

Handläggare
Eskil Swerkeresson
Telefon: 08-50814020

Till
Enskede-Årsta-Vantörs
stadsdelsnämnd 2025-03-20

Remiss av revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal

Svar på remiss från kommunstyrelsen, dnr KS 2024/1429

Förvaltningens förslag till beslut

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Sammanfattning

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har tillsammans tagit fram reviderade riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal som ska användas vid kravställning för parkering och mobilitetsåtgärder mot byggaktörer vid nyproduktion. Till skillnad från befintliga riktlinjer finns det ett grundutbud av mobilitetsåtgärder som är obligatoriska, parkeringstal har justerats och cykelparkeringstal är integrerade.

Förvaltningen anser att det är positivt att parkeringstalen har reviderats för att bättre anpassas efter dagens kontext. Däremot anser förvaltningen att grundutbudet av mobilitetsåtgärder bör anpassas efter olika boendeformer. Eftersom parkeringsbehov för studenter är lågt samtidigt som det är viktigt att studentbostäder har rimliga hyror anser förvaltningen att parkeringstalet för studentbostäder ska justeras ner till noll eller i närheten av det. Vidare efterfrågar förvaltningen att riktlinjerna kompletteras med riktvärden för specialbostäder inom LSS och SoL och bedömer att det finns behov av en fördjupning för delen om idrottsplatser.

Förvaltningen föreslår att Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har skickat *Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal* på remiss till Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd och andra berörda parter. Svar på remissen ska skickas till kommunstyrelsen senast den 15 april 2025.

Ärendet

Stadens gällande parkeringstal har ett grundintervall på 0,3 till 0,6 bilparkeringar per lägenhet i flerbostadshus. Parkeringstalet från grundintervallet anpassas efter den geografiska placeringen med avseende på närhet till bland annat centrala Stockholm, kollektivtrafik och olika målpunkter.

Antal platser justeras ytterligare baserat på lägenhetsstorlekar, där en större andel små lägenheter sänker behovet och vice versa. Med hjälp av mobilitetsåtgärder kan parkeringstalet justeras ner ytterligare. För studentbostäder och ungdomsbostäder ska antal bilparkeringar endast tillmötesgå krav på tillgänglighet, vilket motsvarar 0,015-0,03 platser per lägenhet.

Det finns idag ett separat cykelparkeringstal för nyproduktion som anger att det ska finnas 2,5-4 cykelplatser per 100 kvm bruttoarea. Bruttoarean är samtliga våningsplans area beräknat på deras omgivande byggnadsdelars utsida. För studentbostäder är motsvarande siffra 1,5- 2,5 platser per lägenhet.

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har tillsammans tagit fram reviderade riktlinjer som ska användas vid kravställning för parkering och mobilitetsåtgärder mot byggaktörer vid nyproduktion. Det övergripande syftet är att de ska minska parkeringsytor och främja en hållbar stad. Till skillnad från befintliga riktlinjer finns det ett grundutbud av mobilitetsåtgärder som är obligatoriska och cykelparkeringstal är integrerade.

I de reviderade riktlinjerna har staden delats upp i 4 olika zoner, baserade på geografiska lägen. För flerbostadshus i stadens centrala delar är det en maxnorm på 3 bilparkeringar per 1 000 kvm boarea. De tre övriga zonerna har en mininorm för flerbostadshus på 4-6 bilparkeringsplatser per 1 000 kvm boarea.

Samtliga zoner har cykelparkeringstal på 50 platser per 1 000 kvm boarea i flerbostadshus och det är möjligt att få rabatt med 1 bilparkeringsplats per 1 000 kvm boarea genom ytterligare mobilitetsåtgärder utöver grundutbudet. Jämfört med befintliga riktlinjer finns det nu även direktiv om hur cykelparkeringar ska utformas och var de ska förläggas.

De reviderade riktlinjerna anger att byggaktörer behöver ta fram en särskild utredning för vad de kallar för ”andra typer av boende”. Detta innefattar bland annat studentboenden, småhus samt vård- och omsorgsboenden och de listar riktvärden som framtida utredningar kan utgå ifrån. Till exempel ska studentboenden ges en rabatt på 2 bilparkeringsplatser per 1 000 kvm boarea jämfört med

parkeringsstalet för vanliga flerbostadshus. Det motsvarar ett krav på 1-4 bilparkeringsplatser per 1 000 kvm boarea för studentbostäder, vilket motsvarar 0,035- 0,14 platser per lägenhet om varje lägenhet är 35 kvm.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom Avdelning HR och utveckling.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen anser att det är positivt att parkeringstalen har reviderats för att bättre anpassas efter dagens kontext. I takt med att staden växer och förtäta ökar konkurrensen om ytor och biltrafik tar idag upp stor plats, både i vägnätet och genom parkeringar. Parkeringsstal är ett av flera viktiga verktyg i arbetet med att främja hållbara resmönster och effektiv användning av stadens mark.

