

**Handläggare**  
Torsten Malmberg  
08-508 26 316**Till**  
Trafiknämnden  
2018-06-14

## **Affordable housing. Motion (2017:75) från Christina Linderholm m.fl. (C). Svar på remiss från kommunstyrelsen**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Jonas Eliasson  
FörvaltningschefIngrid Mårtenson  
Tf. Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Trafiknämnden har av kommunstyrelsen fått motion (2017:75) om affordable housing på remiss. Nämnden har fått förlängd svarstid till den 30 juni. Trafikkontoret begränsar sitt remissvar till de frågor i motionen som berör kontorets verksamhet.

Kontoret ser positivt på motionens intentioner att parkeringskostnader i mindre utsträckning än hittills ska belasta samtliga boende i ett hus, inte minst eftersom de faktiska parkeringskostnaderna fördelas över hela produktionen och belastar även dem som inte disponerar eller hyr en parkeringsplats. Kontoret delar dock inte uppfattningen som lyfts i motionen, att ”i många fall tvingas byggherrarna anlägga fler parkeringsplatser än vad som faktiskt efterfrågas”.

Kontoret deltar i flera projekt som ”Stockholmshusens mobilitetsprojekt” och ”Snabba Hus” – ungdomslägenheter med få parkeringsplatser. Kontoret vill gärna utvärdera dessa innan nya likartade projekt startas. Försök med att lösa parkeringsefterfrågan

**Trafikkontoret**  
StabFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 26 316  
Växel 08-508 27 200  
torsten.malmberg@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

utanför de enskilda detaljplanerna anser kontoret dock vore intressant för att se om det skulle kunna minska påverkan på bostadskostnaderna.

Krav på alltför låga parkeringstal i bostadsproduktionen riskerar att trycka ut bilarna i den offentliga miljön vilket kan leda till att staden därmed tvingas upplåta mark till gatumark som skulle kunna användas till andra ändamål av allmänt intresse. Kontoret anser att en aktiv debatt om parkeringstalen och dess effekter både för bostadsproduktionens kostnader, trafikens framkomlighet och till vad av offentlig mark ska användas, bör föras kontinuerligt.

### **Remissen**

Trafiknämnden har av kommunstyrelsen fått motion (2017:75) om affordable housing på remiss för svar senast 1 juni. Nämnden har dock fått förlängd svarstid till 30 juni.

Motionen lyfter frågan om boendekostnader generellt men också parkeringsplatsers påverkan på boendekostnaderna. Motionärerna anför att kommunal parkeringspolitik som ställer krav på minimala av parkeringsplatser vid nybyggnation ökar byggkostnader och indirekt subventionerar privatbilism. Vidare anføres att byggherrarna i många fall tvingas anlägga fler parkeringsplatser än vad som faktiskt efterfrågas vilket motionärerna menar leder till både fördyrad bostadsproduktion och högre hyror. I motionen konstateras att Stockholms stad redan idag jobbar med parkeringstalen på ett aktivt sätt där bostäder som ligger nära kollektivtrafik eller har smarta miljölösningar inte krävs på lika höga parkeringstal och byggherrar som dessutom kommer med smarta lösningar i form av mobilitetstjänster som påverkar bilanvändandet kan få ytterligare rabatt på parkeringstalet.

I motionen föreslås att denna aktiva parkeringspolitik bör tas ett steg längre genom att hänsyn tas till vilka bostäder som byggs, samt att byggherrar med projekt som ger prisvärda och sociala bostäder bör kunna få rabatt på parkeringstalet. Dessutom föreslås kommunfullmäktige uppdra åt exploateringsnämnden, i samarbete med trafiknämnden, att reformera stadens riktlinjer för parkeringstal genom rabatt på parkeringstalet när åtkomliga och sociala bostäder byggs.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

## **Trafikkontorets synpunkter**

### **Stadens riktlinjer för parkeringstal**

Kravet på att tillgodose utrymmet för parkering regleras i PBL 8 kap § 9:4, ”Tomten ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.” Frågan om parkeringstal hanteras i samband med framtagande och beslut av detaljplaner samt vid beslut om bygglov och faller därför formellt inom stadsbyggnadsnämndens ansvarsområde.

I praktiken sätts parkeringstalen i samarbete mellan exploaterings-, trafik-, och stadsbyggnadskontoret genom att det görs en kontroll av hur bilinnehav och tillgång ser ut i området som är aktuellt för exploatering. Ibland görs s.k. parkeringsanalyser i närområdet för att få ett grepp om hur den befintliga efterfrågan ser ut.

