförvärv.

*Byggvesta* ser positivt på nya riktlinjer för parkeringstal. Det är angeläget med en uppdatering av dessa för att möta samhällets förändrade behov idag i en framtid. Byggvesta har idag vakanser i beståndet när det gäller både cykel- och bilparkering.

*JM, Skanska, Peab, Bonava och Einar Mattsson* bedömer att riktlinjerna bidrar till ett minskat byggande av bilparkeringsplatser, vilket är positivt för möjligheten att bygga fler bostäder i vissa lägen. Riktlinjerna riskerar att i andra delar dessvärre ge motsatt effekt, d.v.s. resultera i ett minskat och/eller fördyrat bostadsbyggande.

*Samfundet S:t Erik* anser att förslaget till nya parkeringsnormer tar steg i rätt riktning, men att betydligt större förändringar av dagens system behövs för att styra mot mål om ökat bostadsbyggande, sundare stadsmiljöer, mer stadsliv, minskat bilresande och bättre klimatanpassning.

## Beredning andra remissomgången

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och exploateringsnämnden.

*Stadsledningskontoret* anser att de synpunkter som inkommit under remisstiden är omhändertagna i den nya versionen av *Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion*.

*Exploateringsnämnden* konstaterar att justeringarna bidrar till en ökad flexibilitet där exploateringskontoret har möjlighet att göra bedömningar lämpliga för platsen samtidigt som vissa parametrar fortsatt är låsta, vilket är viktigt ur ett likabehandlingsperspektiv.

## Föredragande borgarrådets synpunkter

Jag välkomnar förslaget till Stockholms stads nya riktlinjer för mobilitet och parkering vid nyproduktion, Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion. Det är viktigt att staden har transparenta regler som underlättar en kvalitativ och bra stadsutveckling. De nya riktlinjerna är ett viktigt steg för att öka bostadsbyggandet, göra det mer transparent för byggaktörer och främja ett hållbart resande.

Grunden för parkeringstalen för bil baseras även fortsättningsvis främst på geografiskt läge. Det finns nu en standard för mobilitetsåtgärder i samtliga projekt, men med flexibilitet att byta ut åtgärder mot andra som ger likvärdig effekt. I de centrala delarna av staden kommer en maxnorm att gälla som begränsar antalet bilparkeringsplatser som en byggaktör får bygga. I övriga delar av staden ska istället ett minsta antal parkeringsplatser gälla. Riktlinjerna innebär generella sänkningar av bilparkeringstalet.

Jag välkomnar särskilt att de nya riktlinjerna underlättar stadsutveckling på befintliga parkeringsytor genom att parkeringsbehovet hanteras på ett mer hållbart och effektivt sätt.

Det hållbara resandet handlar om att premiera mobilitetstjänster och stimulera transporter med exempelvis kollektivtrafik och cykel. Bilen kommer fortsatt att ha en viktig funktion i flera sammanhang, men för att kunna möta ambitiösa klimat- och miljömål behöver biltrafiken minska. Om fler väljer andra färdmedel än bil förbättras samtidigt framkomligheten för nödvändiga bilresor. Dessutom frigörs utrymme som underlättar stadens arbete för en sammanhållen och levande stad med attraktiva offentliga rum. För att uppnå dessa mål är parkeringsåtgärder bland de mest effektiva sätten för kommuner att reducera biltrafik i städer.

I de nuvarande riktlinjerna finns ett antal brister som konstaterades i en utvärdering år 2023. Bedömningen av de lägesbaserade parkeringstalen är otydlig eftersom det saknas en offentlig karta och kraven på cykelparkering saknade tydliga riktlinjer för utformning. Dessutom är incitamenten svaga för byggaktörer att arbeta med mobilitetsåtgärder och uppföljningen av genomförda åtgärder är bristfällig. Samtidigt konstaterades att parkeringstal som avgörs av läge och tillgänglighet i grunden fungerar väl och bör utvecklas ytterligare.

Bristerna från tidigare riktlinjer har rättats till och de nya riktlinjerna är nu mer tydliga och transparenta, incitamenten för att arbeta med ambitiösa mobilitetsåtgärder har stärkts och kontrollen och uppföljningen skärpts.

Det ursprungliga förslaget från exploateringsnämnden remitterades ut brett, både internt i staden och externt till intresseorganisationer, akademi och bransch. Det framkom då flera synpunkter som vi arbetat in i det nya förslaget. De mest centrala justeringarna är att parkeringstalet för cykel har justerats. Parkeringstalet för cykel är då också liknande de som finns exempelvis i Göteborgs stad. Uppföljningskravet är tydliggjort och uppföljningen ska ske i tio år efter färdigställande. Det tydliggörs även att gemensamma parkeringslösningar i mobilitetshus uppmuntras i syfte att minska

behovet av dyra, och klimatosmarta, underbyggda garage. Sammantaget bidrar justeringarna i riktlinjerna till en ökad flexibilitet med möjlighet att göra bedömningar som är lämpliga för platsen samtidigt som vissa parametrar fortsatt är låsta, vilket är viktigt ur ett likabehandlingsperspektiv.

Med de nya parkeringstalen underlättas en god stadsutveckling. Det blir mer transparent vad som avgör ett projekts parkeringstal. Det blir också enklare för byggaktörer att hitta lämpliga åtgärder för att sänka ett projekts parkeringstal.

## Bilagor

1. Mobilitet och parkering, dnr KS 2024/1429-31.1
2. Mobilitet och parkering med spårade ändringar, dnr KS 2024/1429-31.2

**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 delvis godkänna förslag till beslut
2. Att därutöver anföra

De demografiska utmaningarna har aldrig varit större i Stockholm – inte minst för att barnfamiljer väljer bort Stockholm. Frånvaron av tillräckligt stora bostäder är ett problem, det låga antalet villor och radhus ett annat. Men också att bristen på parkeringsplatser och garage gör det svårt att få ihop vardagspusslet för stockholmare som har behov av just bilen för att vardagen ska gå ihop. I det läget är det en dålig idé att göra det ännu svårare för familjer att bo och stanna kvar i Stockholm.

Samtidigt som majoriteten tar bort boendeparkering i nybyggda områden presenteras nya riktlinjer för att försämra stockholmarnas möjlighet att ha bil ännu mer. Bland annat föreslås parkeringstalen för bil bli lägre än tidigare och i centrala delar av staden föreslås en maxnorm som begränsar antalet bilparkeringsplatser som byggaktörerna får bygga. Moderaterna befarar att de nya riktlinjerna kommer skapa fler problem än det löser. Stockholmare som behöver bilen för livet ska gå ihop – särskilt barnfamiljer, äldre och personer med rörelsebegränsningar – är uppenbart inte välkomna i det rödgröna Stockholm.

Systemet som föreslås med maxtak för bilparkeringstal riskerar skapa fler problem än det löser. Det hämmar utvecklingen av nya parkeringslösningar i både ytter- och innerstaden. Det innebär dessutom fler krav på ett redan hårt reglerat område – där behovet av kreativa, nytänkande och attraktiva lösningar för hur fler ska känna sig välkomna i Stockholms bostäder är större än någonsin.

Parallellt med majoritetens bilförbud syns inget ljus i tunneln vad gäller de historiska nedskärningar som de rödgröna partierna genomfört av kollektivtrafiken. Möjligheterna att ta sig till och från stora delar av Stockholm begränsas således till dem som klarar sig med att cykla och gå.

Stockholm ska vara en stad det går att leva i hela livet. Då har vi inte råd med en ideologiskt motiverad politik som förvisar människor från att bo kvar i eller flytta till vår stad.

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

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis bifalla förslaget till beslut
2. Att därutöver anföra

Liberalerna motsätter sig införandet av fler pekpinnar och begränsningar som minskar friheten för de aktörer som vill utveckla Stockholm. Förslaget till nya mobilitets- och parkeringsriktlinjer riskerar att göra mer skada än nytta genom alltför strikta maxnormer för bilparkering och en ensidig prioritering av cykelparkering. En maxnorm på tre parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA i stadens centrala delar skulle hindra utvecklingen av välbehövliga parkeringslösningar, särskilt i områden med hög befolkningstäthet, och begränsa möjligheten för byggaktörer att anpassa parkeringsutbudet efter verkligt behov.

Det är avgörande att staden skapar större flexibilitet där byggaktörer ges rätt förutsättningar att tillgodose både bostads- och verksamhetsbehov, exempelvis genom underjordiska parkeringslösningar i innerstaden där behovet är störst. Samtidigt måste verksamhetskritiska funktioner, som fastighetskontorets personal, verksamhetsfordon och materialtransporter, kunna upprätthållas utan hinder. Förslaget saknar tydlig analys av hur de föreslagna cykel- och parkeringskraven påverkar ekonomi, verksamhetens operativa behov och arbetsprocesser, och riskerar därmed att skapa ineffektivitet istället för att stödja stadens utveckling.

Liberalerna anser att staden i minsta möjliga mån ska begränsa möjligheten att bygga funktionella parkeringslösningar. Mer frihet och flexibilitet, snarare än detaljstyrning, är vägen framåt för att både möta medborgarnas behov och utveckla en hållbar och välfungerande stad.

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

Stockholm den 26 november 2025

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Christofer Fjellner, 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 borgarrådsberedningens förslag till beslut.
2. Därutöver anföra följande:

Stockholm har för få parkeringsplatser. I samband med nyproduktion som sker på hårdgjorda ytor blir p-platserna för bilar färre. Bortbyggnationen av p-platser kan enbart i mycket begränsad mån kompenseras upp av tillskapande av cykel och lådcykelplatser.

Den föreslagna p-strategin uttrycker att p-talskraven ytterligare kan minska om ett antal mobilitetsåtgärder genomförs. Dessa åtgärder saknar till stor del vetenskaplig evidens samtidigt som deras poängsättning ter sig ytterst oklar

I regel är inte bristen på cykelplatser problemet för Stockholms barnfamiljer, utan snarare kostnaderna för att ha en bil och inte minst för att parkera bilen.

Sverigedemokraterna vill se en återgång till de historiska p-talen som följer stockholmarnas behov. Strategin bör därför omarbetas utifrån visionen att varje hushåll ska ha tillgång till 0,5-1 bil i nyproduktion.

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

**Reservation** av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. att delvis bifalla riktlinjer vid nyproduktion
2. att därutöver anföra:

Revideringen av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal är ett välkommet steg i omställningen av Stockholm till en stad som värdesätter hållbara och utrymmeseffektiva transporter. Vi är positiva till att parkeringsnormerna i stadsdelar med god kollektivtrafikförsörjning och med urban karaktär kan hållas till ett minimum, men ser samtidigt ett behov av att utöka eller specificera riktlinjer för bilparkering vid övriga besökspunkter, samt säkerställa att uppföljning av kompensatoriska mobilitetsåtgärder genomförs.

Centerpartiet ställer sig bakom resonemanget att en maxnorm till skillnad från en miniminorm inte bidrar till att byggaktörer blir bundna att tillhandahålla fler parkeringsplatser än vad som är motiverat med hänsyn till lokala förhållanden. Samtidigt måste riktlinjerna inrymma tillräckligt med flexibilitet, så att de aktörer

som så önskar tillskapa ett överskott av utrymmeseffektiv parkering på kvartersmark har möjlighet att göra det – om detta exempelvis underlättar för p-köpslösningar fastighetsägare sinsemellan. Till följd av detta är det en förutsättning att områdets generella förutsättningar tas i beaktning och att tillgång samt prissättning på gatuparkering anpassas därefter.

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

1. Att avslå förslag till reviderade riktlinjer,
2. Att därutöver anföra följande

Kristdemokraterna ställer sig starkt kritiska till styrets planer på att inrätta byggstopp för fastigheter som anses innehålla för många parkeringsplatser till sina hyresgäster eller bostadsköpare. Likaså är vi chockerade över planerna på att stoppa byggen av villor med fler än en parkeringsplats. Starkt reglerande riktlinjer som inskränker äganderätten av mark inom vår kommuns gränser kan enbart motiveras genom värnandet av liv och hälsa, likt flera legitima regelverk för byggbranschen. Men att begränsa markinnehavarnas möjlighet att bygga på sin egen mark för att motverka stockholmarnas innehav av bil kan vi inte acceptera.

Vi menar att staden behöver reformera sin parkeringspolitik i syfte att tillgodose invånarna med utgångspunkt i deras faktiska behov. Likt styret delar även vi ambitionen att frigöra ytor i gaturummet från parkering till andra funktioner och utsmyckning. Men till skillnad från vänstern anser vi att parkeringsmöjligheterna behöver ersättas när de förflyttas från gatorna, inte tas bort. Genom tillräckligt goda parkeringstal i nyproduktion, fler underjordiska parkeringsgarage och parkeringsköp kan invånarnas behov av parkering säkerställas utan att fler bilar trängs ut på stadens gator. Men med detta förslag till reviderade riktlinjer kommer fler att trängas ut i gaturummet. Vidare riskerar riktlinjerna försvåra omställningen till eldrivna fordon när parkeringsutbudet, och därmed möjligheten att utöka laddinfrastrukturen, begränsas. Med vårt förslag om parkeringsmål, tillräckliga parkeringstal vid nyproduktion och målet om 100 procent laddplatser år 2030 i stadens och allmännyttans garage skulle omställningen underlättas markant. Vi beklagar styrets beslut.

Stadens riktlinjer för parkeringstal vid nyproduktion tappar sin ändamålsenlighet när syftet föreslås vara att motverka den privatägda bilen, än att anpassa parkeringsutbudet baserat på närheten till innerstaden och dess goda kommunikationer. Inrättandet av parkeringstak såväl i city som vid bygge av villor tar klåfingrigheten till nya nivåer.

Kristdemokraterna föreslår därför att förslaget till reviderade riktlinjer avslås i sin helhet.



## Ärendet

Stockholms stad har sedan år 2015 haft *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal* (Dnr 124-1122/2015). I kommunfullmäktiges budget år 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 så som elbilspooler före parkeringsplatser vid nybyggnation.

Parkering regleras i plan- och bygglagen (PBL 2010:900 8 kap 9–10 §) och ska anläggas i skäligen 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.

### **Utvärdering av projektspecifika och gröna parkeringstal**

Under början av år 2023 genomfördes en utvärdering av de existerande riktlinjerna. I den konstaterades att modellen med parkeringstal som avgörs av läge och tillgänglighet är en fungerande modell. Däremot har inte justeringen för lägenhetsstorlekar fungerat på ett önskvärt sätt, då det motverkar behovsanpassad lägenhetsfördelning och det görs utifrån en platsspecifik bedömning av om rabatt ska ges vid planering av små eller stora lägenheter. Det finns också en otydlighet i bedömningen av lägesbaserade parkeringstal då det saknas en offentlig lägesbaserad karta över parkeringstalen. Kravställningen kring cykelparkering anses också otydliga då det inte finns några riktlinjer för hur de ska utformas. Det är få byggaktörer som arbetat med ambitiösa mobilitetsåtgärder och redovisningen och uppföljningen av åtgärderna är bristfälliga.

### **Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion**

De föreslagna *Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion* syftar till att främja ett hållbart resande och minska behovet av privatägd bil och ska gälla för samtliga projekt i staden oavsett markägare. Parkeringstalen anges i platser per 1 000 kvadratmeter boende/lokalyta. Det innebär att projekten planeras utifrån ytmått och möjliggör en behovsanpassad lägenhetsfördelning.

I Stockholm ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Därför är det viktigt att cykelparkering tillskapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard. Parkeringstalet för cykel är 40 platser per 1 000 kvm boendeyta i flerfamiljshus.

En parkeringstalskarta har tagits fram som utgår från en tillgänglighetsanalys där målpunkter genom gång- och cykelvägnätet och kollektivtrafiken analyserats. Det lägesbaserade parkeringstalet anger den minsta mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek. I områden med god tillgänglighet till olika målpunkter, där förutsättningarna att leva utan egen bil är särskilt goda, tillämpas en maxnorm samt möjlighet till bilparkeringstal nära noll. Utifrån den

geografiska analysen har samtliga områden i staden tilldelats ett lägesbaserat parkeringstal på 3–6 platser per 1 000 kvadratmeter boendeyta.

Vid andra boendeformer än flerbostadshus behöver en särskild parkeringsutredning tas fram som ska utgå från stadens mål och styrdokument med målsättningen att bedöma ett väl avvägt parkeringstal för den specifika platsen och markanvändningen. I riktlinjerna finns riktvärden som ska ses som utgångspunkt för andra parkeringsändamål precis som ett grundläggande utbud av mobilitetstjänster. Parkeringen ska lösas på kvartersmark och möjlighet till samnyttjande ska utredas.

I alla projekt ska det finnas ett standardutbud av mobilitetsåtgärder som samtliga byggaktörer ska tillgodose. Mobilitetsåtgärderna ska säkerställas under minst tio år från inflyttning. Åtgärderna beskrivs i planbeskrivningen till detaljplanen och regleras i överenskommelse om exploatering eller exploateringsavtal. Exempel på grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder för bostäder är cykelvårdsstationer, cykelpool, elbilspool, kostnadsfri 30-dagarsbiljett hos SL till samtliga nyinflyttade lägenheter. Det finns även möjlighet att minska parkeringstalet med en plats per 1 000 kvadratmeter boendeyta genom ytterligare mobilitetsåtgärder.

### **Justering efter bred remiss**

Den 12 december 2024 beslutade exploateringsnämnden att godkänna *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal, Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion* och överlämnade till kommunfullmäktige att godkänna riktlinjerna.

Inför beslut i kommunstyrelsen skickades ärendet ut på bred remiss. Efter att stadsledningskontoret granskat inkomna remissvar så föreslogs ett antal justeringar av riktlinjerna, varpå ärendet återigen har remitterats till stadsledningskontoret och exploateringsnämnden.

### **Exploateringsnämnden**

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

1. Exploateringsnämnden beslutar att i huvudsak godkänna exploateringskontorets förslag.
2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del exploateringskontorets förslag till reviderade riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner riktlinjerna.
3. Exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden i uppdrag att uppdatera riktlinjer och tillhörande bilagor vid behov.
4. Exploateringsnämnden beslutar att därutöver anföra följande:  
De nya riktlinjerna för parkeringstal innebär en tydlig riktning för att ställa om Stockholm till ett hållbart transportsystem.  
I vår stad strävar vi mot ett hållbart resande och att minska vår klimatpåverkan. Det gör vi genom att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik

och på så vis bidra till ett minskat behov av privatägd bil. Genom att i nyproduktion av bostäder styra mot ett ökat utbud av hållbara alternativ kan stockholmarnas behov av egen bil minska. Då minskar efterfrågan på parkeringsplatser vid den egna fastigheten.

Genom att styra mot ett minskat antal parkeringsytor och införa mobilitetsåtgärder som standard i stadens nya bostadskvarter skapar vi en mer hållbar stad att leva i. Riktlinjen tar hänsyn till de platsspecifika förutsättningarna för att leva utan privatägd bil.

I exploateringskontorets tjänsteutlåtande framgår att det i stadens centrala delar, där tillgängligheten till olika målpunkter är som bäst, finns möjlighet till projekt med parkeringstal nära noll. Det visar en hög ambition och bidrar till omställningen. Även i nybyggda områden med särskilt stark miljöprofil eller där det finns synnerligen god kollektivtrafikförsörjning bör det vara möjligt med parkeringstal nära noll.

När det gäller befintliga och nya idrottsanläggningar kommer dessa att behöva parkeringstal som relateras till behoven, med beaktande av stadens miljö- och klimatmål. Det kommer därför i anslutning till sådana beslut behöva utredas utifrån platsens specifika förutsättningar.

Slutligen betonar exploateringskontoret i tjänsteutlåtandet att sänkta parkeringstal i normalfallet leder till sänkta parkeringskostnader för byggaktörerna och att det möjliggör för staden att ta ut högre markpriser. Detta är en rimlig slutsats givet att staden inte ska subventionera privata aktörers vinstnivåer. På samma sätt skulle dock lägre byggkostnader i en lågkonjunktur också kunna fungera som en insats för att underlätta återhämtning för byggbranschen. I ett systematiskt arbete för att sänka boendekostnaderna för den enskilde kan också sänkta parkeringskostnader bidra till detta.

Ärendet ger möjlighet för byggaktören att kompensera behovet av parkeringsplatser med andra mobilitetsinsatser. Det är välkommet och är en del av att skapa mer hållbara transporter i Stockholm. Det framgår i ärendet att dessa mobilitetsåtgärder ska säkerställas i tio år från inflytt. Kontoret redovisar att detta ska följas upp i exploateringskontorets uppföljningsportal under de första åren. Nämnden vill i detta sammanhang poängtera att uppföljningen av att det levereras vad man lovat måste säkerställas även efter de första åren.

Ytterligare en viktig del i det fortsatta arbetet är att staden aktivt uppmuntrar till möjligheten för parkeringsköp i mobilitetshus vid förtätningsprojekt. För att möjliggöra för gemensamma mobilitetshus vid förtätning behöver exploateringsnämnden tillsammans med trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden utveckla och stärka sitt arbete med områdesanalyser.

Dessa analyser kan fungera som underlag för Stockholms Stads Parkerings AB att genomföra fler lönsamma investeringar i gemensamma mobilitetshus, alternativt optimering av befintliga anläggningar i stadsdelar med förtätningsprojekt. I detta ligger att behoven av underjordiska garage, med såväl ekonomiska som klimatmässiga konsekvenser, ska minskas.

I linje med arbetet att minska behoven av underjordiska garage ska riktlinjerna ytterligare förtydliga stadens kravställning i samband med nybyggnation på och ersättning av befintliga parkeringsplatser på kvartersmark, så att det framgår att det är de aktuella riktlinjernas parkeringstal som är gällande snarare än de krav som var gällande när parkeringsplatserna ursprungligen uppfördes.

Med dessa medskick vill nämnden betona att detta är viktiga insatser för att långsiktigt stärka ett hållbart Stockholm.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (M) som föreslår att exploateringsnämnden beslutar att för sin del avstyrka kontorets förslag till reviderade riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal.

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

*Reservation* av André Nilsson (L), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Svante Linusson (C) som föreslår att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

*Ersättaryttrande* av Aron Modig (KD), se Reservationer m.m.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 september 2024 har i huvudsak följande lydelse.

### **Bakgrund**

I budget 2023 fick exploateringsnämnden i uppdrag att, i samarbete med stadsbyggnadsnämnden och trafikinämnden, utvärdera och revidera de projektspecifika och gröna parkeringstalen i syfte att göra det mer attraktivt med hållbara mobilitetstjänster så som elbilpooler före parkeringsplatser vid nybyggnation.

Utvärderingen av riktlinjerna syftar till att utreda hur arbetet bedrivs idag och identifiera brister i arbetsprocessen.

Revideringen syftar till att 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 ett minskat biltrafikarbete med 30 procent till 2030.

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.

### **Ärendets beredning**

Utvärderingen och framtagandet av förslag till reviderade riktlinjer för parkeringstal i nyproduktion har genomförts i samarbete mellan exploaterings-, stadsbyggnads- och trafikkontoret. Stockholm parkering har också deltagit i arbetet.

Representanter för byggaktörer har fått möjlighet att yttra sig under utvärderingsprocessen. Konsulter från Trivektor har anlitats för arbetet med tillgänglighetsanalysen.

### **Utvärdering av projektspecifika och gröna parkeringstal**

Resultatet av utvärderingen visade att modellen med parkeringstal som avgörs av läge och tillgänglighet är en väl fungerande modell, men att justeringen för lägenhetsstorlekar inte har fungerat på ett önskvärt sätt. Detta då det motverkar behovsanpassad lägenhetsfördelning och det görs utifrån en platsspecifik bedömning av om rabatt ska ges vid planering av små eller stora lägenheter.

Det saknas en offentligt lägesbaserad karta, vilket öppnar upp för tolkning av det lägesbaserade parkeringstalet. Det har resulterat i en otydlighet när staden och byggaktörer gör olika bedömningar gällande det lägesbaserade parkeringstalet.

Utvärderingen visade även att det finns lågt incitament för byggaktörer att arbeta med mobilitetslösningar eftersom få arbetat med ambitiösa åtgärder. Det har också visat sig att redovisningen och uppföljningen av åtgärderna är bristfällig. Det finns samtidigt en otydlighet gällande vad som krävs vid pilotprojekt då det saknas rutin för hur dessa ska hanteras.

Det framgick även att modellen och arbetsprocessen för parkeringstal behöver förtydligas och göras mer transparent.

Nuvarande riktlinjer är otydliga i kravställningen gällande cykelparkering, då det inte finns några riktlinjer för hur dessa ska utformas för att säkerställa goda cykelfaciliteter.

Rekommendation för parkeringstal för andra boendeformer eller ändamål än flerbostadshus saknas. Det saknas även stöd i hantering av ersättningsparkering. Det finns därför en risk att staden gör olika bedömningar och att projekten därmed inte hanteras likvärdigt.

### **Analys och konsekvenser**

De reviderade riktlinjerna kommer att innebära en sänkning av parkeringstalet jämfört med dagens nivå. Det kommer bidra till minskade ytor för parkering vilket är positivt från miljö- och klimatsynpunkt. Däremot kommer de högre ställda kraven på cykelparkering och mobilitetsåtgärder bidra till att större ytor krävs för att lösa bland annat cykelfunktioner.

Lägre parkeringstal med lägre parkeringskostnader som följd kan påverka byggaktörernas avkastningskalkyl på ett positivt sätt. Detta skulle kunna motivera ett högre markpris. Markpriset sätts dock utifrån ortsprisstatistik. Ortspriser kan komma

att ökas något över tid men får inte ett omedelbart genomslag med de nya riktlinjerna. Viktigt att beakta i sammanhanget är ökade kostnader för mobilitetsåtgärder, vilka troligen är lägre än kostnadsminskningen för parkering i de flesta fall.

De reviderade riktlinjerna bidrar till att nå målen om ett minskat biltrafikarbete samt för att uppfylla framkomlighetsstrategin då fokus ligger på delad mobilitet och cykel framför privatägd bil. Med lägre parkeringstal i nyproduktion, och möjlighet att minska antalet befintliga parkeringar kan parkering utnyttjas mer effektivt. Att kunna exploatera vid befintliga parkeringsytor möjliggör bevarandet av gröna ytor då exploatering sker på redan hårdgjord yta som då inte behöver ersättas i lika stor omfattning som tidigare.

