

**Handläggare**  
Jan Prestberg  
08-508 261 50

## Svar på remiss om parkeringsstrategi och plan för gatuparkering

Totalt sändes remissen till 118 organisationer, 56 svar har inkommit. De som inte svarat angivna kursivt. Svaren redovisas sammanfattat i detta dokument.

### Stadens förvaltningar och bolag:

1. Exploateringskontoret
2. Fastighetskontoret
3. Miljöförvaltningen
4. Stadsbyggnadskontoret
5. Bromma Stadsdelsförvaltning
6. Enskede-Årsta-Vantör Stadsdelsförvaltning
7. Farsta Stadsdelsförvaltning
8. Hägersten-Liljeholmen Stadsdelsförvaltning
9. Hässelby-Vällingby Stadsdelsförvaltning
10. Kungsholmen Stadsdelsförvaltning
11. Norrmalm Stadsdelsförvaltning
12. Rinkeby-Kista Stadsdelsförvaltning
13. Skarpnäck Stadsdelsförvaltning
14. Skärholmen Stadsdelsförvaltning
15. Spånga-Tensta Stadsdelsförvaltning
16. Södermalm Stadsdelsförvaltning
17. Älvsjö Stadsdelsförvaltning
18. Östermalm Stadsdelsförvaltning
19. Stockholm Business Region
20. Stockholms Hamnar
21. Stockholm Parkering
22. *Stockholms Terminal AB*

### Övriga myndigheter i Stockholms län:

23. Kommunförbundet Stockholms Län (KSL)
24. *Kungliga Djurgårdsförvaltningen*
25. *Länsstyrelsen i Stockholms län*
26. *Polisen i Stockholms län*
27. Stockholms läns landsting: trafikförvaltningen
28. *Stockholms läns landsting: tillväxt, miljö & regionplanering (TMR)*
29. Storstockholms Brandförsvär
30. Trafikverket Region Stockholm

**Intresseorganisationer och samarbetsorgan:**

31. *Arriva*
32. Bil Sweden
33. *City i Samverkan*
34. Cykelfrämjandet
35. Fastighetsägare i Järva
36. Fastighetsägarna Stockholm
37. *Fores*
38. FOT
39. *Fältbiologerna*
40. Företagarna
41. Handelskammaren
42. Hyresgästföreningen
43. *jagvillhabostad.nu*
44. *Jordens Vänner/Alternativ Stad*
45. *Keolis*
46. *Klimataktion*
47. Kollektivtrafikant Stockholm
48. Motormännens Riksförbund
49. *NTF Stockholms län*
50. Naturskyddsföreningen
51. *Nobina*
52. *Nyttotrafikkommittén*
53. PRO
54. *SPF*
55. HSO Stockholms stad
56. DHR Stockholmsavdelningen
57. *SRF Stockholms stad*
58. Företags Grupperna Stockholm
59. Svenska Taxiförbundet
60. Sveriges Kommuner och Landsting
61. Sveriges MotorCyklister
62. *Svenska Åkeriförbundet*
63. *Sveriges Byggindustrier*
64. *Svensk Handel*
65. Sveriges Åkeriföretag ABC
66. Transportgruppen
67. *Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd (TYA)*
68. *YIMBY Stockholm*

**Fastighetsägare och byggherrar:**

69. *AMF Fastigheter*
70. *Atrium Ljungberg*
71. *AxFast*
72. *Diligentia*
73. *Europark*
74. *Fabege*
75. Familjebostäder
76. *Hufvudstaden*

- 77. *Humlegården*
- 78. *HSB*
- 79. *Jernhusen*
- 80. *JM*
- 81. *NCC*
- 82. *Pembroke Real Estate*
- 83. *Q-Park*
- 84. *Ramsbury*
- 85. *Riksbyggen*
- 86. *Skanska Fastigheter*
- 87. *Stockholmshem*
- 88. *Stockholms Kooperativa Bostäder*
- 89. *Svenska Bostäder*
- 90. *SSM Fastigheter*
- 91. *Swepark*
- 92. *Vasakronan*
- 93. *Veidekke*

