

Mobilitet och parkering

Riktlinjer vid nyproduktion



Stockholms
stad

Innehåll

Inledning	3
Modell för mobilitet och parkering.....	4
Mobilitet och parkering för bostäder	6
Cykelparkeringstal för bostäder	6
Bilparkeringstal för flerbostadshus.....	7
Bilparkeringstal för andra boendeformer	8
Mobilitetsåtgärder för bostäder	8
Mobilitet och parkering för andra ändamål.....	10
Cykelparkeringstal för andra ändamål.....	10
Bilparkeringstal för andra ändamål	10
Mobilitetsåtgärder för andra ändamål	11
Förtätning vid befintliga parkeringsytor	12
Uppföljning	12
Begreppsförklaring.....	14



Inledning

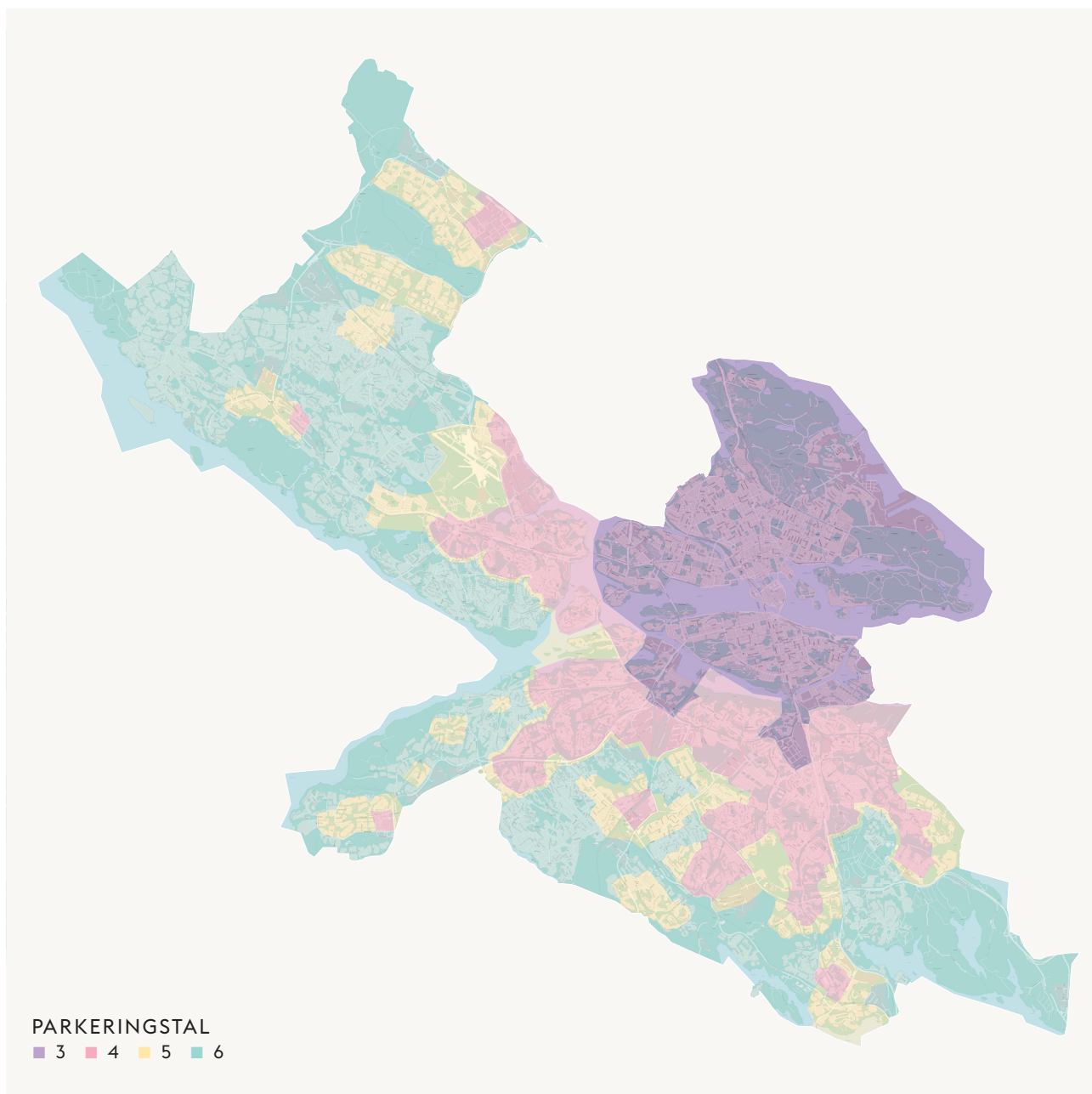
I STOCKHOLMS STAD strävar vi mot ett hållbart resande och att minska vår klimatpåverkan. Det gör vi genom att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik och på så vis bidra till ett minskat behov av privatägd bil. Genom att i nyproduktion styra mot ett ökat utbud av hållbara alternativ kan stockholmarnas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