### **Exploateringskontorets förslag till riktlinjer för mobilitet och parkering**

De reviderade riktlinjerna ska gälla för samtliga projekt i staden, oavsett markägare. Riktlinjerna kommer heta Mobilitet och parkering – Parkeringsriktlinjer vid nyproduktion (Bilaga 1).

För att verka för att nå målen för ett minskat bilresande föreslås en sänkning från dagens parkeringstal. För att inte skapa en förflyttning av parkerade fordon till stadens gator är det därför viktigt att stadens gatumark regleras på ändamålsenligt sätt med parkeringsavgifter och/eller parkeringsförbud.

Parkeringsstalet kommer att anges i plats per 1000 kvm BOA/LOA till skillnad mot dagens riktlinjer som är plats per lägenhet. Det innebär att projektet planeras utifrån ytmått och möjliggör för en behovsanpassad lägenhetsfördelning. Det möjliggör även att lägenhetsfördelning kan ändras i sena skeden av planprocessen då parkeringstalet är detsamma genom hela exploateringsprocessen.

Ett antal mobilitetsåtgärder föreslås bli standard (beskrivs i bilaga 1c) och cykelparkeringsutformning kravställs i alla projekt (beskrivs i bilaga 1b). Dessa ska möjliggöra för de boende att resa mer hållbart.

I de reviderade riktlinjerna kommer även rekommenderade parkeringstal för andra ändamål än flerbostadshus finnas samt hur ersättningsparkering ska hanteras i stadens detaljplaneprocess.

Om byggaktörerna inte uppfyller de krav på mobilitet och parkering som avtalats om kan staden ta ut viten.

### **Parkeringskarta**

I syftet att fastställa det lägesbaserade parkeringstalet på ett transparent sätt, har en parkeringskarta, bilaga 1a, tagits fram. Kartan är resultatet av en tillgänglighetsanalys som är framtagen genom att mäta tillgängligheten till olika målpunkter i, och utanför, kommunen med kollektivtrafik, upp till 60 min restid, och gångtrafik, upp till 2 km. Målpunkter i analysen är bland annat arbetsplatser, handel, kultur, parker och naturreservat. Utifrån analysens resultat har de platser med bäst tillgänglighet försetts

med lägst parkeringstal, och de lägen i staden som har sämre tillgänglighet har därmed försetts med högre parkeringstal.

Kartan ska underlätta för att fastställa det lägesbaserade parkeringstalet och då kartan kommer vara webbaserad finns möjlighet för byggaktörer att redan innan projektets start veta vilket lägesbaserade parkeringstal som kommer att gälla för projektet.

Parkeringskartan ska uppdateras av exploateringsnämnden när behov uppstår för att säkerställa dess aktualitet.

#### Parkeringstal för flerbostadshus

För flerbostadshus föreslås ett cykelparkeringstal på 50 cykelparkeringar per 1000 kvm BOA.

Bilparkeringstal för flerbostadshus tas fram enligt nedan:

1. Lägesbaserat parkeringstal enligt karta (bilaga 1A) 3-6 parkeringsplatser per 1000 kvm BOA.
2. Mobilitetsåtgärder som standard.
3. Möjlighet till ytterligare sänkning med tillskapande av fler mobilitetsåtgärder.

I stadens centrala delar där tillgängligheten till kollektivtrafik, redan befintliga mobilitetsåtgärder och olika typer av service är störst tillämpas maxnorm med ett parkeringstal på max 3 platser per 1000 kvm BOA. I övriga delar i staden tillämpas miniminorm med ett spann på 4-6 platser per 1000 kvm BOA.

I alla projekt ska mobilitetsåtgärder skapas. Åtgärderna som föreslås ingå i standardpaketet presenteras i bilaga 1c. Åtgärderna ska säkerställas i tio år från inflytt och kommer under de första åren följas upp i exploateringskontorets uppföljningsportal.

För att ytterligare sänka sitt parkeringstal, 1 per 1000 kvm BOA, kan ytterligare åtgärder tillskapas genom ett poängsystem för mobilitetsåtgärder. Utifrån en lista med poängsatta mobilitetsåtgärder ska byggaktören välja åtgärder för minst tio poäng för att få rabatt. För att möjliggöra flexibilitet kan byggaktören föreslå och motivera mobilitetsåtgärder utanför listan som bedöms och godkänns av stadens trafikplanerare. Mobilitetsåtgärdernas aktualitet och relevans säkerställs av exploateringsnämnden.

#### Parkeringstal för andra ändamål

I förslaget till reviderade parkeringsriktlinjer föreslås cykel- och bilparkeringstal som riktvärde för planering av andra ändamål än flerbostadshus. Det kan exempelvis vara butiker, andra boendeformer eller andra verksamheter. Riktvärdena ska ses som grund för den utredning som byggaktören ska göra. En utredning behöver genomföras för att säkerställa att rätt antal parkeringsplatser tillskapas, och då olika verksamheter kan skilja sig åt går det inte att ge ett generellt parkeringstal. Utredningen och parkeringslösning godkänns av staden.

### Förtätning på befintliga parkeringsytor

Vid förtätning på parkeringsytor behöver en utredning genomföras för att kartlägga hur befintliga boendes parkeringsbehov ska lösas. Parkeringsutbudet ska minst motsvara cykel- och bilparkeringstalet, inklusive mobilitetsåtgärder, för flerbostadshus. Utredningen ska godkännas av staden.

### Gröna parkeringsköp/mobilitetsköp

Exploateringskontoret har definierat grönt parkeringsköp som mobilitetsköp. Mobilitetsköp innebär att en byggaktör, vid specifika förutsättningar, kan överlåta till kommunen att utföra mobilitetsåtgärder för att reducera fastighetens behov av parkeringsplatser genom att ersätta kommunen för vad en parkeringsplats i fastigheten förväntas kosta. De mobilitetsåtgärder som vidtas ska inte ingå i det uppdrag som exploateringsnämnden har gällande följdinvesteringar på allmän platsmark vid exploatering, vilket gör att möjliga åtgärder är begränsade.

Exploateringskontorets bedömning är att mobilitetsköp inte är förenligt med gällande lagstiftning (Jordabalken och Plan- och bygglagen) samt att det inte är lämpligt att genomföra utifrån kommunfullmäktiges beslut gällande tillämpningen av tomträttsinstitutet samt stadens investeringsstrategi.

Bedömningen är även att möjligheten till mobilitetsköp inte väntas medföra någon betydande mobilitetsnytta eftersom staden genom lagar och reglering är begränsad i vilken mobilitetslösning som kan tillhandahållas som ersättning för bilparkering.

Sammantaget avråder kontoret från att införa mobilitetsköp innan eventuella beslut om en anpassad lagstiftning och justerade tomträttsavgälder är genomförda och skapar en grund för genomförande. Det finns för närvarande inget pågående arbete med att se över lagstiftningen kopplat till Jordabalken och Plan- och bygglagen.

### Tillämpningsanvisningar

När de reviderade riktlinjerna är antagna av kommunfullmäktige ska de tillämpas i alla nystartade projekt. För redan pågående projekt är det upp till staden att besluta huruvida de reviderade riktlinjerna ska tillämpas eller inte. Det slutgiltiga parkeringstalet ska fortsatt beslutas i samband med beviljande av bygglov.

Exploateringskontoret behöver även fortsätta arbetet med uppföljning av mobilitet och parkering och komplettera markanvisningsavtal och överenskommelser om exploatering med kravställningen från den reviderade riktlinjerna.

### **Exploateringskontorets synpunkter**

Exploateringskontoret ställer sig positivt till en mer transparent modell som möjliggör för lägre parkeringstal och som bidrar till mer hållbart resande i staden. Parkeringskartan förenklar processen för det lägesspecifika parkeringstalet och minimerar risken för subjektiva bedömningar.



Kontoret ser också positivt på mer konkreta förhållningssätt till planering av parkering för andra ändamål samt de högre ställda kraven på cykelparkering med typitningar och utformningskrav.

Det är viktigt med flexibla lösningar för parkering och de reviderade riktlinjerna förespråkar att parkeringslösningar utreds under planprocessen och att samutnyttjande är positivt, även om de reviderade riktlinjerna inte ställer krav på val av parkeringslösning mer än att det ska ske inom kvartersmark.

## Remissammanställning första remissomgången

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, fastighetsnämnden, förskolenämnden, idrottsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd, Järva stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Byggherrarna, Fastighetsägarna i Stockholm, Göteborgs stad, Hyresgästföreningen Region Stockholm, KTH – Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad (ABE), Malmö stad, Region Stockholm, RISE, Stockholms Byggmästareförening, Stockholms handelskammare, Umeå kommun och Uppsala kommun.

KTH – Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad (ABE) avstår från att svara på remissen. Byggherrarna, Hyresgästföreningen Region Stockholm, RISE och Umeå kommun har inte inkommit med yttrande.

Därutöver har ett gemensamt yttrande inkommit från Besqab, Folkhem, Nordr, NREP, Resona, OBOS, Selvaag, Viktor Hansson och Åke Sundvall, samt yttranden från Byggnadsfirman Erik Wallin, Byggvesta, ett gemensamt yttrande från JM, Skanska, Peab, Bonava och Einar Mattsson, samt ett yttrande från Samfundet S:t Erik.

## Innehållsförteckning

Stadsledningskontoret.....	19
Fastighetsnämnden.....	21
Förskolenämnden.....	23
Idrottsnämnden .....	24
Stadsbyggnadsnämnden.....	27
Trafiknämnden .....	28
Utbildningsnämnden.....	29
Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd .....	30
Järva stadsdelsnämnd .....	31
Stockholms Stadshus AB .....	32
Fastighetsägarna Stockholm.....	53

Göteborgs Stad .....	60
Malmö stad .....	62
Region Stockholm .....	62
Stockholms Byggmästareförening .....	63
Stockholms handelskammare .....	63
Uppsala kommun .....	65
Besqab, Folkhem, Nordr, NREP, Resona, OBOS, Selvaag, Viktor Hansson och Åke Sundvall .....	67
Byggnadsfirman Erik Wallin .....	70
Byggvesta.....	72
JM, Skanska, Peab, Bonava och Einar Mattsson .....	73
Samfundet S:t Erik .....	80
Reservationer m.m. ....	84

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 18 juni 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret är i huvudsak positiv till förslaget *Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion*. Riktlinjerna svarar upp mot kommunfullmäktiges mål om ett minskat biltrafikarbete och stadens vision om att Stockholm är en plats för hållbart stadsbyggande med miljöanpassade transporter där gång- cykel- och kollektivtrafik är det självklara valet år 2040.

Stadsledningskontoret konstaterar att det ursprungliga uppdraget från 2023 års budget om att utvärdera och revidera de projektspecifika och gröna parkeringstalen kom att utvidgas och att det resulterat i ett större omtag och förslag på helt nya riktlinjer.

Stadsledningskontoret anser efter att ha granskat inkomna remissvar att det finns ett behov av att göra vissa revideringar av riktlinjerna.

Stadsledningskontoret anser att det är bra att det finns ett grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder för bostäder då de tidigare riktlinjerna lämnade detta öppet för tolkning. Samtidigt vill stadsledningskontoret betona vikten av att det finns en viss flexibilitet att kunna ersätta mobilitetsåtgärderna för att uppnå likvärdig effekt. Riktlinjerna ska kunna hålla över flera år och det måste finnas möjlighet att hitta nya lösningar när tekniken och utvecklingen går framåt. Stadsledningskontoret föreslår vidare att åtgärden om att kostnaden för bilparkeringsavgiften ska särredovisas för de boende, utgår. Åtgärden kan bidra till en kunskapsspridning om kostnader för bilparkering men det är tveksamt om det kan ses som en mobilitetsåtgärd.

Uppföljningen av mobilitetsåtgärderna anser stadsledningskontoret behöver kunna följas upp under hela perioden 10 år från inflyttning för att säkerställa att åtgärderna finns på plats för de boende. Skrivningar om uppföljning skulle därför behöva skärpas i riktlinjerna.

Stadsledningskontoret anser att det är bra att riktlinjerna inte tar ställning till hur parkering för bil ska lösas, vilket skapar flexibilitet och öppnar upp för exempelvis parkeringsköp. Däremot så anser stadsledningskontoret att gemensamma anläggningar för mobilitet- och parkeringslösningar alltid bör övervägas i nya områden eller i fler närliggande projekt, vilket bör tydliggöras i riktlinjerna. Exploateringsnämnden kartlägger under 2025 de befintliga ytparkeringarna och parkeringsanläggningar i Stockholms parkerings bestånd, vilket kommer att bli ett bra verktyg i planeringen framöver.

Riktlinjerna innebär generella sänkningar av bilparkeringstalet. När parkeringstalen för bil sänks är det naturligt att parkeringstalen för cykel ökar och att kravet på mobilitetsåtgärder skärps. Samtidigt har staden mål om ett högt bostadsbyggande och om en levande stad med lokaler i bottenvåningarna. I de utvärderingar som har gjorts i nybyggnadsprojekt har det dessutom identifierats en del vakanser i cykelparkeringsbeståndet. Flera remissinstanser har lyft att cykelparkeringstalen får ekonomiska konsekvenser i nybyggnadsprojekt, vilket kan påverka bostadsmålet. Stadsledningskontoret anser därför att parkeringstalet för cykel bör sänkas till 40 platser per 1000 kvadratmeter boendearea. Det får också till följd att parkeringstalet för cykel för studentbostäder sänks till 60 platser per 1000 kvadratmeter boendearea.

Cykelparkeringstalet är inte lägesbaserat på samma sätt som bilparkeringstalet. I vissa områden av staden är kollektivtrafiken välutvecklad samtidigt som förutsättningarna för att ta sig till och från platsen med cykel ibland kan vara bristfällig och inte går att förbättra. Stadsledningskontoret menar att det ibland kan vara motiverat att parkeringstalet för cykel kan minskas något på dess platser, som främst finns längs med tunnelbanan i ytterstaden. Det är dock viktigt att en separat utredning tas fram som belyser förutsättningarna på den aktuella platsen. Stadsledningskontoret anser att exploateringskontoret bör utveckla tillämpningsanvisningar när det kommer till cykelparkeringar vid nyproduktion i syfte att skapa tydlighet och transparens.

Stadsledningskontoret rekommenderar att riktlinjerna harmoniseras med tidigare beslut om att studentbostäder ska ha ett parkeringstal för bil som är närmare noll. Stadsledningskontoret föreslår vidare att bilparkering riktlinjerna kopplat till vård- och omsorgsboenden också justeras för att möjliggöra parkeringstal nära noll. Då de boende antagligen inte kan nyttja tjänsterna ska mobilitetsåtgärder motsvarande verksamheter tillskapas. För båda typer av dessa boenden krävs en bedömning av parkeringsbehovet.

Stadsledningskontoret delar exploateringsnämnden avrådan från att införa så kallade mobilitetsköp innan anpassad lagstiftning finns på plats och att justerade tomträttsavgälder är genomförda som skapar en grund för genomförande. Mobilitetsköp innebär att en byggaktör, vid specifika förutsättningar, kan överlåta till

kommunen att utföra mobilitetsåtgärder för att reducera fastighetens behov av parkeringsplatser genom att ersätta kommunen för vad en parkeringsplats i fastigheten förväntas kosta.

I stadens framkomlighetsstrategi fastslås att parkering på gatumark främst syftar till korttidsparkering och att långtidsparkering bör ske på kvartersmark, vilket också stöds av skrivningar i plan- och bygglagen. Stadsledningskontoret kan konstatera att det ofta är billigare eller avgiftsfritt att parkera på gatumark jämfört med kvartersmark vilket medför en risk för en överflyttning från kvartersmark till allmän platsmark. Detta försvårar också för bostadsproducenter att få kostnadstäckning för de garageplatser de åläggs bygga. Stadsledningskontoret vill därmed framföra vikten av att stadens gatumark också regleras på ett ändamålsenligt sätt med parkeringsavgifter och/eller parkeringsförbud.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att *Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion* godkänns. enligt bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Stockholms Stadshus AB uppmanas att för egen del anta samt även ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att anta *Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion* enligt bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att ta fram anvisningar till riktlinjerna. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal (dnr 124-1122/2015) upphör därmed att gälla.

### **Fastighetsnämnden**

**Fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 25 mars 2025 följande.

1. Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar fastighetskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* av Sergej Salnikov (SD), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Frank Hojem (C), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Henrik Virro m.fl. (alla M) och Hansi Karppinen (L), se Reservationer m.m.

*Ersättaryttrande* av Lovisa Hedin (KD), se Reservationer m.m.

**Fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret bygger och förvaltar byggnader och anläggningar för stockholmarnas nytta och nöje. I kontorets uppdrag ingår bland annat att bygga och förvalta idrotts- och simhallar, idrottsplatser, bibliotek, konsthallar, medborgarhus och parklekar. Därvidlag intar kontoret dubbla roller; samtidigt som kontoret är en del av staden agerar det också byggherre.

Kontoret är positivt inställt och instämmer i de riktlinjer som presenteras i remissen och behovet att göra stockholmarna mindre beroende av bil och istället använda sig av allmänna kommunikationer, cykel och övriga mobilitetstjänster.

I egenskap av byggherre och förvaltare av flertalet av stadens idrottsanläggningar och sporthallar har kontoret följande synpunkter:

Att anlägga dedikerade parkeringsplatser för idrottsanläggningar antingen i form av större ytor för markparkering eller i garage är något som innebär stora markanspråk och något som kan ha stor inverkan på den sammantagna investeringen i en ny alternativt utvecklad idrottsanläggning och gemensamma lösningar med andra funktioner bör eftersträvas.

Riktlinjerna bör tydligare beskriva vilka riktlinjer som ska gälla för parkeringsytor vid publika lokaler. För idrottsanläggningar står att trafikutredning ska visa på behov av parkering vid varje enskilt fall. I en detaljplaneprocess kommer denna typ av utredning till stånd betydligt senare i processen, när samarbetsavtal gällande markanvisning redan är tecknat. Det blir mycket svårt för kontoret att i efterhand kräva ytor för exempelvis parkering.

I riktlinjerna står att man vid planering av parkeringsytor för idrottsändamål ska utgå från antal besökare en vanlig vardag. Just idrottsplatser och hallar har ofta ett mindre antal besökare under veckorna och då av mer lokal karaktär i form av elever från närliggande skolor, lokala föreningar och närboende. Det är under helgerna som anläggningarna har sina besökstoppar och ett annat, betydligt större upptagningsområde. Cuper och matcher med lag från andra delar av regionen äger oftast rum just på helger, varför långväga besökare baserat på erfarenhet tar egen bil och behöver någonstans att parkera. Avsaknaden av tydligare riktlinjer för denna typ av anläggningar i den tidiga planeringen riskerar underdimensionerade parkeringsmöjligheter när anläggningarna är färdigbyggda. I värsta fall kan exempelvis räddningsfordon hindras att ta sig fram på grund av felparkerade bilar.

I majoriteten av de idrottsanläggningar (hallar, idrottsplatser och bassängbad) som uppförs och/eller byggs om inom staden, är staden också byggaktör. Detta medför att skrivningen *mobilitet och parkeringsbehov ska utredas av byggaktör i samverkan med staden* behöver ses över. Detta med hänsyn till stadens övergripande målbild och att gemensamma lösningar som kan vara till nytta för staden överlag bör prioriteras.

För att dels säkerställa en smidigare trafiksituation vid idrottsanläggningarnas entréer, dels ordna med lämplig arbetsmiljö för stadens driftpersonal, bör dessa punkter ingå i riktlinjerna:

- Bilparkeringsplatser för driftpersonal samt parkering för personer med funktionsnedsättning behöver säkerställas inom ramen för de enskilda projekten.
- Behovet av ytor för angöring, vilket möjliggör hämtning och lämning behöver kunna tillgodoses i tillräcklig omfattning, särskilt i de fall antalet parkeringsplatser för bil blir färre. I anslutning till idrottsanläggningar kan det beroende på

användningsområde också föreligga behov av platser för uppställning av bussar, något som behöver beaktas vid en mobilitetsutredning.

- Kontoret ser också att riktlinjerna skulle kunna kompletteras med beskrivning av hur stor andel av parkeringsplatserna som ska utgöras av laddplatser för elbil.

Kontoret har i egenskap av att vara en del av staden svårt att tillgodose delar av de mobilitetstjänster som byggaktörerna föreslås tillhandahålla i riktlinjerna. Exempelvis kan krav att särredovisa kostanden för parkeringen för respektive besökare vara svårlöst.

Kontoret konstaterar att de reviderade riktlinjerna kommer behöva analyseras inom ramen för arbetet med följande budgetuppdrag för 2025: *Exploateringsnämnden ska i samarbete med kommunstyrelsen, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och Stockholms Stads Parkerings AB se över principerna för finansiering, marktillgång samt främjande av cykelresor avseende parkeringar vid uppförande nya idrottsanläggningar.*

Kontoret ställer sig i övrigt positivt till riktlinjerna, men önskar ytterligare precisering för dimensionering av parkeringsytor avseende publika lokaler.

## **Förskolenämnden**

**Förskolenämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 25 mars 2025 följande.

1. Förskolenämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

**Förskoleförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är positiv till riktlinjens ambition och syfte om att styra mot ett minskat antal parkeringsytor och införa mobilitetsåtgärder som standard i stadens nya bostadskvarter och på detta sätt skapa en mer hållbar stad att leva i. Förvaltningens ansvar för de områden som pekas ut i riktlinjen är dock begränsat och förvaltningen har därför inga synpunkter gällande delar av riktlinjens innehåll; exempelvis mobilitetsåtgärder, cykel- och bilparkeringstal och max- och miniminorm per boendeyta (BOA).

Förvaltningen fokuserar i detta remissvar på barnets bästa och behov av en bra ute- och uppväxtmiljö då det finns en risk att det i den intensiva stadsutvecklingen lämnas allt mindre plats över för barn i utemiljön. Förvaltningen vill lyfta fram att det är angeläget att beakta både barnperspektiv och barnets perspektiv i stadsplaneringen. Ett barnperspektiv är när vi vuxna försöker att sätta oss in i hur det är att vara barn, hur ett beslut påverkar ett barn eller hur något uppfattas av ett barn. Barnets perspektiv är det enskilda barnets perspektiv, eller det perspektiv som en grupp av barn gemensamt har uttryckt. Ett bra barnperspektiv förutsätter att vi också fått ta del av barnets perspektiv. Dessa perspektiv ska utgöra viktiga utgångspunkter i

stadsplaneringen i enlighet med FN:s barnkonvention, nu lag i Sverige. Fysisk miljö påverkar barns uppväxt, hälsa och välbefinnande. Tillgången till och kvaliteten på utemiljön är en viktig del av deras uppväxtvillkor.

Förvaltningen ser positivt på att det i riktlinjen skrivs fram att förskolor endast ska förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Barn behöver få ta plats i utemiljön. Barn som har tillgång till gröna och varierade utemiljöer har bättre möjligheter till lek och fysisk aktivitet, vilket får positiva effekter för hjärnans utveckling som inläring och motoriska färdigheter. Barn behöver trygga och tillgängliga närmiljöer som är användbara, grönskande och upplevelserika. Utformningen av bostadsgårdar är särskilt viktig eftersom de är en betydande del i vardagsmiljön för barnfamiljer.

Avslutningsvis föreslår förvaltningen att förskolenämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

### **Idrottsnämnden**

**Idrottsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 25 mars 2025 följande.

1. Idrottsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.
2. Idrottsnämnden förklarar ärendet för omedelbart justerat.

*Reservation* av Mikael Peterson (C), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Leif Söderström (SD), se Reservationer m.m.

**Idrottsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Idrottsförvaltningen är överlag positiva till förslaget avseende reviderade riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal, då dokumentet visar på en fortsatt vilja att främja mer klimatmässigt hållbara samt mindre ytkrävande transportslag. Förvaltningen önskar emellertid ett par förtydliganden avseende de delar av riktlinjerna som berör förvaltningens verksamhetsområde.

I riktlinjerna föreslås en norm för cykelparkering för idrotts-, kultur- och rekreationsanläggningar på 0,2–0,6 cykelplatser per besökare en vanlig vardag. Det bör förtydligas om normtalet avser sammantaget antal dagsbesök eller om utgångspunkten antas vara dygnets högst belastade tidsperiod. Detta då det senare bör vara det som är dimensionerande för behovet. I förslaget framgår därutöver att tio procent av cykelparkeringsplatserna ska vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar, något som ställer krav på bland annat utformningen av dörrar, ramper, hissar och korridorer. Idrottsförvaltningen är positiv till förslaget och konstaterar att detta kan ha påverkan på kravställning och dimensionering av ytor i de enskilda planeringsprojekten. Förvaltningen är positiv till Bilaga B, vilken anger riktlinjer för utformning av cykelparkeringar, då det utgör ett tydligt underlag i samband med projektering.

Att anlägga dedikerade parkeringsplatser för idrottsanläggningar antingen i form av större ytor för markparkering eller i garage är något som innebär stora markanspråk och något som kan ha stor inverkan på den sammantagna investeringen i en ny alternativt utvecklad idrottsanläggning och gemensamma lösningar med andra funktioner bör eftersträvas.

Det anges i förslaget till riktlinjer att mobilitet och parkeringsbehov för andra ändamål än bostäder ska utredas av byggaktör i samverkan med staden. Det kan noteras att idrottsanläggningar i de flesta fall byggs med staden som byggaktör, vilket medför att beskrivningen att *mobilitet och parkeringsbehov ska utredas av byggaktör i samverkan med staden* kan behöva problematiseras ytterligare. Detta med hänsyn till stadens övergripande målbild och att gemensamma lösningar som kan vara till nytta för staden överlag bör prioriteras framför att isolerat försöka lösa ut frågan inom respektive projekt.

Förvaltningen noterar att inga projektspecifika normtal för bilparkering vid idrotts-, kultur- och rekreationsanläggningar anges i riktlinjerna utan att det vid andra ändamål än bostäder behöver tas fram en särskild mobilitets- och parkeringsutredning. En sådan utredning ska utgå från stadens mål och styrdokument med målsättningen att bedöma ett väl avvägt parkeringstal för den specifika platsen och markanvändningen. Parkeringen ska lösas på kvartersmark och möjlighet till samnyttjande ska utredas.

I utredningen avseende mobilitet och parkeringsbehov ska hänsyn tas till bland annat bebyggelsens geografiska läge, kapaciteten i det omkringliggande trafiksystemet och utbudet av mobilitetstjänster. Utredningen och parkeringslösningen ska bekostas av byggaktören och godkännas av stadens trafikplanerare. Mobilitetsåtgärder ska prioriteras och anläggningen bör förses med så få parkeringsplatser som lokaliseringen och verksamheten tillåter.

