

Handläggare
Amanda Fjellström
08-508 876 39**Till**
Exploateringsnämnden
2024-12-12

Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del kontorets förslag till reviderade riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner riktlinjerna.
2. Exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden i uppdrag att uppdatera riktlinjer och tillhörande bilagor vid behov.

Thomas Andersson
FörvaltningschefAnders Johnson
AvdelningschefBirgitta Nylander
Enhetschef

Sammanfattning

I budget 2023 fick exploateringsnämnden i uppdrag att, i samarbete med stadsbyggnadsnämnden och trafikinämnden, utvärdera och revidera de projektspecifika och gröna parkeringstalen i syfte att göra det mer attraktivt med hållbara mobilitetstjänster så som elbilpooler före parkeringsplatser vid nybyggnation.

Utvärdering och revidering av riktlinjerna har skett i samarbete mellan förvaltningarna. Under första halvåret 2023 har en utvärdering av riktlinjerna skett och utifrån resultatet av detta har en revidering gjorts.

De reviderade riktlinjerna ska gälla i alla projekt, oavsett markägare. Riktlinjerna föreslår ett lägre parkeringstal för bil än nuvarande riktlinjer och mobilitetsåtgärder som standard. Det reviderade förslaget bidrar till måluppfyllnaden om minskat biltrafikarbete till 2030 samt att tillämpa framkomlighetstrategin med minskade bilresor och möjliggöra hållbart resande genom delad mobilitet och cykel framför privatägd bil. De reviderade riktlinjerna tydliggör hur projekten ska hantera befintligt parkeringsbehov när exploatering föreslås vid befintliga parkeringsytor. Detta kan leda till sänkt parkeringstal för befintliga bostäder.

Beskrivning av modellen

- Cykelparkeringstalet är satt till 50 platser per 1000 kvm BOA för bostäder.
- För flerbostadshus sätts det lägesbaserade parkeringstalet, för bil, utifrån parkeringskartan. Maxnorm tillämpas i stadens centrala delar och miniminorm i övriga delar.
- Mobilitetsåtgärder är standard i alla projekt.
- Ytterligare åtgärder finns som möjliggör att sänka parkeringstalet med 1 plats per 1000 kvm BOA.

Nytt för de reviderade parkeringsriktlinjerna är att det kommer ställas krav på hur cykelparkering ska utformas och att mobilitetsåtgärder blir standard. Nuvarande riktlinjer anger parkeringstal i plats per lägenhet och de reviderade riktlinjerna föreslår att parkeringstalet anges per 1000 kvm BOA/LOA (boendeyta/lokalyta).

Det innebär att projektet planeras utifrån ytmått och möjliggör för en behovsanpassad lägenhetsfördelning. Det möjliggör även för att lägenhetsfördelning kan ändras i sena skeden av planprocessen då parkeringstalet är detsamma genom hela exploateringsprocessen.

För flerbostadshus föreslås bilparkeringstalet bli 3-6 parkeringsplatser per 1000 kvm BOA. I stadens centrala delar tillämpas maxnorm med 3 platser per 1000 kvm BOA och i ytterstaden en miniminorm på 4-6 platser per 1000 kvm BOA. I stadens centrala delar, där tillgängligheten till olika målpunkter är som bäst, finns möjlighet till projekt med parkeringstal nära noll. För att göra en likvärdig bedömning av det lägesbaserade parkeringstalet har en parkeringskarta tagits fram. Kartan är

resultatet av en tillgänglighetsanalys som är framtagen genom att mäta tillgängligheten till olika målpunkter i, och utanför, kommunen med kollektivtrafik, upp till 60 min restid, och gångtrafik, upp till 2 km. Syftet med analysen är att identifiera vilka områden som har störst potential till en vardag utan privatägd bil. Målpunkter som analyserats är bland annat arbetsplatser, kultur, idrott, parker och naturreservat och handel.

De reviderade riktlinjerna ger även förslag på riktvärden för andra ändamål än flerbostadshus vilket saknats i nuvarande riktlinjer, samt hur ersättningsparkering ska hanteras när exploatering sker på befintliga parkeringsytor.

Gröna parkeringsköp har utretts under projektets gång och utifrån juridiska och ekonomiska förutsättningar bedöms inte det genomförbart i dagsläget.

