

Handläggare
Ruben Wennerberg
Telefon: 08-50827603

Till
Idrottsnämnden
2025-03-25

Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal

Svar på remiss från kommunstyrelsen (Dnr KS 2024/1429)

Förvaltningens förslag till beslut

1. Idrottsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.
2. Idrottsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Sammanfattning

Idrottsförvaltningen har tagit del av förslag till revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. Idrottsförvaltningen anser överlag att förslaget till uppdaterade riktlinjer är välformulerat, men önskar ett par förtydliganden avseende de delar av riktlinjerna som berör förvaltningens verksamhetsområde.

Att anlägga dedikerade parkeringsplatser för idrottsanläggningar antingen i form av större ytor för markparkering eller i garage är något som innebär stora markanspråk och något som kan ha stor inverkan på den sammantagna investeringen i en ny alternativt utvecklad idrottsanläggning, gemensamma lösningar med andra funktioner bör eftersträvas.

Beskrivning av normen för antalet cykelparkeringsplatser till idrotts-, kultur- och rekreationsanläggningar bör preciseras så att det tydligare framgår vilken tidsperiod på dygnet som avses.

I de reviderade riktlinjerna anges att för idrottsanläggningar ska parkeringen för bil dimensioneras för besökare en vanlig vardag. Det noteras i relation till detta att efterfrågan på bilparkeringsplatser vid idrottsanläggningar överlag bedöms som högre på helger än på vardagar. Detta beroende på att matcher, cuper, turneringar och andra typer av arrangemang normalt förläggs till helger och att detta

innebär att det en större andel besökare då kommer resande från längre avstånd.

Idrottsförvaltningen noterar även att inga projektspecifika normtal för bilparkering vid idrotts-, kultur- och rekreationsanläggningar anges i riktlinjerna utan att det vid andra ändamål än bostäder behöver tas fram en särskild mobilitets- och parkeringsutredning. Det kan noteras att idrottsanläggningar i de flesta fall byggs med staden som byggaktör, vilket medför att beskrivningen att mobilitet och parkeringsbehov ska utredas av byggaktör i samverkan med staden kan behöva problematiseras ytterligare. Detta med hänsyn till stadens övergripande målbild och att gemensamma lösningar som kan vara till nytta för staden överlag bör prioriteras framför att isolerat försöka lösa ut frågan inom respektive projekt. Ett exempel på åtgärd som inte beskrivs i riktlinjerna är att på sikt se över regelverket för boendeparkering så att gatuparkeringen i staden blir mer behovsstyrd och i större omfattning än idag kan nyttjas av besökare till exempelvis idrottsanläggningar.

Idrottsförvaltningen konstaterar att de reviderade riktlinjerna kommer behöva analyseras inom ramen för arbete med följande budgetuppdrag för 2025: Exploateringsnämnden ska i samarbete med kommunstyrelsen, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och Stockholms Stads Parkerings AB se över principerna för finansiering, marktillgång samt främjande av cykelresor avseende parkeringar vid uppförande nya idrottsanläggningar.

Ärendet

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har gemensamt tagit fram *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal*, vilket är tänkt att utgöra en grund för stadens process att kravställa mobilitet och parkering vid nyproduktion.

Stockholms stad strävar mot ett hållbart resande och att minska stadens klimatpåverkan. Det görs genom att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik för att på så vis bidra 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.

Riktlinjerna är framtagna för att styra mot ett minskat antal parkeringsytor och införa mobilitetsåtgärder som standard när nya stadsdelar och områden planeras och utvecklas.

Ärendets beredning

Remissen har remitterats från kommunstyrelsen för yttrande senast den 1 april 2025. På idrottsförvaltningen har ärendet beretts av planeringsavdelningen i samverkan med ekonomiavdelningen. Idrottsförvaltningen har även stämt av svar på remissen med fastighetskontoret. Övriga remissinstanser redovisas i *Bilaga 1 Följebrev*.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Idrottsförvaltningen är överlag positiva till förslaget avseende reviderade riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal, då dokumentet visar på en fortsatt vilja att främja mer klimatomåttligt hållbara samt mindre ytkrävande transportslag. Förvaltningen önskar emellertid ett par förtydliganden avseende de delar av riktlinjerna som berör förvaltningens verksamhetsområde.

I riktlinjerna föreslås en norm för cykelparkering för idrotts-, kultur- och rekreationsanläggningar på 0,2–0,6 cykelplatser per besökare en vanlig vardag. Det bör förtydligas om normtalet avser sammantaget antal dagsbesök eller om utgångspunkten antas vara dygnets högst belastade tidsperiod. Detta då det senare bör vara det som är dimensionerande för behovet. I förslaget framgår därutöver att tio procent av cykelparkeringsplatserna ska vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar, något som ställer krav på bland annat utformningen av dörrar, ramper, hissar och korridorer. Idrottsförvaltningen är positiv till förslaget och konstaterar att detta kan ha påverkan på kravställning och dimensionering av ytor i de enskilda planeringsprojekten. Förvaltningen är positiv till Bilaga B, vilken anger riktlinjer för utformning av cykelparkeringar, då det utgör ett tydligt underlag i samband med projektering.

Att anlägga dedikerade parkeringsplatser för idrottsanläggningar antingen i form av större ytor för markparkering eller i garage är något som innebär stora markanspråk och något som kan ha stor inverkan på den sammantagna investeringen i en ny alternativt utvecklad idrottsanläggning och gemensamma lösningar med andra funktioner bör eftersträvas.

