

2020-11-24

Remissvar av Stockholm Parkering

” Motion om att inrätta gröna  
parkeringsköp och en mobilitetsfond”  
Dnr SSAB 2020/142

## **” Motion om att inrätta gröna parkeringsköp och en mobilitetsfond”**

Bolaget har mottagit ” Motion om att inrätta gröna parkeringsköp och en  
mobilitetsfond” av Arvid Vikman (S) för remiss.

### **Stockholm Parkering har valt att lämna följande synpunkter**

Bolaget delar till stora delar den problemformulering som motionären nämner. Det är viktigt att säkerställa att de kompensationsåtgärder som byggherrar kan vidtaga för att minska p-normen verkligen leder till långsiktigt lägre bilnehav. Om åtgärderna inte leder till långsiktiga effekter, finns risken att skattekollektivet istället får säkerställa behovet av parkeringsplatser i efterhand, i likhet med vad som delvis skedde i Hammarby sjöstad. Det är därför viktigt att genomföra en utvärdering av de långsiktiga effekterna av stadens riktlinjer avseende parkeringstal.

Bolagets tidigare erfarenheter är att tiden fram till en parkeringsanläggning når sitt ”normala” nyttjande är ca 3-4 år. Därför bör efterfrågan på parkeringsplatser, cykel, kollektivtrafik och mobilitetstjänster i de första projekten som färdigställts med de nya riktlinjerna, ingå i en sådan utvärdering. Däremot bör parkeringsanläggningar som endast varit i drift 1-2 år inte ingå i utvärderingen. Många av mobilitetstjänsterna har ett negativt kassaflöde och det finns därmed risk att de inte blir bestående med nuvarande lösning. Ett sätt att säkerställa en långsiktighet i mobilitetsåtgärderna är att byggherrarna får finansiera det framtida negativa kassaflödet genom ett mobilitetsköp som sedan löses upp 25 år för att finansiera åtgärderna, liknande det som idag finns för p-köp.

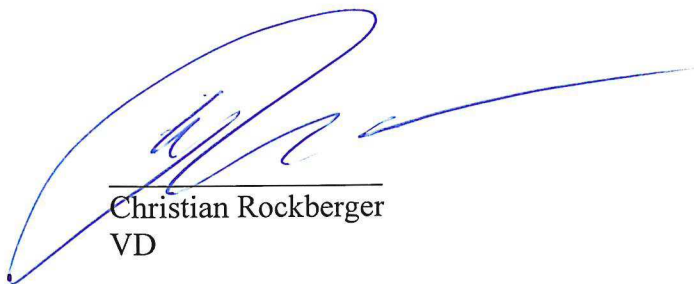
Bolaget har likt motionären, studerat avtalsupplägg och haft dialoger med andra kommuner i hur de implementerat grön parkeringstal och mobilitetsfundsopplägg. Bolaget har tillsammans med exploateringskontoret påbörjat arbetet med att lägga till mobilitetsåtgärder till det traditionella parkeringsköpet. Upplägget är frivilligt och bygger på att aktuella byggaktörer avtalar om de mobilitetsåtgärder de vill erbjuda boende och verksamma i sin exploateringsfastighet och att kostnaderna för dessa kalkyleras in i parkeringsköpskostnaden. Bolaget fortsätter gärna detta arbete tillsammans med exploaterings- och trafikkontoret och konkretiserar detta i ett grönt parkeringsköp.

2020-11-24

I de fall det inte är möjligt att anordna parkering i samband med exempelvis tillbyggnader slipper byggherren denna kostnad helt idag. Många kommuner låter byggherrarna betala för detta friköp. Med tanke på att det kan handla om stora värden kan det även upplevas som godtyckligt när vissa byggherrar tvingas till kostnader som andra slipper. Det är därför rimligt att Stockholms stad tar betalt för att öka mobiliteten på andra sätt och kan motiveras med både de åtaganden som staden har för utbyggd kollektivtrafik eller nya åtgärder inom hållbar mobilitet.

Att inrätta en ny indikator för mobilitet ser bolaget positivt på, men att fokusera på hur många allmänna platser som flyttats från gatumiljön till garage kan ge en signal om att ansvaret ligger i huvudsak på staden och inte på Byggaktörerna. Ett förslag på indikator kan istället baseras på antal bilplatser som ersatts med mobilitetsåtgärder och samnyttjade gröna parkeringsköp i relation till totala antalet parkeringsplatser i beviljade bygglov.

I övrigt har bolaget inga övriga synpunkter.



---

Christian Rockberger  
VD