



Stockholms  
stad

Riktlinjer för projektspecifika och

# Gröna parkeringstal

i Stockholm för bilparkering



# Förord:

## Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad

---

Stadens modell för projektspecifika och gröna parkeringstal beskrivs i fyra olika delar. Detta dokument innehåller en övergripande beskrivning av stadens modell för och tillämpning av projektspecifika och gröna parkeringstal.

Övriga dokument som tagits fram är:

- **Tillämpningsanvisningar** – anger konkreta och mer preciserade anvisningar för tillämpning av projektspecifika parkeringstal.
- **Exempelsamling** – innehåller exempel på olika mobilitetsåtgärder från andra kommuner, som kan användas i arbetet med gröna parkeringstal.
- **Arbetsrutiner** – beskriver stadens rutiner och ansvarsfördelning för tillämpning av projektspecifika och gröna parkeringstal.

# Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad

---

## Sammanfattning

*I kommunfullmäktiges budget för 2014 ges exploateringsnämnden tillsammans med trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att, som komplement till flexibla parkeringstal, utveckla och införa "Gröna parkeringstal". Syftet med att fastställa ett parkeringstal är att säkerställa att rätt antal parkeringar allokeras på tomtmark för nytillkommande bebyggelse. Detta kan antingen ske genom att bygga parkeringsplatser på marken eller i garage eller genom att köpa parkeringsplatser i andra parkeringsanläggningar.*

*Projektspecifika parkeringstal bestäms utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (kollektivtrafiktillgänglighet, närhet till city, mm) och vilken typ av bostäder som byggs, medan gröna parkeringstal är ett frivilligt erbjudande till byggherrarna med ytterligare en sänkning av parkeringstalet som görs baserat på mobilitetstjänster som hör till fastigheten.*

De riktlinjer som tagits fram är fullt tillämpliga för de projekt där staden är markägare. Det projektspecifika parkeringstalet och det frivilliga gröna parkeringstalet skrivs in i överenskommelsen om exploatering mellan staden och exploitören. I de projekt där staden inte är markägare utan agerar i olika myndighetsroller kan dessa riktlinjer tjäna som kunskapsunderlag för en strukturerad diskussion med byggherren. De parkeringstal som tas fram prövas som en miniminorm vid bygglovhandläggning.

## **För att skapa en tydlig och transparent metod för att fastställa parkeringstal föreslås följande modell som präglas av dialog och diskussion och byggs byggs upp i fyra steg;**

1. Generellt grundintervall som baseras på bilnehavet i staden (0,3-0,6 bilar per lägenhet)
2. Lägesbaserat p-tal (som identifierar var någonstans inom intervallet 0,3-0,6 som just det aktuella projektet skall placeras).
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek. (Små lägenheter sänker p-talet med 30% och enbart stora lägenheter höjer p-talet med 20%). Besöksparkering tillkommer med 10% på kvartersmark om inte parkeringen löses genom samnyttjande i en gemensam öppen parkeringsanläggning.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.

Den exakta uttolkningen av intervall, lägesegenskaper, rabatter och det slutgiltiga utfallet för varje projekt fastställs av projektgruppen i samarbete och dialog mellan stadens handläggare och byggherren i exploateringsprocessens olika skeden. Om projektgruppen är överens, eller om det finns politiska beslut, är det fullt möjligt att göra avsteg från dessa riktlinjer i syfte att främja utveckling och testa nya lösningar. Slutgiltiga parkeringstal föreslås av stadens tjänstemän och beslutas av stadsbyggnadsnämnden (i program, detaljplaner och bygglov) eller exploateringsnämnden (markanvisningar och överenskommelse om exploatering).

