

Utlåtande 2015:105 RI (Dnr 124-1122/2015)

Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal

Förslag från exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad antas, enligt förslag i bilaga 2 till utlåtandet med följande justeringar:
 - a. Grundintervallet ska vara 0,3 - 0,6 parkeringsplatser per nybyggd lägenhet
 - b. När det lägesbaserade parkeringstalet avgörs ska närhet till tunnelbanan värderas högre, i synnerhet inom den centrala staden och dess utvidgning.
2. Riktlinjerna ska utvärderas i enlighet med detta utlåtande.
3. I övrigt ska nämnderna beakta vad som framgår av detta utlåtande.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden har beslutat om ett gemensamt förslag till riktlinjer för parkeringstal för bil. Riktlinjerna ska användas i exploateringsprojekt som avser nybyggnation av flerbostadshus där staden är markägare.

I riktlinjerna beskrivs en metod för att fastställa parkeringstal, det vill säga hur många parkeringsplatser per nybyggd lägenhet som en byggherre ska förbinda sig att anlägga. Denna metod är grunden för en förutsägbar, tydlig och transparent process, som präglas av dialog och diskussion mellan stadens tjänstemän och byggherrarna.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att de föreslagna riktlinjerna har goda förutsättningar att ge ett bra stöd och god vägledning för handläggarna i det praktiska arbetet med såväl förhandlingar om markanvisningar och bygglovsbeslut med mera.

Mina synpunkter

Stockholm växer. När fler ska bo och resa på en begränsad yta måste gång- cykel- och kollektivtrafik prioriteras. Biltrafiken måste minska för att nå de nationella klimatmålen för vägtrafiken till år 2030. Det ger förutsättningar för en bättre miljö och en stad där framkomligheten ökar för fler, bland annat för nyttotrafiken. För att nå målen om ett mer klimatsmart resande behöver flertalet åtgärder göras. Ett viktigt steg i detta är bland annat att bygga ut tunnelbanan för att möjliggöra ett ökat resande med kollektivtrafiken. Därför kommer staden i den pågående Sverigeförhandlingen att verka för utbyggnad av tunnelbanan i Stockholm.

Ett annat viktigt steg för att minska bilåkandet är att erbjuda alternativ till bilen i samband med att staden bygger nytt. De föreslagna riktlinjerna för projektspecifika och gröna parkeringstal stämmer väl överens med majoritetens ambitioner om en klimatsmart stad. Målsättningen med riktlinjerna är att uppnå ett minskat behov av bil vid nyproduktion av bostäder. I riktlinjerna tas bland annat hänsyn till geografiskt läge, lägenhetsstorlek och närhet till kollektivtrafik. Samtidigt skapas incitament för byggherren att införa mobilitetstjänster så som cykelinfrastruktur och bilpooler.

Bilagor

1. Reservationer m.m.

2. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (FP) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Föredragande borgarrådets förslag godkänns delvis.
2. Grundintervallet för parkeringstal sätts till 0,4–0,7.
3. Större avvikelser både uppåt och nedåt av intervallet ska vara möjligt utifrån det projektspecifika p-talet.
4. Därutöver anføres följande

Vi välkomnar att staden har arbetat fram riktlinjer för nya p-normer som är både transparenta och förutsägbara. Förhoppningsvis kommer de nya p-normerna att leda till att p-talen bättre motsvarar det faktiska behovet samt att genomförbarheten för vissa projekt blir bättre. Med tanke på den mycket ansträngda parkeringssituationen i vissa delar av staden anser vi dock att det generella grundintervallet är väl snävt tilltaget. Enligt vår mening bör det därför sättas till 0,4–0,7. Vidare anser vi att det projektspecifika parkeringstalet bör få större genomslagskraft. Om exempelvis endast små lägenheter byggs på en fastighet bör en minskning av intervallet kunna vara exempelvis 50 procent istället för föreslagna 30 procent. Det bör också övervägas om projekt med en övervägande andel stora lägenheter och med ett perifert läge till kollektivtrafiken bör kunna öka sitt intervall med mer än föreslagna 20 procent.

Vi instämmer i resonemanget om att modellen innebär ett förtydligande av hantering av parkeringstal för stora och små lägenheter, där det klargörs att små lägenheter ska få lägre p-tal än stora lägenheter. Det är viktigt att riktlinjerna ger vägledning, men att de samtidigt inte hindrar innovation och utveckling. Vi understryker därför vikten av att avsteg från modellen ska vara möjligt att göra, i samförstånd mellan staden och exploatören. Sammantaget innebär detta såväl en mer konkret som mer flexibel modell för exploatörer att utgå ifrån, vilket är en nödvändighet för att hålla nere produktionskostnaderna.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad antas, enligt förslag i bilaga 2 till utlåtandet med följande justeringar:
 - a. Grundintervallet ska vara 0,3 - 0,6 parkeringsplatser per nybyggd lägenhet
 - b. När det lägesbaserade parkeringstalet avgörs ska närhet till tunnelbanan värderas högre, i synnerhet inom den centrala staden och dess utvidgning.
2. Riktlinjerna ska utvärderas i enlighet med detta utlåtande.
3. I övrigt ska nämnderna beakta vad som framgår av detta utlåtande.

