



Kjell Engvall
Mk Ytterstad
Tel: 08-508 260 61
Dnr:M05-340-115

Rolf Gäfvert
Tk gatuavdelningen
Tel: 08-508 263 27
Dnr:T05-340-143:1

Redovisning av parkeringsnormen och dess tillämpning.

Bakgrund

Marknämnden gav 2005-05-12 kontoret i uppdrag att till nästkommande marknämnd ge en redovisning av hur p-normen ser ut samt hur den tillämpas kopplat till de resonemang som finns i kontorets svar till skrivelse av Anna Wersäll (m).

Trafiknämnden uppdrog 2005-05-17 åt kontoret att återkomma med en redovisning av hur p-normen ser ut samt hur den tillämpas.

Nämndernas gemensamma motiv för redovisningen löd: ”I början av 2004 justerade stadsbyggnadsnämnden den parkeringsnorm som används i planarbetet. De nya normerna fastställdes efter remissvar bland annat från dåvarande gatu- och fastighetsnämnden. När nu mark- respektive trafiknämnden för vidare gatu- och fastighetsnämndens arbete är det naturligt att de beslutsunderlag som nämnden får har samma normer som stadsbyggnadskontoret antagit”.

Gällande parkeringsnorm

Stadsbyggnadsnämnden beslöt 2004-02-19 att

- 1) Höja parkeringstalet för bostäder i innerstaden från dagens 0,12 bilplatser per rumsenhet och 0,48 bilplatser per lägenhet till 0,14 bilplatser per rumsenhet och 0,55 bilplatser per lägenhet.
- 2) Justera parkeringstalet för nybyggda flerbostadshus i ytterstaden från dagens 0,18 bilplatser per rumsenhet till 0,16-0,22 bilplatser per rumsenhet inklusive besöksparkering.
- 3) Justera parkeringstalet vid om- och tillbyggnader av flerbostadshus i ytterstaden från dagens 0,16 respektive 0,15 bilplatser per rumsenhet till 0,16-0,22 bilplatser per rumsenhet exklusive besöksparkering.
(Besöksparkering förutsätts då på gatan).

- 4) Sätta parkeringstalet för bostäder med seniorboende i flerbostadshus i ytterstaden till 0,18 bilplatser per rumsenhet inklusive besöksparkering.
- 5) Höja parkeringstalet för småhus i ytterstaden från 1,45 till 1,55 bilplatser per hus inklusive besöksparkering vid lösningar med gemensam parkering på tomtmark.
- 6) Behålla nuvarande parkeringstal, 2,0 bilplatser per hus, för småhus i ytterstaden med individuell parkering inom tomtmark.

Nämnden anförde vidare bl a följande:

Nämnden anser att lösningar inom egen tomtmark skall uppmuntras. I beslutet ovan anges för flerbostadshus i ytterstaden en undre respektive övre gräns för parkeringsnormen. I kollektivnära områden kan den nedre gränsen användas och i områden med sämre kollektivtrafik kan den övre gränsen användas. Nämnden förbehåller sig dock rätten att även fortsättningsvis lägga fast parkeringstalen utifrån resp. detaljplans individuella förutsättningar, samt utifrån avvägningar inom ramen för den övergripande parkeringspolitiken i staden

Beslutet innebar en ändring av stadsbyggnadskontorets förslag som innehöll högre parkeringstal främst i innerstaden.

Ett tidigare ärende, som enbart omfattade förslag till nya parkeringstal för *innerstaden*, var våren 2003 föremål för remissbehandling.

Gatu- och fastighetskontoret skrev i sitt tjänsteutlåtande av 2003-04-14 bl a att kontoret inte bedömde att en höjning av parkeringstalet skulle hämma byggandet. Kontoret pekade också på att om parkeringstalet inte höjdes så skulle parkeringssituationen på gatorna ytterligare förvärras med bl a negativa konsekvenser för åtkomlighet med distributionstrafik och framkomligt för kollektivtrafik. Likaså skulle problemen med söktrafik förvärras. Kontoret stödde stadsbyggnadskontorets förslag att höja parkeringstalet till 0,75 bp/lgh.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade 2003-11-25 att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande: ”Nämnden anser inte i dagsläget att en generell höjning av p-talet till 0,75 är rimlig. Kollektivtrafikförsörjningen är god och analyser måste göras område för område. Hur p-normen påverkar boendekostnaderna beror på vilken parkeringslösning som realiserar i det konkreta projektet och går inte att svara generellt.”