Kravet på att parkering ska lösas inom kvartersmark eller i dess närhet kom bland annat till i PBL för att få bort bilar från gatorna och på så sätt öka framkomligheten för utryckningsfordon, kollektivtrafik och näringslivets transporter. Bilar ska inte ställas på gatan, eftersom gatuutrymmet är knappt. Målsättningen är att p-talet ska vara en realistisk bedömning av framtida parkeringsefterfrågan för de boende i fastigheten, när man tar hänsyn till t ex läge, kollektivtrafiktillgänglighet, lägenhetsstorlek och pris för parkeringen.

Kontoret anser däremot inte att inkomstnivåer bör ligga till grund för parkeringstal. Inkomsterna hos hushållen i ett bostadshus varierar över tid och inkomsten är inte alltid relevant för hushållens möjlighet eller vilja att äga eller disponera en bil.

### **Principer för stadens bedömning av hur många parkeringsplatser som efterfrågas**

Antalet hushåll som äger eller disponerar en bil inom ett geografiskt område borde ganska väl indikera behovet av parkeringsplatser i området och därmed klargöra vilket parkeringstal som bör vara rimligt. Innehav och tillgång genom t ex företagsbilar överensstämmer inte alltid med tillgängligheten till parkeringsplatser inom stadsdelarna. En orsak kan vara att en del bilar långtidsparkeras i stadsdelar där det är billigare att parkera, av personer som bor i andra delar av staden och som inte behöver bilen dagligen. Det leder då till att det kan bli ett underskott av parkeringsplatser i stadsdelen i förhållande till det faktiska bilinnehavet. Kontoret drar denna slutsats på grund av att det i samband med genomförande av

parkeringsplanen funnits indikationer på, att när betalning införs i ett område så uppstår det ofta ledig kapacitet.

Kontoret delar inte uppfattningen som lyfts i motionen, att ”i många fall tvingas byggherrarna anlägga fler parkeringsplatser än vad som faktiskt efterfrågas”. Uppfattningen att staden kräver högre parkeringstal än nödvändigt kan bero på att oavsett stadsdel är det, i princip, alltid billigare att parkera på gatan i förhållande till den kostnad som en fastighetsägare måste ta ut för att finansiera åtminstone delar av kostnaden för en parkerings- eller garageplats. De boende väljer ofta att parkera på gatan till en lägre kostnad än att hyra en parkerings- eller garageplats inom fastigheten. Det leder till att syftet med plan- och bygglagens krav på parkering inom kvartersmark inte alltid ger avsedd effekt, utan istället ökar trycket på parkeringsplatserna på gatan ytterligare. Att uppnå den avsedda effekten skulle kräva att kommunen tar ut ett pris för parkering på gatemark som motsvarar marknadspriset för en garageplats och/eller utökar zoner med parkeringsförbud i den aktuella stadsdelen.

I Parkeringsstrategin (se vidare nästa stycke) anges av dessa skäl att skillnaden mellan kostnaden för att parkera på gatan och att parkera på kvartersmark bör minska, samt att möjlighet till boendeparkering endast ska införas i områden som inte har behovet av parkering tillgodosett inom kvartersmark.

### Stadens parkeringsstrategi

Strategin togs i trafiknämnden 2016-04-14 och i kommunfullmäktige 2016-06-27 efter en minoritetsåterremiss 2016-06-13. Parkeringsstrategin omfattar sex principer för parkering:

- Utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras före utrymme för parkering. Vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angöring följt av korttidsparkering.
- Planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och bidra till att undvika parkeringsproblem på gatan.
- Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.
- Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt.
- Parkeringar ska ha en stadsmässig utformning.

- Infartsparkeringar skapas i samverkan med landstinget och grannkommuner.

### Parkeringsrabatt till sociala och åtkomliga bostäder

I motionen föreslås att stadens riktlinjer för parkeringstal reformeras, så att rabatt ges till åtkomliga och sociala bostäder. Trafikkontoret menar att oavsett vilken kategori av hus som produceras så är närhet till kollektivtrafik väsentligt för att kunna ha ett lågt parkeringstal. Förslaget utgår möjligen också från att bilinnehavet i det som motionen benämner ”prisvärda sociala bostäder” skulle vara särskilt lågt.