Stockholm den 7 oktober 2015

På kommunstyrelsens vägnar:
K A R I N W A N N G Å R D

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Anna König Jerlmyr, Cecilia Brinck, Dennis Wedin, Johanna Sjö och Markus Nordström (alla M) och Lotta Edholm (FP) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersätтарыttrande gjordes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

Under förra mandatperioden initierade Centerpartiet en utredning om hur parkeringsnormen kan ersättas med Gröna p-tal. Genom Gröna p-tal kan staden både minska kostnaden på bostäder och reducera bilbehovet i hela Stockholm genom en bättre och grönare infrastruktur. Parkeringsplatser är en av stadens viktigaste, men mest ljusskygga beståndsdelar. Var, hur och i vilken omfattning parkeringsplatser byggs har en enorm inverkan på hur Stockholm utvecklas. De tar upp dyrbar plats i täta stadsmiljöer, de bidrar till trängsel genom att alstra bilresor, de påverkar i stor utsträckning vilket färdmedel människor väljer, de motverkar förtätning och de är ofantligt dyra att anlägga med en genomsnittskostnad på 350 000 kronor. Det är därför

väldigt glädjande att en av Centerpartiets stora reformer under den förra mandatperioden nu ser ut att bli verklighet.

Centerpartiets förslag att parkeringsnormen ersätts med *Gröna p-tal* är viktigt av fler skäl. Dels handlar det om att skapa hållbara alternativ till bilen, exempelvis genom bilpooler och cykelparkeringar, dels handlar det om att bygga fler bostäder på samma yta och dels handlar det om att minska kostnaderna för bostadsbyggandet.

Centerpartiet är väldigt positiva till förslagen i utredningen. Istället för att staden fyrkantigt beordrar byggföretag att anlägga ett visst antal parkeringsplatser förslås nu byggföretag istället få rusta hus med positiva mobilitetstjänster som attraktiva cykelrum i markplan, bilpoolsmedlemskap, lådcykelpool, smarta lastrum för hemleveranser, sponsring av SL-kort etc.

Ersättaryttrande gjordes av Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden har beslutat om ett gemensamt förslag till riktlinjer för parkeringstal för bil. Riktlinjerna ska användas i exploateringsprojekt som avser nybyggnation av flerbostadshus där staden är markägare.

I riktlinjerna beskrivs en metod för att fastställa parkeringstal, det vill säga hur många parkeringsplatser per nybyggd lägenhet som en byggherre ska förbinda sig att anlägga. Denna metod är grunden för en förutsägbar, tydlig och transparent process, som präglas av dialog och diskussion mellan stadens tjänstemän och byggherrarna.

Modell för fastställande av parkeringstal

Modellen utgörs av följande fyra delar.

1. Generellt grundintervall

Modellen baseras på att utgångsläget för fastställande av parkeringstal ska ligga i det generella grundintervallet om 0,3 - 0,6 parkeringsplatser per nybyggd lägenhet.

Grundintervallet är framtaget genom att statistik om innehavet av personbilar har använts för att beräkna antalet bilar per lägenhet i Stockholm. Utfallet per stadsdel ligger i intervallet 0,42 - 0,58 bilar per lägenhet.

2. Lägesbaserat parkeringstal

En bedömning görs av projektets förutsättningar, där ett antal faktorer avgör *i vilken del av grundintervallet* som projektet ligger. Lägespåverkande faktorer är:

- Avstånd till kollektivtrafikens stomnät
- Avstånd till city
- Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter
- Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området.

Närhet till tunnelbana ska värderas särskilt högt, i synnerhet inom den centrala staden och dess utvidgning.

Detta parkeringstal fastställs i samband med markanvisning och förfinas i planprogram.

3. Projektspecifikt parkeringstal

I samband med detaljplanarbetet kan det lägesbaserade parkeringstalet justeras beroende på det aktuella projektets karaktär, där hänsyn tas till vilken

typ av lägenheter som ska byggas. Ju fler mindre lägenheter, desto lägre parkeringstal, och tvärtom. Hänsyn tas också till vald lösning för besöksparkering. För student- och ungdomsbostäder gäller att parkeringstalet ska motsvara krav enligt tillgänglighetssynpunkt.

4. Gröna parkeringstal

Parkeringstalet kan sänkas ytterligare genom att byggherrarna åtar sig att tillhandhålla mobilitetstjänster av olika slag. Beslut om sänkning (rabatt) fastställs i samband med överenskommelse om exploatering, det vill säga i ett relativt tidigt skede av processen. Genom att avtala om procentuella sänkningar får det genomslag i slutet av processen.

Mobilitetstjänster

Mobilitetstjänster kan till exempel utgöras av: cykelparkeringar av god standard och andra förbättrade cykelfaciliteter (luftpump, automatisk dörröppnare, reparations- och tvättrum etcetera), subventionerad tillgång till bilpool eller kollektivtrafik (månadskort), leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning med mera.