**Övriga kommuner i Stockholms län:**

- 94. *Botkyrka kommun*
- 95. *Danderyd kommun*
- 96. *Ekerö kommun*
- 97. *Haninge kommun*
- 98. *Huddinge kommun*
- 99. *Järfälla kommun*
- 100. *Lidingö kommun*
- 101. *Nacka kommun*
- 102. *Norrtälje kommun*
- 103. *Nykvarn kommun*
- 104. *Nynäshamn kommun*
- 105. *Salem kommun*
- 106. *Sigtuna kommun*
- 107. *Sollentuna kommun*
- 108. *Solna kommun*
- 109. *Sundbyberg kommun*
- 110. *Södertälje kommun*
- 111. *Tyresö kommun*
- 112. *Täby kommun*
- 113. *Upplands-Bro kommun*
- 114. *Upplands Väsby kommun*
- 115. *Vallentuna kommun*
- 116. *Vaxholm kommun*
- 117. *Värmdö kommun*
- 118. *Österåker kommun*

## Synpunkter från stadens nämnder och bolag

### **Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden**

Exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret välkomnar en samlad strategi för gatuparkering med en tydlig handlingsplan. Kontoren ser gärna att arbetet fortsätter med att ta fram ytterligare förslag till åtgärder för hur angivna principer i förslag till parkeringsstrategi ska kunna uppnås.

### **Fastighetsnämnden**

Som en av stadens förvaltningar ser fastighetskontoret positivt på parkeringsstrategin eftersom det ger mer plats och förbättrad luftkvalitet för våra hyresgäster och medborgare.

### **Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten**

Trafikkontorets förslag till parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering ligger väl i linje med översiktsplanen, framkomlighetsstrategin och miljöprogrammet. Förslagen tar ett helhetsgrepp kring parkering och skapar förutsättningar för en fungerande parkeringsmarknad och långsiktigt hållbar stadsutveckling.

### **Bromma stadsdelsnämnd**

Förvaltningen har länge framfört behov av en översyn av parkeringsreglerna i Bromma och ställer sig positiv till förslaget.

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

Förvaltningen är positiv till att en parkeringsstrategi och gatuparkeringsplan tagits fram med principer för hur parkeringsfrågan ska hanteras i ett växande Stockholm.

### **Farsta stadsdelsnämnd**

Förvaltningen anser i sitt tjänsteutlåtande att förslaget som helhet är bra. Nämnden anför i sitt beslut att förslaget om parkeringsavgift för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrad bör omprövas.

### **Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd**

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till förslaget och anser att strategin och planen är en nödvändighet i och med stadens nuvarande utveckling.

### **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

Förvaltningen instämmer i remissförslagets fokus, syfte och mål som är helt i linje med stadens berörda styrdokument. Parkeringsstrategin samt planen för gatuparkering bygger på att varje kvadratmeter gatuyta i staden ska optimeras.

**Kungsholmens stadsdelsnämnd**

Förvaltningen är positiv till förslaget och anser att det är nödvändigt för att minska klimatpåverkan och förbättra framkomligheten samtidigt som Stockholm växer i snabb takt. Enligt förvaltningen ligger strategin och planen i linje med stadens framtagna framkomlighetsstrategi.

**Norrmalms stadsdelsnämnd**

Förvaltningen är positiv till förslaget och anser att det är nödvändigt för att minska klimatpåverkan och förbättra framkomligheten samtidigt som Stockholm växer i snabb takt. Enligt förvaltningen ligger strategin och planen i linje med stadens framtagna framkomlighetsstrategi.

Förvaltningen anser att staden, innan man avgiftsbelägger parkeringstillstånden för rörelsehindrade, bör utreda hur fusket med falska parkeringstillstånd kan stoppas på annat sätt.

**Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd**

Förvaltningen är i huvudsak positiv till förslagen men påtalar att det behövs skärpt parkeringsövervakning och att trafikåtgärder behöver vidtas snarast. Södra Järva ska ingå i de områden där taxa 5 ska prövas och där möjlighet till boendeparkering ingår.

**Skarpnäcks stadsdelsnämnd**

Förvaltningen har inget att erinra mot att avgifter införs i delar av ytterstaden, utan anser att det är nödvändigt för att öka framkomligheten och skapa förutsättningar för boende att kunna parkera. Förvaltningen anser vidare att det även framtiden ska gå att korttidsparkera utan avgift i stadsdelscentrumen.

**Skärholmens stadsdelsnämnd**

Förvaltningen ser positivt på förslaget till parkeringsstrategi för en mer hållbar parkeringssituation i hela staden. Förvaltningen anser dock att det finns en risk att det system med boendeparkering som presenteras kan påverka rörligheten på bostadsmarknaden negativt. Förvaltningen menar också att en tillräcklig konsekvensbedömning för personer med funktionsnedsättning saknas i underlaget.

**Spånga-Tensta stadsdelsnämnd**

Förvaltningen ser positivt på strategins ambition att öka framkomligheten minska trafikens negativa inverkan på stadslivet och miljön. Förvaltningen ser gärna att regleringen genomförs närmare i tiden betonar vikten av att kollektivtrafiken utvecklas för att möta effekterna av det förväntat ökade resenärsantalet.

**Älvsjö stadsdelsnämnd**

Förvaltningen är positiv till att trafikkontoret tagit fram de två dokumenten parkeringsstrategi och plan gör gatuparkering. Framförallt uppskattar förvaltningen förslaget att införa avgifter på

gatuparkering i delar av ytterstaden. Hittills har staden endast haft avgiftsbelagd parkering i innerstaden, Förvaltningen anser att Solberga och Älvsjö centrum har så pass stora parkeringsproblem att de bör ingå i de områden i ytterstaden som ska avgiftsbeläggas. Vidare har förvaltningen synpunkter på gränsdragningen för området och på ändrade placeringsregler för rörelsehindrade.

#### **Södermalms stadsdelsnämnd**

Förvaltningen anser att förslagen tydligt visar vad som krävs för att genomföra Framkomlighetsstrategin, vilken syftar till att optimera användningen av det begränsade gatuutrymmet. Den ökade framkomlighet som planen kan resultera i kan leda till stora fördelar för stadsmiljön. Syftet med planen är bland annat att minska söktrafik efter parkeringsplatser och dubbelparkering vid leveranser, vilket ger en bättre luftkvalitet och gör det lättare att cykla och promenera i innerstaden.

#### **Östermalms stadsdelsnämnd**

Förvaltningen är positiv till förslaget och anser att det är nödvändigt för att minska klimatpåverkan och förbättra framkomligheten samtidigt som Stockholm växer i snabb takt. Enligt förvaltningen ligger strategin och planen i linje med stadens framtagna framkomlighetsstrategi.

Förvaltningen anser att staden, innan man avgiftsbelägger parkeringstillstånden för rörelsehindrade, bör utreda hur fusket med falska parkeringstillstånd kan stoppas på annat sätt.

#### **Stockholm Business Region**

I huvudsak positiva till förslaget.

En högre avgift gör det mindre attraktivt för den enskilde att använda bilen, vilket leder till minskad biltrafik och trängsel.