Bakgrund

I budget 2023 fick exploateringsnämnden i uppdrag att, i samarbete med stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden, utvärdera och revidera de projektspecifika och gröna parkeringstalen i syfte att göra det mer attraktivt med hållbara mobilitetstjänster så som elbilpooler före parkeringsplatser vid nybyggnation.

Utvärderingen av riktlinjerna syftar till att utreda hur arbetet bedrivs idag och identifiera brister i arbetsprocessen. Revideringen syftar till att förbättra dagens riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal och skapa en mer transparent arbetsprocess. Riktlinjerna ska även leda mot mer hållbara mobilitetsåtgärder samt bidra till målet om ett minskat biltrafikarbete med 30 procent till 2030.

Parkering regleras i Plan- och bygglagen (PBL 2010:900 8 kap 9-10 §) och ska anläggas i skälig utsträckning på eller i närheten av en fastighet. Det innebär att kommunen har rätt att bestämma vad som är lämpligt utrymme för parkering, vilket ofta definieras som kommunens parkeringstal.

Ärendets beredning

Utvärderingen och framtagandet av förslag till reviderade riktlinjer för parkeringstal i nyproduktion har genomförts i samarbete mellan exploaterings-, stadsbyggnads- och trafikkontoret. Stockholm parkering har också deltagit i arbetet.

Representanter för byggaktörer har fått möjlighet att yttra sig under utvärderingsprocessen. Konsulter från Trivector har anlitats för arbetet med tillgänglighetsanalysen.

Utvärdering av projektspecifika och gröna parkeringstal

Resultatet av utvärderingen visade att modellen med parkeringstal som avgörs av läge och tillgänglighet är en väl fungerande modell, men att justeringen för lägenhetsstorlekar inte har fungerat på ett önskvärt sätt. Detta då det motverkar behovsanpassad lägenhetsfördelning och det görs utifrån en platsspecifik bedömning av om rabatt ska ges vid planering av små eller stora lägenheter.

Det saknas en offentligt lägesbaserad karta, vilket öppnar upp för tolkning av det lägesbaserade parkeringstalet. Det har resulterat i en otydlighet när staden och byggaktörer gör olika bedömningar gällande det lägesbaserade parkeringstalet.

Utvärderingen visade även att det finns lågt incitament för byggaktörer att arbeta med mobilitetslösningar eftersom få arbetat med ambitiösa åtgärder. Det har också visat sig att redovisningen och uppföljningen av åtgärderna är bristfällig. Det finns samtidigt en otydlighet gällande vad som krävs vid pilotprojekt då det saknas rutin för hur dessa ska hanteras.

Det framgick även att modellen och arbetsprocessen för parkeringstal behöver förtydligas och göras mer transparent.

Nuvarande riktlinjer är otydliga i kravställningen gällande cykelparkering, då det inte finns några riktlinjer för hur dessa ska utformas för att säkerställa goda cykelfaciliteter.

Rekommendation för parkeringstal för andra boendeformer eller ändamål än flerbostadshus saknas. Det saknas även stöd i hantering av ersättningsparkering. Det finns därför en risk att staden gör olika bedömningar och att projekten därmed inte hanteras likvärdigt.

Analys och konsekvenser

De reviderade riktlinjerna kommer att innebära en sänkning av parkeringstalet jämfört med dagens nivå. Det kommer bidra till minskade ytor för parkering vilket är positivt från miljö- och

klimatsynpunkt. Däremot kommer de högre ställda kraven på cykelparkering och mobilitetsåtgärder bidra till att större ytor krävs för att lösa bland annat cykelfunktioner.

Lägre parkeringstal med lägre parkeringskostnader som följd kan påverka byggaktörernas avkastningskalkyl på ett positivt sätt. Detta skulle kunna motivera ett högre markpris. Markpriset sätts dock utifrån ortsprisstatistik. Ortspriser kan komma att ökas något över tid men får inte ett omedelbart genomslag med de nya riktlinjerna. Viktigt att beakta i sammanhanget är ökade kostnader för mobilitetsåtgärder, vilka troligen är lägre än kostnadsminskningen för parkering i de flesta fall.

De reviderade riktlinjerna bidrar till att nå målen om ett minskat biltrafikarbete samt för att uppfylla framkomlighetsstrategin då fokus ligger på delad mobilitet och cykel framför privatägd bil. Med lägre parkeringstal i nyproduktion, och möjlighet att minska antalet befintliga parkeringar kan parkering utnyttjas mer effektivt. Att kunna exploatera vid befintliga parkeringsytor möjliggör bevarandet av gröna ytor då exploatering sker på redan hårdgjord yta som då inte behöver ersättas i lika stor omfattning som tidigare.