- Mobilitetstjänsterna aggregeras till samlade paket, som värderas i tre olika nivåer;
- Grundläggande nivå, som ger maximal sänkning av parkeringstalet med 10 %,
- Medelnivå, som ger maximal sänkning av parkeringstalet med 15 %, eller
- Ambitiös nivå, som ger maximal sänkning av parkeringstalet med 20 %.

Långsiktiga lösningar värderas högre än kortsiktiga.

Den exakta uttolkningen av intervall, lägesegenskaper, mobilitetspaket och slutligt förslag till parkeringstal för varje projekt tas fram av en projektgrupp i samarbete och i dialog mellan stadens handläggare och byggherren i olika skeden av exploateringsprocessen. Avsteg från modellen ska dokumenteras. Beslut om parkeringstal kan fattas av stadsbyggnadsnämnden (i områdesprogram, detaljplaner och bygglov) eller exploateringsnämnden (i markanvisningar och exploateringsavtal).

I projekt där staden inte är markägare kan modellen fungera som underlag för en strukturerad diskussion mellan staden och exploitören.

Nämnderna föreslår att modellens avsedda effekter löpande ska utvärderas. I utvärderingen ska incitamenten för mobilitetstjänsterna utvärderas och rabattnivåerna vid behov kunna justeras.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden och har remitterats till stadsledningskontoret.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 augusti 2015 följande.

- 1 Exploateringsnämnden godkänner i huvudsak förslaget till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att grundintervallet skall utökas till 0,3-0,6 och att närhet till tunnelbana ska värderas högre under lägesbaserat p-tal, i synnerhet inom den centrala staden och dess utvidgning.
- 3 Exploateringsnämnden beslutar att modellens effekter löpande ska utvärderas.
- 4 Exploateringsnämnden hemställer hos kommunfullmäktige att anta riktlinjerna.
- 5 Exploateringsnämnden beslutar att därutöver anföra följande.

Den föreslagna p-talstrategin stämmer väl överens med majoritetens ambitioner om en klimatsmart stad. Målsättningen med strategin är att minska behovet av bil i nyproducerade lägenheter. I strategin tas bland annat hänsyn till geografiskt läge, lägenhetsstorlek och närhet till kollektivtrafik, samt incitament skapas för byggherren att införa mobilitetstjänster så som cykelinfrastruktur och bilpooler.

I direkt anslutning till tunnelbana i den centrala stadens utvidgning är det av extra stor vikt att mark kan nyttjas resurssnålt och effektivt. Grundintervallet ska därför börja på 0,3 för att under det lägesbaserade parkeringstalet kunna värdera just närhet till tunnelbana i den centrala staden och dess utvidgning högre.

Det är viktigt att modellen fortlöpande följs upp i syfte att se till att effekten blir den avsedda.

I utvärderingen ska incitamenten för mobilitetstjänsterna utvärderas och rabattnivåerna vid behov kunna justeras.

Reservation anfördes av vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och Abit

Dundar (FP), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 20 maj 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Riktlinjerna för projektspecifika och gröna p-tal är ett sätt att strukturera och förtydliga dagens informella arbetssätt. P-tal sätts redan idag i dialog mellan parterna och det är oftast samma faktorer som i modellen (kollektivtrafiktillgång, läge, service etc.) som avgör vad p-talet blir.

Strävan har därför varit att identifiera ett transparent arbetssätt som stödjer en strukturerad diskussion om avvägningar. Angreppssättet är pragmatiskt. Det går inte att ta fram en parkeringsnorm som är utan brister och som kan tillämpas i varje projekt. Kontoren anser att det bästa sättet att träffa rätt med p-tal istället är att frånga normer och lösa det i dialog mellan parterna. Den samlade expertisen och de erfarenheter som finns i varje projektgrupp ska användas.

Bil innehavet i staden har legat stilla vid runt 360 per 1000 personer sedan början av 2000-talet. Statistiken kontoren tagit fram visar att medelvärdet är ca 0,5 bilar per lägenhet i flerbostadshus och ca 90 procent av bostäderna i Stockholm utgörs av lägenheter. För enfamiljshus är bil innehavet betydligt högre men dessa omfattas inte av riktlinjerna eftersom de väntas lösa parkering på tomten. Alla stadsdelar har ett bil innehav mellan 0,4-0,6 bilar per lägenhet. Kontoren anser att med detta som utgångspunkt kommer ”lagom många” platser att byggas – vilket underlättar bostadsbyggande.

Modellen innebär ett förtydligande av hantering av parkeringstal för små och stora lägenheter. Det klargörs att små lägenheter ska få lägre p-tal än stora lägenheter vilket är viktigt för att kunna möjliggöra byggande av små lägenheter till rimliga priser.

Kontoren anser att det är viktigt att riktlinjerna ger vägledning men samtidigt inte hindrar innovation och utveckling. Det ska vara möjligt att göra avsteg från modellen i samförstånd mellan staden och exploatören. Avsteg från modellen ska dokumenteras och motiveras så att de kan följas upp.

De byggherrar som har fått ta del av förslaget under arbetet var positiva. De ställde sig mycket positiva till kombinationen av flexibilitet och styrning som modellen medger, samt betoningen på dialog. Kontoren anser att detta bekräftar att angreppssättet är riktigt.