Dagens boendeparkeringssystem är ett effektivt, om än omodernt sätt att dedicera gatumark till långtidsuppställning av fordon dagtid. Grundtanken med detta system var att erbjuda boende i innerstaden möjlighet att subventionerat parkera dagtid för att på så sätt kunna nyttja andra resealternativ till arbetet. Införandet av boendeparkeringssystemet bör enligt bolaget ses i en historisk kontext med nu uppnådda mål kring miljöeffekter och ett ökat kollektivt resande. Bolagets huvudargument för att genomföra förändringar avseende boendeparkeringen är att befintligt näringsliv drabbas negativt av denna parkeringslösning. Näringsidkare med behov av leveranser och bilburna kunder samt serviceyrken såsom hantverkare och hemtjänst drabbas av att parkeringsytan är upptagen på dagtid.

### **Stockholm Parkering**

Ser fler kraftfulla förslag i den föreslagna parkeringsstrategin. Om korttidsparkering ska prioriteras framför långtidsparkering borde gapet mellan boendeparkeringen och besöksparkeringen minska istället som i föreslagna taxejusteringar.

En hyrd parkeringsplats innanför tullarna kostar idag mellan 1000-4000 kr exl moms per månad, men få kostar 2000 kr exl moms. Det finns därmed en skillnad mellan vilken intäkt byggkostnaden kräver och vad marknaden är beredd att betala.

Erfarenhet visar att det största styrningseffekten får man på områden det varit avgiftsfritt och där man inför avgift, en stor styrningseffekt är alltså att vänta i de områden som nu avgiftsbeläggs.

### **Stockholms Hamnar**

Åtgärder som generellt förbättrar framkomligheten för gods- och passagerartrafik till och från hamnområdena är välkomna.

Det är viktigt att de nya taxorna för parkering av buss hamnar på rimliga nivåer så att inte åtgärden i förlängningen påverkar besöksnäringen på ett negativt sätt.

## **Övriga myndigheter i Stockholms län**

### **Trafikförvaltningen**

Det är mycket positivt för busstrafiken om man lägger in parkeringar för nybyggnader på kvartersmark vilket bör öka framkomligheten för kollektivtrafiken.

Det är även viktigt med en balans mellan avgifterna på gatumark och garageparkering.

Trafikförvaltningen anser att det är mest prioriterat att genomföra plan för gatuparkering i innerstaden där vi har många kollektivtrafikresenärer och där framkomligheten för busstrafiken tidvis är begränsad bland annat p.g.a. dubbelparkering, lastning och lossning.

### **Storstockholms brandförsvaret**

Det är positivt att parkeringssituationen och framkomligheten i Stockholm ses över. Många har kunnat observera att trafiken ökat och framkomligheten speciellt i Stockholms innerstad succesivt har försämrats.

Samtidigt har framkomligheten för brandförsvarets räddningsfordon blivit allt sämre varvid insatstiden förlängs samtidigt som vi observerar att brandförloppet i byggnader och inte minst i bostäder blir allt snabbare. När framkomligheten i staden försämrats för brandförsvarets räddningsfordon kan detta leda till fatala följder.

**Trafikverket**

Trafikverket är mycket positivt till de strategier och den plan för gatuparkering som Stockholms stad har tagit fram för parkering. Ambitionen att arbeta för en hållbar trafiksituation och förändrad färdmedelsandel för att nå mål om luftkvalité är mycket bra. Likaså är strävan att i gaturummet öka framkomligheten och prioritera människor som rör sig över parkerade fordon.

**Intresseorganisationer och samarbetsorgan****Bil Sweden**

Fordonsbranschen är positiv till hållbar bilism i städerna. Bil Sweden stödjer en framtid där våra städer erbjuder en god livsmiljö med ren luft och mindre buller, utan att göra avkall på rörligheten för människor, varor och tjänster. Städer bör sätta framkomlighet högt, så att exempelvis parkerade fordon inte hindrar rörlig trafik och korta stopp. Långvarig kantstensparkerings är inte optimalt i trånga stadsmiljöer och det är därför positivt att Stockholm arbetar med att få fler bilar att parkera under jord och på kvartermark.

**Cykelfrämjandet i Storstockholm**

Cykelfrämjandet är huvudsak positivt till Stadens nya parkeringsplan. Tillgång och pris på parkering är ett kraftfullt styrmedel som kan användas för att nå ett mer hållbart transportsystem och minska trängseln i staden.