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. **Parkering bör i första hand lösas genom optimering av befintliga egna anläggningar eller gemensamma mobilitetshus, för att på ett effektivt sätt använda stadens ytor och stödja delade lösningar.**

Denna riktlinje 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.

Modell för mobilitet och parkering

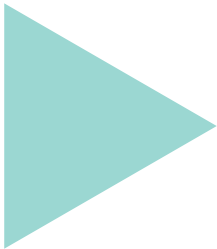
I FIGUR 1 presenteras en illustration över modellen för mobilitet och parkering. För flerbostadshus är parkeringstal för cykel satt till ~~50~~ 40 cykelparkeringar per 1 000 kvm BOA, oavsett läge i staden. För bilparkering tillämpas en maxnorm på 3 platser per 1 000 kvm BOA i stadens centrala delar. I stadens övriga delar tillämpas en miniminorm på 4–6 platser per 1 000 kvm BOA. I alla projekt finns ett standardutbud av mobilitetsåtgärder som samtliga byggaktörer ska tillgo-dose. Det finns även möjlighet att minska parkeringstalet med 1 plats per 1 000 kvm BOA genom ytterligare mobilitetsåtgärder. Parkeringskartan finns i bilaga A samt på stadens webbplats ([länk](#)). ~~Figur 1 och 2 är ett utsnitt från bilaga A som togs fram i första versionen av kartan och kan justeras vid aktualitetsprövning. Riktlinjer för mobilitet och parkering, samt dess bilagor, aktualitetsprövas av exploateringsnämnden vid behov. Exploateringsnämnden ska vid behov pröva och uppdatera zonindelningen i kartan.~~



PARKERINGSTAL 3
Parkeringsstal för cykel: 50 40/1 000 kvm BOA Parkeringsstal för bil: Max norm 3/1 000 kvm BOA
Mobilitetsåtgärder som standard
Möjlig rabatt på p-tal med 1 plats/1 000 kvm BOA genom ytterligare mobilitetstjänster

PARKERINGSTAL 4–6
Parkeringsstal för cykel: 50 40/1 000 kvm BOA Parkeringsstal för bil: Minim norm 4–6/1 000 kvm BOA
Mobilitetsåtgärder som standard
Möjlig rabatt på p-tal med 1 plats/1 000 kvm BOA genom ytterligare mobilitetstjänster

Figur 1. Illustration över modell för mobilitet och parkering.



"I Stockholm ska det vara enkelt att välja cykeln som färdmedel. Därför är det viktigt att cykelparkeringtillskapas i tillräcklig mängd och utformas med god standard."

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.