För att ge bra förutsättningar att resa hållbart ska byggaktören i alla projekt erbjuda ett grundläggande mobilitetsutbud bestående av:

- Cykelvårdsstationer inomhus med cykeltvätt, cykelpump och verktyg.
- Laddstationer för laddning av el-cykelbatterier.
- Omklädningsrum med duschmöjlighet samt torkskåp.
- Löpande målgruppsanpassad information om fastighetens mobilitetserbjudande samt områdets möjligheter till resor utan privatägd bil.
- Flexibla parkeringsplatser.
- Kostnaden för bilparkering ska särredovisas för verksamheten.

Idrottsförvaltningen anser att föreslaget mobilitetsutbud är rimligt och välavvägt, men noterar att anpassning kan behöva göras utifrån enskilda projekt. Det kan även behöva studeras vidare hur tillgång till de föreslagna tjänsterna på de enskilda anläggningarna kan administreras inom ramen för idrottsförvaltningens verksamhet.



För idrottsanläggningar anges att parkeringen ska dimensioneras för besökare en vanlig vardag. Det noteras i relation till detta att efterfrågan på bilparkeringsplatser vid idrottsanläggningar överlag bedöms som högre på helger än på vardagar. Detta beroende på att matcher, cuper, turneringar och andra typer av arrangemang normalt förläggs till helger vilket innebär att en större andel besökare då kommer resande från längre avstånd. För utövande av vissa idrotter så föreligger också behov av transporter med betydande mängder med utrustning till och från aktiviteterna, vilket kan leda till att transport med bil ses som ett attraktivt alternativ.

Idrottsförvaltningen har förståelse för att det inte är ändamålsenligt att i riktlinjerna beskriva vilket innehåll som ska ingå i en mobilitetsutredning för andra ändamål, men önskar likväl påtala frågor som behöver beaktas inom ramen för sådan utredning ur förvaltningens perspektiv:

- Bilparkeringsplatser för driftpersonal samt parkering för personer med funktionsnedsättning behöver säkerställas inom ramen för de enskilda projekten.
- Behovet av ytor för angöring, vilket möjliggör hämtning och lämning behöver kunna tillgodoses i tillräcklig omfattning, särskilt i de fall antalet parkeringsplatser för bil blir färre. I anslutning till idrottsanläggningar kan det beroende på användningsområde också föreligga behov av platser för uppställning av bussar, något som behöver beaktas vid en mobilitetsutredning.
- Idrottsförvaltningen ser också att riktlinjerna skulle kunna kompletteras med beskrivning av hur stor andel av parkeringsplatserna som ska utgöras av laddplatser för elbil.

Idrottsförvaltningen noterar att då riktlinjerna är projektspecifika och primärt hanterar parkeringsbehov på kvartersmark så adresserar detta dokument därigenom i sin helhet inte möjligheten att nyttja parkering som styrmedel för ett på sikt mer hållbart resande och en mer ändamålsenlig markanvändning i staden som helhet. Ett exempel på åtgärd som inte beskrivs i riktlinjerna är att på sikt se över regelverket för boendeparkering så att gatuparkeringen i staden blir mer behovsstyrd och i större omfattning än idag kan nyttjas av besökare till exempelvis idrottsanläggningar. Därigenom kan behovet av parkeringsytor på kvartersmark i de enskilda projekten minska, vilket medför ett minskat markanspråk och en lägre investeringskostnad.

Idrottsförvaltningen konstaterar slutligen att de reviderade riktlinjerna kommer behöva analyseras inom ramen för arbete med följande budgetuppdrag för 2025: *Exploateringsnämnden ska i samarbete med kommunstyrelsen, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och Stockholms Stads Parkerings AB se över principerna för finansiering, marktillgång samt främjande av cykelresor avseende parkeringar vid uppförande nya idrottsanläggningar.*

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 27 mars 2025 följande.

Stadsbyggnadsnämnden godkänner kontorets utlåtande som svar på remissen.

*Reservation* av Johan Nilsson m.fl. (alla M) som föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avstyrka kontorets svar på remissen.

*Reservation* av Mats Johnsson (SD), se Reservationer m.m.

*Ersätтарыttrande* av Mikael Valier Furtenbach (KD), se Reservationer m.m.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 6 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret, som delaktigt i framtagandet av de nya riktlinjerna, anser att de stödjer Stockholms stads långsiktiga trafik- och miljömål. Genom att främja hållbara alternativ som gång-, cykel- och kollektivtrafik bidrar dessa riktlinjer till att minska beroendet av privatägda bilar och därmed också stadens klimatpåverkan. Riktlinjerna ger vägledning för att skapa en stad där mobilitet planeras på ett sätt som balanserar markanvändning, miljökrav och invånarnas behov av tillgänglighet. Staden styr mot en hållbar utveckling och ger incitament där byggaktörer ges möjlighet att i högre grad växla över till att ersätta parkeringsplatser med mobilitetslösningar.

Riktlinjerna leder till väl avvägda bilparkeringstal; med maxnormer i centrala delar och miniminormer i områden med lägre tillgänglighet till service, arbetsplatser och alternativa kommunikationer. Att riktlinjerna är anpassade för olika platser förutsättningar, boendeformer och verksamheter är positivt. Tvingande mobilitetsåtgärder som cykelvårdsstationer, cykel- och elbilspooler, samt kostnadsfria SL-kort till nyinflyttade är konkreta incitament för att stödja övergången till hållbara färdmedel. Det finns möjlighet att minska bilparkeringstalen ytterligare genom ambitiösa mobilitetsåtgärder.

Riktlinjerna innebär delvis nya arbetssätt för staden både i plan- och bygglovsskedet samt i genomförandeskedet i samverkan med andra förvaltningar.

Stadsbyggnadskontoret anser att uppföljning och utvärdering är avgörande för att riktlinjen ska kunna fungera över tid. Det är viktigt att fördela resurser och skapa rutiner för uppföljning av riktlinjerna som helhet och för de enskilda projekten. De generella parkeringstalen för cykel och de plastspecifika parkeringstalen för bil behöver följas upp och justeras efter stadens utveckling. Dessutom behöver staden identifiera vilka mobilitetslösningar som fungerar och justera så att lösningarna ger önskvärda effekter.

Kontoret lyfter behovet att klargöra i vilka skeden de nya riktlinjerna ska vara möjliga att börja tillämpa. En övergång till de nya riktlinjerna kan innebära förändrade förutsättningar för antagna men ej genomförda detaljplaner och att till exempel behovet av underbyggda garage minskar.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 mars 2025 följande.

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

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

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

*Reservation* av Svante Linusson (C), se Reservationer m.m.

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

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 5 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret är positiva till den förenklade modell för bilparkeringstal som presenteras i de nya riktlinjerna och som bland annat underlättar bedömningen i samband med bygglovsprövning. Mot bakgrund av stadens mål om minskat biltrafikarbete anser kontoret också att det är rimligt att inte kräva av byggaktörerna att bygga fler bilparkeringsplatser än vad som motiveras av de geografiska förutsättningarna. Därigenom undviks ett överutbud av bilparkering som skulle riskera att uppmuntra ökat bilresande. På samma sätt främjar den föreslagna maxnormen i centrala staden mer hållbart resande, vilket är i linje med framkomlighetsstrategins intentioner.

Kontoret vill dock uppmärksamma att det finns samband mellan parkering på kvartersmark och gatumark som måste beaktas vid beslut om nya riktlinjer för nyproduktion. I framkomlighetsstrategin fastslås att parkering på gatumark främst syftar till korttidsparkering och att långtidsparkering bör ske på kvartersmark. Det i trafiknämnden nyligen fattade beslutet om att inte erbjuda boendeparkering för boende i nyproducerade bostäder (DNR T2024-03210) är ett led i att upprätthålla denna princip. Eftersom parkering på gatumark ofta är billigare än på kvartersmark finns dock en risk för omvänd överflyttning. I stora delar av staden är gatuparkering också avgiftsfri, vilket motverkar principen och försvårar för bostadsproducenter att få kostnadstäckning för de garageplatser de åläggs bygga. Kontoret anser att det är viktigt att upprätthålla den sedan länge vedertagna principen om att långtidsparkering i möjligaste mån ska ske på kvartersmark.

Trafikkontoret välkomnar också att det ställs både kvantitativa och kvalitativa krav på cykelparkering i nyproduktion. I cykelplanen framhålls att attraktiva parkeringsmöjligheter är en viktig del i arbetet för ökad cykling. Trafikkontoret arbetar löpande med att utöka antalet cykelparkeringsplatser på allmän plats för att förbättra tillgängligheten till målpunkter. Med de nya riktlinjerna ges goda förutsättningar att, på sikt, också säkerställa ett tillräckligt utbud av cykelparkeringsplatser på fastighetsmark och att cykelparkeringen är säker, väderskyddad och lätt att nå.

## **Utbildningsnämnden**

**Utbildningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 27 mars 2025 följande.

1. Utbildningsnämnden godkänner utbildningsförvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

*Reservation* av Andréa Hedin m.fl. (alla M), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Linnéa Vinge (SD), se Reservationer m.m.

*Ersättaryttrande* av Frida Bondesson (KD), se Reservationer m.m.

**Utbildningsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Utbildningsförvaltningen bedömer förslaget som ett positivt underlag vid planering av parkeringstal vid nybyggda skolor. Förslaget ligger i linje med utbildningsförvaltningens strävan efter ett mindre bilburet resande tur och retur till skolan till förmån för pendling med cykel eller med kollektivtrafik.

Utbildningsförvaltningen vill lyfta fram att skolor redan idag endast förses med bilparkering i den mån som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Förslagets fokus på att främja resor med cykel är positivt för elevers rörelsefrihet och både elevers och personals hälsa.

I fallet med skolor är det viktigt att skolgårdens ytor för parkeringsplatser bedöms i relation till behovet av friyta. Vid nybyggnation är det ofta svårt att få tillräckligt stora friytor varför denna hänsyn behöver tas i varje enskilt fall. Likaså att andra viktiga funktioner som behövs i anslutning till skolbyggnaden får tillräckligt goda förutsättningar trots krav på cykelparkering. Vid bedömning av antal parkeringsplatser för cykel vid gymnasieskola bör det finnas en koppling till skolans elevkapacitet och profil.

Konsekvenser för barn och barns rättigheter samt jämställdhet

Då ärendet är svar på en remiss från kommunstyrelsen gör förvaltningen ingen egen analys av ärendets konsekvenser för jämställdhet eller för barns rättigheter.

Förvaltningen förutsätter att en sådan analys vid behov görs av kommunstyrelsen i den fortsatta hanteringen av ärendet.

Förslag till beslut

Utbildningsförvaltningen föreslår att utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen. Den korta remisstiden kräver omedelbar justering av beslutet.

## **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 20 mars 2025 följande.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* av Emelie Wassermann (SD), se Reservationer m.m.

**Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 31 januari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det är positivt att parkeringstalen har reviderats för att bättre anpassas efter dagens kontext. I takt med att staden växer och förtätas ökar konkurrensen om ytor och biltrafik tar idag upp stor plats, både i vägnätet och genom parkeringar. Parkeringstal är ett av flera viktiga verktyg i arbetet med att främja hållbara resmönster och effektiv användning av stadens mark.

Eftersom de befintliga och de reviderade riktlinjerna använder olika format på parkeringstalen går det inte att jämföra dem utan bearbetning, men förvaltningen uppskattar att bilparkeringstalen har reviderats ner för flerbostadshus. Samtidigt har parkeringstalen för cykelparkeringar till viss del justerats upp och grundutbudet av mobilitetsåtgärder är nu tvingande. Förvaltningen bedömer att detta kan bidra till lägre biläggande för boende inom nyproduktion framöver.

Grundutbudet av mobilitetsåtgärder anser förvaltningen bör anpassas efter olika boendeformer. Bland annat borde det inte vara tvingande med en elbilspool inom studentboenden, eftersom det är en målgrupp som generellt inte är i behov av bil. Det är en relativt dyr åtgärd som för denna målgrupp riskerar att leda till ökad biltrafik och även kan påverka hyresnivåer.

Vidare kan förvaltningen konstatera att bilparkeringstalet för studentbostäder har justerats upp från 0,015-0,03 till 0,035- 0,14 platser per lägenhet. Eftersom parkeringsbehov kopplat till målgruppen är lågt samtidigt som det är viktigt att studentbostäder har rimliga hyror anser förvaltningen att parkeringstalet ska justeras ner till noll eller i närheten av det. Krav på parkeringsplatser kan framtvinga garagelösningar vilket är kostnadsdrivande och i förlängningen kan påverka hyresnivåer.

Parkeringsbehov för ungdomsbostäder är i befintliga riktlinjer samma som för studentbostäder. I de reviderade riktlinjerna står det inget om ungdomsbostäder och förvaltningen efterfrågar därför att det tydliggörs vilken kategori av parkeringstal den boendeformen ska falla inom.

Förvaltningen efterfrågar att riktlinjerna kompletteras med riktvärden för specialbostäder inom LSS och SoL i delen om ”andra typer av boenden”. Det pågår planering för relativt många specialbostäder och det vore bra med stöd i riktlinjerna för hur staden och byggaktörer ska hantera parkeringsfrågan.

Vidare anser förvaltningen att det finns behov av en fördjupning kring delen om idrottsplatser för att på sikt minska biltrafik i anslutning till dem. Dagens idrottsplatser genererar relativt stora flöden av bilar med röriga trafik- och parkeringssituationer som följd. Detta leder till en osäker trafikmiljö för barn och unga som går eller cyklar till träning och match. Riktlinjerna bör tydligt motverka lösningar där besökare som ska in genom huvudentrén måste korsa en parkeringsplats för att komma dit.

Fortsättningsvis anser förvaltningen att idrottsplatsers mobilitetsåtgärder kan utvecklas för att minska bilåkning i anslutning till anläggningarna. Ett konkret exempel är förvaringsutrymmen för idrottsutrustning eftersom tränare i dagsläget ofta behöver transportera detta på egen hand mellan hem och idrottsplats, vilket skapar ett behov av bil.

#### Jämställdhetsanalys

Enligt Region Stockholms resvaneundersökning från 2019 reser kvinnor mer kollektivt och går mer jämfört med män. Några av mobilitetsåtgärderna från de reviderade riktlinjerna kan främja förutsättningar att resa kollektivt, och kan på så sätt bidra till jämställda möjligheter att röra sig inom staden. På en övergripande nivå bedömer förvaltningen att färre bilar på stadens gator och mindre parkeringsytor kan bidra till en säkrare och trevligare stadsmiljö, vilket gynnar fotgängare i staden.

#### Barnrättsperspektiv

En stad med färre bilar påverkar barn och ungas säkerhet och möjligheter att röra sig positivt. Omfattning och placering av parkeringsplatser i anslutning till målpunkter för målgruppen har stor påverkan på deras möjligheter att gå eller cykla på ett säkert sätt och det ryms bland annat inom artikel 31 i barnkonventionen, om att barn har rätt till lek, vila och fritid.

#### Tillgänglighet

Krav på tillgängliga parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättningar regleras i plan- och bygglagen och stadens riktlinjer för parkeringstal ska därför inte påverka planering för denna typ av platser. Förvaltningen bedömer däremot att stadens långsiktiga mål om att minska biltrafik bidrar till en mer tillgänglig stad, bland annat genom att förbättra framkomlighet för färdtjänst och andra transporter för personer med funktionsnedsättningar.

Förvaltningen föreslår att Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

#### Järva stadsdelsnämnd

**Järva stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 20 mars 2025 följande.  
Järva stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

*Reservation* av Robert Westerlund (SD), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Ole-Jörgen Persson m.fl. (alla M), se Reservationer m.m.

**Järva stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 26 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till den föreslagna revideringen då den får anses gynna trafikanter som inte nyttjar biltrafik i sina normala rörelsemönster. Med detta antas att riktlinjerna på sikt bidrar till ett mer jämställt och lättillgängligt samhälle. Det är dock av stor vikt att varje projekt ges enskilda bedömningar utifrån lagsspecifika förutsättningar.

Förvaltningen har i övrigt inga synpunkter på den föreslagna revideringen.

### **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 1 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen är, liksom dotterbolagen, positiv till att riktlinjerna revideras. Koncernledningen instämmer i de delar av förslaget som syftar till att öka nyttjandet av allmänna kommunikationer, cykel och mobilitetstjänster. Koncernledningen menar att de målkonflikter som finns i riktlinjerna behöver ses över.

Koncernledningen välkomnar den översyn av parkeringstal vid nyproduktion som genomförts och konstaterar att de föreslagna riktlinjerna tar steg i rätt riktning. I budget för 2025 finns också uppdrag inom området som pekar på olika gemensamma lösningar vilket också välkomnas av koncernledningen.

### **Underremisser**

#### AB Familjebostäder

Målkonflikter och ekonomiska utmaningar

Om förslaget antas blir det svårt eller omöjligt att nå ägarens mål i fråga om nyproduktion av bostäder och halverade klimatutsläpp.

En viktig målsättning för bostadsbolagen är att uppnå stadens mål för allmännyttans nyproduktion, minst 3 500 lägenheter under mandatperioden. Förutsättningen för nyproduktion är att varje enskilt projekt går ihop ekonomiskt och uppfyller såväl statliga som kommunala krav, policys och riktlinjer. Utifrån befintlig teknik, material och kostnadsutveckling blir det t ex omöjligt att planera för nyproduktion med underjordiska garage och källare. Stadens riktlinjer om p-tal behöver stå i god samklang med övriga målsättningar. I dess nuvarande utformning kan förslaget uppfattas som att parkeringsnormen ges högre prioritet än bostadsmålet.

Enligt tjutet ska förslaget innebära en sänkning av parkeringstalen jämfört med dagens riktlinjer. Bolagen konstaterar emellertid att vissa projekt får lägre p-tal medan andra får högre vilket motverkar ambitionen om en mer bilfri stad.

Bostadsbolagen har gjort ett antal parkeringsutredningar och -inventeringar, som tydligt visar på att allmännyttans hyresgäster har ett lägre bilinnehav och efterfrågar bilparkering i lägre utsträckning än de hittills anvisade parkeringstalen. AB Svenska Bostäder har utvärderat nybyggnadsprojekt med underjordiska garage 2017-2024. Där framgår att knappt två tredjedelar av platserna är uthyrda till boende i de aktuella projekten. Övriga platser är vakanta eller uthyrda externt, till personer som inte bor i fastigheten eller företagare. Vi föreslår lägre p-tal för allmännyttan, något som skulle underlätta av boende efterfrågade lägre hyresnivåer.

Om det är lättillgängligt, billigt och enkelt att hyra parkeringsplats ökar sannolikheten att den boende väljer bilen framför andra mer miljövänliga alternativ. Parkeringstalet bör baseras på ett högsta tillåtet antal parkeringsplatser istället för ett krav på minsta möjliga antal för att vara mer i samklang med stadens mål. Bostadsbolagen ser positivt på att kategoriboenden fortsatt får en särskild bedömning. Vi ser exempelvis att nuvarande praxis för studenter, där antal p-platser är nära noll, av erfarenhet har fallit väl ut och bör fortsätta gälla.

#### Klimatpåverkan och byggnation av underjordiska garage

Allmännyttan arbetar mycket aktivt för att uppnå det högt ställda målet om en halvering av CO2 till 2030 och ytterligare skärpta nivåer efter det där nyproduktionens klimatpåverkan har en långsiktig målsättning på en halvering ned till 90 kg/kvm BTA. För att uppnå målen behöver parkeringstalen reduceras kraftigt och kravet på underjordiska garage tas bort.

Den del av ett nybyggt flerfamiljshus som i särklass genererar mest utsläpp av växthusgaser är källare och/eller underjordiskt garage. Byggnation av garage genererar stora mängder schaktmassor samt stor materialåtgång i form av tex betong och stål, vilket har en hög klimatpåverkan. När garaget 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.

Att uppföra underjordiska garage innebär dessutom mycket höga kostnader i förhållande till andra lösningar. För att investeringen ska bära sig behöver månadshyran för en garageplats vara mycket hög, en betalningsvilja som inte bedöms finnas hos hyresgäster i allmänhet. Att hyra ut platserna för marknadspris när det finns gratis eller billig parkering på gatan är helt enkelt inte genomförbart. Detta får konsekvenser för bolagens möjlighet att alls förverkliga projekt då varje projekt måste bära sina kostnader fullt ut. Om krav på underjordiska garage kvarstår och efterfrågan saknas kommer underskottet att behöva täckas på annat sätt än genom garagehyror. För bolagens del innebär det högre hyror för projektets samtliga bostäder, vilket står i konflikt med målsättningen att ha rimliga hyror. Det kan



dessutom uppfattas som orättvist att samtliga hyresgäster i ett projekt får stå för kostnaderna för underjordiska garage som bara används av ett fåtal.

Bolaget vill lyfta fram den klimatmässiga potential som finns i att effektivisera befintliga anläggningar genom t ex tillståndsparkering och samnyttjande. Detta bör lyftas in som en fördel i riktlinjerna.

#### Helhetsperspektiv och samverkan

Bostadsbolagen delar stadens önskan att erbjuda mobilitetstjänster som en del av omställningen. Frågan är dock inte en enskild angelägenhet för bostadsbolagen utan handlar om en omfattande samhällsförflyttning. För att uppnå målet om minskad privatbilism behöver bostadsbolagen, mobilitetstjänstleverantörerna, staden samt regionen samarbeta. En ansvarig för helheten behöver utses för att säkerställa ett kundanpassat, flexibelt och dynamiskt utbud.

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

För att tillgodose framtida behov krävs att transportfrågan analyseras och löses i ett mer övergripande, regionalt perspektiv. Vi föreslår att mobilitetslösningar hanteras för Stockholmsregionen som helhet, inte som nu med utgångspunkt från stadsdelar och lösningar i enskilda fastigheter. Förslaget saknar detta helhetsperspektiv. Vidare skulle detta även ge marknadsmässiga förutsättningar för mobilitetsleverantörer att upprätthålla sina tjänster med en utökad kundbas och bidra till deras och marknadens långsiktiga överlevnad. Alternativet att varje byggherre ska ha sin egen parkerings- och mobilitetslösning gör det svårare för mobilitetsleverantörer att få täckning för sina tjänster som bygger på delning. Planering av gemensamma lösningar behöver komma in tidigt i projekten för att säkerställa att plats för dessa reserveras vid kvartersutformning och gatuprojektering.

Planeringsskedet ska präglas av rättvisa, förutsägbarhet och objektivitet. Då flera projekt fortsatt hänvisas till enskilda avgöranden utan att det beskrivs hur detta ska gå till önskar bolaget att riktlinjerna kompletteras med en rutin för hur en konstruktiv parkeringsdiskussion i projekten ska drivas och där helheten tas i beaktande så att skillnader i bedömningar undviks.

#### Framtida planering och hållbara lösningar

Den karta utifrån vilken parkeringstalen bestäms visar ett nuläge, detta samtidigt som det finns långt framskridna planer om tillkommande kollektivtrafik. Om planering görs utan hänsyn till framtiden riskerar vi dåliga lösningar med fler parkeringsplatser än vad som troligen kommer att behöva byggas. Det behövs därför en mer

framåtblickande tillgänglighetskarta som beskriver den framtida situationen, alternativt att staden gemensamt med byggaktörerna i ett nytt område beskriver de framtida förutsättningarna. Detta ska inte bara omfatta kollektivtrafik utan även närhet till målpunkter med syfte att hitta en gemensam utgångspunkt för diskussionen om parkering och mobilitet.

Flera områden i kartan hanteras inte i tillräcklig utsträckning, t ex bedöms tunnelbanenära läge och villakvarter nära kommungräns likadant. Ingen hänsyn tas till cykelavstånd trots Stadens intentioner att skapa en ”cykelstad”.

Centrumanläggningar som en gång byggts för att tillhandahålla service och arbetsplatser för närområdet borde få en ökad betydelse och räckvidd.

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. I förslaget saknas en tabell för samnyttjandepotential, vilket innebär att förutsättningarna för att skapa effektiva gemensamma parkeringsanläggningar inte är tydliga. Dessutom har inrättande av tillståndsparkeringar marginaliserats i ett invecklat poängsystem.

Risker för genomförbarhet och rättvisa lösningar

Förslaget tar inte hänsyn till konsekvenser av de långa ledtiderna i projekten. Detaljstyrning kan fungera men inte i kombination med långa ledtider samt krav på garantier för en viss tidigt bestämd lösning som ska realiseras mycket långt fram i tiden. Då marknaden för delningstjänster snabbt utvecklas är risken stor att de tjänster som nu detaljeras inte efterfrågas när det är dags för inflyttning. Att garantera en specifik mobilitetsåtgärd eller tillskapa ytor som inte behövs om 25 år är inte en hållbar modell över tid. Här behövs en ökad flexibilitet kring hur målen ska uppnås.

De obligatoriska mobilitetstjänsterna innehåller bland annat ett månadskort hos SL per lägenhet. En del av hyresgästerna uppbär bostads- eller andra bidrag. Det ekonomiska värdet av månadskortet 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.

Övriga synpunkter och förslag på förbättringar

Enligt förslaget får långt ifrån alla bolagets projekt sänkta p-tal. Det försvårar eller omöjliggör att klara de höjda kraven på cykelytor. Bolagen upplever redan med rådande riktlinjer att cykelparkeringsutrymmena är överdimensionerade och står outnyttjade. Det är inte heller nödvändigtvis så att bilinnehav ersätts med cyklande. Mer sannolikt innebär framtiden en helhet av ökat kollektivåkande, ökad användning av bilpool samt förändrad livsstil i form av ökat distansarbete och nya inköpsmönster i form av tex ökad näthandel. Det höjda kravet på antal cykelplatser i kombination med kraven i Bilaga B kommer försvåra ekonomin och genomförbarheten i projekten. Bostadsbolagen ser en risk i att cykelparkeringsytor prioriteras över bostadsytor. Cykelytorna är inte intäktsbringande vilket försvårar projektens genomförbarhet. Vi ser i dagsläget heller ingen acceptans för att belägga platserna med en hyra.

Bilaga B har en allt för hög detaljgrad och innehåller motstridigheter. Anvisningarna följer heller inte bostadsbolagens nuvarande tekniska anvisningar för nybyggnation, såsom Stockholmshusen, vilket kommer att komplicera och fördyra produktionen.