**Fastighetsägare i Järva**

Fastighetsägare i Järva med sina samverkansparter önskar beslutet till taxa 5 omfattar även Järva (Akalla, Hjulsta, Tensta och Rinkeby) från 2016 och att eventuell aktivering inte skjuts flera år fram i tiden.

**Fastighetsägarna i Stockholm**

Fastighetsägarna tycker att det är bra att Stockholm tar fram en parkeringsstrategi och vi ställer oss bakom de fem förslag till principer för hantering av parkering som anförs i ärendet. Men vill betona att den stora utmaningen är hur framgångsrik man är med att göra dessa principer till praktik.

**Fotgängarnas Förening**

Fotgängarnas förening ställer sig positivt till att Stockholms stad uppgraderar sin parkeringsstrategi och anpassar de ekonomiska styrmedlen så att de bättre svarar upp till dagens urbana stockholmarnas behov av attraktiva stadsrum.

**Stockholms Handelskammare**

Handelskammaren ställer sig bakom Trafikkontorets förslag till höjda och utökade avgifter för gatuparkering i Stockholms innerstad och förorter. Gatumark är värdefull och konkurrensen om utrymmet



är hård. Därför är det väl motiverat att höja kostnaderna för att utnyttja den för parkering. Det kan också bidra till att öka utnyttjandet av parkeringsplatser på kvartermark.

### **Hysesgästföreningen**

Vi har den bestämda uppfattningen att staden behöver göra mera genomgående och grundläggande studier av förhållanden, möjligheter och vägningar av intressen utifrån utgångspunkter som alla parter kan enas om, än man gjort de senaste åren. Det behövs bättre underlag och samråd att väga olika intressen.

### **Kollektivtrafikant Stockholm**

Konsumentföreningen Kollektivtrafikant Stockholms styrelse anser att det är positivt att staden utökar med fler taxeområden i ytterstaden samt utökar avgiftsbelagd tid inom innerstaden. Taxezonerna bör dock ses över så att de inte delar olika stadsdelar i två zoner då detta lätt kan leda till en ostrukturerad parkeringsstrategi från bilisten.

### **Företagsgrupperna Stockholm (flera svar från olika grupper)**

Pengar styr människors beteende och det är nödvändigt att styra utnyttjandet av gatorna i Stockholm. Det gäller i högsta grad våra företagsområden. Idag saknas alltför ofta parkeringsplatser för kunder och leverantörer vilket orsakar stora tidsförluster och ökar kostnaden för distributionen av varor. Därför tycker vi att planen med högre kostnader för parkering och utökade områden med p-avgifter i princip är bra. Det kommer att minska parkering av "obehöriga" fordon i företagsområdena.

### **Motormännens Riksförbund**

Att Stockholms stad gör en översyn av Parkeringsreglerna och avgifterna är rimligt med tanke på hur staden växer och det växande behovet av utrymme och god miljö för medborgarna. Det är dock inte rimligt att enbart fokusera på att med ökande kostnader och begränsningar förhindra medborgarnas möjligheter att äga och bruka sitt fordon.

### **Naturskyddsföreningen**

- Att bilen ska bära sina egna kostnader är helt rätt
- Detta med att frigöra parkeringsplatser och sätta fler bilar i omsättning bör konsekvensredovisas mer då få egentligen behöver ta bilen in till staden.
- Staden bör bygga billigare garage i ytterområden med täta kollektivtransporter in mot staden för att omvandla p-platser närmare stadskärnan till andra ändamål.
- Staden bör ha som mål att succesivt minska antalet parkeringsplatser.
- Parkeringsplanen bör aktivt stödja en utökning av bilfria gator i innerstaden.