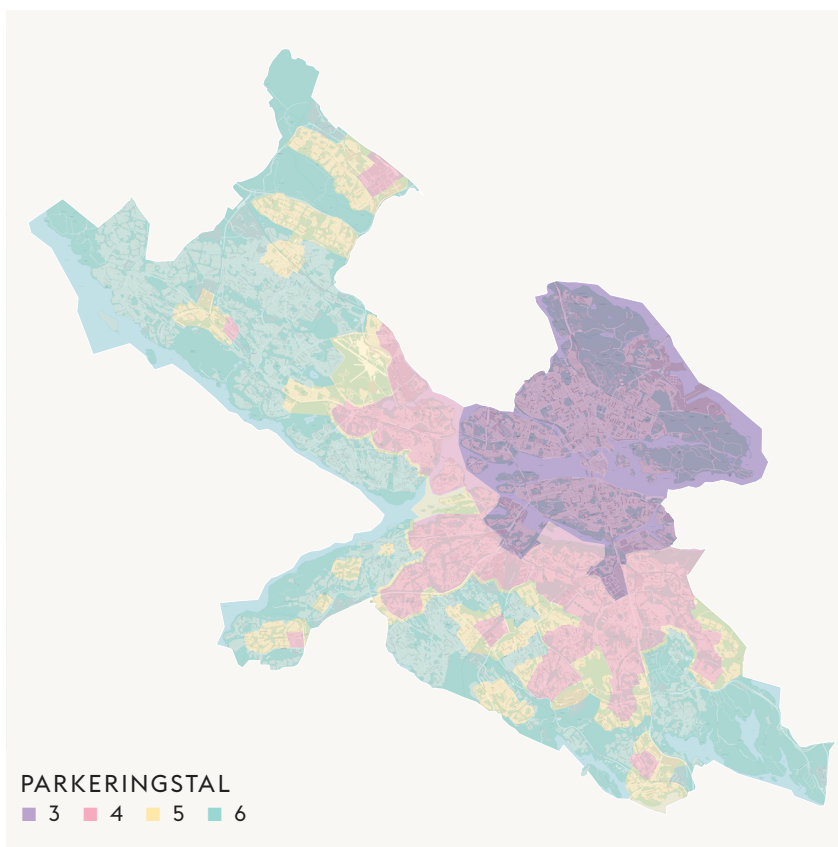
Detta innebär bland annat att cykelparkering ska vara lättillgänglig, väderskyddad samt möjliggöra fastlåsning av cykeln i dess ram. Cykelparkering ska tillgodoses på kvartersmark, ~~med en rekommendation om att minst 75 procent lokaliseras inomhus. i huvudsak inomhus eller i annat avskilt och väderskyddat utrymme.~~

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. ~~Om möjligheten att ta sig till platsen med cykel är bristfällig och att det inte går att förbättra eller där behovet kan bedömas vara lägre, kan parkeringstalet för cykel minskas. Detta gäller främst platser i ytterstaden i nära anslutning till kapacitetsstark kollektivtrafik.~~ En separat utredning ska tas fram, av byggaktören, för övriga boendeformer, ~~exempelvis seniorboenden~~, som inte finns listade i tabell 1. Boende i en- och tvåbostadshus med parkering på egen tomt anlägger själva sin cykel-parkering i lämplig omfattning.

~~Detaljerade utformningskrav specificeras i bilaga B "Utformning av cykelparkering".~~

Tabell 1. Cykelparkerings-
tal för bostäder

ÄNDAMÅL	PARKERINGSTAL FÖR CYKEL
Flerbostadshus	50 40 platser/1 000 kvm BOA
Studentbostäder	70 60 platser/1 000 kvm BOA



Figur 2. Parkeringskarta som fastställer det lägesbaserade parkeringstalet för bilar (antal platser per 1 000 kvm BOA). Aktuell version återfinns på stadens webbplats.

Bilparkeringstal för flerbostadshus

För att göra en likvärdig bedömning av det lägesbaserade parkeringstalet har en parkeringskarta tagits fram. Den utgår från en tillgänglighetsanalys som gjorts över hela staden där tillgång till målpunkter genom gång- och cykelnätet samt med kollektivtrafik analyserats. Syftet är att identifiera vilka områden som har störst potential till ett liv utan privatägd bil. Målpunkter som analyserats är bland annat arbetsplatser, kultur, idrott, parker, natur-reservat och handel.