### AB Svenska Bostäder

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 rättvisaspekt 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 projektet. 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 parkeringsskarta 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 CO<sub>2</sub> till 180 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/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 klimatomfattning 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 Stockholmshem

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.

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 klimatmässig 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 fördyra 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 tillskapa 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 kategori-boende 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 CO<sub>2</sub>-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.

### Micasa Fastigheter i Stockholm AB

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 Micasis 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 Micisas 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 Micisas 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

dessas 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 Micosas 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 Micosas 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 Micosas 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.

### **Fastighetsägarna Stockholm**

**Fastighetsägarna Stockholms** yttrande daterat den 31 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Övergripande synpunkter**

Inledningsvis vill vi varmt välkomna Stockholms stads intention att flytta fokus i nyproduktion från parkering med egen bil till att säkerställa en hållbar mobilitet. Denna fokusförflyttning är välkommen och angelägen. Särskilt som behovet av parkeringsplatser länge har överskattats under planeringsskedet. Stadens nuvarande P-tal speglar inte det verkliga behovet av parkering vilket i många har projekt skapat ett överbud av parkering. Vi uppskattar också att P-talen sätts utifrån BOA. Däremot vill vi framhålla att om de föreslagna parkeringstalen genom mobilitetstjänster ska uppmuntra boende att minska behovet av egen bil borde en logisk konsekvens vara att sätta P-talet lägre än behovet. Parkeringstalet borde därför vara målinriktat istället för behovsbaserat.

En annan positiv aspekt är att den uppdaterade kartan för parkeringstal tar hänsyn till var det finns väl utbyggd kollektivtrafik. Därmed speglar den bättre behovet av hur mycket parkering som verkligen behövs i nyproduktion. Kartan skulle behöva uppdateras med den pågående, historiskt stora utbyggnaden av tunnelbanan, som kommer minska behovet av bilparkering i flera områden. Den tar i dagsläget inte

heller hänsyn till vissa områden med exempelvis tunnelbana. Kartan skulle därför behöva omarbetas ytterligare.

#### Ansvarsfördelningen är viktig

Fastighetsägarna Stockholm efterlyser i riktlinjerna en tydligare beskrivning av ansvarsfördelning mellan de olika aktörer som har rådighet över en fungerande mobilitet. Hur fastigheter byggs och förvaltas fyller en viktig funktion – inte minst när det handlar om vilket parkeringstal som sätts. Fastighetsägarens bidrag till hållbar mobilitet är extra viktigt i ett större stadsbyggnadsområde där det finns utrymme för flera fastighetsägare att tillsammans med staden redan i projekteringsfasen planera för ett samlat grepp över såväl infrastruktur som kollektivtrafik, parkering för bil- och cykelpoler samt egenägda fordon. Dessvärre anas i riktlinjerna en övertro till att kravställning i nyproduktion i sig skapar den förflyttning från egenägd bil till cykel och kollektivtrafik som behövs för att stadens mål om 30 % minskad biltrafik ska nås.

Det är därför viktigt att poängtera att det är staden som har huvudansvaret för att möjliggöra och tillskapa hållbar mobilitet. Dels genom en stadsplanering som möjliggör för att fler ska välja gång och cykel, dels genom att säkerställa andra hållbara mobilitetslösningar, exempelvis mobilitetshus.

Eftersom staden ansvarar för en fungerande mobilitet behöver man använda de verktyg som står till buds för att säkerställa övergången i enlighet med de mål som finns i budget. Ett sätt är att bättre nyttja detaljplanen. Precis som man planerar för skolor eller livsmedelsbutiker i detaljplanen borde man planera för mobilitetsåtgärder. Detta är något som bland annat görs i Malmö där staden själva anlägger mobilitetshus i attraktiva lägen för mobilitet i exploateringsområden.

Det är även kommunen som ansvarar för en väl fungerande infrastruktur för cykel, med säkra och lättillgängliga cykelvägar i fokus. Utöver detta kan kommunen göra fler saker för att underlätta cykling, som exempelvis tillgång till cykelpumpar eller säkra cykelupställningsplatser vid kollektivtrafikpunkter.

Det är Region Stockholm som ansvarar för en väl utbyggd kollektivtrafik med hög turtäthet och god tillförlitlighet som tar människor mellan hemmet och jobb och fritidsaktiviteter. Det är särskilt viktigt att kollektivtrafiken finns på plats den dag den första hyresgästen flyttar in i ett nybyggt område. Risken är annars stor att de som bor där vänjer sig vid andra transportsätt.

Staden och regionen har ett gemensamt ansvar att säkerställa god trafikplanering och att det finns en väl utbyggd infrastruktur för cykel och gång och genom stark och tillgänglig kollektivtrafik.

Ur ett mobilitetsperspektiv är en nybyggd fastighets viktigaste tillskott till en fungerande mobilitet att den passar väl in i en attraktiv och tillgänglig stad. En stad som man vill cykla och promenera i. En stad med butiker och restauranger i bottenvåningen, med grönska och goda miljöer för rekreation.

Men en bostadsbyggares grunduppdrag är alltid att säkerställa bra och prisvärda bostäder till dem som ska bo i fastigheten. Ju fler krav som ställs på hur en fastighet ska vara utformad desto svårare är det för bostadsbyggaren att säkerställa prisvärda lägenheter och om projektet får alltför höga kostnader kommer det inte att bli av. Därför är det viktigt att riktlinjerna för P-tal inte bara bidrar till väl fungerande mobilitet utan också är utformade på ett sätt som bidrar till ökat bostadsbyggande.

#### Priset på gatuparkeringen är nyckeln till ett ändrat beteende

Ett av stadens viktigaste verktyg för att flytta bilparkering från gatan till garage är priset på gatuparkering. Särskilt där gatuparkeringen är gratis är det oerhört svårt att förmå bilägare att betala en fullgod ersättning för en garageplats. Fastighetsägaren har att välja på att sätta ett pris långt under vad det kostar att bygga garaget eller att stå med vakanta platser. Detta får till följd att fastighetens garageparkering bli kraftigt subventionerad av övriga hyresgäster. Det bästa sättet att komma åt denna subvention är att avgiftsbelägga gatuparkeringen. En rimlig ingång från stadens sida vore att låta marknadspris gälla på gatuparkering. Det skulle vara ett bra sätt att jämna ut skillnaden i pris mellan garage och gatuparkering.

#### Krav som ställs behöver vara väl underbyggda

Staden ska ha höga krav på väl fungerande mobilitet. Men åtgärderna i det förslag till riktlinjer som nu ligger på bordet upplevs av många av våra medlemmar som alltför rigida och godtyckliga. Vi saknar framförallt:

- En kostnadsanalys av respektive förslag. Många av förslagen på obligatoriska mobilitetsåtgärder är så fördyrande att de riskerar att vissa projekt helt enkelt inte genomförs. Nyttan av åtgärderna står heller inte i paritet med kostnaden.
- En marknadsanalys som säkerställer att efterfrågade lösningar verkligen finns att tillgå. De måttkrav som ställs på cykelställ finns idag inte på marknaden. Det är inte rimligt att de första projekt som byggs enligt de nya riktlinjerna ska ta hela kostnaden för utveckling av nya cykelställ.
- En sammanställning av tillgänglig forskning som visar på vilken effekt som förslagen på obligatoriska mobilitetsåtgärder fått då de tillämpats i andra sammanhang. Här reagerar våra medlemmar särskilt på kravet på SL-kort som de menar saknar evidens.
- En omvärldsanalys. De höga krav som ställs på utrymme för lådcyklar bedöms inte som realistiskt av våra medlemmar. Inte heller kravet på antal platser i cykelrum inomhus. Tvärt om har många tomma cykelrum i sina nybyggda fastigheter.

När staden nu går från frivilliga mobilitetsåtgärder som kan sänka projektens P-tal till obligatoriska åtgärder som måste införas ökar behovet av såväl vetenskapligt stöd som en kostnad-nyttokalkyl.

#### **Konsekvenser av förslagen i remissen**

Fastighetsägarna Stockholm vill i detta remissvar fokusera på ett antal åtgärder i riktlinjerna som vi menar inte leder stadsutvecklingen åt ett önskat håll och som är förhållandevis dyra i förhållande till nyttan de medför.

#### Alla krav vid nyproduktion kostar

Åren efter Rysslands storskaliga invasion av Ukraina har inneburit ett stålbad för bostadsbyggandet. Inflation och höga räntor har gjort att människor har mindre pengar att lägga på boende. Detta samtidigt som boendekostnaden har ökat kraftigt för dem som bor i egenägt boende. Även byggkostnaderna har ökat kraftigt. Följden av detta blir att bostadsbyggare får mycket svårt att bygga bostäder som människor faktiskt har råd att efterfråga. De krav som lagstiftning och regelverk ställer på en bostadsbyggare kostar och den kostnaden behöver i slutändan tas ut av hyresgästen. Om kraven är alltför kostsamma kommer bostadsbyggaren att avstå från projektet. Följden av detta blir att färre bostäder byggs i Stockholmsregionen.

Därför är det mycket positivt att P-talet sänks kraftigt. När en fastighet behöver byggas med underjordiskt garage för att klara nuvarande P-tal kan det innebära ökade byggkostnader på upp emot 30-50 %, jämfört med de nuvarande P-talen (obligatoriska mobilitetsåtgärder borträknat) beroende på projekt. Dessutom innebär underjordiska garage en kraftig ökning av projektets CO2-utsläpp som fastighetsägaren gärna vill slippa. Bostadsbyggaren behöver även planera smart för framtiden. I den framtida staden kommer behovet av garage att minska eller kanske inte finnas alls. Då får en garageyta under jord inget värde för fastighetsägaren.

Dessvärre innebär de krav som nu ställs av mobilitetstjänster mycket stora kostnader. Effekten av de krav som finns i remissversionen är dels ökade byggkostnader, dels ökade driftskostnader och dels minskade intäkter. I ett antal av de projekt som våra medlemmar räknat på bedöms den ekonomiska genomförbarheten med de nya kraven på obligatoriska mobilitetsåtgärder bli betydligt sämre än att uppfylla de nuvarande P-talen. Skälen till detta är framförallt de höga och detaljerade kraven på cykelparkering.

Att riktlinjerna riskerar att bli fördyrande för projekten får två mycket olyckliga konsekvenser:

- Allt som inte är bostadsyta i ett flerbostadstadshus ska i slutändan betalas av de boende och det finns ett egenvärde i att säkerställa att stadens regelverk inte driver upp hyran mer än nödvändigt i nyproduktion.
- För att Stockholms stad ska kunna nå sina bostadsmål i nuvarande konjunktur behöver kommunens egna riktlinjer och krav säkerställa att kostnaden i varje projekt hålls nere i så hög grad som möjligt. Med dagens konjunktur är annars risken att många projekt bedöms som så olönsamma att de aldrig blir av.

Fastighetsägarna Stockholm efterlyser därför en konsekvensanalys av kostnaderna för de obligatoriska mobilitetsåtgärderna.

#### Konsekvenser av att byta ut garage mot cykelparkering

Övergången från garage till cykelparkering är problematiskt för bostadsbyggaren ur flera aspekter:

- Även om den som parkerar inte betalar den verkliga kostnaden för en garageplats ger garaget en intäkt – det gör inte cykelparkeringen
- Uthyrning av garage är momspliktigt – vilket ger fastighetsägaren en avdragsrätt som man förlorar när man bygger cykelparkering istället för garage. Detta gör att cykelparkeringen är missgynnad rent skattemässigt jämfört med att bygga ett garage.
- Vid ett exploateringsavtal behöver exploatören inte betala för garageytan. Som riktlinjerna nu är skrivna kommer bostadsbyggaren att behöva betala för den tillkommande ytan för cykelparkering i exploateringsavtalet. Här föreslår Fastighetsägarna Stockholm att man hanterar denna yta på samma sätt som man hade hanterat en yta för bilgarage, och gör den avgiftsfri i exploateringsavtalet.

#### Krav på varje enskild fastighetsägare skapar suboptimala lösningar

För att övergången från egenägd bil till hållbar mobilitet ska fungera behöver den som ska sälja bilen och börja cykla och använda bilpool uppleva en förbättring i vardagen. Det behöver vara både billigare, mer attraktivt och enklare att vara en del i stadens hållbara mobilitet än att fortsätta äga en egen bil. Riktlinjerna skulle därför vinna på att lägga ett stadsbyggnadsperspektiv på frågan om mobilitet och parkering. Att varje fastighetsägare ansvarar för fungerande mobilitet för dem som bor i den egna fastigheten leder till suboptimala lösningar. Planen borde tydligare öppna för och även premiera exempelvis gemensamma parkeringslösningar där fastighetsägarna tillsammans och gemensamt med staden löser såväl parkering som bil- och cykelpooler och andra delade lösningar. Exempelvis skulle stadens upphandlade system för hyrcyklar kunna vara en del även av fastighetsägarnas mobilitetslösningar.

Det finns stora vinster i att staden är en aktör som underlättar och bidrar till hållbar mobilitet. Frågan om priset på gatuparkering har redan berörts i remissvaret. Utöver denna finns ett stort värde i att bilpooler är väl synliga i gatumiljön så att människor uppfattar dem som ett alternativ. För att minska antalet gatuparkeringar skulle staden kunna ta inspiration av hur Linköping löst utmaningen med regelverket för allmän platsmark genom att inrätta så kallade kvartersmarksytor för att ge plats för bilpoolsbilar i gatumiljö.

Ett annat sätt att minska det utrymme som används för parkering i stadsrummet är tillskapandet av flexibla P-platser. Ett av de stora problemen med att parkering tar så mycket utrymme är att många bilägare ska ha sin egen dedikerade plats. Att skapa parkeringsplatser som möjliggör flexibelt nyttjande skulle kunna vara ett alternativ i de valbara mobilitetsåtgärderna.

#### Grönska och kommersiella lokaler skapar en levande stad

De höga och detaljerade kraven på cykelparkering gör att många bostadsbyggare kommer behöva avsätta plats för cykelparkering inomhus på gatuplan. Detta leder i



sin tur till färre levande bottenvåningar, då det helt enkelt inte finns utrymme för kommersiella lokaler. Mängden cykelparkering och det utrymme som kommer krävas för varje cykel riskerar även att husens gårdar tas upp av cykelparkeringar istället för grönska och lektytor.

Det finns därmed hög risk för att de höga kraven leder till en tråkigare stad med mer hårdgjord yta och mindre grönska.

#### Krav som leder fel

Det finns en mycket god tanke i att kostnaden för garage och bilparkering ska synliggöras för alla. Inte minst därför att det i den allmänna debatten ofta framställs som att parkering och garage är överpriserat, när det i själva verket är precis tvärt om. Men den boende kan inte välja bort ett befintligt garage i fastigheten. Därför kan de heller inte göra något med informationen om i hur stor uträkning de subventionerar fastighetens garageplatser. Risker är snarare att man kräver att de som parkerar ska betala hela summan – vilket riskerar skapa vakanta platser i garagen och driva ut bilarna på gatan. Samtidigt som det finns risk för att garagefrågan skapar osämja bland de boende och spär på en redan polariserad debatt.

I befintliga garage är kostnaden för den som parkerar snarare en effekt av priset på gatuparkering än en effekt av priset på att anlägga en garageplats. Om Stockholms stad vill göra en insats för att påvisa att parkering idag är kraftigt subventionerat vore det mer pedagogiskt att börja jobba med gatuparkeringen, som Stockholms stad har rådighet över.

#### Detaljnivån är för hög och åtgärderna sträcker sig över för lång tid

Mot bakgrund av att riktlinjer antagna av Fullmäktige har en stark styrande effekt och kommer att påverka kraven på mobilitetsåtgärder under lång tid framöver är de alltför detaljerat skrivna. Fokus ligger på HUR olika åtgärder ska se ut snarare än VAD det är man vill uppnå. Specifikationen är på en för hög detaljnivå som inte tar hänsyn till olika projekts och olika fastighetsägares förutsättningar. Detaljkraven är problematiska sett ur både ett byggperspektiv och ur ett förvaltningsperspektiv. När mobilitetsåtgärder var frivilliga och valbara kunde fastighetsägare välja vilka som passade deras projekt. När de nu blir obligatoriska slår de väldigt olika för olika typer av fastighetsägare.

Exempelvis: För en kommersiell fastighetsägare med anställda förvaltare är kravet på cykelvårdsstationer med pump och verktyg visserligen en kostnad men samtidigt något som många redan idag tillhandahåller. För en liten bostadsrättsförening blir det en betungande åtgärd för föreningens styrelse att hålla ordning på en sådan station. För exempelvis BRF:er framstår det som smått absurt att boende ska betala för SL-kort till en nyinflyttad som köpt en lägenhet för flera miljoner och som haft all möjlighet att fatta ett kalkylerat beslut utifrån hur parkeringssituationen ser ut i området.

Detaljnivån behöver minska och flexibiliteten öka för att mobilitetsåtgärderna ska kunna anpassas optimalt utifrån projekten.

#### Mobilitetsåtgärder för andra ändamål

De svar som angivits ovan vad gäller bostäder gäller i lika hög grad för arbetsplatser och andra verksamheter. Det är viktigt att människor kan ta sig mellan hemmet och jobbet på andra vis än med bil. Men det är inte de kommersiella fastighetsägarnas ansvar att säkerställa att det finns en god mobilitet i staden. De kommersiella fastigheterna tillhandahåller det som hyresgästen efterfrågar och är beredd att betala för. När exempelvis en kontorsfastighet tillskapar ytor eller tjänster som inte efterfrågas och som hyresgästen ändå behöver betala för uppstår istället risk för vakanser. Precis som med bostadsföretagen finns också en överhängande risk att kraven leder till att bottenvåningar fylls med cyklar istället för med butiker och annat som skapar liv i stadsrummet. Exempelvis är kravet på ramper ställt på ett sådant sätt att det nästan bli omöjligt att bygga cykelrum annat än i markplan.

Det finns även vissa oklarheter dokumentet vad gäller andra ändamål. Under cykelparkering finns ett antal frågetecken. Som dokumentet nu är skrivet kan det tolkas som att dagligvarubutiker och handel med >200 kvm LOA ska tillhandahålla 35 platser för cykel, varav 75 % inomhus och 10 % för utrymmeskrävande cyklar. Vi vill framföra att om det är så kraven är menade ställas kommer det innebära stora konsekvenser för såväl stadslivet som handeln. Attraktiva ytor i gatuplan kommer ianspråkta av stängda cykelparkeringar istället för handel och gatuliv.

#### **Tre särskilt kostnadsdrivande åtgärder**

Det finns särskilt fyra förslag i planen som Fastighetsägarna Stockholm bedömer som mycket kostnadsdrivande i relation till vilken nytta de får.

- Det första är kravet på utrymmeskrävande cyklar. Våra medlemmar bedömer inte att behovet av det höga antalet parkeringar för utrymmeskrävande cyklar kommer uppstå. Detta är också ett av de krav som driver kostnaden i projekten eftersom kravet kräver så mycket yta inomhus i markplan.
- Det andra är antalet cykelparkeringar och att 75 % ska ske inomhus. Som kravet nu är utformat innebär det i praktiken att fastighetsägaren är skyldig att upplåta fem lättillgängliga cykelparkeringar för en familj på fyra personer som bor i en lägenhet på 100 kvadratmeter. Det är mycket oklart om det ens finns behov av så många cykelparkeringar.
- Det tredje är detaljnivån på de krav som ställs. Parkering inomhus för 75 % av cyklarna har berörts ovan. Utöver detta ställs krav på utrymme för varje cykel och särskilt att endast 50 % av platserna får vara hängmonterade tvåvåningsställ och att cykelställ i första hand ska placeras i markplan. Kravet om parkering i markplan är särskilt fördyrande och riskerar att skapa döda kvarter med stängda bottenvåningar. Detta ställer också krav på hur

markpriset sätts i projektet. Om cykelparkering ska ske i markplan behöver denna yta prissättas på samma sätt som mark för garage prissätts idag.

- Den fjärde är att mobilitetsåtgärderna ska gälla i tio år och för alla som flyttar in. Detta skapar alltför stor osäkerhet i projekten och riskerar även att driva förvaltningskostnader.

Det finns stort utrymme för att sänka alla dessa krav till en nivå som är mycket mindre kostnadsdrivande samtidigt som de boende fortsatt skulle uppleva att man har en bra och lättillgänglig cykelparkering. Om kraven kvarstår innebär de i praktiken att staden kommer behöva justera priset på marken nedåt. Dels utifrån aspekten att det blir mycket dyrare att bygga men också utifrån att stängda bottenvåningar och cykelparkeringar istället för grönska och attraktiva lokaler riskerar att dra ner attraktiviteten i nybyggda bostadsprojekt vilket i sin tur kan sänka priset.

### **Avslutning**

Avslutningsvis vill Fastighetsägarna Stockholm tacka för möjligheten att svara på remissen av nya riktlinjer för parkeringstal i nyproduktion. Vi uppskattar planens ambition för förbättrad mobilitet, inte minst vad gäller lågt satta P-tal, och vi vill gärna ha en dialog om de förbättringsåtgärder vi har föreslagit ovan.

### **Om Fastighetsägarna Stockholm**

Fastighetsägarna Stockholm är en medlems- och branschorganisation för fastighetsägare i Stockholms och i Gotlands län med 4 500 medlemmar. Vi strävar efter en väl fungerande fastighetsmarknad och driver fastighetsbranschens frågor framåt - hållbar stadsutveckling, en välfungerande bostadspolitik, fastighetsägares digitala verklighet. Vi arbetar för en levande stad som utvecklas hållbart, nu och i framtiden.

### **Göteborgs Stad**

**Göteborgs Stads** yttrande daterat den 25 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

### **Sammanfattning**

Stockholms stad har skickat *Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal* på remiss till Göteborgs Stad. Stadsbyggnadsnämnden har fått ärendet för direktbesvarande till Stockholms stad. Svaret är samordnat utifrån synpunkter från exploateringsförvaltningen.

Innehållet i Stockholms stads nya riktlinjer *Mobilitet och parkering – Parkeringsriktlinjer vid nyproduktion* bedöms vara ett välkommet steg mot att utveckla synen på parkeringsriktlinjer. Utifrån stadsbyggnadsförvaltningens erfarenhet av att tillämpa parkeringsriktlinjer samt pågående arbete med att uppdatera Göteborgs Stads motsvarande styrdokument görs vissa medskick och rekommendationer. I vissa avseenden har Stockholms stad gjort nya tolkningar av lagrummet, kring möjligheten att införa maxnorm och att kräva obligatoriska

mobilitetsåtgärder, vilket skulle kunna bidra till att fler kommuner kan komma att göra samma tolkning som Stockholms stad. Göteborgs Stad rekommenderar att se över kombinationen av utformningskrav för cykel, ambitiösa cykelparkeringstal och obligatoriska mobilitetsåtgärder då detta kommer att leda till att stora ytor krävs för dessa funktioner.

### **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Parkeringstalen för bil föreslås att sänkas i Stockholm vilket skapar bättre förutsättningar för hållbart resande genom att mer yta kan nyttjas för hållbar mobilitet. Samtidigt som parkeringstalen för bil sänks införs utformningskrav för cykelparkering och obligatoriska mobilitetsåtgärder. Att införa krav på utformningen av cykelparkeringen är positivt eftersom det bidrar till dess användbarhet. Dock innebär införandet att större ytor behöver avsättas och för att uppnå ett effektivt marknyttjande behöver därför parkeringstalet för cykel vara väl avvägt. Mobilitetsåtgärder kan bidra till att stärka användandet av hållbara färdmedel och är i grunden positivt. Göteborgs Stad bedömer att om obligatoriska krav på vissa mobilitetsåtgärder införs likt Stockholms förslag innebär det att principen om att åtgärderna ska vara väl anpassade till platsen frångås. Det riskerar, om mobilitetsåtgärderna inte nyttjas, att skapa både onödiga merkostnader för byggherren och en urholkning av tron på mobilitetsåtgärder. Det finns ett behov att hitta en balans så att mobilitetsåtgärderna och kraven på cykelparkering både bidrar till hållbart resande och är värdeskapande för exploateringen.

### **Bedömning ur ekologisk dimension**

Riktlinjerna bidrar till Stockholm stads mål om ett minskat biltrafikarbete genom att sänka parkeringstalet för bil och därmed det tillkommande biltrafikarbetet vid nyproduktion. Förslaget hanterar även i vilket grad parkeringsplatser ska ersättas vid förtätning på befintliga parkeringsytor, vilket har påverkan på befintligt biltrafikarbete. Cykelparkeringstalen tydliggörs och införs för fler ändamål än tidigare, vilket bidrar till att skapa bra cykelparkering som är viktigt för cykelns attraktivitet. Obligatoriska mobilitetsåtgärder införs som stärker upp förutsättningarna för att resa hållbart. Om fler stockholmare väljer hållbara färdmedel får det positiva effekter på innerstadsmiljön i form av exempelvis minskat buller och förbättrad luftkvalitet.

Stockholms stad gör tolkningen att det är möjligt att införa maxnorm för parkeringstal. Om lagen skulle komma att ändras för att tydliggöra kommunernas möjlighet att tillämpa maxnorm skulle det innebära fler valmöjligheter för styrning genom parkeringstal. Parkeringstal tenderar att bli normen som utvecklare och exploatörer planerar utifrån, oavsett om det är max- eller minimumnorm. Vid maxnorm kan det finnas ett större motstånd för låga parkeringstal och därmed kan det resultera i att antalet parkeringsplatser i praktiken blir fler. Samtidigt skulle en maxnorm med låga parkeringstal kunna bidra till att styra mot Stadens mål om minskat bilresande och genom färre trafikrörelser skapa attraktivare stadsmiljöer.

## **Bedömning ur social dimension**

Förslaget bidrar till att omfördela yta från bilparkering till ytor för cykelparkering och mobilitetsåtgärder, vilket underlättar för fler användare att välja hållbar mobilitet. Ett förstärkt utbud av hållbara färdmedel gynnar både de användargrupper som har och saknar tillgång till bil. Om fler stockholmare väljer hållbara färdmedel får det positiva effekter på folkhälsan i form av ökat aktivt resande. Angöring och parkering för rörelsehindrade är reglerad enligt lag och påverkas inte av förslaget.

