

Handläggare

Jens Svensson

TillTrafiknämnden
2025-03-20

Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefSara Bergendorff
AvdelningschefRobin Billsjö
Enhetschef

Remissen

Exploateringskontoret har, i samverkan med bland annat stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret, tagit fram förslag på reviderade riktlinjer för mobilitet och parkering vid nyproduktion. Riktlinjerna innehåller bland annat nya parkeringstal för cykel och bil, nya riktlinjer kring utformning av cykelparkering samt nya direktiv kring vilka mobilitetsåtgärder som byggaktörer ska genomföra vid nyproduktion.

De större förändringar som föreslås gentemot nuvarande riktlinjer är framförallt att parkeringstalen för bil är lägre än tidigare och främst baseras på geografiskt läge samt att vissa mobilitetsåtgärder blir standard i samtliga projekt. I centrala delar av staden föreslås dessutom en maxnorm, som begränsar antalet bilparkeringsplatser som byggaktörerna får bygga. Detta skiljer sig från övriga delar av staden där parkeringstalet istället anger minsta antal parkeringsplatser. Det föreslagna cykelparkeringstalet är i övre delen av det intervall som anges i tidigare riktlinjer, men utöver

kvantitativa krav ställer de nya riktlinjerna även krav på cykelparkeringens utformning.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret är positiva till den förenklade modell för bilparkeringstal som presenteras i de nya riktlinjerna och som bland annat underlättar bedömningen i samband med bygglovsprövning. Mot bakgrund av stadens mål om minskat biltrafikarbete anser kontoret också att det är rimligt att inte kräva av byggaktörerna att bygga fler bilparkeringsplatser än vad som motiveras av de geografiska förutsättningarna. Därigenom undviks ett överutbud av bilparkering som skulle riskera att uppmuntra ökat bilresande. På samma sätt främjar den föreslagna maxnormen i centrala staden mer hållbart resande, vilket är i linje med framkomlighetsstrategins intentioner.

Kontoret vill dock uppmärksamma att det finns samband mellan parkering på kvartersmark och gatumark som måste beaktas vid beslut om nya riktlinjer för nyproduktion. I framkomlighetsstrategin fastslås att parkering på gatumark främst syftar till korttidsparkering och att långtidsparkering bör ske på kvartersmark. Det i trafiknämnden nyligen fattade beslutet om att inte erbjuda boendeparkering för boende i nyproducerade bostäder (DNR T2024-03210) är ett led i att upprätthålla denna princip. Eftersom parkering på gatumark ofta är billigare än på kvartersmark finns dock en risk för omvänd överflyttning. I stora delar av staden är gatuparkering också avgiftsfri, vilket motverkar principen och försvårar för bostadsproducenter att få kostnadstäckning för de garageplatser de åläggs bygga. Kontoret anser att det är viktigt att upprätthålla den sedan länge vedertagna principen om att långtidsparkering i möjligaste mån ska ske på kvartersmark.

Trafikkontoret välkomnar också att det ställs både kvantitativa och kvalitativa krav på cykelparkering i nyproduktion. I cykelplanen framhålls att attraktiva parkeringsmöjligheter är en viktig del i arbetet för ökad cykling. Trafikkontoret arbetar löpande med att utöka antalet cykelparkeringsplatser på allmän plats för att förbättra tillgängligheten till målpunkter. Med de nya riktlinjerna ges goda förutsättningar att, på sikt, också säkerställa ett tillräckligt utbud av cykelparkeringsplatser på fastighetsmark och att cykelparkeringen är säker, väderskyddad och lätt att nå.

Slut

Bilagor

1. Mobilitet och parkering, Riktlinjer vid nyproduktion
2. Parkeringstal
3. Utformning av cykelparkering
4. Begreppsförklaring mobilitetsåtgärder