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. Även i andra delar av staden kan nybyggda områden med stark miljöprofil, eller vid särskilt motiverande skäl, ges parkeringstal nära noll, om en utredning visar att det är möjligt. För större programområden, som kan bidra med utökad service eller kollektivtrafik, behöver en särskild utredning genomföras för att säkerställa ett lämpligt parkeringstal.

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, **exempelvis seniorboenden**, 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.

Följande riktvärden ska ses som utgångspunkt i utredningen:

- ~~För studentboenden ges en reduktion om två parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA jämfört med det lägesbaserade parkeringstalet för flerbostadshus, med samma krav på mobilitetsåtgärder. För studentbostäder kan ett parkeringstal nära noll tillämpas, men en bedömning av parkeringsbehovet för boende och besökare behöver göras. Grundläggande mobilitetsåtgärder ska införas.~~
- Småhus bör förses med högst en parkeringsplats per hus. Vid gemensam parkeringslösning för flera hus bör parkeringstalet behandlas som för flerbostadshus, med samma krav på mobilitetsåtgärder.
- ~~För vård- och omsorgsboenden ges en reduktion om 2 parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA jämfört med parkeringstalet för flerbostadshus i parkeringskartan. För vård- och omsorgsboenden kan ett parkeringstal nära noll tillämpas, men en bedömning av parkeringsbehovet för boende och besökare behöver göras.~~
- Boendeformer som inte kan säkerställas över tid, genom exempelvis markanvisningsavtal eller bestämmelser i plankarta, ska bedömas enligt riktlinjerna för flerbostadshus.

Mobilitetsåtgärder 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 parkeringslösning, 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. ~~Åtgärderna nedan utgör ett utgångsläge, men kan ersättas med andra mobilitetsåtgärder av likvärdig effekt om detta tydligt motiveras och godkänns av stadens trafikplanerare.~~

Mobilitetsåtgärdernas innebörd beskrivs mer ingående i bilaga C ”Begreppsförklaring mobilitetsåtgärder”.

Grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder för bostäder

För att ge de boende bra förutsättning att resa hållbart ska byggaktören i **alla** projekt erbjuda ett grundläggande mobilitetsutbud bestående av:

- Cykelvårdsstationer inomhus med cykeltvätt, cykelpump och verktyg.
- Cykelpool med minst 0,6 el-assisterade lådcyklar per 1 000 kvm BOA.
- Elbilpool med minst 0,3 eldrivna personbilar per 1 000 kvm BOA.
- ~~Kostnaden för bilparkeringsavgiften ska särredovisas för de boende.~~
- En kostnadsfri 30-dagarsbiljett med SL **per lägenhet** till samtliga nyinflyttade **lägenheter**.
- Löpande, målgruppsanpassad information om fastighetens mobilitetserbjudande samt områdets möjligheter till resor utan privatägd bil.
- Prova-på-erbjudande motsvarande minst fyra timmars kostnadsfritt resande för bil- och cykelpool till samtliga nyinflyttade under perioden.

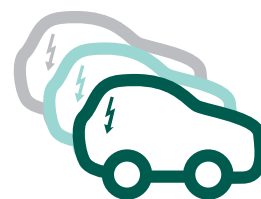
Åtgärderna ovan utgör ett utgångsläge, men kan ersättas med andra mobilitetsåtgärder av likvärdig effekt om detta tydligt motiveras och godkänns av stadens trafikplanerare.

Ambitiöst utbud av mobilitetsåtgärder för bostäder

Om byggaktören åtar sig att erbjuda ett mer ambitiöst mobilitetsutbud kan parkeringstalet sänkas med upp till en parkeringsplats per 1 000 kvm BOA. Byggaktören kan då välja bland de mobilitetsåtgärder som listas i tabell 2, så att totalt minst tio mobilitetspoäng uppnås. Detta redovisas i en mobilitetsutredning som godkänns av stadens trafikplanerare.

För projekt med lägesbaserat parkeringstal tre som har en tydlig mobilitetsprofilering samt ett gediget mobilitetserbjudande, där totalt minst 20 mobilitetspoäng ur det ambitiösa mobilitetspaketet uppnås, kan ett parkeringstal nära noll vara aktuellt.