## **Malmö stad**

**Malmö stads** yttrande daterat den 1 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret har tagit del av Stockholms stads skrift ”Mobilitet och parkering – Riktlinjer vid nybyggnation” med tillhörande bilagor. Stadsbyggnadskontoret i Malmö ser positivt på Stockholms förslag till riktlinjer och följer processen med stort intresse. Det är av stor vikt att flera svenska kommuner ligger i framkant när det gäller hållbar mobilitet vid nybyggnation. Extra intressanta metoder/element som beskrivs är tvingande mobilitetsåtgärder och maxnorm i centrala staden som Malmö inte har i sina styrande dokument. Tillämning och genomförande av dessa ska bli intressant att följa för att se om och hur även Malmö skulle kunna få in liknande moment i våra styrande dokument.

För tillfället arbetar också Malmö stad med en revidering av styrdokumenterna för mobilitet och parkering. Stockholms förslag till riktlinjer är en av flera viktiga inspirationer till det vidare arbetet i Malmö och vi ser emot en fortsatt bra dialog gällande parkering och mobilitet.

## **Region Stockholm**

**Region Stockholms** yttrande daterat den 27 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad övergripande inriktning att möjliggöra för ett ökat resande med hållbara transportmedel, samt minska klimatpåverkan är ställningstaganden som ligger väl i linje med Region Stockholms egna mål samt målen i den Regionala utvecklingsplanen.

Region Stockholm ser positivt på att Stockholms stad vill styra mot minskade parkeringsytor och införa mobilitetsåtgärder i de områden där det anses lämpligt. Det är viktigt att staden genomför noggranna undersökningar om hur det ska gå till samt vilka platser som kan vara lämpliga, inte minst kopplat till en tillgänglig kollektivtrafik. Region Stockholm vill särskilt understryka vikten av en fortlöpande dialog gällande kollektivtrafikförsörjning.

Att minska parkeringsytorna kan dessutom möjliggöra för ett ökat bostadsbyggande, eftersom parkeringsplatser för bil både är kostsamt och utrymmeskrävande i

byggprocessen. Att öppna upp för andra mobilitetslösningar, så som bilpool eller cykelpooler ger möjlighet att effektivisera både yta och ekonomi, samt minskar klimatpåverkan.

Det är bra att riktlinjen tydliggör behovet av cykelparkeringar och ställer krav på god standard för cykelparkeringar vid nybyggnation. Bra och säkra parkeringar är en viktig åtgärd för att öka andelen som cyklar, vilket är i linje med målsättningarna i Regional cykelplan för Stockholms län (RS 2020-0867).

### **Ekonomiska konsekvenser**

Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

### **Stockholms Byggmästareförening**

**Stockholms Byggmästareförenings** yttrande daterat den 1 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Byggmästareförening ansluter sig till yttrandet från JM, Skanska, Peab, Bonava och Einar Mattsson.

### **Stockholms handelskammare**

**Stockholms handelskammare**s yttrande har i huvudsak följande lydelse.

### **Övergripande synpunkter**

Vi ställer oss bakom de huvudsakliga målsättningarna i det reviderade förslaget, särskilt:

- Sänkta parkeringstal: Ett minskat krav på bilparkering i nyproduktion skapar bättre förutsättningar för kostnadseffektivt bostadsbyggande, vilket är avgörande i en tid då bostadsmarknaden präglas av höga byggkostnader. För höga parkeringstal riskerar att driva upp boendekostnaderna omotiverat mycket.
- Tydligare reglering och transparens: Införandet av en parkeringskarta samt den nya modellen som utgår från BOA/LOA snarare än per lägenhet förbättrar förutsägbarheten för byggaktörer och möjliggör en mer flexibel planering av bostäder och lokaler.
- Stärkt fokus på hållbara mobilitetslösningar: Att mobilitetsåtgärder såsom elbilspooler, cykelparkering och andra delade transportlösningar blir en standard i alla projekt är en välkommen förändring.
- Effektivare markanvändning: En minskning av parkeringskrav frigör ytor som kan användas för andra ändamål, såsom grönområden, bostäder och kommersiella lokaler. Detta skapar en mer levande och attraktiv stadsmiljö.

### **Förbättringsområden och rekommendationer**

Även om vi överlag stödjer förslaget, vill vi framföra några viktiga synpunkter:

### 1. Parkeringsprissättning och gatumark

För att säkerställa att de sänkta parkeringstalen inte leder till en ökad belastning på stadens gatuparkering bör en mer dynamisk prissättning av gatuparkering införas. Vi förespråkar en modell där prisskillnaden mellan garageparkering och gatuparkering minskar, vilket skulle styra fler bilägare mot privatfinansierade lösningar och minska trafiken som uppstår när bilister söker efter parkeringsplats (söktrafik).

Detta går i linje med tidigare studier, såsom de som redogörs för i Stockholms parkeringsstrategi och framkomlighetsstrategin, som visar att en bättre reglerad parkeringsmarknad minskar bilberoendet och bidrar till en mer effektiv stadstrafik.

### 2. Behov av lagändringar och samverkan med regeringen

Förslaget nämner att så kallade mobilitetsköp (att en byggaktör, vid specifika förutsättningar, kan överlåta till kommunen att utföra mobilitetsåtgärder för att reducera fastighetens behov av parkeringsplatser genom att ersätta kommunen för vad en parkeringsplats i fastigheten förväntas kosta) inte är möjliga inom ramen för nuvarande lagstiftning. Om detta anses vara en nyckelfråga för en mer flexibel parkeringspolicy, bör Stockholms stad aktivt verka för en förändring av relevant lagstiftning på nationell nivå. Handelskammaren ser gärna att staden agerar för att skapa bättre juridiska förutsättningar för moderna parkeringslösningar och mobilitetstjänster.

### 3. Uppföljning och utvärdering

Det är avgörande att de föreslagna mobilitetsåtgärderna följs upp och utvärderas kontinuerligt för att säkerställa att de verkligen leder till minskat bilinnehav och bättre transportalternativ. Vi föreslår att staden efter en tidsperiod på 3–5 år genomför en utvärdering av hur väl riktlinjerna fungerat och vid behov justerar dem utifrån faktiska trafikmönster och efterfrågan på parkering.

### **Avslutande kommentarer**

Sammanfattningsvis anser Stockholms Handelskammare att revideringen av riktlinjerna är ett steg i rätt riktning för att skapa en mer hållbar, marknadsanpassad och flexibel parkeringspolicy i Stockholm. Genom att kombinera sänkta parkeringstal med bättre mobilitetslösningar och en mer dynamisk reglering av gatuparkeringen kan vi skapa en stad som är mer tillgänglig, ekonomiskt hållbar och attraktiv att bo och verka i.

Vi ser fram emot att följa implementeringen av de nya riktlinjerna och hoppas på en fortsatt dialog kring hur Stockholms parkerings- och mobilitetspolitik kan utvecklas vidare.

## **Uppsala kommun**

**Uppsala kommuns** yttrande daterat den 1 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Uppsala kommun ställer sig positiv till inriktningen i förslaget. Tillämpningen av maxnorm inom områden med god tillgänglighet till olika målpunkter, där förutsättningarna att leva utan egen bil är särskilt goda, bedöms bidra till mer hållbart resande i staden. Med ett lägre parkeringstal kan man bevara grönytor i högre utsträckning och anordna mer högkvalitativa bostadsgårdar. Det kan också leda till lägre byggkostnader för bostäder om exempelvis källargarage kan minskas i storlek som följd av att kraven sänks på antalet bilparkeringsplatser. Klimatavtrycket kan dessutom bli mindre om källargarage inte byggs. Uppsala kommun vill göra följande medskick.

### **Parkering för bostäder**

Frågan om parkeringsmöjligheter regleras i 8 kap. 9 § plan- och bygglagen, men det saknas en bakgrund i förslaget som beskriver varför frågan om parkeringsplatser behöver omhändertas och styras. Om man förtydligar det i dokumentet finns det möjligheter att öka förståelsen av varför parkeringsfrågan är viktig.

### **Större programområden**

Trots målet för ett minskat bilresande kan det finnas risk för oönskade parkerade fordon inom allmän plats tills infrastrukturen byggts ut. Inom nya områden saknas det ofta service och kollektivtrafik när människor börjar flytta in. Det är en utmaning att få mobilitetsåtgärder att fungera från start i dessa områden om inte fungerande kollektivtrafik finns på plats, och det är viktigt med alternativa lösningar för att möjliggöra ändrade resvanor. Tidsperioden om minst tio år från första inflyttning kan vara kostnadsdrivande beroende på hur finansieringen ser ut. Det finns exempelvis risk för att hyrorna höjs med motsvarande summa.

Enligt förslaget kan det bli aktuellt att justera parkeringstalen vid en aktualitetsprövning, exempelvis inom större programområden. Det skulle vara bra att förtydliga när parkeringstalet för flerbostadshus enligt parkeringskartan inte gäller.

### **Egen fastighet eller även på grannfastighet?**

Det framgår i förslaget att parkeringsplatser ska ordnas inom kvartersmark. Det finns möjligheter att utveckla om det innebär inom egen fastighet eller inom kvartersmark på annan fastighet. Det kan specificeras i riktlinjen, så att externa aktörer som ska tillämpa parkeringstalen utgår från rätt förutsättningar.

Cykelpooler för el-assisterande lådcyklar är oftast fastighetsknutna till ett specifikt flerbostadshus. Bilpooler är däremot inte alltid fastighetsknutna. Det går att utveckla om poolbilarnas placering ska anordnas inom egen fastighet eller någon annanstans.



Det är positivt med öppen bilpool som fler än de boende i flerbostadshuset kan nyttja. Om bilpoolsbilarna placeras i slutna garage kan det uppstå svårigheter för andra än de boende att nyttja fordonen, beroende på hur åtkomsten till garaget löses rent tekniskt.

På sidan 5 anges det att minst 80 procent av fastighetens parkeringsbestånd ska vara beläget minst 500 meter från fastigheten, men max cirka 1 000 meter från fastigheten. Det kan vara svårt att krävställa och förklara varför endast vissa boende ska ha tillgång till parkering på fastigheten. För att undvika missförstånd, kan det förtydligas att det finns krav på att tillgänglig parkeringsplats ska kunna ordnas inom 25 meter från bostadens entré.

### **Besöksparkering**

Det är tydligt och förutsägbart med en fastställd andel besöksparkeringar som ska anordnas, till exempel när ett flerbostadshus byggs. Det kan samtidigt bli en utmaning att kräva 10 procent besöksparkering, när bilparkeringsplatser behöver ordnas genom friköp inom närliggande parkeringshus eller liknande. Det finns även en utmaning med att följa upp om besöksparkering i källargarage består över tid eller övergår till parkeringsplatser för de boende. En brist på besöksparkeringar kan få negativa konsekvenser för parkeringssituationen i det berörda området.

### **Möjligheter att utveckla resonemanget om reduktion vid mobilitetsåtgärder**

På sidan 7 beskrivs det att maxnorm tillämpas i områden med god tillgänglighet till olika målpunkter, samt att möjligheter ges att uppnå ett bilparkeringstal nära noll. Enligt sidan 5 i tabell 1 anges att möjlig rabatt på parkeringstal endast är 1 parkeringsplats/1 000 kvadratmeter boarea genom ytterligare mobilitetstjänster. Detta kan tolkas som att maxnorm inte kan underskrida 2 parkeringsplatser/1 000 kvadratmeter bostadsarea för flerbostadshus och att ytterligare sänkning av parkeringstalet inte är möjligt, vilket därmed blir motstridigt. På sida 9 nämns det också att det kan vara möjligt med ett parkeringstal nära noll.

### **Särskilda parkeringsutredningar**

Det framgår att vid andra boendeformer än flerbostadshus och andra ändamål än bostäder behöver en särskild parkeringsutredning tas fram av byggaktör och godkännas av stadens trafikplanerare. Det finns risk för att olika bedömningar görs och att frågan därmed inte hanteras likvärdigt. Samtidigt är det både tids- och resurskrävande att vid varje bygglovsprövning avgöra om en parkeringsutredning kan accepteras eller inte. Enligt figur 3 på sida 13 framgår det inte hur trafikkontoret medverkar i skedet "Genomföra" vid bygglovshanteringen.

Vid studentboenden borde målgruppen vara mer styrande än det geografiska läget och ett ännu lägre parkeringstal för studentboende skulle kunna tillämpas. Vid vård- och omsorgsboenden bör det finnas beskrivning av hur personalparkering och besöksparkering löses. Dessa målgrupper har större behov av bilparkering jämfört med de boende som inte antas nyttja bil i någon större utsträckning.

## **Cykelparkering**

Enligt Uppsala kommuns parkeringstal för cykel ska det anordnas 40 cykelparkeringsplatser per 1 000 kvadratmeter bostadsarea. Ett högt parkeringstal för cykel innebär minskade ytor på bostadsgårdarna avsedda för vistelse och lek. Om det rör sig om flerbostadshus som inte byggs med källargarage behöver oftast utrymmen i entréplan användas för cykelrum. Ett högt krav på andelen väderskyddad cykelparkering konkurrerar med möjligheterna att skapa verksamhetslokaler och möjliggöra levande bottenvåningar.

På sida 2 anges att funktionen för samtliga mobilitetsåtgärder ska säkerställas. Det är bra om det finns beskrivet att oljeavskiljare behövs vid cykelvårdsstationer så att det inte missas i processen.

Flexibiliteten i fordonsflottan avseende cykel bör vara standard så att åtgärden uppfyller sitt fulla syfte att tillgodose boende med lämpliga cykelfordon (tabell 2 på sida 9).

## **Uppföljningsenhet och processbeskrivning**

Det är positivt att det finns en separat uppföljningsenhet eftersom det stärker trovärdigheten med kommunens arbete avseende mobilitetsåtgärder och ökar samtidigt möjligheterna att åtgärderna vidtas. Det underlättar även arbetet med att utvärdera vilka åtgärder som faktiskt fungerar och vilka som inte gör det.

Det är inte ovanligt att det dröjer allt från 5–10 år mellan antagande av en detaljplan tills dess att en bygglovsansökan skickas in. Det finns risk för att de föreslagna lösningarna avseende mobilitet är utdaterade om det gått lång tid mellan detaljplanens antagande och inskickad bygglovsansökan. Arbetsprocessen i Figur 3 kan kompletteras med information om att den slutgiltiga mobilitet- och parkeringslösningen kan avvika från det som bestämts i antagande-fasen. Det skulle underlätta förståelsen hos de externa aktörerna och tjänstepersoner som arbetar med frågorna.

**Besqab, Folkhem, Nordr, NREP, Resona, OBOS, Selvaag, Viktor Hansson och Åke Sundvall**

**Besqab, Folkhem, Nordr, NREP, Resona, OBOS, Selvaag, Viktor Hansson och Åke Sundvalls** yttrande har i huvudsak följande lydelse.

## **Bakgrund**

Kommunstyrelsen i Stockholms stad har sänt ut nya riktlinjer för mobilitet och parkering. Inom ramen för denna remiss har vi, ett antal Byggaktörer i Stockholm (Besqab, Folkhem, Nordr, NREP, Resona, OBOS, Selvaag, Viktor Hansson och Åke Sundvall), gemensamt tagit fram detta remissvar.

## **Sammanfattning**

Vi välkomnar stadens ambition att främja hållbar mobilitet och tydliggöra kravställningen. Det är särskilt positivt att p-talen föreslås baseras på BOA i stället för antal lägenheter samt att flexibiliteten ökar i tillämpningen av riktlinjerna. Samtidigt innebär flera av de nya kraven, särskilt gällande cykelparkering och mobilitetstjänster, en ökad kostnads- och ytpåverkan som riskerar att försämra genomförbarheten i nyproduktionsprojekt.

För att riktlinjerna ska bli ett effektivt verktyg i hållbar stadsutveckling krävs:

- större hänsyn till projektens ekonomiska bärkraft,
- ökad lokal och situationsanpassning,
- samt en starkare betoning på samordnade lösningar.

### **Synpunkter**

Nedan följer våra synpunkter på förslaget till nya riktlinjer för mobilitet.

#### **Ekonomisk genomförbarhet**

Även om lägre p-tal kan minska kostnaderna för garage, innebär flera av de nya kraven för cykelparkering och mobilitetstjänster ökade investerings- och driftkostnader utan motsvarande intäkter. Cykelrum i attraktiva bottenvåningar, mobilitetstjänster utan intäktsbas och krav på tekniska lösningar som hissar och ramper påverkar projektens lönsamhet. Som riktlinjerna är formulerade i remissversionen kommer de få en direkt påverkan på projektekonomi vilket kommer minska byggrättsvärdet. Minskningen av behovet av parkering kommer inte motsvaras av en minskad projektkostnad som kompenserar för de ökade kostnader som riktlinjerna medför i övrigt.

Exempelvis kan kostnaderna för obligatoriska mobilitetstjänster uppskattas till ca 1 Mkr per 1 000 kvm BOA baserat på nyckeltal från genomförda projekt, kostnader som måste bäras av bostadsköpare eller hyresgäster. I bostadsrättsprojekt är det dessutom svårt att långsiktigt säkerställa att föreningen vill prioritera dessa tjänster. Riktlinjerna behöver därför erbjuda större flexibilitet över tid och bättre möjligheter till alternativa lösningar.

#### **Samordning av mobilitet**

För att uppnå effektiv resursanvändning bör riktlinjerna tydligare främja samordnade mobilitetslösningar på planområdes- och stadsdelsnivå, snarare än per enskild fastighet. Bilpooler, leveranslösningar och andra tjänster blir mer attraktiva och ekonomiskt hållbara när de delas av fler hushåll inom ett större geografiskt sammanhang.

Staden har också ett ansvar för att möjliggöra och stödja utvecklingen av ett sammanhållet mobilitetssystem, som kan integrera olika tjänster och lösningar på ett effektivt sätt. Ett sådant system minskar behovet av redundanta anläggningar och bidrar till både lägre kostnader och ökad användarvänlighet över tid.

## **Bilparkering**

Det är positivt att riktlinjerna öppnar för lägre p-tal och att dessa nu baseras på BOA. Detta skapar större flexibilitet i lägenhetssammansättning och minskar behovet av kostsamma garage, som i många fall har vakanser och där investeringskostnaden sällan täcks av avgifter, samtidigt som de medför höga klimatutsläpp

## **Mobilitetstjänster**

Övergången från bilparkering till mobilitetstjänster är i grunden positiv, men måste hanteras med större tydlighet och flexibilitet. Som riktlinjerna är formulerade nu kommer privat bilkörande subventioneras under 10 år vilket inte gör att bilåkandet begränsas. Möjligen reduceras det privata bilägandet. Det sättet (via Brf:n alltså) att subventionera vissa medlemmars privata bilkörande står också i strid med vad en bostadsrättsförening får syssla med. Det sker på bekostnad av en högre årsavgift vilken då betalas av även de som aldrig använder poolbilarna. Vi ser ett särskilt behov av:

- förtydligande kring vad som uppfyller kraven (t.ex. om bilpool kan ligga i närområdet och användning digitala lås istället för leveransboxar),
- minskad bindningstid för krav på drift av mobilitetstjänster, efter första inflytt ansvarar föreningen för vilka avtal och funktioner man vill ska finnas knuten till fastigheten
- samt ett tydligare stöd för samordnade mobilitetslösningar inom större planområden och på stadsdelsnivå.

## **Cykelparkering**

Vi ifrågasätter det höga cykelparkeringstalet och särskilt kravet att 75 % av platserna ska anordnas inomhus och helst i markplan. Det tar i anspråk dyra ytor som annars kunnat användas till bostäder eller lokaler. Samtidigt visar erfarenhet att beläggningen i nyproducerade cykelrum ofta är låg (sällan över 50 %). Att ytterligare utöka normen riskerar att skapa outnyttjade ytor med både kostnads- och klimatomfattig påverkan.

Utöver antalet platser är även kraven på varje cykelplats storlek och tekniska utformning kostnadsdrivande. Utrymmeskrävande cykeltyper, krav på större avstånd mellan platser, samt tillgång till hiss eller ramper påverkar byggnadens totala disponering och yteffektivitet. Detta är särskilt utmanande i projekt där markplan är en kritisk resurs.

Vi föreslår därför:

- att cykelparkeringstalet ses över med utgångspunkt i faktisk användning i tidigare projekt,
- att cykelparkeringstalet anpassas bättre till platsens mobilitetsförutsättningar, såsom topografi, tillgång till kollektivtrafik, mikromobilitet och närhet till

målpunkter, gärna med stöd av en kompletterande cykelkarta för att öka träffsäkerheten i kravställningen,

- att utformningskraven ses över i syfte att minska ytpåverkan och möjliggöra mer flexibla, kostnadseffektiva lösningar.

### **Mobilitetskartan**

Mobilitetskartan är ett bra och tydligt verktyg i tidiga skeden. Dock är tillgänglighetsbedömningen i vissa ytterstadsområden för snäv. Ett avstånd på 500–600 meter till tunnelbana bör generellt betraktas som god tillgänglighet.

### **Utredningskrav**

Det är positivt att riktlinjerna är tydligare än tidigare. För att minska administration och kostnader bör det framgå att projekt som följer riktlinjerna inte behöver kompletteras med separata parkeringsutredningar. Riktlinjerna bör utgöra tillräckligt beslutsunderlag vid planbesked, detaljplan och bygglov. Endast vid avvikelser bör utredningar krävas och då med tydligt syfte.

### **Avslutning**

Vi välkomnar riktlinjernas ambition att främja hållbar mobilitet och skapa en mer transparent process. Samtidigt behöver de vara genomförbara i praktiken, både ekonomiskt och fysiskt, för att bidra till att fler bostäder byggs i Stockholm.

Vi uppmanar därför Stockholms stad att i det fortsatta arbetet:

- säkerställa ekonomisk genomförbarhet,
- möjliggöra lokal och situationsanpassad tillämpning,
- och stimulera samordnade mobilitetslösningar.

Med dessa justeringar kan riktlinjerna bli ett kraftfullt verktyg för att förena hållbar stadsutveckling med praktisk verklighet. Vi ser fram emot fortsatt dialog.

### **Byggnadsfirman Erik Wallin**

**Byggnadsfirman Erik Wallins** yttrande daterat den 28 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Byggnadsfirman Erik Wallin, med en nära 100-årig verksamhet som byggaktör i Stockholm och med uppförandet av 14 projekt inom Stockholms stad under de senaste 20 åren, vill härmed ta tillfället i akt att inkomma med ett yttrande gällande förslaget till nya parkeringstal, Mobilitet och parkering – Riktlinjer vid nyproduktion.

Efter en genomgång av det presenterade materialet önskar vi, genom detta remissvar, bidra med våra synpunkter och rekommendationer.

### **Bilparkering**

Det är mycket välkommet att de nya parkeringstalen utgår från antal BOA istället för antal lägenheter. Det skapar en större flexibilitet att bygga det som faktiskt efterfrågas på platsen istället för att optimera lägenhetsfördelning efter hur många bilparkeringsplatser som är möjliga att tillskapa.

Bilaga A (kartan) innebär ett välkommet förtydligande med vilket parkeringstal som gäller på respektive plats.

## **Cykelparkeringstal**

### Tillbakablick/nuläge

Wallin konstaterar att de cykelgarage som uppförts under det tidigare styrdokumentet 'Cykelparkeringstal vid nyproduktion' uppvisar en hög vakansgrad. I de projekt som Wallin uppfört de senaste 3-8 åren noterar vi ett nyttjande av cykelgaragen på mellan 50-60%. De till stor del ej utnyttjade ytorna för cykelparkering har byggts på bekostnad av lokaler, bostäder och andra funktioner som fått lov att prioriteras bort. De höga vakanserna i cykelgaragen bidrar även till ökade uppvärmningskostnader och ökad förbrukning fastighetsel utan att bidra med funktion eller nytta för fastigheten.

### Kommentarer

Det nya förslaget på cykelparkeringstal är mycket nära de tidigare reglernas övre gräns, vilket resulterar i att de flesta projekt kommer att åläggas ett ytterligare ökat cykelparkeringskrav.

Wallin konstaterar även att de nya kraven innebär att cykelparkeringsplatser kommer ta väsentligt mer utrymme i anspråk, bland annat då cykelgaragen - enligt förslaget - skall planeras för en större andel lådcyklar. Wallin ser en risk att detta ytterligare kommer försämra möjligheten att tillskapa lokaler, bostäder i bottenplan och goda stadsbyggnadskvaliteter i form av levande bottenvåningar. Parkeringstalet för utrymmeskrävande cykelparkeringar bör revideras. För det första framstår 10 % som en oproportionerligt hög siffra, och för det andra bör dessa tal baseras på flera parametrar.

Wallin ställer sig frågande till hur ännu fler cykelparkeringsplatser skulle ge incitament för ökad cykelanvändning. Sannolikt kommer det nya förslaget att leda till ännu högre vakanser inom cykelgaragen.

Bilaga B, Utformning av Cykelparkering, Mobilitet och parkering är för detaljstyrd och kommer försvåra innovation, utveckling och projektanpassning.

## **Sammanfattning**

Wallin anser att:

- de positiva effekterna av förändrade bilparkeringsstal överkompenseras negativt i förhållande till effekterna av förslaget för nya cykelparkeringstal.

- förslaget ligger i konflikt med Stadens ambition om levande bottenvåningar.
- att det redan idag låga nyttjandet av cykelgaragen kommer bli ännu lägre.
- att förslaget kommer inverka negativt på målen kring att optimera byggnadernas energianvändning.
- Att de ekonomiska förutsättningarna försämras för byggaktörerna;
  - Till skillnad från bilparkering medför cykelgarage ingen intäkt eller möjlighet till att återvinna investeringsmoms
  - Cykelgarage som behöver byggas i entre- eller souterrängplan ses av Staden oftast som ljus BTA bostad, och kommer leda till högre kostnader för markförvärv utan att det finns en intäkt kopplad till ytan.

Sammantaget skulle Wallin vilja se ett nytt förslag på policy kring cykelparkering som bygger på en analys av verkliga vakansgraden för cykelparkering i genomförda projekt, där man även väger in Stadens ambition för levande bottenvåningar samt förankrar policyn med Stadens syn på värdeytor i samband med markförvärv.

## **Byggvesta**

**Byggvestas** yttrande har i huvudsak följande lydelse.

ByggVesta ser positivt på nya riktlinjer för parkeringstal. Det är angeläget med en uppdatering av dessa för att möta samhällets förändrade behov idag i en framtid. Vi har idag vakanser i beståndet när det gäller både cykel- och bilparkering. Med vår erfarenhet lämnar vi följande synpunkter till texten.

### **Bilaga - Mobilitet och parkering, parkeringsriktlinjer vid nyproduktion**

#### Cykelparkering Flerbostadshus 50 platser/1 000 kvm BOA. sida 6

Förslag: Basera antal cykelplatser på ca 2,5 cyklar per 100 BTA.