## Innehåll

Sammanfattning.....	2
Läsanvisning – Projektspecifika och gröna parkeringstal .....	5
Bakgrund och definitioner .....	5
Uppdraget .....	5
Syfte.....	5
Arbetsätt.....	6
Definitioner .....	6
Resonemang, utmaningar och knäckfrågor.....	7
Vilka mobilitetstjänster eller andra faktorer ska ge rabatt på p-talet och hur ska storleken på rabatten bestämmas? .....	8
Hur ska mobilitetstjänsternas långsiktighet säkerställas? .....	9
Hur ska övrig stadsbyggnad, trafikplanering och parkeringspolitik påverka parkeringstalen? .....	10
Förhållningssätt till projektspecifika och gröna p-tal .....	10
Principiella utgångspunkter .....	10
En förutsägbar och transparent modell .....	11
Bilnehav som utgångspunkt -Grundintervall.....	12
Bilnehav i lägenheter och småhus.....	13
Justerat bilnehav för lägenheter .....	13
Placering inom spannet -Lägesbaserat parkeringstal.....	14
Fastställande av projektspecifikt parkeringstal -Justerat utifrån lägenhetsstorlek.....	15
Besöksparkering –justering efter vald lösning .....	16
Gröna parkeringstal.....	16
Grundläggande nivå.....	17
Medelnivå.....	17
Ambitiös nivå.....	17
Exempel på beräkningar av gröna p-tal .....	18
Gröna parkeringstal som kompensationsåtgärd.....	18
Långsiktiga lösningar .....	18
Förslag till arbetsprocess .....	18
Områdesprogram.....	19
Markanvisning .....	19

Detaljplaneskede.....	19
Plan- och bygglagen .....	19
Överenskommelse om exploatering och antagande av detaljplan .....	20
Bygglov .....	20
Plan- och Bygglagen .....	21
Vem äger frågan om parkeringstal .....	21
Modell för parkeringstal.....	21
Exempel tillämpning av modell .....	22

## Läsanvisning –Projektspecifika och gröna parkeringstal

*Stockholms stad tillämpar flexibla och projektspecifika parkeringstal i den meningen att antalet parkeringsplatser som byggs anpassas efter den specifika situationen i varje projekt. Det finns ingen fast parkeringsnorm för staden. Det projektspecifika parkeringstalet föreslås av stadens tjänstemän efter dialog med den aktuella byggherren och fastställs genom politiska beslut i exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden.*

Dessa riktlinjer ska utgöra grund för stadens process för att fastställa parkeringstal för *flerbostadshus* i markanvisningsavtal och överenskommelse om exploatering för de projekt där staden är markägare. I projekt där staden inte är markägare kan dessa riktlinjer fungera som kunskapsunderlag till en strukturerad diskussion mellan staden och exploitören. I sådana fall prövas de parkeringstal som tas fram med stöd av dessa riktlinjer som en miniminorm vid handläggning av bygglov enligt Plan- och Bygglagen.

Notera att det är möjligt att göra avsteg från modellen om det finns goda skäl och om enighet finns i projektgruppen om detta. Avsteg skall motiveras och dokumenteras för att kunna leva vidare i processen.

De riktlinjer som föreslås i denna rapport kan med fördel tillämpas även på projekt som redan pågår, såvida inte beslut redan är fattade och avtalade. Om avtal redan finns är det dessa som gäller. Riktlinjerna ska ge stöd och underlag för projektgrupper att fatta kloka beslut.

## Bakgrund och definitioner

### Uppdraget

I kommunfullmäktiges budget för 2014 ges exploateringsnämnden tillsammans med trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att, som komplement till flexibla parkeringstal, utveckla och införa ”Gröna parkeringstal”. Gröna parkeringstal innebär att positiva mobilitetstjänster stimuleras genom att staden ger ett byggföretag reducerat parkeringstal i utbyte mot att byggföretaget tillhandahåller dessa. Exempel på positiva mobilitetstjänster är attraktiva cykelrum i markplan eller medlemskap i en bilpool. Tillhandahållandet av mobilitetstjänster kan minska de boendes behov av egen bil och därmed minska efterfrågan för parkeringsplatser vid fastigheten. En förutsättning för att mobilitetstjänster och andra åtgärder skall vara verkningsfulla är att parkering på gatumark regleras i någon form, genom t ex prissättning eller tidsreglering.

### Syfte

Det finns flera övergripande syften till att införa riktlinjer för gröna parkeringstal. Dessa är exempelvis att staden vill stödja framkomlighetsstrategins principer genom att säkerställa att boendeparkering huvudsakligen sker på tomtmark, att möjliggöra ett kostnadseffektivt bostadsbyggande genom att hålla nere kostnaderna och att hushålla med stadens mark samt att förenkla exploateringsprocessen genom ökad förutsägbarhet och transparens.