- Parkeringsplanen bör mer betona åtgärder som missgynnar privatbilismen och gynnar andra trafikslag såsom kollektivtrafik, gång och cykel.
- Parkeringsplanen bör föreslå satsningen gratis kollektivtrafik under två veckor till 200 000 bilister, likt Västtrafik i Göteborg.

### **PRO**

Styrelsen för samarbetsorganisationen har vid sammanträde den 26 februari beslutat att inte avge något yttrande över remissen med anledning av att pensionärer som kollektivt inte behöver särbehandlas beträffande remissens frågeställningar och konsekvenser.

### **HSO Stockholms stad**

HSO anser att det krävs vidare utredning och konsekvensanalys. Vi konstaterar att den befintliga konsekvensbeskrivningen är otillräcklig på flera väsentliga punkter.

I det vidare utrednings- och analysarbetet måste företrädare för funktionshindersrörelsen involveras. Vi föreslår en särskild projektgrupp för detta viktiga arbete.

### **DHR Stockholmsavdelningen**

DHR Stockholmsavdelningen kräver att denna del av remissförslaget som berör parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning lyfts ur detta förslag och att staden omarbetar detta förslag tillsammans med funktionshindersorganisationerna för att nå ett bättre resultat för alla medborgare ur ett Mänskliga Rättigheters-perspektiv. Det är faktiskt en mänsklig rättighet att kunna röra sig i staden på samma villkor som alla andra.

### **Svenska Taxiförbundet**

Om taxi ska kunna bidra till att fler väljer att resa kollektivt, krävs åtgärder som stärker incitamenten för att välja bort privatbilen. Svenska Taxiförbundet (Förbundet) att Stockholms stads (Staden) rubricerade förslag kommer att inverka negativt på taxinäringens möjligheter att verka i Stockholm. Studien har inte tillräckligt kopplat samman och dragit slutsatser av hur förslagen kommer att påverka kollektivtrafiken, där taxi är en viktig del.

### **Sveriges MotorCyklister**

Att Stockholms stad gör en översyn av p-regler och avgifter är rimligt med tanke på hur staden växer och det ökande behovet av utrymme och god miljö för medborgarna. Men, det är inte rimligt att enbart tala om att minska biltrafik och helt bortse från motorcykelns unika egenskaper och fördelar i storstäder. Förslaget innebär en orimlig höjning för att parkera motorcyklar och mopeder klass 1. Det förs ingen diskussion i underlaget om varför motorcyklar och mopeder klass 1 ses som yteffektiva färdmedel i

parkeringshänseende – vilket Stockholms stad faktiskt gjorde i Framkomlighetsstrategin. Förslaget ställer resande med personbil mot resande med cykel, kollektivtrafik och promenader. Motorcyklar och mopeder nämns bara i frågan om avgifter. Det resonemanget gör tyvärr att man inte ser motorcyklar och mopeder som en del av lösningen på köer och trängsel. Vi föreslår att förslaget om avgifter för motorcyklar och mopeder helt tas bort från förslaget.

### **Sveriges Åkeriföretag**

Förslagen att det ska bli avgifter även på lastbils-p samt att möjligheten för tunga fordon och taxi att parkera i 30 min även där det är P-förbud avstyrks. Så ABC menar att dessa förslag är dåligt genomtänkta och får en negativ effekt för staden/samhället och dess näringsliv om de genomförs med tanke på alla leveranser som måste göras varje dag för att inte Stockholm ska bli lamslaget.

### **Transportgruppen**

Sveriges Bussföretag anser att den övergripande inriktningen i parkeringsstrategin och parkeringsplanen är relevant. Den innebär bland annat att utrymme och framkomlighet för kollektivtrafik prioriteras. Dessvärre följs dock inte denna inriktning till alla delar av Trafikkontoret. Vissa förslag innebär försämringar för kollektivtrafiken med buss, om de genomförs. Därmed blir det också negativa miljö- och klimateffekter inklusive ökad trängsel samt försämrade förutsättningar för turister som vill besöka vår vackra huvudstad. Det innebär även att det blir en minskad turistekonomisk omsättning för stora delar av näringslivet i staden.