Med gröna p-tal bryter staden ny mark – varför det är viktigt med uppföljning. Syftet är att underlätta att leva utan egen bil, men det finns endast begränsade erfarenheter kring de faktiska effekterna av införandet av mobilitetstjänster och forskningen har endast lite empiri att falla tillbaka på. Däremot är mobilitetstjänster något som flera kommuner och städer runtom i världen arbetar med för att sänka parkeringstalen. Införandet av olika typer av mobilitetstjänster prövas för närvarande av flera kommuner runt om i landet.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 juni 2015 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner för egen del i huvudsak förslaget till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att grundintervallet ska utökas till 0,3-0,6 och att närhet till tunnelbana ska värderas högre under lägesbaserat p-tal, i synnerhet inom den centrala staden och dess utvidgning.
3. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att strategins effekter löpande ska utvärderas.
4. Stadsbyggnadsnämnden hemställer hos kommunfullmäktige att anta riktlinjerna.

Den föreslagna p-talstrategin stämmer väl överens med majoritetens ambitioner om en klimatsmart stad. Målsättningen med strategin är att minska behovet av bil i nyproducerade lägenheter. I strategin tas bland annat hänsyn till geografiskt läge, lägenhetsstorlek och närhet till kollektivtrafik, samt incitament skapas för byggherren att införa mobilitetstjänster så som cykelinfrastruktur och bilpooler.

I direkt anslutning till tunnelbana i den centrala stadens utvidgning är det av extra stor vikt att mark kan nyttjas resurssnålt och effektivt.

Grundintervallet ska därför börja på 0,3 för att under det lägesbaserade parkeringstalet kunna värdera just närhet till tunnelbana i den centrala staden och dess utvidgning högre.

Det är viktigt att modellen fortlöpande följs upp i syfte att se till att effekten blir den avsedda.

I utvärderingen ska incitamenten för mobilitetstjänsterna utvärderas och rabattnivåerna vid behov kunna justeras.

Reservation anfördes av Kristina Lutz m.fl. (M), Björn Ljung (FP) och Erik Slottner (KD), *bilaga 1*.

Ersätтарыtrande gjordes av Christina Linderholm (C), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 20 maj 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 augusti 2015 följande.

1. Trafiknämnden godkänner i huvudsak förslaget till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad.
2. Trafiknämnden beslutar att grundintervallet skall utökas till 0,3-0,6 och att närhet till tunnelbana ska värderas högre under lägesbaserat p-tal, i synnerhet inom den centrala staden och dess utvidgning.
3. Trafiknämnden beslutar att modellens effekter löpande ska utvärderas.
4. Trafiknämnden hemställer hos kommunfullmäktige att anta riktlinjerna.
5. Trafiknämnden beslutar att därutöver anföra följande.

Den föreslagna p-talstrategin stämmer väl överens med majoritetens ambitioner om en klimatsmart stad. Målsättningen med strategin är att minska behovet av bil i nyproducerade lägenheter. I strategin tas bland annat hänsyn till geografiskt läge, lägenhetsstorlek och närhet till kollektivtrafik, samt incitament skapas för byggherren att införa mobilitetstjänster så som cykelinfrastruktur och bilpooler.

I direkt anslutning till tunnelbana i den centrala stadens utvidgning är det av extra stor vikt att mark kan nyttjas resurssnålt och effektivt. Grundintervallet skall därför börja på 0,3 för att under det lägesbaserade parkeringstalet kunna värdera just närhet till tunnelbana i den centrala staden och dess utvidgning högre.

Det är viktigt att modellen fortlöpande följs upp i syfte att se till att effekten blir den avsedda.

I utvärderingen ska incitamenten för mobilitetstjänsterna utvärderas och rabattnivåerna vid behov kunna justeras.

Reservation anfördes av vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Patrik Silverudd (FP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till kontorens gemensamma förslag.

Särskilt uttalande gjordes av Patrik Silverudd (FP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Malin Ericson (Fi) som instämde i förslag till beslut från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S), Lorena Delgado (V) och Karin Ernlund (C).

Ersättaryttrande gjordes av Mikael Valier (KD) som instämde i förslag till beslut från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M).

Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 20 maj 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Att fastställa rätt parkeringstal är en konst i sig. Höga parkeringstal kan verka hämmande för bostadsbyggande i stadsmiljö, medan alltför låga parkeringstal riskerar att leda till ökad parkering på gatan, vilket kan orsaka problem vad gäller framkomlighet och gatuunderhåll och dessutom leda till onödigt trafik. I Stockholm, som är en växande stad, är det stor konkurrens om alla markytor. Behovet av riktlinjer för parkeringstal är därför stort och det är mycket välkommet att ett förslag har tagits fram.

Stadsledningskontoret konstaterar att förslaget till riktlinjer för parkeringstal är framtaget med ansatsen att genom läges- och projektspecifika parkeringstal försöka precisera ett väl avvägt behov av parkeringsplatser, så lågt att inga platser står outnyttjade, men utan att gatuparkering ökar. Med införandet av så kallade gröna parkeringstal är ansatsen att efterfrågan på parkeringsplatser ska minska genom att byggherrarna tillhandahåller mobilitetstjänster som underlättar för människor att avstå från att äga en bil.