Eftersom de befintliga och de reviderade riktlinjerna använder olika format på parkeringstalen går det inte att jämföra dem utan bearbetning, men förvaltningen uppskattar att bilparkeringsstalen har reviderats ner för flerbostadshus. Samtidigt har parkeringstalen för cykelparkeringar till viss del justerats upp och grundutbudet av mobilitetsåtgärder är nu tvingande. Förvaltningen bedömer att detta kan bidra till lägre bilägande för boende inom nyproduktion framöver.

Grundutbudet av mobilitetsåtgärder anser förvaltningen bör anpassas efter olika boendeformer. Bland annat borde det inte vara tvingande med en elbilspool inom studentboenden, eftersom det är en målgrupp som generellt inte är i behov av bil. Det är en relativt dyr åtgärd som för denna målgrupp riskerar att leda till ökad biltrafik och även kan påverka hyresnivåer.

Vidare kan förvaltningen konstatera att bilparkeringsstalet för studentbostäder har justerats upp från 0,015-0,03 till 0,035- 0,14 platser per lägenhet. Eftersom parkeringsbehov kopplat till målgruppen är lågt samtidigt som det är viktigt att studentbostäder har rimliga hyror anser förvaltningen att parkeringstalet ska justeras ner till noll eller i närheten av det. Krav på parkeringsplatser kan framtvinga garagelösningar vilket är kostnadsdrivande och i förlängningen kan påverka hyresnivåer.

Parkeringsbehov för ungdomsbostäder är i befintliga riktlinjer samma som för studentbostäder. I de reviderade riktlinjerna står det inget om ungdomsbostäder och förvaltningen efterfrågar därför att det tydliggörs vilken kategori av parkeringstal den boendeformen ska falla inom.

Förvaltningen efterfrågar att riktlinjerna kompletteras med riktvärden för specialbostäder inom LSS och SoL i delen om ”andra typer av boenden”. Det pågår planering för relativt många specialbostäder och det vore bra med stöd i riktlinjerna för hur staden och byggaktörer ska hantera parkeringsfrågan.

Vidare anser förvaltningen att det finns behov av en fördjupning kring delen om idrottsplatser för att på sikt minska biltrafik i anslutning till dem. Dagens idrottsplatser genererar relativt stora flöden av bilar med röriga trafik- och parkeringssituationer som följd. Detta leder till en osäker trafikmiljö för barn och unga som går eller cyklar till träning och match. Riktlinjerna bör tydligt motverka lösningar där besökare som ska in genom huvudentrén måste korsa en parkeringsplats för att komma dit.

Fortsättningsvis anser förvaltningen att idrottsplatsers mobilitetsåtgärder kan utvecklas för att minska bilåkning i anslutning till anläggningarna. Ett konkret exempel är förvaringsutrymmen för idrottsutrustning eftersom tränare i dagsläget ofta behöver transportera detta på egen hand mellan hem och idrottsplats, vilket skapar ett behov av bil.

Jämställdhetsanalys

Enligt Region Stockholms resvaneundersökning från 2019 reser kvinnor mer kollektivt och går mer jämfört med män. Några av mobilitetsåtgärderna från de reviderade riktlinjerna kan främja förutsättningar att resa kollektivt, och kan på så sätt bidra till jämställda möjligheter att röra sig inom staden. På en övergripande nivå bedömer förvaltningen att färre bilar på stadens gator och mindre parkeringsytor kan bidra till en säkrare och trevligare stadsmiljö, vilket gynnar fotgängare i staden.

Barnrättsperspektiv

En stad med färre bilar påverkar barn och ungas säkerhet och möjligheter att röra sig positivt. Omfattning och placering av parkeringsplatser i anslutning till målpunkter för målgruppen har stor påverkan på deras möjligheter att gå eller cykla på ett säkert sätt och det ryms bland annat inom artikel 31 i barnkonventionen, om att barn har rätt till lek, vila och fritid.

Tillgänglighet

Krav på tillgängliga parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättningar regleras i plan- och bygglagen och stadens riktlinjer för parkeringstal ska därför inte påverka planering för denna typ av platser. Förvaltningen bedömer däremot att stadens långsiktiga mål om att minska biltrafik bidrar till en mer tillgänglig stad, bland annat genom att förbättra framkomlighet för färdtjänst och andra transporter för personer med funktionsnedsättningar.

Förvaltningen föreslår att Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Anders Carstorp
Stadsdelsdirektör
Enskede-Årsta-Vantörs
stadsdelsförvaltning

Carina Idenfors
Avdelningschef
Enskede-Årsta-Vantörs
stadsdelsförvaltning

Bilaga

Mobilitet och parkering- Riktlinjer vid nyproduktion

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Anders Carstorp, Stadsdelsdirektör	2025-03-03
Carina Idenfors, Avdelningschef	2025-03-03