Kommentar: I utförda projekt med tidigare p-tal för cykel (ca 2,5 cyklar per 100 BTA) har vi vakanser gällande parkeringsplatser för cyklar. De nya p-talen för cykel kommer medföra en ökning av antalet cykelplatser samt ökad yta per cykelplats. Konsekvens blir mindre uthyrbar yta i markplan och därmed högre hyror.

#### Cykelparkering Studentbostäder 70 platser/1 000 kvm BOA. sida 6

Förslag: Bibehåll nu gällande antal för cykelparkering baserat på lägenhetsstorlekar.

Kommentar: Antal cykelparkering ökar med de nya riktlinjerna. Konsekvens blir mindre uthyrbar yta i markplan och därmed högre hyror.

För studentboenden ges en reduktion om två parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA jämfört med det lägesbaserade parkeringstalet för flerbostadshus, med samma krav på mobilitetsåtgärder. sida 8

Förslag: Bibehåll nu gällande antal för bilparkering för studenter där projektet förses endast med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt.

Kommentar: Studentboende får med det detta förslag en höjning av antal p-platser för bil jämfört med pågående och utförda projekt vilket inte är bra då det belastar studenternas ekonomi med höjda hyror.

### **Bilaga - Utformning av cykelparkering**

#### Cykelparkering ska i första hand placeras i markplan. sida 3

Kommentar: Attraktiv ljus BTA i markplan som annars kan vara intäktsbringande lokaler reduceras i och med de nya riktlinjerna. En rabatt för tomträtt eller markköp kan kompensera för det.

### **Bilaga - Parkeringskarta**

Kommentar: Parkeringskartan bör vara möjlig att uppdatera eller delvis frånga för att inte riskera att bli ett statiskt verktyg.

### **Övrigt**

I mycket kollektivtrafiknära boenden används cykel sällan på grund av närhet till kommunikationerna. Därför önskas flexibilitet gällande användning av utrymmen för att möta de faktiska behoven efter färdigställandet.

### **JM, Skanska, Peab, Bonava och Einar Mattsson**

**JM, Skanska, Peab, Bonava och Einar Mattssons** yttrande daterat den 1 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Inledning**

Exploateringsnämnden beslutade 2024-12-12, §36, att godkänna nya riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. Riktlinjerna anges bidra till att Stockholm kan ställa om till hållbart transportsystem. Nämnden föreslår kommunfullmäktige att godkänna riktlinjerna.

Förslaget är nu utskickat på remiss till utvalda aktörer/organisationer.

Bostadsbyggande och/eller bostadsutvecklande bolag har inte getts möjlighet att yttra sig över det slutliga förslaget som nu remissas. Bolagen tar därför här initiativ att lämna ett eget yttrande.

#### **Sammanfattningsvis**

Samordning mellan bebyggelse- och transportplanering är väsentligt för en effektivare markanvändning i stadsmiljö. Bolagen, som i sina verksamheter arbetar aktivt för att nå satta klimatmål, delar ambitionen om att uppnå ett samhälls- och bostadsbyggande som bidrar till att miljöbelastningen från resor och transporter minskar.



Ett fortsatt bostadsbyggande är beroende av ökad förutsebarhet i kravställande och ökad effektivitet. Detta yttrande är avgränsat att belysa den påverkan riktlinjerna bedöms få på projektutformning och projektekonomi.

Riktlinjerna bedöms bidra till ett minskat byggande av bilparkeringsplatser, vilket är positivt för möjligheten att bygga fler bostäder i vissa lägen. Riktlinjerna riskerar att i andra delar dessvärre ge motsatt effekt, dvs. resultera i ett minskat och/eller fördyrat bostadsbyggande. Detta yttrande inriktas på att belysa de faktorer och sambandsförhållanden som riskerar inverka negativt på bostadsbyggandet.

Vidare i yttrandet utvecklas de resonemang som leder fram till slutsatserna att remissförslaget behöver ändras i följande.

- Faktiska projektförutsättningar måste fortsatt kunna beaktas vid byggnadsnämndens avvägning vid beslut om detaljplan och bygglov.
- De minskande behovsytorna för bilparkering (som ges av de ändrade p-talen) måste kunna användas för det väsentligt utökade ytbehovet av cykelparkering.
- Reduktion för bilparkeringsbehov vid mobilitetsåtgärder måste ges en motsvarighet i reduktion för cykelparkeringsbehov vid mobilitetsåtgärder.
- Exploateringsavtal får inte användas vid/för reglering av tjänster.
- Riktlinjerna måste fortsatt ange parkeringsbehov baserat på den faktiska verksamhetens/funktionens reella behov av bilparkering eller cykelparkering - oavsett markägande och/eller upplåtelseform. Därutöver kan staden som markägare (vid markanvisningar) ha rekommendationer kring mobilitetstjänster som ytterligare påverkar behovet av iordningsställda ytor för bil och/eller cykel.

Underliggande analyser och resonemang bakom ovan gjorda slutsatser utvecklas vidare i detta yttrande.

Vi menar dock - utifrån en samlad genomgång av förslagets målbeskrivning och förslagets reella effekter för projektutformning, projektekonomi, fortsatt bostadsbyggande och effektiv markanvändning – att relevant och önskad effekt enklare kan uppnås. Detta genom att nuvarande modell för bedömning av parkeringsbehov för bil och cykel bibehålls dock med följande ändringar:

1. Styrning på boarea (istället för ”per lägenhet”)
2. Anpassning av behovstal för både bil och cykel vid kategoribostäder/målgrupper (vårdbostäder, seniorbostäder, ungdomsbostäder, studentbostäder mm)
3. Anpassning av behovstal vid delningstjänster för både bil och cykel.

### **Faktiska förutsättningar måste fortsatt kunna beaktas**

Det är naturligtvis önskvärt för alla parter - staden, byggande aktörer och boende – att riktlinjer för mobilitetsåtgärder är utformade så att också effektivitet i projektutformning och markanvändning kan nås.

I praktiken anger nuvarande riktlinjer ett bilparkeringsbehov 0,4-0,6 per lägenhet och ett cykelparkeringsbehov 2,5-4 cyklar per bostad (100 kvm ljus BTA). *Det lägesbaserade parkeringstalet inom det ovan angivna spannet (0,4-0,6 bilar/lägenhet) fastställs av stadens tjänstemän i samråd med byggherren utifrån en kvalitativ bedömning av varje projekts unika förutsättningar* (utdrag ur ”Gröna p-tal”). Förutsättningar som idag kan påverka behovsbedömningen är exempelvis bostadens avstånd till kollektivtrafik, city, tillgång till service mm.

I föreslagna riktlinjer anges det bedömda bilparkeringsbehovet i nyproduktion istället som ett lägesbaserat parkeringstal redovisat i en parkeringskarta. Parkeringstalet för bil och cykel beräknas utifrån tillskapad boarea. Detta är en positiv förändring mot tidigare princip, eftersom detta ger en viktig flexibilitet såväl under detaljplanearbetet som när detaljplanen vunnit laga kraft. Behovsbedömning utifrån boarea möjliggör att lägenhetsfördelning kan förändras om/när marknads- och projektförutsättningar förändras. Detta utan att antaget antal bilparkeringsplatser samtidigt behöver ändras (som vid beräkningsgrund ”parkeringsbehov per lägenhet”).

Förtydligandet i kartan, reduktionen av bilplatsbehovet och beräkningsgrund boarea är välkomna åtgärder.

En brist med den nu föreslagna modellen är dock att byggnadsnämnden inte längre har att väga in faktiska omständigheter såsom anpassning till geografi, projektspecifika förutsättningar, målgrupp (exempelvis kategoribostäder), tillgång till etablerad eller planerad kollektivtrafikförsörjning. Vi vill understryka att dessa avvägningar enligt PBL hör hemma i de självständiga överväganden som myndigheten ska göra under detaljplanearbetets lokaliserings- och lämplighetsprövning, liksom i efterföljande tillståndsprövningar. Vi menar att dessa ställningstaganden varken kan eller ska överlåtas på annan part/nämnd än byggnadsnämnden (vilket nu föreslagna riktlinjer anger) och att förslaget i detta måste ändras så att stadens olika roller – som markägare, trafikexpert och myndighetsnämnd – tydligt och fortsatt hålls isär.

#### Parkeringsbehov för bilar

Vår bedömning är att de nya riktlinjerna för med sig ett minskat behov av bilparkeringsplatser och därmed minskade ytor för bil i garage/källarvåningar. Vi vill dock uppmärksamma att detta inte omedelbart innebär att garage/källarvåningar kan minska i storlek i motsvarande omfattning.

#### Parkeringsbehov för cyklar

Vår bedömning är att de nya riktlinjerna för med sig ett ökat antal cykelparkeringsplatser och väsentligt utökat ytbehov för cykelförvaring. Detta som resultat av beräkningsmodellen för behovsbedömningen i kombination med kraven att ordna utrymme för fler cyklar, att endast 50 % av platserna får vara hängmonterade tvåvåningsställ, att breddmåttet för cykelplatser ökas samt att 10% av cykelplatserna ska vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar.

Som tidigare nämnts anges cykelparkeringsbehov i nuvarande riktlinjer till 2,5-4 cyklar per bostad (100 kvm ljus BTA) med möjlighet till projektspecifik bedömning inom spannet. Tabellen nedan visar skillnaden mellan bedömt cykelparkeringsbehov genom nuvarande riktlinjer och de nu föreslagna riktlinjerna baserat på BOA för exempellägenheter. Här bör noteras att föreslagna riktlinjer genomgående anger det högre behovstalet enligt de nuvarande riktlinjerna.

Rok	Boa	Antal cykelplatser	Nuvarande Cykelnorm	
		nya riktlinjer	2.5 cyklar/100LBT	4 cyklar/100LBT
1 rok	32	1.6	1.03	1.64
2 rok	55	2.75	1.76	2.82
3 rok	75	3.75	2.40	3.85
4 rok	100	5	3.21	5.13
5 rok	115	5.75	3.69	5.90
Student	27	1.89	1.50	

*\*Cykelparkeringstal i ett spann om 2,5-4 cyklar per 100 kvm ljus BTA.*

Av förslaget till nya riktlinjer framgår också att hänsyn inte längre tas till lägesanpassning, projektförutsättningar, tillgång till delningstjänster, lägenhetsanknutna lösningar, målgrupper och/eller kategoribostäder.

I praktiken betyder detta att fastighetsägaren/föreningen är skyldig att upplåta fem lättillgängliga cykelparkeringar för en familj på fyra personer som bor i en lägenhet om 100 kvadratmeter. För den genomsnittliga seniorbostaden om 3 rok, som bebos av max 1-2 vuxna i åldern 70+, ska 3,75 cykelplatser finnas. I ett vårdboende om 35 kvadratmeter ska den boende ha tillgång till nästan 2 cykelplatser. För en student i en 27 kvadratmeter stor lägenhet ska 2 cykelparkeringsplatser ordnas.

Vår erfarenhet och systematiska uppföljningsarbete ger vid handen att dessa nya cykelparkeringstal vida överstiger det faktiska cykelbehovet i nyproduktion. Det gäller ordinära flerbostadshus (oavsett upplåtelseform) och definitivt målgruppsbostäder (såsom seniorbostäder) och kategoribostäder.

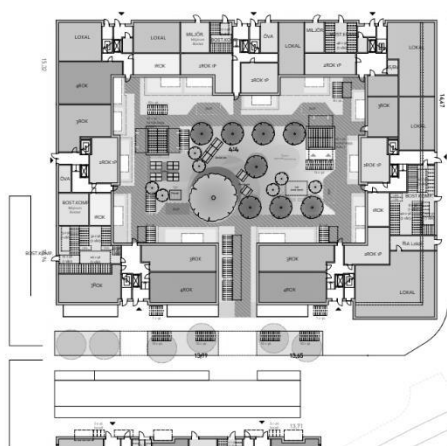
Förutom det väsentligt utökade cykelbehovet och därmed ytan för förvaring, ställs krav på att 75 % av cykelparkeringen ska ske inomhus. Till vilket ska läggas det ”skallkrav” som framgår av bilaga 1 b (sid 3); ”Cykelparkering ska i första hand placeras i markplan”. Kravet förstås som att all cykelparkering, som ska anordnas i markplan, kommer behöva rymmas i bottenvåningen. Först när detta alternativ uttömts kan eventuellt kvarstående parkeringsbehov lösas i andra utrymmen, exempelvis källare/garageplan.

Samtliga ytor i garage och bottenplan behöver kunna användas till de funktioner som ger den mest effektiva lösningen relaterat till behov och projektets läge. Ökad effektivitet minskar också den miljö- och klimatbelastning som byggande oundvikligen innebär.

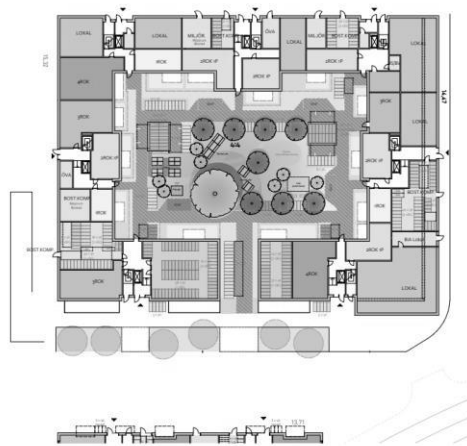
Mindre effektiv användning av byggda ytor

I illustration A visas ett flerbostadshus om ca 180 lägenheter (normal lägenhetsfördelning). För kvarteret ordnas bilparkering genom parkeringsköp i mobilitetshus, vilket betyder att parkeringsvåning/källare inte alls behöver utföras i kvarteret.

Illustration B visar vad som sker om samma antal cyklar placeras utifrån de nya kraven på placering i första hand i bottenvåning samt kraven på ökat breddmått - yterna för cykelrum ökar med ca 450 kvadratmeter. Konsekvensen av ytutökningen är att 4 normalstora (3-4 rok) lägenheter alternativt 6 mindre (1-2 rok) lägenheter inte längre kan byggas i det aktuella projektet. Där bostäderna ersätts av cykelförrådsytor får detta också en negativ inverkan på stadsbilden eftersom detta direkt försvårar vid utformningen av levande bottenvåningar.



*Illustration A*



*Illustration B*

Kraven bedöms sammantaget driva fram ett ökat byggande av cykelförrådsytor i gatumiljö. Det som skulle kunna ha varit intäktsbärande verksamhetsytor med hög nyttjandegrad eller efterfrågade bostäder riskerar istället att (erfarenhetsmässigt) utgöras av mer eller mindre tomställda cykelförråd. Med de erfarenheter som finns av faktiskt nyttjande (trots utformning med hög tillgänglighet) av cykelrum i bottenvåningar, får konstateras att de nya kraven prioriterar cykelförråd med låg nyttjandegrad framför fler bostäder.

De nya riktlinjerna leder till minskade garageytor, vilket förväntas kunna bidra till minskade produktionskostnader. Principiellt sett är detta en korrekt slutsats. Färre garageplatser kräver mindre yta, vilket i sig kan bidra till sänkta kostnader vid byggandet av garaget. Notera dock att kostnadsminskningen inte står i proportionellt förhållande till den minskade ytan och dessutom inte till en sänkning av den totala produktionskostnaden.

Nyckeltal för byggande av ett ordinärt garage under ett bostadshus ligger på ca 28 m<sup>2</sup> per plats. Detta inkluderar parkeringsyta, köryta och infart. Med ett mindre garage kan det bli svårare att tillskapa en effektiv lösning. Nyckeltalet för ett bostadsprojekt med ett mindre antal parkeringsplatser (>20 garageplatser) kan istället bli upp till 40

m<sup>2</sup> per plats. Konsekvensen är att både kostnad att bygga varje plats och materialåtgång per plats ökar.

För ett effektivt byggande är det optimalt om bostadshusets fasader placeras rakt ovanför garaget/källarens ytterväggar. Ett garage som inte stämmer med byggnadsvolymen ovan mark driver mot mer komplicerade och kostnadsdrivande lösningar och längre byggtider. Detta beroende på fler och mer komplicerade balk- och pelarlösningar, mer armering, fler moment med återfyllning av mark under arbetet med grundläggning och källarbjälklag.

En byggnad måste grundläggas i hela sin utbredning. Där detta kan ske rationellt och kostnadseffektivt kan produktionskostnaden minska och miljönyttan öka. Annars inte.

För att uppnå god projektekonomi, vore det till fördel att istället använda det minskade behovet av bilplatser i garagevåningen för det nu utökade cykelbehovet. En sådan lösning motverkas dock av skullkravet på att ”i första hand” placera cyklarna i markplan. Detta krav motverkar också möjligheten att på ett kvalitativt sätt anpassa projektet till stadsbild och naturförhållanden.

De nya riktlinjerna måste därför ändras att, i likhet med de nuvarande, möjliggöra projektanpassning utifrån plats- och projektspecifika förutsättningar samt att kravet på att cykelparkering i första hand ska lösas i markplanet tas bort.

#### *Inkonsekvens kring mobilitetsåtgärder och delningstjänster*

Mobilitetslösningar borde snarare samordnas på stadsdelsnivå än med långtgående kravställande på enskilda fastigheter i nyproduktion. Ett hållbart transportsystem kräver ett systemiskt angreppssätt där även befintliga fastigheter och verksamheter inkluderas. Bilpooler, leveranslösningar och andra tjänster blir mer attraktiva och ekonomiskt hållbara när de delas av fler inom ett större geografiskt sammanhang.

I riktlinjerna föreslås en modell för att minska antalet parkeringsplatser i utbyte mot mobilitetsåtgärder. Det saknas dock en motsvarande modell för cykelplatser, exempelvis tas det inte hänsyn till att det idag finns ett tillgängligt och väl utbyggt hyrsystem för cyklar och elsparkcyklar. Om motsvarande lägesanpassning skulle finnas för cykelparkeringsbehovet skulle ett projekt i centralt läge kunna ges en relevant reduktion.

Flera av de föreslagna mobilitetsåtgärderna syftar till att öka nyttjandet av delningstjänster. Samtidigt ger sådana lösningar enligt föreslagna riktlinjer inte någon effekt på det totala cykelparkeringsbehovet, vilket är motsägelsefullt. Det är heller inte rimligt sett till den klimat- och miljöbelastning som uppstår om varje enskild antas ha flera cyklar trots god tillgång till hushållsnära mobilitetslösningar för cykel som cykelpool, lådcyklar mm.

Det är också en brist att riktlinjerna inte heller öppnar upp för förvaringslösningar i lägenheten. Det kan konstateras att boende i såväl hyres- som bostadsrätter hellre väljer att placera pendlings- och/eller elcykel i lägenhet framför förvaring i

gemensamma utrymmen. Därför borde bl.a. plats för förvaring i lägenhetsförråd rimligtvis inräknas vid beräkning av totalt antal cykelplatser.

Riktlinjerna behöver därför ändras så att reduktion för bilbehov vid mobilitetsåtgärder ges en motsvarighet i reduktion för cykelbehov vid mobilitetsåtgärder.

#### *Markanvisningar och beräkning av köpeskillning*

Anbud inför markanvisning utvärderas i normalfallet utifrån ett antagande om ett utförande av ett "normalprojekt". Detta utifrån ett antal parametrar och styrande faktor, bl.a. projektets "nyttjandegrad", dvs. förhållandet mellan boarea och ljus bruttoarea. I sak anger detta nyckeltal projektets förutsättningar att effektivt tillskapa intäktsbärande boendeyta i förhållande till byggnadens totala yta, där en god nyttjandegrad är ca 78%. Det är dock inte ovanligt att denna sjunker väsentligt under en planprocess. Vid beräkningar av slutlig köpeskillning har hittills (i samband med markanvisningar) inte hänsyn tagits till den här typen av försämringar i projekteffektivitet.

I underlaget framgår resonemanget att riktlinjerna leder till att antalet parkeringsplatser i källare/garage kommer minska, varmed produktionskostnaderna bedöms minska i motsvarande mån. Det framgår dock inte att nyttjandegraden med föreslagna riktlinjer per automatik sjunker – detta som resultat av kravet på att anordnande av cykelparkering företrädesvis ska ske i bottenvåningen. I enlighet med stadens beräkningsmodell för köpeskillning kommer ytan anses utgöra yta för bostadsändamål, ljus BTA. Därmed ingår ytan i beräkningen av köpeskillningen för bostadsbyggrätten. Resultatet är att projekteffektiviteten och intäktsbärande ytor minskar medan beräkningsgrundande yta för köpeskillningen är densamma.

Det kan konstateras att projektekonomin blir sämre vid markanvisningar (med bibehållande av stadens nuvarande prissättningsprinciper) samtidigt som ytor som hade kunnat bli bostäder istället blir cykelrum – något som påverkar byggrättsvärdet negativt.

#### *Olämpligt att reglera tjänster i exploateringsavtal*

Exploateringsavtal kan/får användas för att reglera privata fastighetsägares/byggherrars skyldigheter att bekosta och utföra åtgärder som krävs för att uppföra en viss detaljplans avsedda bebyggelse samt anordna allmänna platser och teknisk infrastruktur. Det vill säga, åtgärder som behövs för att genomföra detaljplanen. Så är också begreppet definierat i 1 kap. 4 § plan- och bygglagen. Det ska också understrykas att ingående av avtal per definition är en frivillig åtgärd. När kommunen i egenskap av myndighet skriver avtal med en fastighetsägare kan inte detta innehålla mer långtgående krav än vad kommunen i sin myndighetsutövning skulle kunna hävda utan avtal.

Det saknas helt enkelt stöd i plan- och bygglagen att genom exploateringsavtal ålägga en exploatör/fastighetsägare att tillhandahålla en mobilitetstjänst som ska nyttjas av andra än fastighetsägaren själv, till exempel dennes hyresgäster eller en

bostadsrättsförening. (Se vidare betänkandet Stärkt planering för en hållbar utveckling (SOU 2021:23). I betänkandet framgår att gällande plan- och bygglag inte ger möjligheter att i exploateringsavtal komma överens om mobilitetsåtgärder och mobilitetstjänster.)

För det fall en exploatör/fastighetsägare ändå skulle ingå ett sådant avtal uppstår direkt frågor om hur skyldigheten att hålla en mobilitetstjänst ska föras vidare vid ägarskiftet. I de fall skyldigheten att ordna mobilitetstjänst ska påföras en bostadsrättsförening, bör noteras att detta i så fall strider mot gällande regler för bostadsrättsföreningars verksamhet. Det finns här ett direkt hinder för att via avtal påföra krav på leverans av framtida tjänster, såsom mobilitetstjänster, till framtida fastighetsägare. Det torde också vara högst oklart om ägare av hyresfastighet, kan tvinga framtida hyresgäster att nyttja eller för den delen, via hyran, betala för sådana avtalade tjänster.

Riktlinjerna måste ändras att fortsatt ange parkeringsbehov baserat på den faktiska verksamhetens/funktionens reella behov av bilparkering eller cykelparkering - oavsett markägande och/eller upplåtelseform. Därutöver kan staden som markägare (vid markanvisningar) ha rekommendationer kring mobilitetstjänster som ytterligare påverkar behovet av iordningsställda ytor för bil och/eller cykel.

### **Samfundet S:t Erik**

**Samfundet S:t Eriks** yttrande daterat den 27 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad har tagit fram ett förslag till revidering av riktlinjer för parkeringstal med målet att styra mot lägre parkeringstal vid nybyggnation. Föreslagna riktlinjer innehåller förslag på lägesbaserade parkeringstal för bilar med en maxnorm för innerstaden och en miniminorm för ytterstaden. Cykelparkering och andra mobilitetstjänster föreslås som standard för alla nybyggda bostadshus.

### **Samfundet S:t Eriks synpunkter**

Sammantaget anser samfundet att förslaget till nya parkeringsnormer tar steg i rätt riktning, men att betydligt större förändringar av dagens system behövs för att styra mot mål om ökat bostadsbyggande, sundare stadsmiljöer, mer stadsliv, minskat bilresande och bättre klimatanpassning.

Den dominans av vägtransporter som präglat planeringen i Sverige och Stockholm sedan bilens genombrott på 1950- och 60-talen genererar inte bara direkta klimat- och miljöavtryck, utan har också stor påverkan på stadens struktur, täthet, resursanvändning och offentliga rum. Genom sina markanspråk skapar bilen avstånd och ytterligare transportbehov med ännu mer markanspråk.

Miniminorm driver utglesning. Parkering är ett av stadens viktigaste styrmedel för att reglera trafiken och påverka människors resval. Parkeringstalen styr biltillgänglighet och prisbild men har också effekter på markanvändning, bostadsbyggande, buller,

grönska, stadskvalitet, stadsliv och potential för bostadsbyggande. En miniminorm för parkering, som föreslås utanför centrum, innebär per definition att staden driver på bilanvändningen. Detta betyder att vi fortsätter att bygga fast oss i ett växande och utrymmeskrävande bilberoende – istället för att fråga oss vilken stad och vilken stadsutveckling vi vill ha.

Ytterstadens potential tas inte tillvara. Delar av ytterstaden får enligt förslaget parkeringstal som överstiger dagens bilinnehav. Med ett fortsatt överutbud av parkering minskar efterfrågan på alternativa mobilitetstjänster. De fortsatt höga parkeringstalen för ytterstaden riskerar att bli hämmande för omställningen i de bostadsområden där det finns bäst förutsättningar att förtäta och där behovet av en stadsutveckling för en tryggare och bättre boendemiljö är som störst. Detta är också områden som idag utmärker sig genom höga sommartemperaturer på grund av sina stora asfalterade parkeringsytor.

Marken kan användas mer effektivt. I förslaget saknas uppgifter om det totala antalet parkeringsplatser i Stockholm, antal i garage, på kvartersmark och gatumark samt i förhållande till antalet bilar. På nationell nivå uppgår antalet parkeringsplatser till närmare 50 miljoner. Varje bil i Sverige har tillgång till 8 platser<sup>1</sup> och står stilla 97% av tiden.<sup>2</sup> Men samfundet erfar att det finns ett stort överutbud av parkering också i Stockholm. Systemet där parkering ska lösas på fastighetsnivå innebär en suboptimering, där dagens parkering inte nyttjas samtidigt som ny kostsam parkeringsyta tillförs i garage, till men för kvaliteten i närområdet.