## Arbetsätt

Parkeringsstälens betydelse för olika aspekter av trafik- och stadsplaneringen innebär att såväl exploateringsnämnden som trafiknämnden och stadsbyggnadsnämnden berörs av frågan fast på olika sätt. Antalet parkeringsplatser påverkar projektekonomin, stadsmiljön, gaturummets användningsmöjligheter, stadens väghållning, möjligheterna till bostadsbyggande, mm. Vid införandet av gröna parkeringstal finns det därför ett behov av att säkerställa en samsyn mellan de tre nämnderna på stadens förhållningssätt till gröna parkeringstal. Mot denna bakgrund har exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret bildat en gemensam projektgrupp som leder arbetet med att ta fram gröna parkeringstal. Syftet är att:

- Ta fram en tydlig definition av vad gröna p-tal och projektspecifika p-tal är
- Ta fram en beskrivning av stadens arbetsprocess med att tillämpa gröna p-tal
- Ta fram "riktlinjer/krav-specifikation" som kan tillämpas i detaljplan respektive överenskommelse om exploatering
- Ta fram guidelines till planerare och projektledare om hur gröna p-tal ska tillämpas

Projektet har bedrivits under 2014 och vinter 2015 med processtöd från externa konsulter och omfattat en serie möten och workshops med företrädare för de tre kontoren samt Stockholm Parkering. I oktober 2014 genomfördes en särskild workshop med inbjudna gäster från Umeå, Eskilstuna och Göteborg för att ta del av dessa städers erfarenheter från att arbeta med flexibla och gröna p-tal.

I mars 2015 presenterades projektgruppens förslag för ett antal byggherrar, som representerades av stadens kommunala bostadsbolag samt en representant från Stockholms byggmästareförenings bostadsutskott. Byggherrarna var vid presentationen klart positiva till förslaget som enligt dem ger utrymme för flexibilitet samtidigt som det ökar förutsägbarheten. De betonade också vikten av att parkeringstal sätts i dialog mellan parterna. Sammantaget får Stockholm ett mer modernt sätt att se på parkering och transparensen i processen ökar. Med den tidigare synen på parkeringsnorm har det i vissa fall varit nödvändigt för byggherrarna att minska antalet lägenheter i projekten för att kunna klara av parkeringsnormen.

## Definitioner

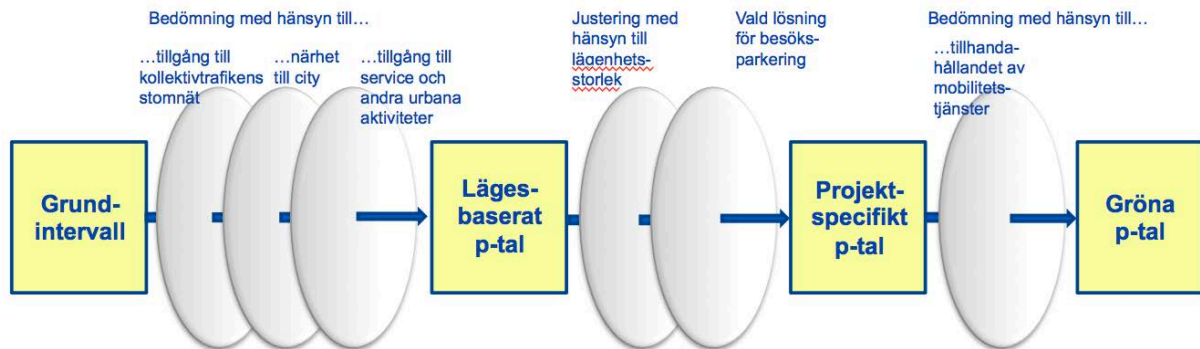
Parkeringsstal (p-tal) anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandhållas i samband med nybyggnation. Syftet med att fastställa ett parkeringstal är att säkerställa att rätt antal parkeringar allokeras på tomtmark för nytillkommande bebyggelse. Detta kan antingen ske genom att bygga parkeringsplatser på marken eller i garage eller genom att köpa parkeringsplatser i andra parkeringsanläggningar. I Stockholms stad tillämpas flexibla parkeringstal. Det innebär att bedömningar om parkeringsbehov görs från fall till fall i kontrast till ett alternativt förhållningssätt där parkeringsbehovet hanteras utifrån en generell norm vid nyexploatering.

**Projektspecifika P-tal** bestäms utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (kollektivtrafiktillgänglighet, närhet till centrum, mm) och vilken typ av bostäder som byggs, medan **gröna p-tal** är en ytterligare justering av parkeringstalet som görs baserat på mobilitetstjänster som hör till fastigheten som sådan (t ex välfungerande cykelrum i markplan, medlemskap i bilpool, etc).