Av förslaget framgår att det finns flera övergripande syften med att utveckla en ny modell för framtagande av parkeringstal för bil, bland annat att

- den ska bidra till att stödja framkomlighetsstrategins principer genom att säkerställa att boendeparkering huvudsakligen sker på tomtmark,
- den ska möjliggöra ett kostnadseffektivt bostadsbyggande genom att hålla nere kostnaderna,
- den ska förenkla exploateringsprocessen genom ökad förutsägbarhet och transparens.

Stadsledningskontoret finner att modellen har goda möjligheter att bli ett verktyg för att uppnå dessa syften genom att

- beräkningarna baseras på ett läges- och projektspecifikt parkeringstal, som förser projektet med ett antal parkeringsplatser som motsvarar ett minimibehov,
- byggherren ges ett incitament att minska sina kostnader genom att anlägga färre parkeringsplatser,
- riktlinjerna är nämndövergripande och avsedda att användas som ett planeringsunderlag i stadsbyggnadsprocessen.

Stadsledningskontoret noterar med tillfredsställelse att representanter för byggherresidan har bidragit i arbetet med att ta fram förslag till riktlinjerna. Med stor sannolikhet kommer bygg- och fastighetsbranschen att uppskatta att staden fastsätter riktlinjer, som ger ökad förutsägbarhet samtidigt som modellen erbjuder stor flexibilitet.

Under 2000-talet har i genomsnitt 0,57 parkeringsplatser för bil per nybyggd lägenhet anlagts. Det är stadsledningskontorets bedömning att riktlinjerna i vissa fall medger betydligt lägre krav på antal parkeringsplatser, vilket bör gynna förutsättningarna för ett ökat byggande av mindre lägenheter, framför allt i lägen med goda kommunikationer.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till nämndernas förslag och anser att de föreslagna riktlinjerna har goda förutsättningar att ge ett bra stöd och god vägledning för handläggarna i det praktiska arbetet med såväl förhandlingar om markanvisningar och bygglovsbeslut med mera. Riktlinjernas beskrivning av processen för att fastställa parkeringstal är i vissa delar otydlig. I den till riktlinjerna bilagda projektrapporten finns ett avsnitt om ett förslag till arbetsprocess. Delar av detta avsnitt kan med fördel inarbetas i riktlinjerna för att förtydliga processens olika skeden och kopplingen till modellen.

Modellens lösning med bedömning av paket av mobilitetstjänster som ger rabatt i förhållande till det projektspecifika parkeringstalet får anses vara ett innovativt sätt att hantera delvis okända och komplexa situationer på ett så förutsägbart sätt som möjligt.

Stadsledningskontoret noterar dock att det generella grundintervallet har sänkts från 0,4 - 0,6 parkeringsplatser per nybyggd lägenhet till 0,3 - 0,6 parkeringsplatser per nybyggd lägenhet. Det bör framhållas med tydlighet att parkeringstal under 0,4 ska

tillämpas enbart i lägen med exceptionell närhet till kollektivtrafik. Risk föreligger annars att man undanröjer incitamentet för byggherrarna att tillhandahålla mobilitetstjänster, eftersom de kommer ner på ett lågt parkeringstal från början.

Införandet av gröna parkeringstal ligger väl i linje med stadens ambitioner vad gäller minskade utsläpp från trafiken och samverkar med flera andra strategier, som till exempel utbyggnad av cykelinfrastruktur och kollektivtrafik. En avgörande framgångsfaktor för utvecklandet av mobilitetstjänster är förhållandet mellan utbud och efterfrågan på parkeringsplatser, vilket bland annat påverkas av kostnaden för utnyttjandet. Därför är det av stor betydelse att stadens parkeringsstrategi, som reglerar gatuparkeringen, samverkar i denna riktning.

Stadsledningskontoret bedömer att riktlinjerna inte kommer att innebära några ökade kostnader för staden.

Utvärdering

Enligt nämndernas beslut om riktlinjer för parkeringstal ska effekterna utvärderas löpande. Beslutet är något oklart, då effekterna inte är specifikt angivna och inte heller vad som i det här fallet kan avses med löpande utvärdering eller vem som ska ansvara för utvärderingen.

Stadsledningskontoret instämmer med behovet av utvärdering. De positiva effekter som i huvudsak förväntas uppkomma är:

- Kortare tid för stadsbyggnadsprocessen
- Minskat bilberoende

Processen för bostadsbyggande utgörs av en kedja av beslut som fattas av olika intressenter under loppet av ett antal år. Det betyder att det kommer att ta flera år innan några effekter av modellens betydelse går att utvärdera. Att mäta effekten av en ändrad policy för parkeringstal är sannolikt inte en uppgift som är enkel att utföra, eftersom flera andra orsaker kan ge samma effekter.

Genomslagskraften av införandet av gröna parkeringstal är också beroende av andra samverkande faktorer, som till exempel en förändrad parkeringspolicy.