Parkering subventioneras idag. Systemet med miniminorm för parkering innebär direkta och indirekta subventioner av parkering och därmed biläggande och bilresande. Detta trots att två av tre stockholmare inte äger bil samt mindre än hälften av hushållen i flerfamiljshus disponerar en bil. I nybyggnation kostar en parkeringsplats i garage 500–700 000 kronor att anlägga. Idag läggs mellan 500 och 1 500 kr per månad på hyran i nybyggnation då marknaden inte betalar hela kostnaden för anläggandet. Detta innebär att boende som inte har råd eller väljer att inte äga en bil, betalar för grannens parkering, vilket inte är rimligt. Vidare leder höga krav på parkeringsplatser till att vissa bostadsprojekt helt enkelt inte blir av.

#### **Förslaget bör omarbetas på följande punkter:**

- Ta bort systemet med parkeringstal helt eller ersätt miniminormen med maxtal i hela staden. Öppna för projekt med p-tal 0 även i ytterstaden.
- Ersätt dagens subventionerade parkering med ett system där den som parkerar betalar den fulla kostnaden. Med ett fortsatt överutbud av parkering minskar efterfrågan på alternativa mobilitetstjänster.
- Lös mobilitet och parkering på områdesnivå. Ta bort krav på parkering inom fastigheten och styr mot samlade lösningar som möjliggör ett mer effektivt marknyttjande, och bättre stadsmiljö.



- Upprätta en mobilitetsplan. Kartlägg dagens parkeringsutbud och redovisa hur behovet av mobilitetstjänster och parkering kan lösas på områdesnivå. Genom att ta ett samlat grepp om mobilitetsfrågan kan staden säkerställa att alla stockholmare får tillgång till hållbara resmöjligheter samtidigt som värdefulla markresurser tas tillvara för stadsutveckling.

## Remissammanställning andra remissomgången

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och exploateringsnämnden.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 22 oktober 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att de synpunkter som inkommit under remisstiden är omhändertagna i *Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion*.

Stadsledningskontoret konstaterar att de justeringar som genomförts i riktlinjerna bidrar till en ökad flexibilitet med möjlighet att göra bedömningar som är lämpliga för platsen samtidigt som vissa parametrar fortsatt är låsta, vilket är viktigt ur ett likabehandlingsperspektiv.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att *Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion* godkänns, enligt bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Stockholms Stadshus AB uppmanas att för egen del anta samt även ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att anta *Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion* enligt bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge samtliga bolagsstyrelser i uppdrag att ta fram anvisningar till riktlinjerna. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal (dnr 124-1122/2015) upphör därmed att gälla.

### Exploateringsnämnden

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 16 oktober 2025 följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att godkänna exploateringskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (M) som föreslår att nämnden beslutar att avstyrka kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen för projektspecifika och gröna parkeringstal.

*Reservation* av Gabriel Kroon (SD), se Reservationer m.m.

*Särskilt uttalande* av Linn Bessner (C), se Reservationer m.m.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 september 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret konstaterar att justeringarna bidrar till en ökad flexibilitet där kontoret har möjlighet att göra bedömningar lämpliga för platsen samtidigt som vissa parametrar fortsatt är låsta, vilket är viktigt ur ett likabehandlingsperspektiv. Det framkom tydligt i de utvärderingar som gjorts med anledning av justeringarna att otydliga bedömningskriterier bidragit till en otydlighet och försvårat arbetet med likabehandling i projekten. I interna tillämpningsanvisningar finns möjlighet att tydliggöra hur bedömning kring god eller mindre god cykelinfrastruktur ska bedömas.

Att sänka cykelparkeringstalet ser kontoret som positivt då det bidrar till en mer rimlig mängd cykelparkeringar och samtidigt uppfyller de krav som finns i Boverkets byggregler, om minst en cykel per boende. Kontoret ser även positivt på de textjusteringar som genomförts då det förtydligar riktlinjens innehåll och mening på ett bra sätt.

Exploateringskontoret har tillsammans med trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret diskuterat justeringarna med kommunstyrelsen och anser dem som lämpliga.

## Reservationer m.m.

### Exploateringsnämnden den 12 december 2024

#### Reservation av Anders Edin (SD)

1. att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag samt
2. att därutöver anföra följande:

Ur ett perspektiv där bilen värderas högt, och man ser positivt på individens frihet att välja bil som huvudsakligt transportmedel, medför det föreslagna systemet för lägre parkeringstal och ökad satsning på mobilitetslösningar flera problem. För det första kommer färre parkeringsplatser i nybyggda områden göra det svårare och dyrare att äga och använda bil.

Bilägare kommer att mötas av ökad konkurrens om parkeringsutrymmen, vilket nu redan är ett stort problem i många områden, höjda priser och längre avstånd till tillgängliga platser, vilket i sin tur minskar bekvämligheten och ökar tidsåtgången för vardagsresor.

Dessutom innebär fokus på cykel-, gång- och kollektivtrafik samt olika delade fordonstjänster att man frångår den individuella valfriheten och flexibiliteten som den egna bilen erbjuder.

I områden med bristfällig kollektivtrafik eller där människor av olika skäl är beroende av bil, exempelvis barnfamiljer, äldre, personer med funktionsnedsättningar eller boende i förorter och ytterområden, kommer ett begränsat bilutrymme skapa betydande praktiska problem.

Sammantaget ser Sverigedemokraterna att denna utveckling är en politisk och byråkratisk inskränkning av människors valfrihet och bekvämlighet. I stället för att uppmuntra och underlätta för bilägandet och individuell rörlighet, verkar förslaget snarare försvåra och begränsa detta, till nackdel för oss som värnar om bilen som centralt transportmedel.

#### Reservation av André Nilsson (L)

1. att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag samt
2. att därutöver anföra följande:

Liberalerna motsätter sig införandet av fler pekpinnar och begränsningar av friheten för de aktörer som försöker bygga Stockholm bättre. En maxnorm för bilparkeringstal i stadens riktlinjer för nyproduktion skulle göra mer skada än nytta. Det måste finnas en större flexibilitet, där byggaktörer ges rätt förutsättningar för att skapa tillräckligt med parkeringsplatser, där marknaden medger, exempelvis med underjordiska lösningar i innerstaden där behovet för detta kan antas vara stort och vi gärna får bort fler parkerade bilar från gatuplan.

En maxnormen på 3 parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA i stadens centrala delar skulle hindra utvecklingen av välbehövliga parkeringslösningar. Detta skulle bli särskilt påtagligt i områden med hög befolkningstäthet.

Staden ska i minsta möjliga mån förbjuda och förhindra de som vill bygga vår stad bättre. Mer frihet är bättre än mindre frihet. Så även i frågan om förbud mot parkeringar.

#### Ersättaryttrande av Aron Modig (KD)

1. Att avslå förslag till reviderade riktlinjer
2. Att därutöver anföra följande:

Kristdemokraterna ställer sig starkt kritiska till styrets planer på att inrätta byggstopp för fastigheter som anses innehålla för många parkeringsplatser till sina hyresgäster eller bostadsköpare. Likaså är vi chockerade över planerna på att stoppa byggen av villor med fler än en parkeringsplats. Starkt reglerande riktlinjer som inskränker äganderätten av mark inom vår kommuns gränser kan enbart motiveras genom värnandet av liv och hälsa, likt flera legitima regelverk för byggbranschen. Men att begränsa markinnehavarnas möjlighet att bygga på sin egen mark för att motverka stockholmarnas innehav av bil kan vi inte acceptera.

Vi menar att staden behöver reformera sin parkeringspolitik i syfte att tillgodose invånarna med utgångspunkt i deras faktiska behov. Likt styret delar även vi ambitionen att frigöra ytor i gaturummet från parkering till andra funktioner och utsmyckning. Men till skillnad från vänstern anser vi att parkeringsmöjligheterna behöver ersättas när de förflyttas från gatorna, inte tas bort. Genom tillräckligt goda parkeringstal i nyproduktion, fler underjordiska parkeringsgarage och parkeringsköp kan invånarnas behov av parkering säkerställas utan att fler bilar trängs ut på stadens gator. Men med detta förslag till reviderade riktlinjer kommer fler att trängas ut i gaturummet. Vidare riskerar riktlinjerna försvåra omställningen till eldrivna fordon när parkeringsutbudet, och därmed möjligheten att utöka laddinfrastrukturen, begränsas. Med vårt förslag om parkeringsmål, tillräckliga parkeringstal vid nyproduktion och målet om 100 procent laddplatser år 2030 i stadens och allmännyttans garage skulle omställningen underlättas markant. Vi beklagar styrets beslut.

Stadens riktlinjer för parkeringstal vid nyproduktion tappar sin ändamålsenlighet när syftet föreslås vara att motverka den privatägda bilen, än att anpassa parkeringsutbudet baserat på närheten till innerstaden och dess goda kommunikationer. Inrättandet av parkeringstak såväl i city som vid bygge av villor tar klåfingrigheten till nya nivåer.

Kristdemokraterna föreslår därför att förslaget till reviderade riktlinjer avslås i sin helhet.

## Fastighetsnämnden

### Reservation av Sergej Salnikov (SD)

1. att nämnden beslutar att avslå förvaltningens tjänsteutlåtande samt
2. att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är negativa till alla försök att minska den redan anmärkningsvärt låga p-talsnormen i Stockholm stad. Den föreslagna lägesbaserade bedömningen innebär att mellan 3-6 p-platser ska finnas per 1000 kvm BOA. För ett genomsnittligt villaområde innebär detta att vartannat hus saknar en parkeringsplats. Än värre blir det för lägenhetsområden i ytterstaden där det kan förekomma 4-6 p-platser på 15+ lägenhetshushåll.

Sverigedemokraterna förespråkar en fördjupad utredning i syfte att bevara och där det är behövligt höja p-normen.

### Reservation av Frank Hojem (C)

1. att nämnden beslutar att delvis godkänna fastighetskontorets förslag samt
2. att därutöver anföra följande:

Revideringen av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal är ett välkommet steg i omställningen av Stockholm till en stad som värdesätter hållbara och utrymmeseffektiva transporter. Vi är positiva till att parkeringsnormerna i stadsdelar med god kollektivtrafikförsörjning och med urban karaktär kan hållas till ett minimum, men ser samtidigt ett behov av att utöka eller specificera riktlinjer för bilparkering vid övriga besökspunkter, samt säkerställa att uppföljning av kompensatoriska mobilitetsåtgärder genomförs.

Centerpartiet anser att en maxnorm till skillnad från en miniminorm inte bidrar till att byggaktörer blir bundna att tillhandahålla fler parkeringsplatser än vad som är motiverat med hänsyn till lokala förhållanden. Samtidigt måste riktlinjerna inrymma tillräckligt med flexibilitet, så att de aktörer som så önskar tillskapa ett överskott av utrymmeseffektiv parkering på kvartersmark har möjlighet att göra det – om detta exempelvis underlättar för p-köpslösningar fastighetsägare sinsemellan. Till följd av detta är det en förutsättning att områdets generella förutsättningar tas i beaktning och att tillgång samt prissättning på gatuparkering anpassas därefter.

### Särskilt uttalande av Henrik Virro m.fl. (alla M) och Hansi Karppinen (L)

Fastighetskontoret hanterar en rad verksamhetskritiska funktioner som kräver flexibla och ändamålsenliga parkeringslösningar för personal, verksamhetsfordon och materialtransporter.

Det föreliggande förslaget till nya mobilitets- och parkeringsriktlinjer har emellertid en alltför ensidig prioritering av cykelparkering och generella minskningar av

parkeringsplatser, vilket riskerar att inte möta kontorets praktiska och operativa behov.

Specifika krav på omfattande cykelparkering, med detaljerade och kostnadsdrivande krav på bland annat dörrbredder, hissutrymmen och särskilda utrymmen för lastcyklar riskerar i många fall bli överdimensionerade och ej kostnadseffektiva. Förslaget saknar också en tydlig analys av hur dessa krav påverkar fastighetskontorets ekonomi och hur det möter verksamheternas verkliga behov.

Dessutom saknas ett tillräckligt fokus på verksamhetsfordon och arbetsfordon, vilka är centrala för fastighetskontorets dagliga drift. Det är avgörande att mobilitetslösningarna inte skapar hinder eller ineffektiva arbetsprocesser, utan tvärtom stödjer verksamhetens behov snarare än skapa politisk detaljstyrning.

### Ersätтарыttrande av Lovisa Hedin (KD)

1. Att avslå förslag till reviderade riktlinjer,
2. Att därutöver anföra följande

Kristdemokraterna ställer sig starkt kritiska till styrets planer på att inrätta byggstopp för fastigheter som anses innehålla för många parkeringsplatser till sina hyresgäster eller bostadsköpare. Likaså är vi chockerade över planerna på att stoppa byggen av villor med fler än en parkeringsplats. Starkt reglerande riktlinjer som inskränker äganderätten av mark inom vår kommuns gränser kan enbart motiveras genom värnandet av liv och hälsa, likt flera legitima regelverk för byggbranschen. Men att begränsa markinnehavarnas möjlighet att bygga på sin egen mark för att motverka stockholmarnas innehav av bil kan vi inte acceptera.

Vi menar att staden behöver reformera sin parkeringspolitik i syfte att tillgodose invånarna med utgångspunkt i deras faktiska behov. Likt styret delar även vi ambitionen att frigöra ytor i gaturummet från parkering till andra funktioner och utsmyckning. Men till skillnad från vänstern anser vi att parkeringsmöjligheterna behöver ersättas när de förflyttas från gatorna, inte tas bort. Genom tillräckligt goda parkeringstal i nyproduktion, fler underjordiska parkeringsgarage och parkeringsköp kan invånarnas behov av parkering säkerställas utan att fler bilar trängs ut på stadens gator. Men med detta förslag till reviderade riktlinjer kommer fler att trängas ut i gaturummet. Vidare riskerar riktlinjerna försvåra omställningen till eldrivna fordon när parkeringsutbudet, och därmed möjligheten att utöka laddinfrastrukturen, begränsas. Med vårt förslag om parkeringsmål, tillräckliga parkeringstal vid nyproduktion och målet om 100 procent laddplatser år 2030 i stadens och allmännyttans garage skulle omställningen underlättas markant. Vi beklagar styrets beslut.

Stadens riktlinjer för parkeringstal vid nyproduktion tappar sin ändamålsenlighet när syftet föreslås vara att motverka den privatägda bilen, än att anpassa parkeringsutbudet baserat på närheten till innerstaden och dess goda

kommunikationer. Inrättandet av parkeringstak såväl i city som vid bygge av villor tar klåfingrigheten till nya nivåer.

Kristdemokraterna föreslår därför att förslaget till reviderade riktlinjer avslås i sin helhet.

## **Idrottsnämnden**

### **Reservation av Mikael Peterson (C)**

Se reservation anförd av Frank Hojem (C) under fastighetsnämnden.

### **Reservation av Leif Söderström (SD)**

1. Att delvis bifalla förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Att därutöver anföra följande:

Idrottsförvaltningen noterar att beräkningen av parkeringsplatser vid idrottsanläggningar skall dimensioneras efter antalet besökare på vardagar då i verkligheten helger ofta lockar fler besökare. Idrottsförvaltningen noterar även att inga projektspecifika normtal för bilparkering vid idrotts-, kultur- och rekreationsanläggningar anges i riktlinjerna.

Vidare skrivs att stadens övergripande målbild om att gemensamma lösningar som kan vara till nytta för staden överlag bör prioriteras framför att isolerat försöka lösa ut frågan inom respektive projekt. Ett exempel på åtgärd som inte beskrivs i riktlinjerna är att på sikt se över regelverket för boendeparkering så att gatuparkering i staden blir mer behovsstyrd och i större omfattning än idag kan nyttjas av besökare till exempelvis idrottsanläggningar.

Sverigedemokraterna är negativa till alla försök att minska den redan anmärkningsvärt låga p-tals normen i Stockholm stad. Den föreslagna läges baserade bedömningen innebär att mellan 3-6 p-platser ska finnas per 1000 kvm BOA. För ett genomsnittligt villaområde innebär detta att vartannat hus saknar en parkeringsplats. Än värre blir det för lägenhetsområden i ytterstaden där det kan förekomma 4-6 p-platser på 15+ lägenhetshushåll.

Sverigedemokraterna förespråkar en fördjupad utredning i syfte att bevara och där det är behövligt höja p-normen.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

### **Reservation av Mats Johnsson (SD)**

1. att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avslå kontorets förslag, samt

2. att därutöver anföra följande:

Vänstermajoriteten driver miljöfrågor på ett sätt som ska vara maximalt smärtsamt för stockholmarna utan att ha några positiva effekter för miljön. Sådana förslag är att reducera P-talen vid nybyggnation, ta bort gatuparkeringar och höja avgifterna för parkering. Avsikten är att det ska vara så obekvämt som möjligt för bilister, inte för att värna miljön utan för att värna Miljöpartiet. De som kör bil i Stockholm gör detta för att de behöver köra bil, antingen i tjänsten eller för att få ihop familjepusslet med körningar till och från jobb med obekväma arbetstider eller som ligger utanför allmänna kommunikationer, handla, körning av barn till skola och aktiviteter. Vänstermajoritetens regler minskar inte bilismen eftersom de som kör gör det för att de måste. Tvärtom ökar körningarna när bilisterna måste köra längre sträckor och längre tider för att hitta parkeringsplatser för de ärenden de måste göra med bil.

Sverigedemokraterna motsätter sig regler som har för avsikt att försvåra livet för medborgarna utan att ha någon påtaglig effekt för miljön. Miljöinsatser ska ha en visad effekt för att alls övervägas. Sverigedemokraterna förespråkar en fördjupad utredning i syfte att bevara och där det är behövligt höja p-normen.

**Ersätтарыttrande av Mikael Valier Furtenbach (KD)**

Se ersätтарыttrande anfört av Lovisa Hedin (KD) under fastighetsnämnden.

**Trafiknämnden**

**Reservation av Dennis Wedin m.fl. (alla M)**

1. att nämnden beslutar att avstyrka förslaget, samt
2. att därutöver anföra följande:

De demografiska utmaningarna har aldrig varit större i Stockholm – inte minst för att barnfamiljer väljer bort Stockholm. Frånvaron av tillräckligt stora bostäder är ett problem, det låga antalet villor och radhus ett annat. Men också att bristen på parkeringsplatser och garage gör det svårt att få ihop vardagspusslet för stockholmare som har behov av just bilen för att vardagen ska gå ihop. I det läget är det en dålig idé att göra det ännu svårare för familjer att bo och stanna kvar i Stockholm.

Samtidigt som majoriteten tar bort boendeparkering i nybyggda områden presenteras nya riktlinjer för att försämra stockholmarnas möjlighet att ha bil ännu mer. Bland annat föreslås parkeringstalen för bil bli lägre än tidigare och i centrala delar av staden föreslås en maxnorm som begränsar antalet bilparkeringsplatser som byggaktörerna får bygga. Moderaterna befarar att de nya riktlinjerna kommer skapa fler problem än det löser. Stockholmare som behöver bilen för livet ska gå ihop – särskilt barnfamiljer, äldre och personer med rörelsebegränsningar – är uppenbart inte välkomna i det rödgröna Stockholm.



Systemet som föreslås med maxtak för bilparkeringstal riskerar skapa fler problem än det löser. Det hämmar utvecklingen av nya parkeringslösningar i både ytter- och innerstaden. Det innebär dessutom fler krav på ett redan hårt reglerat område – där behovet av kreativa, nytänkande och attraktiva lösningar för hur fler ska känna sig välkomna i Stockholms bostäder är större än någonsin.

Parallellt med majoritetens bilförbud syns inget ljus i tunneln vad gäller de historiska nedskärningar som de rödgröna partierna genomfört av kollektivtrafiken. Möjligheterna att ta sig till och från stora delar av Stockholm begränsas således till dem som klarar sig med att cykla och gå.

Stockholm ska vara en stad det går att leva i hela livet. Då har vi inte råd med en ideologiskt motiverad politik som förvisar människor från att bo kvar i eller flytta till vår stad.

#### Reservation av Anders Lindman (SD)

Se reservation anfordrad av Sergej Salnikov (SD) under fastighetsnämnden.

#### Reservation av Svante Linusson m.fl. (alla C)

1. att delvis godkänna kontorets förslag till beslut, samt
2. att därutöver anföra följande:

Revideringen av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal är ett välkommet steg i omställningen av Stockholm till en stad som värdesätter hållbara och utrymmeseffektiva transporter. Vi är positiva till att parkeringsnormerna i stadsdelar med god kollektivtrafikförsörjning och med urban karaktär kan hållas till ett minimum, men ser samtidigt ett behov av att utöka eller specificera riktlinjer för bilparkering vid övriga besökspunkter, samt säkerställa att uppföljning av kompensatoriska mobilitetsåtgärder genomförs.

Centerpartiet ställer sig bakom resonemanget att en maxnorm till skillnad från en miniminorm inte bidrar till att byggaktörer blir bundna att tillhandahålla fler parkeringsplatser än vad som är motiverat med hänsyn till lokala förhållanden. Samtidigt måste riktlinjerna inrymma tillräckligt med flexibilitet, så att de aktörer som så önskar tillskapa ett överskott av utrymmeseffektiv parkering på kvarterersmark har möjlighet att göra det – om detta exempelvis underlättar för p-köpslösningar fastighetsägare sinsemellan. Till följd av detta är det en förutsättning att områdets generella förutsättningar tas i beaktning och att tillgång samt prissättning på gatuparkering anpassas därefter.

#### Ersätтарыttrande av Destiny Zandi Lindgren (KD)

Se ersätтарыttrande anfordrat av Lovisa Hedin (KD) under fastighetsnämnden.

## **Utbildningsnämnden**

Reservation av Andréa Hedin m.fl. (alla M)

Se reservation anfordrad av Dennis Wedin m.fl. (alla M) under trafiknämnden.

Reservation av Linnéa Vinge (SD)

Se reservation anfordrad av Sergej Salnikov (SD) under fastighetsnämnden.

Ersättaryttrande av Frida Bondesson (KD)

Se ersättaryttrande anfordrat av Lovisa Hedin (KD) under fastighetsnämnden.

## **Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd**

Reservation av Emelie Wassermann (SD)

1. Att stadsdelsnämnden avslår förvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Därutöver anföra följande:

Vi är eniga med förvaltningen gällande att det är viktigt att hålla hyrorna nere för studentbostäder och att det därför kan vara lämpligt att justera ner parkeringstalen avseende denna boendeform. Det bör även ses över hur många cykelparkeringar som används i anslutning till olika boendeformer i dagsläget och hur de cykelparkeringar som nyttjas är beskaffade. I dagsläget är upplevelsen att många cykelparkeringar utomhus i anslutning till nybyggnationer står oanvända och att ytan i stället hade kunnat användas till planteringar och bänkar som skapar trivsel för de boende.

Sverigedemokraterna anser att människor själva måste få välja vilket transportmedel som de vill begagna sig av för att få livet att fungera. Att ta bort parkeringsplatser för att på så sätt tvinga människor att göra sig av med sina bilar är enligt oss fel väg att gå.

Vi är således negativa till alla försök att minska den redan anmärkningsvärt låga p-tals normen i Stockholm stad och förespråkar en fördjupad utredning i syfte att bevara- och där det är behövligt höja p-normen.

## **Järva stadsdelsnämnd**

Reservation av Robert Westerlund (SD)

Se reservation anfordrad av Sergej Salnikov (SD) under fastighetsnämnden.

Särskilt uttalande av Ole-Jörgen Persson m.fl. (alla M)

Det föreliggande förslaget till nya mobilitets- och parkeringsriktlinjer har enligt vår mening en för ensidig prioritering av cykelparkering och generella minskningar av parkeringsplatser för bilar, vilket riskerar att inte möta människors praktiska behov. Redan idag är parkeringssituationen besvärlig i många delar av vårt stadsdelsområde, bl.a. i Spånga, i delar av Rinkeby men även på andra ställen.

Vi behöver skapa en stad och ett lokalsamhälle som även i framtiden innehåller en plats för såväl människor som har och nyttjar privatägt bil, de som är med i olika bilpoolslösningar, de som cyklar och de som använder sig av kollektivtrafiken.

Ett uttalat politiskt mål om att styra mot ett minskat antal parkeringsytor kan medföra negativa konsekvenser.

Den rödgröna majoriteten i staden verkar inte ta hänsyn till att det under vintertid för många inte är ett alternativ med cykling, framför allt här i ytterstaden. Att ta kommunala transporter har även det blivit svårare när nuvarande majoritet i regionen har lagt ner ca 16 % av bussarna och fler planeras att tas bort (linje 72 och 75).

### **Exploateringsnämnden den 16 oktober 2025**

#### **Reservation av Gabriel Kroon (SD)**

Gabriel Kroon (SD) föreslår att nämnden beslutar att besvara remissen med Sverigedemokraternas utlåtande att därutöver anföra följande:

Exploateringsnämnden har av kommunstyrelsen remitterats förslag på justeringar av riktlinjer för mobilitet och parkering som exploateringsnämnden beslutade om den 12 december 2024.

Stockholm har för få parkeringsplatser. I samband med nyproduktion som sker på hårdgjorda ytor blir p-platserna för bilar färre. Bortbyggnationen av p-platser kan enbart i mycket begränsad mån kompenseras upp av tillskapande av cykel och lådcykelplatser.

Den föreslagna p-strategin uttrycker att p-talskraven ytterligare kan minska om ett antal mobilitetsåtgärder genomförs. Dessa åtgärder saknar till stor del vetenskaplig evidens samtidigt som deras poängsättning ter sig ytterst oklar.

I regel är inte bristen på cykelplatser problemet för Stockholms barnfamiljer, utan snarare kostnaderna för att ha en bil och inte minst för att parkera bilen.

Sverigedemokraterna vill se en återgång till de historiska p-talen som följer stockholmarnas behov. Strategin bör därför omarbetas utifrån visionen att varje hushåll ska ha tillgång till 0,5-1 bil i nyproduktion.

#### **Särskilt uttalande av Linn Bessner (C)**

Den här revideringen av riktlinjerna för projektspecifika och gröna p-tal innebär att några av de mest detaljstyrande och kostnadsdrivande delarna av tidigare förslag justeras. I en tid där projektekonomin balanserar på en skör tråd i många projekt runt om i staden, är en maximal andel ljus BTA som kan nyttjas för bostäder och lokaler avgörande för att spaden ska kunna sättas i marken. Därför välkomnar vi att p-talen för cykel i nyproduktion bättre återspeglar behoven, särskilt när det gäller utrymmeskrävande cyklar. Centerpartiet är måna om att ett Stockholm som växer lägger grunden för en mobilitet som premierar utrymmessnåla transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. Investeringar i sammanhängande cykelnät, elimineringen av konfliktytor i trafiken, gemensamma mobilitetslösningar och kapacitetsstark kollektivtrafik som finns på plats vid inflyttning är alla avgörande för att säkra hållbara transporter i stadsutvecklingsprojekt.