Det anges i förslaget till riktlinjer att mobilitet och parkeringsbehov för andra ändamål än bostäder ska utredas av byggaktör i samverkan med staden. Det kan noteras att idrottsanläggningar i de flesta fall byggs med staden som byggaktör, vilket medför att beskrivningen att *mobilitet och parkeringsbehov ska utredas av byggaktör i samverkan med staden* kan behöva problematiseras ytterligare. Detta med hänsyn till stadens övergripande målbild och

att gemensamma lösningar som kan vara till nytta för staden överlag bör prioriteras framför att isolerat försöka lösa ut frågan inom respektive projekt.

Förvaltningen noterar att inga projektspecifika normtal för bilparkering vid idrotts-, kultur- och rekreationsanläggningar anges i riktlinjerna utan att det vid andra ändamål än bostäder behöver tas fram en särskild mobilitets- och parkeringsutredning. En sådan utredning 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. I utredningen avseende mobilitet och parkeringsbehov ska hänsyn tas till bland annat bebyggelsens geografiska läge, kapaciteten i det omkringliggande trafiksystemet och utbudet av mobilitetstjänster. Utredningen och parkeringslösningen ska bekostas av byggaktören och godkännas av stadens trafikplanerare. Mobilitetsåtgärder ska prioriteras och anläggningen bör förses med så få parkeringsplatser som lokaliseringen och verksamheten tillåter.

För att ge bra förutsättningar att resa hållbart ska byggaktören i alla projekt erbjuda ett grundläggande mobilitetsutbud bestående av:

- Cykelvårdsstationer inomhus med cykeltvätt, cykelpump och verktyg.
- Laddstationer för laddning av el-cykelbatterier.
- Omklädningsrum med duschmöjlighet samt torkskåp.
- Löpande målgruppsanpassad information om fastighetens mobilitetserbjudande samt områdets möjligheter till resor utan privatägd bil.
- Flexibla parkeringsplatser.
- Kostnaden för bilparkering ska särredovisas för verksamheten.

Idrottsförvaltningen anser att föreslaget mobilitetsutbud är rimligt och välavvägt, men noterar att anpassning kan behöva göras utifrån enskilda projekt. Det kan även behöva studeras vidare hur tillgång till de föreslagna tjänsterna på de enskilda anläggningarna kan administreras inom ramen för idrottsförvaltningens verksamhet.

För idrottsanläggningar anges att parkeringen ska dimensioneras för besökare en vanlig vardag. Det noteras i relation till detta att efterfrågan på bilparkeringsplatser vid idrottsanläggningar överlag bedöms som högre på helger än på vardagar. Detta beroende på att matcher, cuper, turneringar och andra typer av arrangemang normalt förläggs till helger vilket innebär att en större andel besökare då

kommer resande från längre avstånd. För utövande av vissa idrotter så föreligger också behov av transporter med betydande mängder med utrustning till och från aktiviteterna, vilket kan leda till att transport med bil ses som ett attraktivt alternativ.

Idrottsförvaltningen har förståelse för att det inte är ändamålsenligt att i riktlinjerna beskriva vilket innehåll som ska ingå i en mobilitetsutredning för andra ändamål, men önskar likväl påtala frågor som behöver beaktas inom ramen för sådan utredning ur förvaltningens perspektiv:

- Bilparkeringsplatser för driftpersonal samt parkering för personer med funktionsnedsättning behöver säkerställas inom ramen för de enskilda projekten.
- Behovet av ytor för angöring, vilket möjliggör hämtning och lämning behöver kunna tillgodoses i tillräcklig omfattning, särskilt i de fall antalet parkeringsplatser för bil blir färre. I anslutning till idrottsanläggningar kan det beroende på användningsområde också föreligga behov av platser för uppställning av bussar, något som behöver beaktas vid en mobilitetsutredning.
- Idrottsförvaltningen ser också att riktlinjerna skulle kunna kompletteras med beskrivning av hur stor andel av parkeringsplatserna som ska utgöras av laddplatser för elbil.

Idrottsförvaltningen noterar att då riktlinjerna är projektspecifika och primärt hanterar parkeringsbehov på kvartersmark så adresserar detta dokument därigenom i sin helhet inte möjligheten att nyttja parkering som styrmedel för ett på sikt mer hållbart resande och en mer ändamålsenlig markanvändning i staden som helhet. Ett exempel på åtgärd som inte beskrivs i riktlinjerna är att på sikt se över regelverket för boendeparkering så att gatuparkeringen i staden blir mer behovsstyrd och i större omfattning än idag kan nyttjas av besökare till exempelvis idrottsanläggningar. Därigenom kan behovet av parkeringsytor på kvartersmark i de enskilda projekten minska, vilket medför ett minskat markanspråk och en lägre investeringskostnad.

Idrottsförvaltningen konstaterar slutligen att de reviderade riktlinjerna kommer behöva analyseras inom ramen för arbete med följande budgetuppdrag för 2025: *Exploateringsnämnden ska i samarbete med kommunstyrelsen, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och Stockholms Stads Parkerings AB se över principerna för finansiering, marktillgång samt främjande av cykelresor avseende parkeringar vid uppförande nya idrottsanläggningar.*

Bilagor

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

Marina Högländ
Idrottsdirektör
Idrottsförvaltningen

Sophie Dahlberg
Avdelningschef
Idrottsförvaltningen

Attesterat av

Detta dokument har godkänts digitalt av följande personer:

Namn	Datum
Marina Högländ, Idrottsdirektör	2025-03-13
Sophie Dahlberg, Enhetschef	2025-03-13