



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-02-21

SBN 2025-03-25

Diarienummer SBF-2025-00100

Handläggare

Hanna Järpedal

Telefon: 031-368 26 34

E-post: hanna.jarpedal@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på remiss från Stockholms stad avseende revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Tjänsteutlåtandet översänds till Stockholms stad som yttrande över remissen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Stockholms stad har skickat *Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal* på remiss till Göteborgs Stad. Stadsbyggnadsnämnden har fått ärendet för direktbesvarande till Stockholms stad. Svaret är samordnat utifrån synpunkter från exploateringsförvaltningen.

Innehållet i Stockholms stads nya riktlinjer *Mobilitet och parkering – Parkeringsriktlinjer vid nyproduktion* bedöms vara ett välkommet steg mot att utveckla synen på parkeringsriktlinjer. Utifrån stadsbyggnadsförvaltningens erfarenhet av att tillämpa parkeringsriktlinjer samt pågående arbete med att uppdatera Göteborgs Stads motsvarande styrdokument görs vissa medskick och rekommendationer. I vissa avseenden har Stockholms stad gjort nya tolkningar av lagrummet, kring möjligheten att införa maxnorm och att kräva obligatoriska mobilitetsåtgärder, vilket skulle kunna bidra till att fler kommuner kan komma att göra samma tolkning som Stockholms stad. Göteborgs Stad rekommenderar att se över kombinationen av utformningskrav för cykel, ambitiösa cykelparkeringstal och obligatoriska mobilitetsåtgärder då detta kommer att leda till att stora ytor krävs för dessa funktioner.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Parkeringstalen för bil föreslås att sänkas i Stockholm vilket skapar bättre förutsättningar för hållbart resande genom att mer yta kan nyttjas för hållbar mobilitet. Samtidigt som parkeringstalen för bil sänks införs utformningskrav för cykelparkering och obligatoriska mobilitetsåtgärder. Att införa krav på utformningen av cykelparkeringen är positivt eftersom det bidrar till dess användbarhet. Dock innebär införandet att större ytor behöver avsättas och för att uppnå ett effektivt marknyttjande behöver därför parkeringstalet för cykel vara väl avvägt. Mobilitetsåtgärder kan bidra till att stärka användandet av hållbara färdssätt och är i grunden positivt. Göteborgs Stad bedömer att om obligatoriska krav på vissa mobilitetsåtgärder införs likt Stockholms förslag innebär det att principen om att åtgärderna ska vara väl anpassade till platsen frångås. Det riskerar, om mobilitetsåtgärderna inte nyttjas, att skapa både onödiga merkostnader för byggherren

och en urholkning av tron på mobilitetsåtgärder. Det finns ett behov att hitta en balans så att mobilitetsåtgärderna och kraven på cykelparkering både bidrar till hållbart resande och är värdeskapande för exploateringen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Riktlinjerna bidrar till Stockholm stads mål om ett minskat biltrafikarbete genom att sänka parkeringstalet för bil och därmed det tillkommande biltrafikarbetet vid nyproduktion. Förslaget hanterar även i vilket grad parkeringsplatser ska ersättas vid förtätning på befintliga parkeringsytor, vilket har påverkan på befintligt biltrafikarbete. Cykelparkeringstalen tydliggörs och införs för fler ändamål än tidigare, vilket bidrar till att skapa bra cykelparkering som är viktigt för cykelns attraktivitet. Obligatoriska mobilitetsåtgärder införs som stärker upp förutsättningarna för att resa hållbart. Om fler stockholmare väljer hållbara färdmedel får det positiva effekter på innerstadsmiljön i form av exempelvis minskat buller och förbättrad luftkvalitet.

Stockholms stad gör tolkningen att det är möjligt att införa maxnorm för parkeringstal. Om lagen skulle komma att ändras för att tydliggöra kommunernas möjlighet att tillämpa maxnorm skulle det innebära fler valmöjligheter för styrning genom parkeringstal. Parkeringstal tenderar att bli normen som utvecklare och exploitörer planerar utifrån, oavsett om det är max- eller minimumnorm. Vid maxnorm kan det finnas ett större motstånd för låga parkeringstal och därmed kan det resultera i att antalet parkeringsplatser i praktiken blir fler. Samtidigt skulle en maxnorm med låga parkeringstal kunna bidra till att styra mot Stadens mål om minskat bilresande och genom färre trafikrörelser skapa attraktivare stadsmiljöer.