MOBILITETSÅTGÄRD	MOBILITETS-POÄNG
Årlig kostnadsfri cykelservice för de boende	4
Utökning av cykelpoolen med andra fordonstyper	2
Utökning av bilpoolen med andra fordonstyper	4
Tillgängliggörande av bilpoolen för andra användare Öppen elbilspool	4
Utökat prova-på-erbjudande för bil- och cykelpool med 4 timmar	2
Kostnadsfri 90-dagarsbiljett med SL till samtliga nyinflyttade i tio år (en per lägenhet)	4
Samordnad digital MaaS-tjänst för fastighetens mobilitetserbjudande. (MaaS: Mobility as a Service)	2
Prova-på-erbjudande av hemleveranser	2
Leveransskåp som möjliggör mottagande av större varor	2
Leveransskåp som möjliggör mottagande av kyllda varor	2
Gemensam kostnadsfri kontorsyta inom fastigheten	4
Prova-på-erbjudande av hyrbil	2
Bilparkeringsplatser minst 500 m från fastigheten	2
Tillståndsparkering istället för fasta platser	2
Mycket attraktivt utformat cykelrum	4
Övrig åtgärd	2–4



Tabell 2. Ambitiöst utbud av mobilitetsåtgärder för bostäder

Åtgärderna ovan 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 fastlåsnings av cykeln i dess ram. Cykelparkering ska tillgodoses på kvartersmark, ~~med en rekommendation om att minst 75 procent lokaliseras inomhus. i huvudsak inomhus eller i annat avskilt och väderskyddat utrymme.~~

Utöver detta ska även tio 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 som inte finns listade i tabell 3.

~~Detaljerade utformningskrav specificeras i bilaga B ”Utformningskrav för cykel”.~~

Tabell 3. Cykelparkerings-
tal för andra ändamål

ÄNDAMÅL	PARKERINGSTAL FÖR CYKEL
Kontor	30 platser/1 000 kvm LOA
Handel Dagligvarubutiker samt handel i egen fastighet eller i större lokal i bottenvåning (>200 kvm LOA)	35 platser/1 000 kvm LOA
Förskola	15 platser/1 000 kvm LOA
Grundskola och gymnasieskola	60 platser/1 000 kvm LOA
Hotell, vandrarhem	8 platser/1 000 kvm LOA
Verksamhet och industri	15 platser/1 000 kvm LOA
Idrotts-, kultur- och rekreationsanläggningar	0,2–0,6 per besökare en vanlig vardag
Sjukhus, vårdcentral	30 platser/1 000 kvm LOA

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. I utredningen ska hänsyn tas till bl.a. bebyggelsens geografiska läge, kapaciteten i det omkringliggande trafiksystemet och utbudet

av mobilitetstjänster. Utredningen och parkeringslösningen ska bekostas av byggaktören och godkännas av stadens trafikplanerare.

Följande riktvärden ska ses som utgångspunkt i mobilitet- och parkeringsutredningen:

- ▶ Gymnasieskolor, skolor och förskolor ska endast förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt.
- ▶ Lokaler för centrumändamål under 200 kvm LOA förses endast med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt.
- ▶ Lokaler för handel mellan 200–800 kvm LOA förses med 0–3 parkeringsplatser per 1 000 kvm LOA.
- ▶ Lokaler för handel över 800 kvm LOA förses med 0–8 parkeringsplatser per 1 000 kvm LOA.
- ▶ Lokaler för kontor förses med 0–5 parkeringsplatser per 1 000 kvm LOA.
- ▶ För idrottsanläggningar ska parkeringen dimensioneras för besökare en vanlig vardag. Mobilitetsåtgärder ska prioriteras och anläggningen bör förses med så få parkeringsplatser som lokaliseringen och verksamheten tillåter.