Om antalet nybyggda bostäder under kommande år ökar skulle det kunna vara ett resultat som delvis beror på att modellen för fastställande av parkeringstal har visat sig vara adekvat. Men det kan likväl vara resultatet av andra faktorer, som till exempel ändrade byggregler i övrigt, införande av statliga subventioner eller förändrad konjunktur. Om det visar sig att processtiden för stadsutveckling om några år har minskat kan också det ha en mängd olika orsaker.

Det är inte osannolikt att modellen med gröna parkeringstal kan komma att bidra till en utveckling mot minskat bilberoende för invånare i Stockholms stad, men den utvecklingen påverkas av flera andra faktorer, som till exempel kollektivtrafikens kvalitet och avgiftsnivå, drivmedelspriser med mera.

Emellertid finns också risken för att negativa effekter kan uppkomma av de gröna parkeringstalen. En sådan effekt kan vara att parkeringssituationen blir besvärlig om talen blir mycket låga.

Grundläggande för att utvärdera effekterna är dock att mätningar görs. Sedan många år mäts och rapporteras bostadsbyggandet och handläggningstider i stadsbyggnadsprocessen. Däremot saknas ett mått som stödjer utvärderingen av bilberoendet. I riktlinjerna för parkeringstal redovisas måttet ”Antal bilar per 1 000 invånare i Stockholms stad”, vilket ska ha sjunkit från 365 till 360 under perioden 2006 till 2013. Stadsledningskontoret föreslår att detta mått följs årligen genom att det ges status av ett basnyckeltal som redovisas i stadens verksamhetsberättelse och att trafiknämnden ges i uppdrag att rapportera det.

Med hänsyn tagen till svårigheterna med att analysera effekterna av modellens införande föreslår stadsledningskontoret att riktlinjerna ska utvärderas i sin helhet vart fjärde år av stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden.

Även om representanter för byggbranschen underhand har uttalat sig positivt om riktlinjerna är det inte förrän de i praktiken börjar användas som det visar sig om de motsvarar förväntningarna. Därför kan det vara motiverat att justera mobilitetstjänsterna och rabatterna med kortare intervall.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att föreslå kommunfullmäktige att anta förslaget till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad, enligt förslag i bilaga 1 med följande justeringar:

- a. Grundintervallet ska vara 0,3-0,6 parkeringsplatser per lägenhet
- b. När det lägesbaserade parkeringstalet avgörs ska närhet till

tunnelbanan värderas högre, i synnerhet inom den centrala staden och dess utvidgning.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes vice ordföranden Joakim Larsson m. fl. (M) och Madeleine Sjöstedt (FP) enligt följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner delvis kontorets förslag.
2. Grundintervallet för parkeringstal sätts till 0,4- 0,7.
3. Större avvikelser både uppåt och nedåt av intervallet ska vara möjligt utifrån det projektspecifika p-talet.
4. Exploateringsnämnden beslutar att därutöver anföras
5. följande:

Vi välkomnar att staden har arbetat fram riktlinjer för nya p-normer som är både transparenta och förutsägbara. Förhoppningsvis kommer de nya p-normerna att leda till att p-talen bättre motsvarar det faktiska behovet samt att genomförbarheten för vissa projekt blir bättre. Med tanke på den mycket ansträngda parkeringssituationen i vissa delar av staden anser vi dock att det generella grundintervallet är väl snävt tilltaget. Enligt vår mening bör det därför sättas till 0,4- 0,7. Vidare anser vi att det projektspecifika parkeringstalet bör få större genomslagskraft. Om exempelvis endast små lägenheter byggs på en fastighet bör en minskning av intervallet kunna vara exempelvis 50 procent istället för föreslagna 30 procent. Det bör också övervägas om projekt med en övervägande andel stora lägenheter och med ett perifert läge till kollektivtrafiken bör kunna öka sitt intervall med mer än föreslagna 20 procent. Vi instämmer i förvaltningens resonemang om att modellen innebär ett förtydligande av hantering av parkeringstal för stora och små lägenheter, där det klargörs att små lägenheter ska få lägre p-tal än stora lägenheter. Det är viktigt att riktlinjerna ger vägledning, men att de samtidigt inte hindrar innovation och utveckling. Vi understryker därför vikten av att avsteg från modellen ska vara möjligt att göra, i samförstånd mellan staden och exploatören. Sammantaget innebär detta såväl en mer konkret som mer flexibel modell för exploatörer att utgå ifrån, vilket är en nödvändighet för att hålla nere produktionskostnaderna.

Ersätтарыttrande gjordes av Markus Berensson (C) enligt följande

Under förra mandatperioden initierade Centerpartiet en utredning om hur parkeringsnormen kan ersättas med Gröna p-tal. Genom Gröna p-tal kan staden både

minska kostnaden på bostäder och reducera bilbehovet i hela Stockholm genom en bättre och grönare infrastruktur.