Bedömning ur social dimension

Förslaget bidrar till att omfördela yta från bilparkering till ytor för cykelparkering och mobilitetsåtgärder, vilket underlättar för fler användare att välja hållbar mobilitet. Ett förstärkt utbud av hållbara färdmedel gynnar både de användargrupper som har och saknar tillgång till bil. Om fler stockholmare väljer hållbara färdmedel får det positiva effekter på folkhälsan i form av ökat aktivt resande. Angöring och parkering för rörelsehindrade är reglerad enligt lag och påverkas inte av förslaget.

Bilagor

1. Följebrev Revidering av riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal, KS 2024/1429
2. Mobilitet och parkering, parkeringsriktlinjer vid nyproduktion
3. Bilaga - Parkeringskarta
4. Bilaga - Utformning av cykelparkering
5. Bilaga - Begreppsförklaring mobilitetsåtgärder

Ärendet

Remissen är sänd från Stockholms stad till Göteborgs stad och svaret ska inkomma senast 2025-04-01. Stadsbyggnadsnämnden har fått remissen för direkt besvarande till Stockholms stad. Synpunkter har inhämtats från exploateringsförvaltningen.

Beskrivning av ärendet

Stockholm stads nya riktlinjer föreslås heta *Mobilitet och parkering – Parkeringsriktlinjer vid nyproduktion* och styrdokumentet motsvarar i stora drag Göteborgs Stads styrdokument *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*. Göteborgs Stads riktlinjer är, efter budgetuppdrag från kommunfullmäktige i budget för 2023, under uppdatering och stadsbyggnadsförvaltningen driver arbetet i samarbete med exploateringsförvaltningen och stadsmiljöförvaltningen.

Sammanfattning av förslaget

Stockholm stads förslag är framtaget i syfte att förbättra nuvarande riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal och skapa en mer transparent arbetsprocess. Riktlinjerna ska leda mot mer hållbara mobilitetsåtgärder samt bidra till Stockholm stads mål om ett minskat biltrafikarbete med 30 procent till 2030. Riktlinjerna föreslås gälla alla nybyggnadsprojekt i Stockholm oavsett markägare.

Stockholms stad föreslår införa lägesbaserade parkeringstal för bil vid flerbostadshus baserade på tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik. Tillgängligheten illustreras i en parkeringskarta, där nivån på parkeringstal utgår ifrån potentialen för en vardag utan privatägd bil. Förslaget inför en maxnorm för bil i Stockholms mest centrala områden, övriga områden föreslås fortsatt hanteras med miniminorm. Maxnormen möjliggör för projekt med bilparkeringstal nära noll. Parkeringstalen för bil som föreslås är lägre än nuvarande och föreslås sättas till 3–6 parkeringsplatser per 1000 kvm BOA (boendeyta). I förslaget införs även riktvärden för bilparkeringstal för andra ändamål än enbart flerbostadshus. Dock framhålls att en särskild utredning av parkeringstalet för bil behöver göras i varje projekt.

Obligatoriska mobilitetsåtgärder införs i alla projekt och ytterligare valfria åtgärder möjliggör att sänka parkeringstalet för bil. De ytterligare åtgärderna ska bedömas genom ett poängsystem där byggherren kan välja åtgärder från en lista med poängsatta mobilitetsåtgärder eller föreslå egna. Sänkningen uppgår till en parkeringsplats per 1000 kvm BOA.

Cykelparkeringstalen låg tidigare i ett separat styrdokument men föreslås nu ingå tillsammans med bilparkeringstalen. Cykelparkeringstal införs för fler ändamål än i tidigare riktlinjer exempelvis för sjukhus och hotell. Som en del av cykelparkeringstalet ingår att tio procent av cykelparkeringsplatserna ska vara anpassade för utrymmeskrävande cyklar. Krav på cykelparkeringens utformning införs genom detaljerade utformningskrav som biläggs riktlinjerna.