**Gröna p-tal** definieras enligt ovan som en justering av parkeringstalet baserat på vilka mobilitetstjänster som tillhandahålls och som därmed motiverar ett reducerat p-tal i ett exploateringsprojekt. Det reducerade p-talet är en justering av ett projektspecifikt p-tal som anpassats

utifrån projektets lägesegenskaper, stadsbyggnadsfaktorer och lägenhetsstorlek. Det innebär att gröna p-tal i praktiken fungerar som ett valfritt tillägg till det projektspecifika p-talet.

Det projektspecifika p-talet är framtaget i en transparent och flexibel process som baseras på ett utgångsvärde – ett grundintervall av mer generell karaktär. Bestämningen av det slutgiltiga p-talet har därför karaktären av nedanstående sekvens. Cirklarna i modellen illustrerar dialog och gemensam bedömning snarare än matematiska beräkningar.



Eftersom gröna p-tal utgörs av ett tillägg till det projektspecifika p-talet har det varit nödvändigt att, i samband med införandet av gröna p-tal, även se över formerna för hur projektspecifika p-tal hanteras inom staden. Arbetet med att utveckla och införa gröna p-tal i Stockholms stad har tagit avstamp i en upplevd otydlighet kring vilken inställning staden har i den praktiska handläggningen av exploateringsprojekt. Samtliga tre förvaltningar, liksom flera av de byggherrar som är verksamma i staden, har efterlyst en ökad tydlighet och systematisering av det sätt staden arbetar med projektspecifika p-tal. Dels för att underlätta och effektivisera stadens handläggning, dels för att ge byggherrar tydligare signaler om vad de kan förvänta sig av förhandlingar med staden. Det är också angeläget att säkerställa att olika projekt i olika delar av staden får en konsekvent och likvärdig handläggning. Införandet av gröna p-tal har därför även omfattat arbetet med och rutinerna för projektspecifika p-tal.

## Resonemang, utmaningar och knäckfrågor

Det genomförda projektet visar tydligt att det råder en bred samsyn inom staden kring hur projektspecifika och gröna p-tal ska definieras. Stadens aktörer är också eniga kring behovet av ökad förutsägbarhet, tydlighet och transparens i stadens arbetssätt och förhållningssätt i frågan. I den praktiska hanteringen av parkeringstalen har dock ett antal knäckfrågor och utmaningar identifierats. Till dessa hör:

- Vilka mobilitetstjänster eller andra faktorer ska ge rabatt på p-talet och hur ska storleken på rabatten bestämmas?
- Hur ska mobilitetstjänsternas långsiktighet säkerställas?
- Hur ska övrig stadsbyggnad, trafikplanering och p-politik påverka parkeringstalen?



## Vilka mobilitetstjänster eller andra faktorer ska ge rabatt på p-talet och hur ska storleken på rabatten bestämmas?

Det finns en mängd olika mobilitetstjänster som skulle kunna ge rabatt på parkeringstalet. Exempel på sådana tjänster är:

- Startpaket till nyinflyttade med SL-kort, information, mm
- Bilpoolsmedlemskap
- Lastcykelpool
- Intelligent leveransskåp, utrymme för hemleverans i fastigheten
- Möjlighet till samordnade parkeringsanläggningar.
- Boendeparkering på distans (i p-anläggning en bit ifrån bostaden)
- Kvalitativa cykelparkeringar för boende och besökare
- Lånecyklar
- Information om kollektivtrafikavgångar i fastigheten
- Car sharing medlemskap, i form av nya innovativa bilpoolsliknande lösningar, t ex Car2go, Audi unite m fl (Detta är endast exemplifierade varumärken som är etablerade i Stockholm våren 2015, flera aktörer är på väg att etablera nya innovativa tjänster).

Vilka av dessa som bör ge rabatt på parkeringstalet beror på deras bedömda effekt på bilinnehavet och bilanvändningen. Ett lågt p-tal är positivt därför att det kan förväntas bidra till en begränsning av bilberoendet i staden vilket ligger väl i linje med framkomlighetsstrategin, men ett *för* lågt p-tal riskerar att leda till att boendeparkeringen ”trängs ut” på gatan. Detta innebär att gaturummet i praktiken används för allt mer parkering, vilket ger negativa konsekvenser för framkomlighet, trafiksäkerhet, väghållning. Dessutom hindras andra användningsområden som skapar en attraktiv stadsmiljö så som träd, bänkar, uteserveringar. En allt för hög grad boendeparkering på gatan innebär också att de parkeringsplatser som finns på gatan inte kan användas för korttidsparkering vid ärenden etc.

