

Handläggare
Eija Pohjanen
Telefon: 08-508 00 939

Till
Förskolenämnden
2025-03-25

Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal

Svar på remiss från kommunstyrelsen, KS 2024/1429

Förvaltningens förslag till beslut

1. Förskolenämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat ärendet Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal till förskolenämnden för yttrande.

Riktlinjen är gemensamt framtagen av exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret och utgör en grund för stadens process att kravställa mobilitet och parkering för nyproduktion. Riktlinjen tar hänsyn till de platsspecifika förutsättningarna för att leva utan privatägd bil.

Av remissen framgår att parkeringsytor utgör en central del av stadsplaneringen och har en betydande inverkan på transportval och resvanor. Genom att styra mot ett minskat antal parkeringsytor och införa mobilitetsåtgärder som standard i stadens nya bostadskvarter skapas en mer hållbar stad att leva i.

Förskoleförvaltningen avgränsar svaret på remissen till barnets bästa och behov av en bra ute- och uppväxtmiljö. Förvaltningen är positiv till den reviderade riktlinjen. Det är bra att det skrivs fram att förskolor endast ska förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Barn behöver få ta plats i utemiljön.

Förskoleförvaltningen föreslår att nämnden beslutar att överlämna tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Bakgrund

Förskolenämnden har tagit emot remissen Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal för yttrande till kommunstyrelsen senast den 1 april 2025.

Riktlinjen är gemensamt framtagen av exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret och utgör en grund för stadens process att kravställa mobilitet och parkering för nyproduktion. Riktlinjen tar hänsyn till de platsspecifika förutsättningarna för att leva utan privatägd bil.

Ärendet

Av riktlinjen framgår att i Stockholms stad strävar vi mot ett hållbart resande och att minska vår klimatpåverkan. Det gör vi genom att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik och på så vis bidrar vi till ett minskat behov av privatägd bil. Genom att i nyproduktion styra mot ett ökat utbud av hållbara alternativ kan stockholmarnas behov av egen bil minska. Därigenom minskar också efterfrågan på parkeringsplatser vid den egna fastigheten.

Parkeringsytor utgör en central del av vår stadsplanering och har en betydande inverkan på våra transportval och resvanor. Genom att styra mot ett minskat antal parkeringsytor och införa mobilitetsåtgärder som standard i stadens nya bostadskvarter skapar vi en mer hållbar stad att leva i.

Modell för mobilitet och parkering

För flerbostadshus är parkeringstal¹ för cykel satt till 50 cykelparkeringar per 1 000 BOA², oavsett läge i staden. För bilparkering tillämpas en maxnorm³ på 3 platser per 1 000 kvm BOA i stadens centrala delar. I stadens övriga delar tillämpas en miniminorm⁴ på 4–6 platser per 1 000 kvm BOA. I alla projekt finns ett standardutbud av mobilitetsåtgärder⁵ som samtliga byggaktörer ska tillgodose. Det finns även möjlighet att minska parkeringstalet med 1 plats per 1 000 BOA genom ytterligare mobilitetsåtgärder.

¹ Parkeringstal – Mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.

² Boendeyta (BOA).

³ Maxnorm – den största mängden parkering som får tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.

⁴ Miniminorm – Den minsta mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.

⁵ Mobilitetsåtgärder – Åtgärder som syftar till att minska behovet av privatägd bil genom att erbjuda hållbara alternativa färdmedel till olika målpunkter.

Mobilitet och parkering för bostäder

Cykelparkeringstal för bostäder

I Stockholm ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Därför är det viktigt att cykelparkering tillskapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard. Detta innebär bland annat att cykelparkering ska vara lättillgänglig, väderskyddad samt möjliggöra fastlåsning av cykeln i dess ram. Cykelparkering ska tillgodoses på kvartersmark med en rekommendation om att minst 75 procent lokaliseras inomhus.

Utöver detta ska även 10 procent av cykelparkeringsplatserna vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar. Detta ställer krav på bland annat utformningen av dörrar, ramper, hissar och korridorer. Besöksparkering ingår i parkeringstalet. Av riktlinjen framgår att parkeringstal för cykel i flerbostadshus är satt till 50 platser/1000kvm BOA. För studentbostäder gäller 70 platser/1000 kvm BOA. En separat utredning ska tas fram av byggaktören för övriga boendeformer.