I riktlinjerna tydliggörs att projekt behöver hantera befintligt parkeringsbehov när exploatering föreslås vid befintliga bilparkeringssytor, vilket kan leda till sänkt parkeringstal för befintliga bostäder.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Göteborgs Stad bedömer att innehållet i förslaget är ett välkommet steg mot att utveckla synen på parkeringsriktlinjer. Förslaget har bedömts utifrån Stadens erfarenhet av att tillämpa parkeringsriktlinjer och slutsatser från det pågående arbetet med att uppdatera Göteborg Stads motsvarande styrdokument, *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*.

Modell för mobilitet och parkering

Göteborgs Stad delar bilden att tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik är en god utgångspunkt för att avgöra nivån på parkeringstal för bil. Angreppssättet och analysmetoden är likartad den som stadsbyggnadsförvaltningen utgår ifrån i arbetet med *Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad*.

För de centralaste delarna av Stockholm föreslås en maxnorm för bil, det vill säga ett parkeringstal som anger antalet platser som maximalt får uppföras, till skillnad från miniminorm som används i resterande delar av Stockholm och i Göteborg. Möjligheten att införa maxnorm har tidigare diskuterats i uppdateringen av Göteborgs Stads riktlinjer och förslag att införa maxnorm framfördes även från politiken i remissversionen av *Göteborgs Stads policy för parkering*. Att Stockholms stad gör en ny bedömning av lagstiftningen kan bidra till att fler kommuner kan komma att ändra sin tolkning, vilket i förlängningen kan leda till en förändrad lagstiftning. En sådan förändring i lagstiftningen skulle kunna ge kommuner valmöjlighet kring när max- eller miniminorm tillämpas, vilket skulle vara en välkommen utveckling av lagstiftningen.

För att i praktiken kunna begränsa antalet parkeringsplatser behöver detta regleras i detaljplanen genom bestämmelser i plankartan om att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering. Detaljplanen får dock inte vara mer detaljerad än som behövs med hänsyn till planens syfte, vilket gör att sådana bestämmelser inte alltid kan anses vara motiverade. Däremot kan det vara möjligt att uppnå en begränsning av antalet parkeringsplatser där kommunen är markägare och genomför en markanvisning, genom kravställning i exploateringsavtalet. Detta krav behöver i sådana fall tydligt framgå i Stadens riktlinjer för exploateringsavtal. I Stockholms stads förslag till riktlinjer föreslås dock maxnormen vara gällande även för byggnation på privatägd mark.

I Stockholms stads föreslagna nya modell blir det obligatoriskt för samtliga byggherrar att erbjuda mobilitetsåtgärder. Enligt Göteborgs Stads riktlinjer kan byggherrarna frivilligt åta sig att erbjuda mobilitetsåtgärder i utbyte mot ett sänkt parkeringstal för bil. Staden hade dock välkomnat en ändring av PBL som möjliggjorde för kommunerna att kunna ställa krav på mobilitetsåtgärder. På samma sätt som i föregående stycke kan dock eventuella krav på mobilitetsåtgärder ställas genom exploateringsavtal vid markanvisning. I Göteborgs Stads riktlinjer läggs vikt vid att de mobilitetsåtgärder som erbjuds av byggherren blir väl anpassade till platsen och projektet, för att kunna stärka upp mobiliteten på ett för platsen lämpligt sätt. Därför rekommenderas Stockholms stad att göra baskraven på mobilitetsåtgärder mer flexibla, annars finns risken att mobilitetsåtgärderna inte får önskad effekt vilket kan skapa både onödiga merkostnader för byggherren och en urholkning av tron på mobilitetsåtgärder.

Mobilitet och parkering för bostäder och andra ändamål

Cykelparkeringstalen föreslås nu ingå tillsammans med bilparkeringstalen och cykelparkeringstal för fler ändamål införs. Tydliga parkeringstal för cykel kombinerat

med krav på parkeringens utformning är viktigt för att skapa bättre förutsättning för ökat cyklande, vilket är en utgångspunkt även i Göteborgs Stads riktlinjer. I ansättandet av cykelparkeringstal bör övervägas vad som är en rimlig nivå och det framgår inte tydligt vad Stockholms stads föreslagna parkeringstal baseras på.