Parkeringsplatser är en av stadens viktigaste, men mest ljusskygga beståndsdelar. Var, hur och i vilken omfattning parkeringsplatser byggs har en enorm inverkan på hur Stockholm utvecklas. De tar upp dyrbar plats i täta stadsmiljöer, de bidrar till trängsel genom att alstra bilresor, de påverkar i stor utsträckning vilket färdmedel människor väljer, de motverkar förtätning och de är ofantligt dyra att anlägga med en genomsnittskostnad på 350 000 kronor. Det är därför väldigt glädjande att en av Centerpartiets stora reformer under den förra mandatperioden nu ser ut att bli verklighet.

Centerpartiets förslag att parkeringsnormen ersätts med Gröna p-tal är viktigt av fler skäl. Dels handlar det om att skapa hållbara alternativ till bilen, exempelvis genom bilpooler och cykelparkeringar. Dels handlar det om att bygga fler bostäder på samma yta och dels handlar det om att minska kostnaderna för bostadsbyggandet.

Centerpartiet är väldigt positiva till förslagen i utredningen. Istället för att staden fyrkantigt beordrar byggföretag att anlägga ett visst antal parkeringsplatser förslås nu byggföretag istället få rusta hus med positiva mobilitetstjänster som attraktiva cykelrum i markplan, bilpoolsmedlemskap, lådcykelpool, smarta lastrum för hemleveranser, sponsring av SL-kort etc.

Ersättningsuttrande gjordes av Maurice Forslund (KD) som instämde i förslag till beslut från vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och Madeleine Sjöstedt (FP).

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Kristina Lutz m.fl. (M), Björn Ljung (FP) och Erik Slottner (KD) enligt följande.

- 1 Att delvis godkänna förslaget.
- 2 Att grundintervallet för parkeringstal sätts till 0,4 - 0,7.
- 3 Att större avvikelser både uppåt och nedåt av intervallet ska vara möjligt utifrån det projektspecifika p-talet.
- 4 Att därutöver anföras:

Vi välkomnar att staden har arbetat fram riktlinjer för nya p-normer som är både transparenta och förutsägbara. Förhoppningsvis kommer de nya p-normerna att leda till att p-talen bättre motsvarar det faktiska behovet samt att genomförbarheten för vissa projekt blir bättre. Med tanke på den mycket ansträngda parkeringssituationen i vissa delar av staden anser vi dock att det generella grundintervallet är väl snävt tilltaget. Enligt vår mening bör det därför sättas till 0,4 - 0,7. Vidare anser vi att det projektspecifika parkeringstalet bör få större genomslagskraft. Om exempelvis endast små lägenheter byggs på en fastighet bör en minskning av intervallet kunna vara

exempelvis 50 procent istället för föreslagna 30 procent. Det bör också övervägas om projekt med en övervägande andel stora lägenheter och med ett perifert läge till kollektivtrafiken bör kunna öka sitt intervall med mer än föreslagna 20 procent.

Vi instämmer i förvaltningens resonemang om att modellen innebär ett förtydligande av hantering av parkeringstal för stora och små lägenheter, där det klargörs att små lägenheter ska få lägre p-tal än stora lägenheter. Det är viktigt att riktlinjerna ger vägledning, men att de samtidigt inte hindrar innovation och utveckling. Vi understryker därför vikten av att avsteg från modellen ska vara möjligt att göra, i samförstånd mellan staden och exploatören. Sammantaget innebär detta såväl en mer konkret som mer flexibel modell för exploatörer att utgå ifrån, vilket är en nödvändighet för att hålla nere produktionskostnaderna.

Ersätтарыtrande gjordes av Christina Linderholm (C) enligt följande.

Under förra mandatperioden initierade Centerpartiet en utredning om hur parkeringsnormen kan ersättas med Gröna p-tal. Genom Gröna p-tal kan staden både minska kostnaden på bostäder och reducera bilbehovet i hela Stockholm genom en bättre och grönare infrastruktur.

Parkeringsplatser är en av stadens viktigaste, men mest ljusskygga beståndsdelar. Var, hur och i vilken omfattning parkeringsplatser byggs har en enorm inverkan på hur Stockholm utvecklas. De tar upp dyrbar plats i täta stadsmiljöer, de bidrar till trängsel genom att alstra bilresor, de påverkar i stor utsträckning vilket färdmedel människor väljer, de motverkar förtätning och de är ofantligt dyra att anlägga med en genomsnittskostnad på 350 000 kronor. Det är därför väldigt glädjande att en av Centerpartiets stora reformer under den förra mandatperioden nu ser ut att bli verklighet.

Centerpartiets förslag att parkeringsnormen ersätts med Gröna p-tal är viktigt av fler skäl. Dels handlar det om att skapa hållbara alternativ till bilen, exempelvis genom bilpooler och cykelparkeringar. Dels handlar det om att bygga fler bostäder på samma yta och dels handlar det om att minska kostnaderna för bostadsbyggandet.

Centerpartiet är väldigt positiva till förslagen i utredningen. Istället för att staden fyrkantigt beordrar byggföretag att anlägga ett visst antal parkeringsplatser förslås nu byggföretag istället få rusta hus med positiva mobilitetstjänster som attraktiva cykelrum i markplan, bilpoolsmedlemskap, lådcykelpool, smarta lastrum för hemleveranser, sponsring av SL-kort etc.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) enligt följande.