Bilparkeringstal för flerbostadshus

För att göra en likvärdig bedömning av det lägesbaserade parkeringstalet⁶ har en parkeringskarta tagits fram. Den utgår från en tillgänglighetsanalys som gjorts över hela staden där tillgång till målpunkter genom gångnätet samt med kollektivtrafik analyserats. Syftet är att identifiera vilka områden som har störst potential till ett liv utan privatägd bil.

Det lägesbaserade parkeringstalet anger den minsta mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek. I områden med god tillgänglighet till olika målpunkter, där förutsättningarna att leva utan egen bil är särskilt goda, tillämpas maxnorm samt möjlighet till bilparkeringstal nära noll.

Bilparkeringstalen för flerbostadshus anges i ett specifikt antal bilparkeringsplatser per tusen kvadratmeter boarea. Besöksparkering inkluderas i det lägesbaserade parkeringstalet, vilket betyder att ungefär tio procent av parkeringsplatserna ska tillgängliggöras för besökande till fastigheten. Utifrån den geografiska analysen har samtliga områden i staden tilldelats ett lägesbaserat parkeringstal på 3–6 platser per 1 000 kvadratmeter BOA.

Bilparkeringstal för andra boendeformer

Vid andra boendeformer än flerbostadshus behöver en särskild parkeringsutredning tas fram av byggaktör och godkänns av stadens trafikplanerare. Utredningen ska utgå från stadens mål och styrdokument med målsättningen att bedöma ett väl avvägt parkeringstal för den specifika platsen och markanvändningen. Parkeringen ska lösas på kvartersmark och möjlighet till samnyttjande ska utredas.

Mobiliseringsåtgärder för bostäder

Varje projekt är unikt och därför behöver en utredning tas fram för att säkerställa att lämpliga mobilitetsåtgärder erbjuds för den specifika platsen och målgruppen. En gemensam mobilitets- och parkerings lösning, till exempel mellan flera närliggande projekt och fastigheter, är positivt både ur ekonomiskt och utrymmesmässigt perspektiv.

Mobilitetsåtgärderna ska säkerställas under minst tio år från inflyttning. Åtgärderna beskrivs i planbeskrivningen och regleras i överenskommelse om exploatering eller exploateringsavtal. Samma krav på mobilitetsåtgärder ska utföras även om byggaktören väljer att tillskapa fler parkeringsplatser än staden ställer som lägsta krav.

I riktlinjer beskrivs grundläggande utbud respektive ambitiöst utbud för mobilitetsåtgärder för bostäder vilka utgör ett utgångsläge men kan ersättas med andra mobilitetsåtgärder av likvärdig effekt om detta tydligt motiveras och godkänns av stadens trafikplanerare.

Mobilitet och parkering för andra ändamål

Cykelparkeringstal för andra ändamål

I Stockholm ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Därför är det viktigt att cykelparkering tillskapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard. Detta innebär bland annat att cykelparkering ska vara lättillgänglig, väderskyddad samt möjliggöra fastlåsning av cykeln i dess ram. Cykelparkering ska tillgodoses på kvartersmark med en rekommendation om att minst 75 procent lokaliseras inomhus.

Utöver detta ska även 10 procent av cykelparkeringsplatserna vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar. Detta ställer krav på bland annat utformningen av dörrar, ramper, hissar och korridorer. En separat utredning ska tas fram för övriga ändamål utöver de som finns listade i riktlinjen. Listade ändamål är bland annat kontor, handel, förskola och grund- och gymnasieskola.

Bilparkeringstal för andra ändamål

Vid andra ändamål än bostäder behöver en särskild mobilitets- och parkeringsutredning tas fram. Utredningen ska utgå från stadens mål och styrdokument med målsättningen att bedöma ett väl avvägt parkeringstal för den specifika platsen och markanvändningen. Parkeringen ska lösas på kvartersmark och möjlighet till samnyttjande ska utredas. Mobilitet och parkeringsbehov ska utredas av byggaktör i samverkan med staden. Utredningen och parkeringslösningen ska bekostas av byggaktören och godkännas av stadens trafikplanerare. Ett exempel på riktvärde som ska ses som utgångspunkt i mobilitets- och parkeringsutredningen är att gymnasieskolor, skolor och förskolor ska endast förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt.