# Mobilitet och parkering

## Riktlinjer vid nyproduktion



Stockholms  
stad

# Innehåll

<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
<b>Modell för mobilitet och parkering.....</b>	<b>4</b>
<b>Mobilitet och parkering för bostäder .....</b>	<b>6</b>
Cykelparkeringstal för bostäder .....	6
Bilparkeringstal för flerbostadshus.....	7
Bilparkeringstal för andra boendeformer .....	8
Mobilitetsåtgärder för bostäder .....	8
<b>Mobilitet och parkering för andra ändamål.....</b>	<b>10</b>
Cykelparkeringstal för andra ändamål.....	10
Bilparkeringstal för andra ändamål .....	10
Mobilitetsåtgärder för andra ändamål .....	11
<b>Förtätning vid befintliga parkeringsytor .....</b>	<b>12</b>
<b>Uppföljning .....</b>	<b>12</b>
<b>Begreppsförklaring.....</b>	<b>14</b>



## Inledning

I STOCKHOLMS STAD strävar vi mot ett hållbart resande och att minska vår klimatpåverkan. Det gör vi genom att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik och på så vis bidra till ett minskat behov av privatägd bil. Genom att i nyproduktion styra mot ett ökat utbud av hållbara alternativ kan stockholmarnas behov av egen bil minska. Därigenom minskar också efterfrågan på parkeringsplatser vid den egna fastigheten.

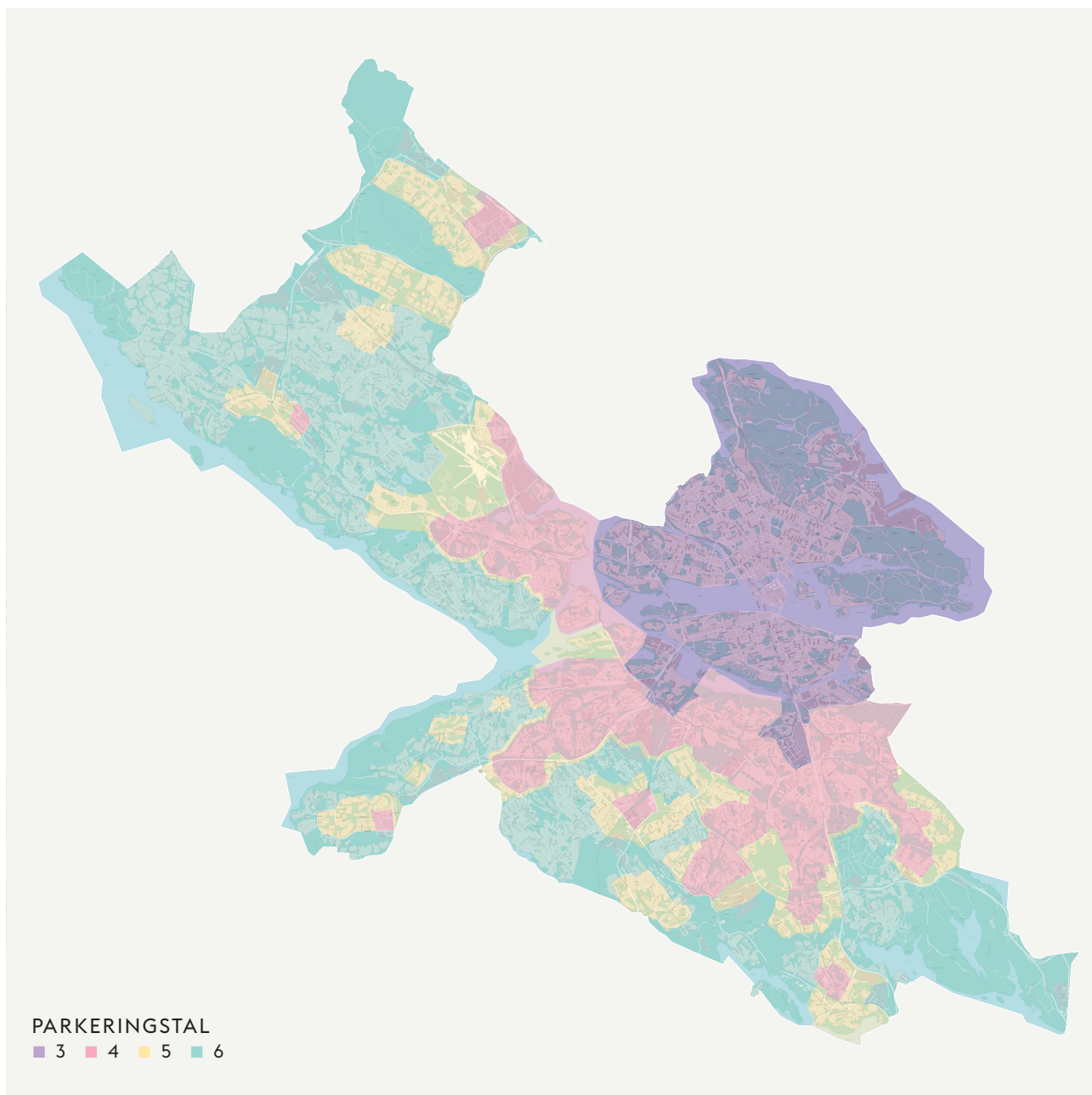
Parkeringsytor utgör en central del av vår stadsplanering och har en betydande inverkan på våra transportval och resvanor. Genom att styra mot ett minskat antal parkeringsytor och införa mobilitetsåtgärder som standard i stadens nya bostadskvarter skapar vi en mer hållbar stad att leva i. Parkering bör i första hand lösas genom optimering av befintliga egna anläggningar eller gemensamma mobilitetshus, för att på ett effektivt sätt använda stadens ytor och stödja delade lösningar.

Denna riktlinje är gemensamt framtagen av exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret och utgör en grund för stadens process att kravställa mobilitet och parkering för nyproduktion. Riktlinjen tar hänsyn till de platsspecifika förutsättningarna för att leva utan privatägd bil.

## Modell för mobilitet och parkering

I FIGUR 1 presenteras en illustration över modellen för mobilitet och parkering. För flerbostadshus är parkeringstal för cykel satt till 40 cykelparkeringar per 1 000 kvm BOA, oavsett läge i staden. För bilparkering tillämpas en maxnorm på 3 platser per 1 000 kvm BOA i stadens centrala delar. I stadens övriga delar tillämpas en miniminorm på 4–6 platser per 1 000 kvm BOA. I alla projekt finns ett standardutbud av mobilitetsåtgärder som samtliga byggaktörer ska tillgodose. Det finns även möjlighet att minska parkeringstalet med 1 plats per 1 000 kvm BOA genom ytterligare mobilitetsåtgärder. Parkeringskartan finns på stadens webbplats. Exploateringsnämnden ska vid behov pröva och uppdatera zonindelningen i kartan.

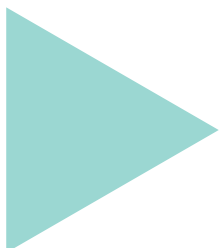




<div> <div></div> <div>PARKERINGSTAL 3</div> </div>
Parkeringstal för cykel: 40/1 000 kvm BOA Parkeringstal för bil: <b>Max</b> norm 3/1 000 kvm BOA
Mobilitetsåtgärder som standard
Möjlig rabatt på p-tal med 1 plats/1 000 kvm BOA genom ytterligare mobilitetstjänster

<div> <div></div> <div>PARKERINGSTAL 4–6</div> </div>
Parkeringstal för cykel: 40/1 000 kvm BOA Parkeringstal för bil: <b>Minim</b> norm 4–6/1 000 kvm BOA
Mobilitetsåtgärder som standard
Möjlig rabatt på p-tal med 1 plats/1 000 kvm BOA genom ytterligare mobilitetstjänster

Figur 1. Illustration över modell för mobilitet och parkering.



”I Stockholm ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Därför är det viktigt att cykelparkering tillskapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard.”

## Mobilitet och parkering för bostäder

### Cykelparkeringstal för bostäder

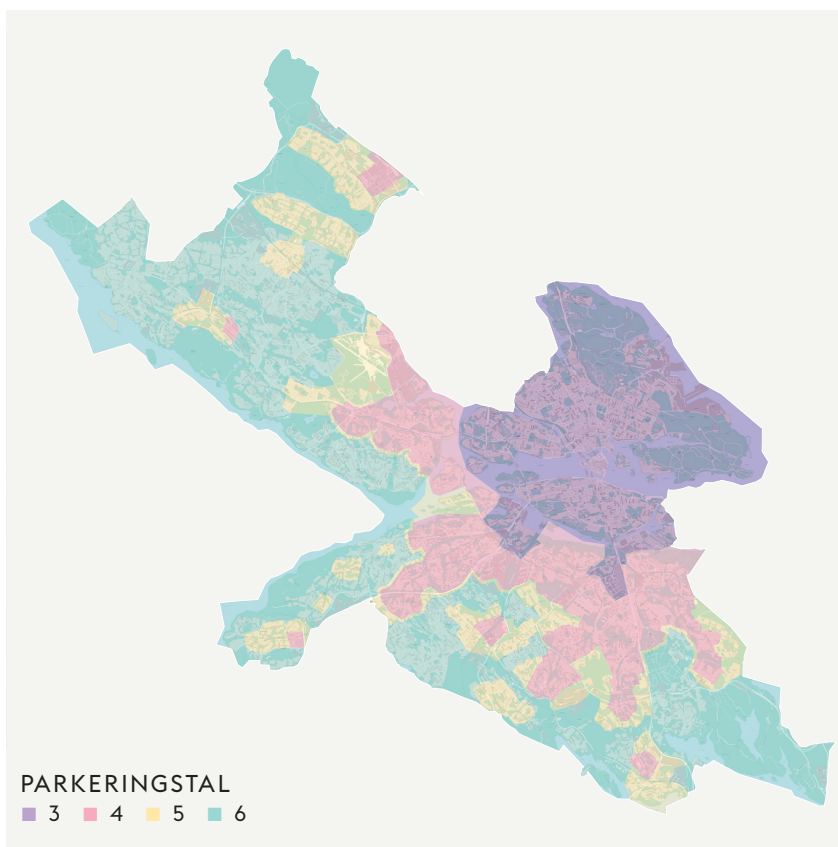
I Stockholm ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Därför är det viktigt att cykelparkering tillskapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard.

Detta innebär bland annat att cykelparkering ska vara lättillgänglig, väderskyddad samt möjliggöra fastlåsning av cykeln i dess ram. Cykelparkering ska tillgodoses på kvartersmark, i huvudsak inomhus eller i annat avskilt och väderskyddat utrymme.

Utöver detta ska även 10 procent av cykelparkeringsplatserna vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar. Detta ställer krav på bland annat utformningen av dörrar, ramper, hissar och korridorer. Besöksparkering ingår i parkeringstalet. Om möjligheten att ta sig till platsen med cykel är bristfällig och att det inte går att förbättra eller där behovet kan bedömas vara lägre, kan parkeringstalet för cykel minskas. Detta gäller främst platser i ytterstaden i nära anslutning till kapacitetsstark kollektivtrafik. Byggaktören ska ta fram en separat utredning för övriga boendeformer, exempelvis seniorboenden, som inte finns listade i tabell 1. Boende i en- och tvåbostadshus med parkering på egen tomt anlägger själva sin cykelparkering i lämplig omfattning.

Tabell 1. Cykelparkerings-  
tal för bostäder

ÄNDAMÅL	PARKERINGSTAL FÖR CYKEL
Flerbostadshus	40 platser/1 000 kvm BOA
Studentbostäder	60 platser/1 000 kvm BOA



Figur 2. Parkeringskarta som fastställer det lägesbaserade parkeringstalet för bilar (antal platser per 1 000 kvm BOA). Aktuell version återfinns på stadens webbplats.

## Bilparkeringstal för flerbostadshus

För att göra en likvärdig bedömning av det lägesbaserade parkeringstalet har en parkeringskarta tagits fram. Den utgår från en tillgänglighetsanalys som gjorts över hela staden där tillgång till målpunkter genom gång- och cykelnätet samt med kollektivtrafik analyserats. Syftet är att identifiera vilka områden som har störst potential till ett liv utan privatägd bil. Målpunkter som analyserats är bland annat arbetsplatser, kultur, idrott, parker, naturreservat och handel.

Det lägesbaserade parkeringstalet anger den minsta mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek. I områden med god tillgänglighet till olika målpunkter, där förutsättningarna att leva utan egen bil är särskilt goda, tillämpas maxnorm samt möjlighet till bilparkeringstal nära noll. Även i andra delar av staden kan nybyggda områden med stark miljöprofil, eller vid särskilt motiverande skäl, ges parkeringstal nära noll, om en utredning visar att det är möjligt. För större programområden, som kan bidra med utökad service eller kollektivtrafik, behöver en särskild utredning genomföras för att säkerställa ett lämpligt parkeringstal.

Bilparkeringstalen för flerbostadshus anges i ett specifikt antal bilparkeringsplatser per tusen kvadratmeter boarea. Besöksparkering inkluderas i det lägesbaserade parkeringstalet, vilket betyder att ungefär tio procent av parkeringsplatserna ska tillgängliggöras för besökande till fastigheten.

Utifrån den geografiska analysen har samtliga områden i staden tilldelats ett lägesbaserat parkeringstal på 3–6 platser per 1 000 kvadratmeter BOA.



## Bilparkeringstal för andra boendeformer

Vid andra boendeformer än flerbostadshus, exempelvis seniorboenden, behöver en särskild parkeringsutredning tas fram av byggaktör och godkänns av stadens trafikplanerare. Utredningen ska utgå från stadens mål och styrdokument med målsättningen att bedöma ett väl avvägt parkeringstal för den specifika platsen och markanvändningen. Parkeringen ska lösas på kvartersmark och möjlighet till samnyttjande ska utredas.

Följande riktvärden ska ses som utgångspunkt i utredningen:

- För studentbostäder kan ett parkeringstal nära noll tillämpas, men en bedömning av parkeringsbehovet för boende och besökare behöver göras. Grundläggande mobilitetsåtgärder ska införas.
- Småhus bör förses med högst en parkeringsplats per hus. Vid gemensam parkeringslösning för flera hus bör parkeringstalet behandlas som för flerbostadshus, med samma krav på mobilitetsåtgärder.
- För vård- och omsorgsboenden kan ett parkeringstal nära noll tillämpas, men en bedömning av parkeringsbehovet för boende och besökare behöver göras.
- Boendeformer som inte kan säkerställas över tid, genom exempelvis markanvisningsavtal eller bestämmelser i plankarta, ska bedömas enligt riktlinjerna för flerbostadshus.

## Mobilitetsåtgärder för bostäder

Varje projekt är unikt och därför behöver en utredning tas fram för att säkerställa att lämpliga mobilitetsåtgärder erbjuds för den specifika platsen och målgruppen. En gemensam mobilitets- och parkeringslösning, till exempel mellan flera närliggande projekt och fastigheter, är positivt både ur ekonomiskt och utrymmesmässigt perspektiv.

Mobilitetsåtgärder ska säkerställas under minst tio år från inflyttning. Åtgärder beskrivs i planbeskrivningen och regleras i överenskommelse om exploatering eller exploateringsavtal. Samma krav på mobilitetsåtgärder ska utföras även om byggaktören väljer att tillskapa fler parkeringsplatser än staden ställer som lägsta krav. Mobilitetsåtgärder beskrivs mer ingående i bilaga "Begreppsförklaring mobilitetsåtgärder".

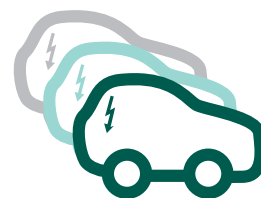
### Grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder för bostäder

För att ge de boende bra förutsättning att resa hållbart ska byggaktören i **alla** projekt erbjuda ett grundläggande mobilitetsutbud bestående av:

- 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.
- En kostnadsfri 30-dagarsbiljett med SL per lägenhet till samtliga nyinflyttade.
- 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.



Åtgärderna ovan utgör ett utgångsläge, men kan ersättas med andra mobilitetsåtgärder av likvärdig effekt om detta tydligt motiveras och godkänns av stadens trafikplanerare.



## Ambitiöst utbud av mobilitetsåtgärder för bostäder

Om byggaktören åtar sig att erbjuda ett mer ambitiöst mobilitetsutbud kan parkeringstalet sänkas med upp till en parkeringsplats per 1 000 kvm BOA. Byggaktören kan då välja bland de mobilitetsåtgärder som listas i tabell 2, så att totalt minst tio mobilitetspoäng uppnås. Detta redovisas i en mobilitetsutredning som godkänns av stadens trafikplanerare.

För projekt med lägesbaserat parkeringstal tre som har en tydlig mobilitetsprofilering samt ett gediget mobilitetserbjudande, där totalt minst 20 mobilitetspoäng ur det ambitiösa mobilitetspaketet uppnås, kan ett parkeringstal nära noll vara aktuellt.

MOBILITETSÅTGÄRD	MOBILITETS- POÄNG
Årlig kostnadsfri cykelservice för de boende	4
Utökning av cykelpoolen med andra fordonstyper	2
Utökning av bilpoolen med andra fordonstyper	4
Öppen elbilspool	4
Utökat prova-på-erbjudande för bil- och cykelpool med 4 timmar	2
Kostnadsfri 90-dagarsbiljett med SL till samtliga nyinflyttade i tio år (en per lägenhet)	4
Samordnad digital MaaS-tjänst för fastighetens mobilitetserbjudande. (MaaS: Mobility as a Service)	2
Prova-på-erbjudande av hemleveranser	2
Leveransskåp som möjliggör mottagande av större varor	2
Leveransskåp som möjliggör mottagande av kyllda varor	2
Gemensam kostnadsfri kontorsyta inom fastigheten	4
Prova-på-erbjudande av hyrbil	2
Bilparkeringsplatser minst 500 m från fastigheten	2
Tillståndsparkering istället för fasta platser	2
Mycket attraktivt utformade cykelrum	4
Övrig åtgärd	2–4

Tabell 2. Ambitiöst utbud av mobilitetsåtgärder för bostäder

Åtgärderna ovan utgör ett utgångsläge, men kan ersättas med andra mobilitetsåtgärder av likvärdig effekt om detta tydligt motiveras och godkänns av stadens trafikplanerare.

# Mobilitet och parkering för andra ändamål

## Cykelparkeringstal för andra ändamål

I Stockholm ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Därför är det viktigt att cykelparkering tillskapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard.

Detta innebär bland annat att cykelparkering ska vara lättillgänglig, väderskyddad samt möjliggöra fastlåsnings av cykeln i dess ram. Cykelparkering ska tillgodose på kvartersmark i huvudsak inomhus eller i annat avskilt och väderskyddat utrymme.

Utöver detta ska även tio procent av cykelparkeringsplatserna vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar. Detta ställer krav på bland annat utformningen av dörrar, ramper, hissar och korridorer. En separat utredning ska tas fram för övriga ändamål som inte finns listade i tabell 3.

Tabell 3. Cykelparkerings-  
tal för andra ändamål

ÄNDAMÅL	PARKERINGSTAL FÖR CYKEL
Kontor	30 platser/1 000 kvm LOA
Handel Dagligvarubutiker samt handel i egen fastighet eller i större lokal i bottenvåning (>200 kvm LOA)	35 platser/1 000 kvm LOA
Förskola	15 platser/1 000 kvm LOA
Grundskola och gymnasieskola	60 platser/1 000 kvm LOA
Hotell, vandrarhem	8 platser/1 000 kvm LOA
Verksamhet och industri	15 platser/1 000 kvm LOA
Idrotts-, kultur- och rekreationsanläggningar	0,2–0,6 per besökare en vanlig vardag
Sjukhus, vårdcentral	30 platser/1 000 kvm LOA

## Bilparkeringstal för andra ändamål

Vid andra ändamål än bostäder behöver en särskild mobilitets- och parkeringsutredning tas fram. Utredningen ska utgå från stadens mål och styrdokument med målsättningen att bedöma ett väl avvägt parkeringstal för den specifika platsen och markanvändningen. Parkeringen ska lösas på kvartersmark och möjlighet till samnyttjande ska utredas.

Mobilitet och parkeringsbehov ska utredas av byggaktör i samverkan med staden. I utredningen ska hänsyn tas till bl.a. bebyggelsens geografiska läge, kapaciteten i det omkringliggande trafiksystemet och utbudet av mobilitetstjänster. Utredningen och parkeringslösningen ska bekostas av byggaktören och godkännas av stadens trafikplanerare.

Följande riktvärden ska ses som utgångspunkt i mobilitet- och parkeringsutredningen:

- ▶ Gymnasieskolor, skolor och förskolor ska endast förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt.
- ▶ Lokaler för centrumändamål under 200 kvm LOA förses endast med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt.
- ▶ Lokaler för handel mellan 200–800 kvm LOA förses med 0–3 parkeringsplatser per 1 000 kvm LOA.
- ▶ Lokaler för handel över 800 kvm LOA förses med 0–8 parkeringsplatser per 1 000 kvm LOA.
- ▶ Lokaler för kontor förses med 0–5 parkeringsplatser per 1 000 kvm LOA.
- ▶ För idrottsanläggningar ska parkeringen dimensioneras för besökare en vanlig vardag. Mobilitetsåtgärder ska prioriteras och anläggningen bör förses med så få parkeringsplatser som lokaliseringen och verksamheten tillåter.

## Mobilitetsåtgärder för andra ändamål

För att uppmuntra ett hållbart resande till och från arbetsplatser eller andra verksamheter ska fastighetsägaren tillskapa mobilitetsåtgärder.

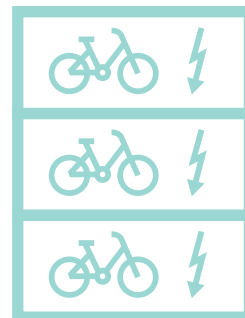
Ett grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder ska tillskapas i samtliga projekt där det planeras för verksamheter, för mindre lokaler för centrumändamål (under ca 200 kvm LOA) med få anställda är det inte ett krav.

### Grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder för andra ändamål

För att ge bra förutsättningar att resa hållbart ska byggaktören i alla projekt erbjuda ett grundläggande mobilitetsutbud bestående av:

- ▶ Cykelvårdsstationer inomhus med cykeltvätt, cykelpump och verktyg.
- ▶ Laddstationer för laddning av el-cykelbatterier.
- ▶ Omklädningsrum med duschmöjlighet samt torkskåp.
- ▶ Löpande målgruppsanpassad information om fastighetens mobilitetserbjudande samt områdets möjligheter till resor utan privatägd bil.
- ▶ Flexibla parkeringsplatser.

Åtgärderna ovan utgör ett utgångsläge, men kan anpassas efter verksamhetens art samt ersättas med andra mobilitetsåtgärder av likvärdig effekt om detta tydligt motiveras och godkänns av stadens trafikplanerare.





# Förtätning på befintliga parkeringsytor

NÄR STADEN FÖRTÄTAS finns ofta möjlighet att omvandla befintliga parkeringsytor för att använda marken mer effektivt.

Där parkering på kvartersmark tas bort behöver en utredning göras för att visa hur parkeringsbehovet för befintliga boende ska tillgodoses framöver. Utredningen ska kartlägga den befintliga bostadsmängden och det nuvarande parkeringsutbudet.

Det framtida parkeringsutbudet ska uppfylla kraven på cykel- och bilparkering samt mobilitetsåtgärder enligt denna riktlinje. Utredningen ska godkännas av stadens trafikplanerare.

## Uppföljning

FÖR ATT SÄKERSTÄLLA en långsiktighet i projekten ställs krav på inrapportering av åtgärder i exploateringskontorets uppföljningsportal. Uppföljningsportalen är ett verktyg för att följa upp stadens hållbarhetskrav. Byggaktören rapporterar löpande under perioden in vilka åtgärder som genomförts, och staden genomför kontroller. Om krav för mobilitet och parkering inte uppfylls har staden möjlighet att kräva ut viten. Uppföljning sker löpande under tioårsperioden.





Stadsbyggnads-kontoret	Förhandsbedömning	Start-PM	Samrådshandling	Granskningshandling	Antagandehandling	Bygglövsbedömning	
			Beskriver mobilitet och parkering i planhandlingar.	Beskriver mobilitet och parkering i planhandlingar.	Beskriver mobilitet och parkering i planhandlingar.		
Exploaterings-kontoret	Markanvisnings-bedömning	Inriktningsbeslut och markanvisning/föravtal		Systemhandling	Överenskommande om exploatering/exploaterin gsavtal och genomförandebeslut		
	Utredningsbeslut	Fastställer lägesbaserat parkeringstal utifrån parkeringskartan	Godkänner inlämnad mobilitetsutredning		Avtalar om vald mobilitets- och parkeringslösning	Granskar vald mobilitets- och parkeringslösning.	24 månader efter färdigställt projekt genomförs uppföljning av mobilitets- och parkeringslösning. Löpande uppföljning under tio år.
Byggsaktör			Tar fram en mobilitetsutredning med en redogörelse för hur de avser tillgodose mobilitet och parkering.		Avtalar om vald mobilitets- och parkeringslösning. Rapporterar in åtgärderna i Uppföljningsportalen	Inför bygglövsbedömning redogör byggsaktören för den slutgiltiga parkeringslösningen och rapporterar in dessa i Uppföljningsportalen.	Inrapportering av åtgärder.

Figur 3. Mobilitets- och parkeringsprocess

# Begreppsförklaring

Tabell 4. Begrepps-  
förklaring. En utökad  
begreppsförklaring finns  
i bilagan.

BEGREPP	FÖRKLARING
Parkeringstal	Mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.
Lägesbaserat parkeringstal	Ett parkeringstal med hänsyn till de platsspecifika förutsättningarna för att leva utan egen bil.
Mobilitetsåtgärder	Åtgärder som syftar till att minska behovet av privatägd bil genom att erbjuda hållbara alternativa färdmedel till olika målpunkter.
Miniminorm	Den minsta mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.
Maxnorm	Den största mängden parkering som får tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.
Boendeyta (BOA)	Yta i byggnad avsedd som bostad.
Lokalyta (LOA)	Yta i byggnad avsedd som lokal.