Mobilitetsåtgärder för andra ändamål

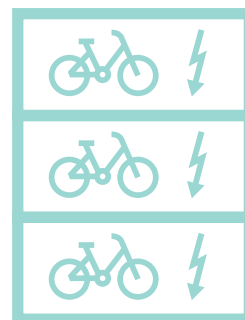
För att uppmuntra ett hållbart resande till och från arbetsplatser eller andra verksamheter ska fastighetsägaren tillskapa mobilitetsåtgärder.

Ett grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder ska tillskapas i samtliga projekt där det planeras för verksamheter, för mindre lokaler för centrumändamål (under ca 200 kvm LOA) med få anställda är det inte ett krav.

Grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder för andra ändamål

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.~~



Åtgärderna ovan utgör ett utgångsläge, men kan anpassas efter verksamhetens art samt ersättas med andra mobilitetsåtgärder av likvärdig effekt om detta tydligt motiveras och godkänns av stadens trafikplanerare.

Förtätning ~~vid~~ på 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.~~

~~När staden förtätas finns ofta möjlighet att omvandla befintliga parkeringsytor för att använda marken mer effektivt.~~

~~Där parkering på kvartersmark tas bort behöver en utredning göras för att visa hur parkeringsbehovet för befintliga boende ska tillgodoses framöver. Utredningen ska kartlägga den befintliga bostadsmängden och det nuvarande parkeringsutbudet.~~

~~Det framtida parkeringsutbudet ska uppfylla kraven på cykel- och bilparkering samt mobilitetsåtgärder enligt denna riktlinje. 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 **löpande under perioden** och staden genomför **kontroller stekprov**. Om krav för mobilitet och parkering inte uppfylls har staden möjlighet att kräva ut viten. **Uppföljning sker löpande under tioårsperioden.**



Stadsbyggnads-kontoret	Förhandsbedömning		Start-PM	Samrådshandling	Granskningshandling	Antagandehandling	Bygglövsbedömning	
Exploaterings-kontoret	Markanvisnings-bedömning	Inriktningsbeslut och markanvisning/ föravtal		Beskriver mobilitet och parkering i planhandlingar.	Beskriver mobilitet och parkering i planhandlingar.	Beskriver mobilitet och parkering i planhandlingar.		
	Utredningsbeslut	Fastställer lägesbaserat parkeringstal utifrån parkeringskartan		Godkänner inlämnad mobilitetsutredning	Systemhandling	Överenskomme om exploatering/exploaterin gsavtal och genomförandebeslut Avtalar om vald mobilitets- och parkeringslösning	Granskar vald mobilitets- och parkeringslösning.	24 månader efter färdigställt projekt genomförs uppföljning av mobilitets- och parkeringslösning. Löpande uppföljning under tio år.
Byggaktör		Erhåller markanvisning och lägesbaserat parkeringstal		Tar fram en mobilitetsutredning med en redogörelse för hur de avser tillgodose mobilitet och parkering.		Avtalar om vald mobilitets- och parkeringslösning. Rapporterar in åtaganden i Uppföljningsportalen	Inför bygglövsbedömning redogör byggaktören för den slutgiltiga parkeringslösningen och rapporterar in dessa i Uppföljningsportalen.	Inrapportering av åtgärder.

Figur 3. Mobilitets- och parkeringsprocess

Begreppsförklaring

Tabell 4. Begreppsförklaring. En utökad begreppsförklaring för mobilitetsåtgärder finns i bilagan **C**.

BEGREPP	FÖRKLARING
Parkeringstal	Mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.
Lägesbaserat parkeringstal	Ett parkeringstal med hänsyn till de platsspecifika förutsättningarna för att leva utan egen bil.
Mobilitetsåtgärder	Åtgärder som syftar till att minska behovet av privatägd bil genom att erbjuda hållbara alternativa färdmedel till olika målpunkter.
Miniminorm	Den minsta mängden parkering som behöver tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.
Maxnorm	Den största mängden parkering som får tillgodoses i relation till bebyggelsens storlek.
Boendeyta (BOA)	Yta i byggnad avsedd som bostad.
Lokalyta (LOA)	Yta i byggnad avsedd som lokal.