I Göteborg Stads riktlinjer har parkeringstalen för cykel vid bostäder baserats på att varje boende ska kunna äga minst en cykel och ha en större andel cyklande besökare. Utgångspunkten har i praktiken visat sig utmanande då den lett till stora vakanser på nybyggda cykelparkeringsplatser och därmed ett missnöje bland fastighetsägare. Eftersom parkeringstalen tar höjd för ett framtida ökat cyklande bör en viss ledig kapacitet finnas vid nybyggnation. Dock kommer inte varje boende ha viljan eller möjligheten att äga en cykel, särskilt i lägen med goda möjligheter till alternativa färdmedel. Cyklande besökare behöver kunna parkera sina cyklar utomhus, vilket (på grund av att täta innerstadsmiljöer i Göteborg oftast planeras utan förgårdsmark) vanligtvis leder till att cykelparkering för besökare placeras på innergårdar. Om cykelparkeringen inte används skulle ytan i stället kunnat nyttjats för funktioner som gett ett större mervärde för de boende. I arbetet med att uppdatera Göteborg Stads riktlinjer har därför utgångspunkten varit att cykelparkeringstalet bör sänkas för att spegla en mer realistisk bild av det framtida cykelägandet och antalet cyklande besökare.

Det är positivt att Stockholms stad inför tydliga och pedagogiska krav på utformningen av cykelparkering. Dock kommer kombinationen av utformningskrav för cykel, ambitiösa cykelparkeringstal och obligatoriska mobilitetsåtgärder att leda till att stora ytor krävs för dessa funktioner. Viss yta som tidigare skulle ha planerats för bilparkering kommer i stället kunna nyttjas till hållbar mobilitet, men eftersom det även finns andra ytanspråk bör Stockholms stad ta ställning till om åtgärderna krävs i rätt utsträckning och om kraven kommer att ge önskad effekt.

Bilparkeringstalen föreslås att sänkas i Stockholms stads nya riktlinjer, vilket är en steg mot att uppmuntra ett minskat ägande av privatbil. Då parkeringstalen reglerar antalet parkeringsplatser som uppförs i nybyggnation så finns det valmöjligheter för framtida boende eller verksamheter att på förhand avgöra om antalet parkeringsplatser är tillräckligt för deras behov. Eftersom parkeringstalet (undantaget i de centralaste delarna av Stockholm enligt förslaget) är ett minimikrav ger ett lägre parkeringstal byggherren större möjligheter att uppnå ett parkeringstal som är anpassat till fastighetens målgrupp. Det finns därmed fördelar med att hålla parkeringstalet för bil så lågt som möjligt, förutsatt att det inte leder till parkeringsflykt och en oönskad trafiksituation på allmän plats. Även uppdateringen av Göteborgs Stads riktlinjer har inriktningen att genomföra sänkningar av parkeringstalet för bil i stadens centrala och halvcentrala delar.

Förtätning av befintliga parkeringsytor

I Stockholms stads förslag införs kortfattade skrivningar om hur förtätning på befintliga parkeringsytor ska hantera ersättningen av befintligt parkeringsbehov. Frågan om ersättningsparkering är en av de mest utmanande i Göteborgs Stads exploateringsprocess. Stadens har i sitt arbete konstaterat vikten av att ha en tydlig och transparent process för hur ersättningsparkering hanteras i detaljplaner och bygglov. Även hur bedömningen görs av antalet platser som ska ersättas är viktigt att tydliggöra. Göteborgs Stad ingår för närvarande i ett forskningsprojekt som syftar till att utveckla Stadens metodik för beräkning av antalet parkeringsplatser som bör ersättas. Metodiken föreslås utgå från den förväntade efterfrågan från befintliga användare efter projektets färdigställande. Om

Stockholms stad avser att utveckla sitt arbetssätt kring ersättningsparkering så kan stadsbyggnadsförvaltningen bistå med kunskap kring ämnet.

Uppföljning

Stockholms stad föreslår att åtgärder för mobilitet och parkering ska rapporteras in av fastighetsägarna i en digital uppföljningsportal, vilket framstår som ett effektivt sätt att hantera uppföljningen. Göteborgs Stad delar Stockholms stads bild av att det är viktigt med kontroll av efterlevnad, men vill rekommendera att skapa förutsättningar för att även följa upp effekten av parkeringstal och mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärder är en relativt ny företeelse för både kommuner och fastighetsägare, där inte minst uppföljning är ett område där kommunerna kan lära av varandra.

Henrik Kant

Jenny Adler

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Strategi och taktik