Det bör i detta sammanhang nämnas att ”grundbulten” i Stockholms parkeringspolitik utgörs av ett gemensamt beslut i stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden år 1994 som bl a innebär ”att långtidsparkering (boendeparkering) i första hand och i ökad omfattning bör ske på kvartersmark”.

Tillämpningen

Enligt SBN:s beslut bör det lägre parkeringstalet för ytterstaden användas då kollektivtrafikförsörjningen är god.

Stadsbyggnadskontoret anser emellertid att ingenting tyder på att de boendes *bilinnehav* skulle stå i omvänt förhållande till kollektivförsörjningen av ett bostadsområde. Så har t ex de två undersökningar av bilinnehavet som utförts av Utrednings- och statistikkontoret, och som låg till grund för föreslagen modifiering av parkeringstalen, visat att bilinnehavet hos dem som flyttat in i bostäder under 1990-talet är praktiskt taget detsamma i innerstaden som i ytterstaden trots att innerstadens tillgänglighet med kollektivtrafik är avsevärt bättre. Faktorer som de boendes ekonomiska resurser torde spela en långt större roll i detta avseende. Däremot påverkas *bilanvändningen*, särskilt vid arbetsresor, av kollektivtrafikens standard.

För övrigt kan nämnas att beröra kontor tillämnar de beslutade parkeringstalen för nya exploateringsprojekt. Inom ytterstaden görs bedömningar inom de angivna spannen vilket ofta resulterar i ett parkeringstal på ca 0,20 bilplatser/rumsenhet.

För innerstaden – där parkeringstalen ofta anses vara väl låga - aktualiseras ibland lokala avvikelser i de enskilda projekten. Detta kan ibland även komma till uttryck vid remissbehandlingen av detaljplanerna. Den slutliga bedömningen/avvägningen av parkeringsbehoven görs normalt av stadsbyggnadskontoret i samverkan med mark- och trafikkontoret och berörda byggherrar.

För innerstaden gäller, vid sidan om angiva parkeringstal per rumsenhet, även 0,55 bilplatser per lägenhet. Motsvarande parkeringstal per lägenhet saknas som synes för ytterstaden. För ytterstaden har dock under en längre tid en ”informell” schablon på 0,7 bilplatser per lägenhet använts vid nyplanering av flerbostadshus. På senare tid har man i vissa projekt strävat mot ett parkeringstal på 0,8. Det är en avvägningsfråga vilket genomslag parkeringstalet per rumsenhet ska få i förhållande till parkeringstalet per lägenhet. I projekt med övervägande smålägenheter kan parkeringstalet ibland bli väl lågt (<0,50) om man strikt använder sig av rumsnormen, varför en jämkning kan framstå som rimlig.

Samtidigt som stadsbyggnadsnämnden tog beslut om nya parkeringstal enligt ovan, gav nämnden stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ”ge en konsekvensbeskrivning av vad de nya parkeringstalen innebär”. Stadsbyggnadskontorets utlåtande - som redovisar stora underskott på parkeringsplatser inom kvartersmark inom främst innerstaden vid strikt

tillämpning av de nya parkeringsnormerna vid genomförandet av 20K - redovisas som **bilaga 1**.

Vid ovannämnda yttrande angående föreslagna parkeringsnormer för innerstaden, framhöll gatu- och fastighetskontoret att en översyn av parkeringsnormerna bör göras minst vart 5:e år. Denna uppgift bör främst åvila det nya trafikkontoret i samarbete med stadsbyggnadskontoret.

Göran Gahm
stf

Göran Långsved