- 1 Att delvis godkänna förslaget.

- 2 Att grundintervallet för parkeringstal sätts till 0,4 - 0,7.
- 3 Att större avvikelser både uppåt och nedåt av intervallet ska vara möjligt utifrån det projektspecifika p-talet.
- 4 Att därutöver anföras:

Vi välkomnar att staden har arbetat fram riktlinjer för nya p-normer som är både transparenta och förutsägbara. Förhoppningsvis kommer de nya p-normerna att leda till att p-talen bättre motsvarar det faktiska behovet samt att genomförbarheten för vissa projekt blir bättre. Med tanke på den mycket ansträngda parkeringssituationen i vissa delar av staden anser vi dock att det generella grundintervallet är väl snävt tilltaget. Enligt vår mening bör det därför sättas till 0,4 - 0,7. Vidare anser vi att det projektspecifika parkeringstalet bör få större genomslagskraft. Om exempelvis endast små lägenheter byggs på en fastighet bör en minskning av intervallet kunna vara exempelvis 50 procent istället för föreslagna 30 procent. Det bör också övervägas om projekt med en övervägande andel stora lägenheter och med ett perifert läge till kollektivtrafiken bör kunna öka sitt intervall med mer än föreslagna 20 procent.

Vi instämmer i förvaltningens resonemang om att modellen innebär ett förtydligande av hantering av parkeringstal för stora och små lägenheter, och där det klargörs att små lägenheter ska få lägre p-tal än stora lägenheter. Det är viktigt att riktlinjerna ger vägledning, men att de samtidigt inte hindrar innovation och utveckling. Vi understryker därför vikten av att avsteg från modellen ska vara möjligt att göra, i samförstånd mellan staden och exploatören. Sammantaget innebär detta såväl en mer konkret som mer flexibel modell för exploatörer att utgå ifrån, vilket är en nödvändighet för att hålla nere produktionskostnaderna.

Reservation anfördes av Patrik Silverudd (FP) som föreslog att nämnden beslutar enligt kontorens gemensamma förslag.

Särskilt uttalande gjordes av Patrik Silverudd (FP) enligt följande.

I dagsläget finns det en lång rad områden framför allt i innerstaden med en mycket ansträngd parkeringssituation. Ska vi bli fler Stockholmare måste bilarna bli färre i framtiden. Ska bussar, spårvagnar, cyklar och andra mer miljövänliga transporter komma fram på ett effektivt sätt kommer parkeringsplatserna också att bli färre.

Stockholm och andra växande storstäder har många utmaningar att ta tag i. Att klara av bostadsbyggande utan att kostnaderna blir orimligt höga för staden såväl som den enskilde invånaren är en. Att låta många fler bo och verka i staden utan att miljön blir sämre är en annan.

Att hitta nya möjligheter att lösa transportproblem genom morötter och inte bara genom pålagor och förbud är något som vi liberaler anser är bra. Vi är därför i grunden positiva till förslaget. Det finns säkert anledning att återkomma med ytterligare förslag på området. Vad som ska tillåtas ge ett lägre parkeringstal i framtiden kan ju komma att behöva utökas.

Med det sagt kan det ändå finnas skäl att tillåta större avvikelser både uppåt och nedåt av intervallet utifrån det

Särskilt uttalande gjordes av Karin Ernlund (C) enligt följande.

Under förra mandatperioden initierade Centerpartiet en utredning om hur parkeringsnormen kan ersättas med Gröna p-tal. Genom Gröna p-tal kan staden både minska kostnaden på bostäder och reducera bilbehovet i hela Stockholm genom en bättre och grönare infrastruktur. Parkeringsplatser är en av stadens viktigaste, men mest ljusskygga beståndsdelar. Var, hur och i vilken omfattning parkeringsplatser byggs har en enorm inverkan på hur Stockholm utvecklas. De tar upp dyrbar plats i täta stadsmiljöer, de bidrar till trängsel genom att alstra bilresor, de påverkar i stor utsträckning vilket färdmedel människor väljer, de motverkar förtätning och de är ofantligt dyra att anlägga med en genomsnittskostnad på 350 000 kronor. Det är därför väldigt glädjande att en av Centerpartiets stora reformer under den förra mandatperioden nu ser ut att bli verklighet.

Centerpartiets förslag att parkeringsnormen ersätts med *Gröna p-tal* är viktigt av fler skäl. Dels handlar det om att skapa hållbara alternativ till bilen, exempelvis genom bilpooler och cykelparkeringar, dels handlar det om att bygga fler bostäder på samma yta och dels handlar det om att minska kostnaderna för bostadsbyggandet.

Centerpartiet är väldigt positiva till förslagen i utredningen. Istället för att staden fyrkantigt beordrar byggföretag att anlägga ett visst antal parkeringsplatser förslås nu byggföretag istället få rusta hus med positiva mobilitetstjänster som attraktiva cykelrum i markplan, bilpoolsmedlemskap, lådcykelpool, smarta lastrum för hemleveranser, sponsring av SL-kort etc.