Trafikkontoret menar att det inte är säkert att de boende i dessa bostäder skulle ha en lägre tillgång till bil än boende i det allmänna bostadsbeståndet. Det är för det första inte säkert att de som bor i sådana bostäder kommer ha lägre inkomster än genomsnittet, särskilt inte efter några år när bostadsbyten skett. De boendes inkomster varierar också över tid. För det andra kan det vara så att hushåll som kommer att bo i bostäder med lägre hyror i högre utsträckning än snitthushållet i staden, arbetar i yrken där kollektivtrafik som färdssätt inte fungerar så väl och därför prioriterar att äga en bil, eller jobbar inom distributions-/hantverkssektorn och disponerar ett fordon via arbetsgivaren som de får ta med hem. Ett exempel på att hushåll med förmodat lägre inkomster har ett högre bilinnehav än beräknat är ungdomsbostäderna vid Elektravägen i Västberga som uppfördes för något år sedan. Dessa hushåll har enligt Svenska Bostäder ett betydligt högre bilinnehav än förväntat. Enligt RVU (Resvaneundersökningen) 2015 så är inkomstens betydelse för bilinnehav något lägre i de perifera delarna än i de centrala delarna av regionen. Samtidigt är skillnader i bebyggelse och närhet till kollektivtrafik något mer drivande för det privata bilinnehavet i mer perifera delar av regionen. RVU 2015 visar alltså att boende i bostäder belägna i mindre bra kollektivtrafiklägen har ett högre bilinnehav än motsvarande inkomstgrupp skulle haft i bostäder i ett bättre kollektivtrafikläge. Det ger då också visst stöd för ett antagande att de som jobbar i yrken som kräver att man behöver komma till arbetsplatsen på tider då kollektivtrafiken inte fungerar så väl, kan ha ett högre bilinnehav än vad inkomstnivån antyder.

### Billigare parkeringslösningar

Motionens innehåll syftar bland annat till att minimera parkeringsplatsers kostnadsdrivande effekt på bostadsproduktionen. Ett ytterligare sätt att minska kostnader för parkering skulle kunna vara

att skapa gemensamma p-hus för långtidsförvaring av bilar, som vid Årstadal med Bergrumsgaraget. Garaget rymmer ca 1200 bilar och möjliggör att det kan skapas färre parkeringsplatser i direkt anslutning till de enskilda husen. Det är troligen också effektivare, kräver mindre körbaneyta, färre ramper per plats m.m. än om p-platser ska lösas i varje enskilt projekt. Det ger sannolikt större flexibilitet för annan användning i framtiden om bilinnehavet minskar.

### **Mobilitetsprojekt inom Stockholmshusen**

Kunskapen om hur faktiskt bilinnehav påverkas av olika förutsättningar, såsom lägenhetsstorlek, tillgång till kollektivtrafik, målgrupp och tillgång till mobilitetstjänster är låg. I Stockholmshusprojektet har det därför initierats ett projekt som fokuserar på mobilitetsfrågor. Projektets syfte är att öka kunskapen om effekter av mobilitetstjänster och särskilt låga p-tal. Det kommer drivas som ett pilotprojekt där ett mindre antal Stockholmshusprojekt kommer ingå och utvärderas avseende bilinnehav, resvanor m.m. före inflyttning och en tid efter inflyttning. Genom projektet kommer förhoppningsvis kunskapen om effekter av mobilitetstjänster att öka.

Syftet med de s.k. Stockholmshusen är att de ska kunna byggas snabbare, effektivare och med lägre byggkostnader än traditionell produktion. Kostnaderna för parkering är även för detta projekt en stor utmaning, inte minst eftersom de faktiska parkeringskostnaderna fördelas över hela produktionen och belastar även de som inte disponerar eller hyr en parkeringsplats.

### **Sammanfattande kommentarer**

Kontoret ser positivt på motionens intentioner att kostnaderna för parkering i mindre utsträckning än hittills bör belasta bostadsproduktionen. Kontoret deltar därför i projekt med detta syfte. Den nyligen antagna parkeringsplanen och effekterna av denna samt deltagande i Stockholmshusens mobilitetsprojekt, ungdomsbostäder som ”Snabba Hus”, ger kontoret ny kunskap om parkeringsefterfrågan inom staden. Kontoret vill dra lärdom av dessa projekt innan ytterligare projekt med likartat syfte initieras. En aktiv debatt om parkeringstalen och dess effekter både för bostadsproduktionens kostnader och trafikens framkomlighet bör dock föras kontinuerligt.

Det behövs en förflyttning av fokus från att parkeringsefterfrågan ska lösas inom den enskilda detaljplanen till att, i högre grad än idag, ställa krav på att efterfrågan löses inom ett geografiskt område i gemensamhetsanläggningar eller genom att fristående företag erbjuder parkeringslösningar åt de boende.

I sammanhanget bör även frågan om användandet av den offentliga marken hanteras. Krav på alltför låga parkeringstal i bostadsproduktionen riskerar att trycka ut bilarna i den offentliga miljön och att staden därmed kan tvingas upplåta mark till gatumark som skulle kunna användas till andra ändamål av allmänt intresse.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

### **Slut**

### **Bilagor**

1. Motion (2017:75 om affordable housing från Christina Linderholm m.fl. (C))