### **Familjebostäder**

Familjebostäder kan se fördelar med införande av avgifter för gatuparkering på fler platser än idag. Ökade avgifter bidrar möjligen till ett minskat användande av bil. På gratis eller helt oreglerade parkeringsytor förekommer också oönskad förvaring av skadade och av andra skäl ej körbara bilar, som ibland parkerade under lång tid. Detta genererar i sin tur i stor otrygghet, särskilt i vissa bostadsområden.

### **Skanska**

Skanska anser att det är bra att Stockholms stad gör en översyn av parkeringsstrategin och dess principer. En tydlig parkeringsstrategi ger långsiktighet och förutsägbarhet för alla aktörer i staden som medborgare, besökare, byggbolag, arkitekter, stadsplanerare med flera. Vidare tycker Skanska att det är i linje med en tydlig parkeringsstrategi att alla medborgare och besökare betalar för sin parkering oavsett var i staden det gäller.

**Stockholmshem**

Stockholmshem välkomnar stadens ambition att förändra och förtydliga hur mark bör användas och hur parkering ska prioriteras mot annan användning. Stockholmshem stödjer principerna i förslaget till parkeringsstrategi. Vi välkomnar särskilt användning av platsspecifika parkeringstal.

**Svenska Bostäder**

AB Svenska Bostäder anser att taxa 5 även ska omfatta stadsdelarna i Järva (Akalla, Kista, Hjulsta, Tensta och Rinkeby). Anledningen till detta är den problematiska parkeringssituationen vi ser idag på kommunala gator, men även på tomtmark.

**Övriga kommuner i Stockholms län****Huddinge kommun**

Huddinge kommun anser att Stockholms stad har ett väl genomarbetat förslag till parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. Strategin och planen är väl förankrad i den kunskap och forskning som finns om parkering.

**Järfälla kommun**

Det är positivt att Stockholms stad upprättar en strategi för parkering och ser över sin styrning och reglering av densamma.

**Lidingö Stad**

Lidingö stad konstaterar att förslaget kraftigt försämrar incitamenten för de Lidingöbor som vill lämna bilen i Ropsten och fortsätta resan i Stockholm med kollektiva färdmedel.

**Nacka kommun**

Nacka kommun har med stort intresse tagit del av det arbete so Stockholms stad genomfört i denna fråga. Nacka och Stockholms kommuner står till stor del inför samma utmaningar i att hantera parkeringsfrågan i växande stadsområden. De strategier och principer som Stockholm lyfter i sin strategi är till stor del desamma som Nacka kommun arbetar utifrån.

**Nynäshamns kommun**

Kommunen avstår från att lämna yttrande.

**Sigtuna kommun**

Sigtuna kommun Stadsbyggnadskontoret har tagit del av ett mycket intressant material angående Stockholms stads parkeringsstrategi. Vi ser att parkeringsstrategin visar en utveckling i rätt riktning när det kommer till Stockholms stads framtida parkeringsutformning samt parkeringsstrategi.

**Sollentuna kommun**

Sollentuna kommun har inga synpunkter på Parkeringsstrategi och förslag till plan för gatuparkering och avstår därför att svara.

**Sundbybergs stad**

Sundbybergs stad delar Stockholms stads ambitioner om att växa och samtidigt prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik över bilar som huvudtransportslag. Sundbybergs stad ställer sig positivt till att Stockholms stad genomför åtgärder för en minskad belastning av det offentliga rummet med vistlekvalitetsstörande aktiviteter såsom bullrande och partikelalstrande trafik samt parkering av privata fordon. Vidare delar staden uppfattningen om att gatuparkeringspriset har en inverkan på bygg- och boendekalkyler och ställer sig positivt till att ändringar genomförs för att underlätta bostadsbyggande.