



Samfundet S:t Erik
Stockholm

Till

Exploateringskontoret
exploateringskontoret.expl@stockholm.se
Stadsbyggnadskontoret
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

YTTRANDE

2025-03-27

Angående förslag till nya riktlinjer för mobilitet och parkering

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 klimat-anpassning.
- 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, stads-kvalitet, 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 platser¹ och står stilla 97% av tiden.² 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 bilägande 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 1500 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.

För Samfundet S:t Erik

Knut Weibull
Ordförande

Lotta von Liewen Wistrand
Adjungerad styrelseledamot

¹ Sveriges Kommuner och Regioner (2020). Utvärdering av P-normer i små och medelstora kommuner. Delleverans 1. Intervjustudier. Projektet redovisas i sin helhet under våren 2021. <https://www.regeringen.se/contentassets/b44bbfe74e08453cb3ba88c5f4386a73/delar-av-betankandet-sou-202123-starkt-planering-for-hallbar-utveckling.pdf/> (hämtad 2024-02-13).

² Sveriges Kommuner och Regioner (2020). Utvärdering av P-normer i små och medelstora kommuner. Delleverans 1. Intervjustudier. Projektet redovisas i sin helhet under våren 2021. <https://www.regeringen.se/contentassets/b44bbfe74e08453cb3ba88c5f4386a73/delar-av-betankandet-sou-202123-starkt-planering-for-hallbar-utveckling.pdf/> (hämtad 2024-02-13).