Exploateringskontorets förslag till riktlinjer för mobilitet och parkering

De reviderade riktlinjerna ska gälla för samtliga projekt i staden, oavsett markägare. Riktlinjerna kommer heta Mobilitet och parkering – Parkeringsriktlinjer vid nyproduktion (Bilaga 1).

För att verka för att nå målen för ett minskat bilresande föreslås en sänkning från dagens parkeringstal. För att inte skapa en förflyttning av parkerade fordon till stadens gator är det därför viktigt att stadens gatumark regleras på ändamålsenligt sätt med parkeringsavgifter och/eller parkeringsförbud.

Parkeringstalet kommer att anges i plats per 1000 kvm BOA/LOA till skillnad mot dagens riktlinjer som är plats per lägenhet. Det innebär att projektet planeras utifrån ytmått och möjliggör för en behovsanpassad lägenhetsfördelning. Det möjliggör även att lägenhetsfördelning kan ändras i sena skeden av planprocessen då parkeringstalet är detsamma genom hela exploateringsprocessen.

Ett antal mobilitetsåtgärder föreslås bli standard (beskrivs i bilaga 1c) och cykelparkeringsutformning kravställs i alla projekt (beskrivs i bilaga 1b). Dessa ska möjliggöra för de boende att resa mer hållbart.

I de reviderade riktlinjerna kommer även rekommenderade parkeringstal för andra ändamål än flerbostadshus finnas samt hur ersättningsparkering ska hanteras i stadens detaljplanprocess.

Om byggaktörerna inte uppfyller de krav på mobilitet och parkering som avtalats om kan staden ta ut viten.

Parkeringskarta

I syftet att fastställa det lägesbaserade parkeringstalet på ett transparent sätt, har en parkeringskarta, bilaga 1a, tagits fram. Kartan är resultatet av en tillgänglighetsanalys som är framtagen genom att mäta tillgängligheten till olika målpunkter i, och utanför, kommunen med kollektivtrafik, upp till 60 min restid, och gångtrafik, upp till 2 km. Målpunkter i analysen är bland annat arbetsplatser, handel, kultur, parker och naturreservat. Utifrån analysens resultat har de platser med bäst tillgänglighet försetts med lägst parkeringstal, och de lägen i staden som har sämre tillgänglighet har därmed försetts med högre parkeringstal.

Kartan ska underlätta för att fastställa det lägesbaserade parkeringstalet och då kartan kommer vara webbaserad finns möjlighet för byggaktörer att redan innan projektets start veta vilket lägesbaserade parkeringstal som kommer att gälla för projektet.

Parkeringskartan ska uppdateras av exploateringsnämnden när behov uppstår för att säkerställa dess aktualitet.

Parkeringsstal för flerbostadshus

För flerbostadshus föreslås ett cykelparkeringsstal på 50 cykelparkeringar per 1000 kvm BOA.

Bilparkeringstal för flerbostadshus tas fram enligt nedan:

1. Lägesbaserat parkeringstal enligt karta (bilaga 1A) 3-6 parkeringsplatser per 1000 kvm BOA.
2. Mobilitetsåtgärder som standard.
3. Möjlighet till ytterligare sänkning med tillskapande av fler mobilitetsåtgärder.

I stadens centrala delar där tillgängligheten till kollektivtrafik, redan befintliga mobilitetsåtgärder och olika typer av service är störst tillämpas maxnorm med ett parkeringstal på max 3 platser per 1000 kvm BOA. I övriga delar i staden tillämpas miniminorm med ett spann på 4-6 platser per 1000 kvm BOA.

I alla projekt ska mobilitetsåtgärder skapas. Åtgärderna som föreslås ingå i standardpaketet presenteras i bilaga 1c. Åtgärderna ska säkerställas i tio år från inflytt och kommer under de första åren följas upp i exploateringskontorets uppföljningsportal.

För att ytterligare sänka sitt parkeringstal, 1 per 1000 kvm BOA, kan ytterligare åtgärder tillskapas genom ett poängsystem för mobilitetsåtgärder. Utifrån en lista med poängsatta mobilitetsåtgärder ska byggaktören välja åtgärder för minst tio poäng för att få rabatt. För att möjliggöra flexibilitet kan byggaktören föreslå och motivera mobilitetsåtgärder utanför listan som bedöms och godkänns av stadens trafikplanerare. Mobilitetsåtgärdernas aktualitet och relevans säkerställs av exploateringsnämnden.