Mobiliseringsåtgärder för andra ändamål

För att uppmuntra ett hållbart resande till och från arbetsplatser eller andra verksamheter ska fastighetsägaren tillskapa mobilitetsåtgärder. Ett grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder ska tillskapas i samtliga projekt där det planeras för verksamheter, för mindre lokaler för centrumändamål (under ca 200 kvm LOA⁷) med få anställda är det inte ett krav. För att ge bra förutsättningar att resa hållbart ska byggaktören i alla projekt erbjuda ett grundläggande mobilitetsutbud bestående bland annat av cykelvårds- och laddstationer samt omklädningsrum.

Förtätning av befintliga parkeringsytor

När staden förtätas finns ofta potential i att utveckla befintliga parkeringsytor. På så sätt kan marken användas på ett mer effektivt sätt. Där befintlig parkering på kvartersmark tas bort behöver en utredning genomföras för att kartlägga hur de befintliga boendes parkeringsbehov ska lösas. Utredningen ska kartlägga befintlig bostadsmängd samt dess parkeringsutbud. Parkeringsutbudet ska minst motsvara cykel- och bilparkeringstalet, inklusive mobilitetsåtgärder, för flerbostadshus. Utredningen ska godkännas av stadens trafikplanerare.

Uppföljning

För att säkerställa en långsiktighet i projekten ställs krav på inrapportering av åtgärder i exploateringskontorets uppföljningsportal. Uppföljningsportalen är ett verktyg för att följa upp stadens hållbarhetskrav. Byggaktören rapporterar in vilka åtgärder som genomförts och staden genomför stickprov. Om krav för mobilitet och parkering inte uppfylls har staden möjlighet att kräva ut viten.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för ledningsstöd och it.

Ärendet kommer att behandlas i samverkan med de fackliga organisationerna den 17 mars 2025. Funktionshinderrådet kommer att få möjlighet att behandla ärendet vid sammanträdet den 19 mars 2025.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen är positiv till riktlinjens ambition och syfte om att styra mot ett minskat antal parkeringsytor och införa mobilitetsåtgärder som standard i stadens nya bostadskvarter och på detta sätt skapa en mer hållbar stad att leva i. Förvaltningens ansvar för de områden som pekas ut i riktlinjen är dock begränsat och förvaltningen har därför inga synpunkter gällande delar av riktlinjens innehåll; exempelvis mobilitetsåtgärder, cykel- och bilparkeringstal och max- och miniminorm per boendeyta (BOA).

Förvaltningen fokuserar i detta remissvar på barnets bästa och behov av en bra ute- och uppväxtmiljö då det finns en risk att det i den intensiva stadsutvecklingen lämnas allt mindre plats över för barn i utemiljön. Förvaltningen vill lyfta fram att det är angeläget att beakta både barn⁸- och barnets⁹ perspektiv i stadsplaneringen. Dessa perspektiv ska utgöra viktiga utgångspunkter i stadsplaneringen i enlighet med FN:s barnkonvention, nu lag i Sverige. Fysisk miljö påverkar barns uppväxt, hälsa och välbefinnande. Tillgången till och kvaliteten på utemiljön är en viktig del av deras uppväxtvillkor.

Förvaltningen ser positivt på att det i riktlinjen skrivs fram att förskolor endast ska förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Barn behöver få ta plats i utemiljön. Barn som har tillgång till gröna och varierade utemiljöer har bättre möjligheter till lek och fysisk aktivitet, vilket får positiva effekter för hjärnans utveckling som inläring och motoriska färdigheter. Barn behöver trygga och tillgängliga närmiljöer som är användbara, grönskande och upplevelserika. Utformningen av bostadsgårdar är särskilt viktig eftersom de är en betydande del i vardagsmiljön för barnfamiljer.

⁸ Ett barnperspektiv är när vi vuxna försöker att sätta oss in i hur det är att vara barn, hur ett beslut påverkar ett barn eller hur något uppfattas av ett barn.

⁹ Barnets perspektiv är det enskilda barnets perspektiv, eller det perspektiv som en grupp av barn gemensamt har uttryckt. Ett bra barnperspektiv förutsätter att vi också fått ta del av barnets perspektiv.

Avslutningsvis föreslår förvaltningen att förskolenämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.

Gunilla Davidsson
Förvaltningsdirektör
Förskoleförvaltningen

Åsa Rönndahl
Avdelningschef
Förskoleförvaltningen

Bilagor

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

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Gunilla Davidsson, Förvaltningsdirektör	2025-03-10
Åsa Rönndahl, Avdelningschef	2025-03-10