Parkeringstal för andra ändamål

I förslaget till reviderade parkeringsriktlinjer föreslås cykel- och bilparkeringstal som riktvärde för planering av andra ändamål än flerbostadshus. Det kan exempelvis vara butiker, andra boendeformer eller andra verksamheter. Riktvärdena ska ses som grund för den utredning som byggaktören ska göra. En utredning behöver genomföras för att säkerställa att rätt antal parkeringsplatser tillskapas, och då olika verksamheter kan skilja sig åt går det inte att ge ett generellt parkeringstal. Utredningen och parkeringslösning godkänns av staden.

Förtätning på befintliga parkeringsytor

Vid förtätning på parkeringsytor behöver en utredning genomföras för att kartlägga hur befintliga boendes parkeringsbehov ska lösas. Parkeringsutbudet ska minst motsvara cykel- och bilparkeringstalet, inklusive mobilitetsåtgärder, för flerbostadshus. Utredningen ska godkännas av staden.

Gröna parkeringsköp/mobilitetsköp

Exploateringskontoret har definierat grönt parkeringsköp som mobilitetsköp. Mobilitetsköp innebär att en byggaktör, vid specifika förutsättningar, kan överlåta till kommunen att utföra mobilitetsåtgärder för att reducera fastighetens behov av

parkeringsplatser genom att ersätta kommunen för vad en parkeringsplats i fastigheten förväntas kosta. De mobilitetsåtgärder som vidtas ska inte ingå i det uppdrag som exploateringsnämnden har gällande följdinvesteringar på allmän platsmark vid exploatering, vilket gör att möjliga åtgärder är begränsade.

Exploateringskontorets bedömning är att mobilitetsköp inte är förenligt med gällande lagstiftning (Jordabalken och Plan- och bygglagen) samt att det inte är lämpligt att genomföra utifrån kommunfullmäktiges beslut gällande tillämpningen av tomträttsinstitutet samt stadens investeringsstrategi. Bedömningen är även att möjligheten till mobilitetsköp inte väntas medföra någon betydande mobilitetsnytta eftersom staden genom lagar och reglering är begränsad i vilken mobilitetslösning som kan tillhandahållas som ersättning för bilparkering.

Sammantaget avråder kontoret från att införa mobilitetsköp innan eventuella beslut om en anpassad lagstiftning och justerade tomträttsavgälder är genomförda och skapar en grund för genomförande. Det finns för närvarande inget pågående arbete med att se över lagstiftningen kopplat till Jordabalken och Plan- och bygglagen.

Tillämpningsanvisningar

När de reviderade riktlinjerna är antagna av kommunfullmäktige ska de tillämpas i alla nystartade projekt. För redan pågående projekt är det upp till staden att besluta huruvida de reviderade riktlinjerna ska tillämpas eller inte. Det slutgiltiga parkeringstalet ska fortsatt beslutas i samband med beviljande av bygglov. Exploateringskontoret behöver även fortsätta arbetet med uppföljning av mobilitet och parkering och komplettera markanvisningsavtal och överenskommelser om exploatering med kravställningen från den reviderade riktlinjerna.

Exploateringskontorets synpunkter

Exploateringskontoret ställer sig positivt till en mer transparent modell som möjliggör för lägre parkeringstal och som bidrar till mer hållbart resande i staden. Parkeringskartan förenklar processen för det lägesspecifika parkeringstalet och minimerar risken för subjektiva bedömningar.

Kontoret ser också positivt på mer konkreta förhållningssätt till planering av parkering för andra ändamål samt de högre ställda kraven på cykelparkering med typritningar och utformningskrav.

Det är viktigt med flexibla lösningar för parkering och de reviderade riktlinjerna förespråkar att parkeringslösningar utreds under planprocessen och att samutnyttjande är positivt, även om de reviderade riktlinjerna inte ställer krav på val av parkeringslösning mer än att det ska ske inom kvartersmark.

Slut

Bilagor

1. Mobilitet och parkering, parkeringsriktlinjer vid nyproduktion
 - 1a. Parkeringskarta
 - 1b. Utformning av cykelparkering
 - 1c. Begreppsförklaring mobilitetsåtgärder