I praktiken finns det endast begränsade erfarenheter kring de faktiska effekterna av införandet av mobilitetstjänster och forskningen har endast lite empiri att falla tillbaka på. Däremot är mobilitetstjänster något som flera kommuner arbetar med för att sänka parkeringstalen. Införandet av olika typer av mobilitetstjänster prövas för närvarande av flera kommuner runt om i landet. En viktig förutsättning för att mobilitetstjänster skall vara verksamma är att parkering på gatemark regleras, antingen genom prissättning eller genom tidsreglering.

Ett tänkbart sätt att besluta om parkeringstalet är att varje mobilitetstjänst förknippas med en på förhand bestämd rabatt. Detta skulle ge hög tydlighet men samtidigt också innebära en trubbighet då värdet av många mobilitetstjänster ofta kan förväntas vara beroende av den kringliggande kontexten eller av andra mobilitetstjänster. Värdet av cykelgarage med hög standard är exempelvis avhängigt hur cykelinfrastrukturen i anslutning till fastigheten ser ut och om området är integrerat i ett väl fungerande vägnät för cyklister, bestående av huvudstråk och pendlingstråk. På motsvarande sätt kan värdet av ett bilpoolsmedlemskap variera beroende på hur tillgången till bra cykellösningar ser ut, då bilpoolsmedlemmar måste kunna förflytta sig på andra sätt än med bil. Dessutom riskerar en på förhand bestämd rabatt för specifika åtgärder att begränsa tillhandahållandet av nya mobilitetstjänster mot redan kända och etablerade mobilitetstjänster. Det är rimligt att Stockholms stad har som ambition

att uppmuntra och främja nya innovativa mobilitetstjänster vilket modellen för gröna p-tal därför bör ge incitament för.

För att modellen ska ge den tydlighet utåt och intern vägledning för stadens medarbetare är det samtidigt viktigt att modellen inte blir för komplex. En komplex modell med ambitionen att matematiskt kunna beräkna parkeringstalet för varje given situation riskerar att leda till ytterligare otidighet gentemot byggherrar därför att den blir för svår för utomstående att överblicka. En komplex modell kan också felaktigt ge sken av att möjligheterna att exakt beräkna parkeringsbehovet är större än vad kunskapen som finns till hands gör möjligt. Inga modeller kan väga in alla aspekter och den slutliga lösningen kommer alltid vara föremål för bedömning.

När det gäller rabattens storlek är en grundfråga också om den ska anges i absoluta eller relativa tal, t ex som -0,2 eller -25%. De diskussioner som förts inom projektet pekar mot att en relativ rabatt är att föredra, då en absolut rabatt kan bli oproportionerligt stor om det utgångsläget är lågt, dvs om ett antal fördelaktiga lägesegenskaper redan från början ger ett lågt projektspecifikt p-tal. Dessutom riskerar en absolut rabatt resultera i den absurda situationen att många mobilitetstjänster leder till ett negativt p-tal.

Eftersom varje mobilitetstjänst är svår att effektbedöma individuellt och en relativ rabatt är att föredra utformas en modell där en relativ rabatt ges utifrån en sammanvägd bedömning av de mobilitetstjänster som tillhandahålls. Rabatt bestäms på förhand i olika ambitionsnivåer. Genom att ange nivåer för vilka mobilitetspaket som kan ge rabatt signaleras en tydlighet utåt, dvs att det genom att välja ambitionsnivå finns möjlighet att påverka p-talet. Samtidigt som det finns utrymme för bedömning från fall till fall hur stor effekten av den samlade uppsättningen mobilitetstjänster är. Därmed finns det också möjlighet att låta nya oprövade mobilitetstjänster få genomslag i stadens bedömning av det samlade värdet av tillhandahållna mobilitetstjänster.

Marknaden för mobilitetslösningar, i synnerhet inom bilpools- och cykelområdet är under ständig utveckling, så det krävs flexibla modeller för att kunna anpassa dessa till nya förutsättningar.

## **Hur ska mobilitetstjänsternas långsiktighet säkerställas?**

Vissa mobilitetstjänster utgörs av fysiska anläggningar (t ex cykelgarage, ramper och automatisk dörröppnare) medan andra har en icke-fysisk karaktär (t ex bilpoolsmedlemskap eller ekonomiskt bidrag till kollektivtrafikkort). Bland annat därför är olika mobilitetstjänster långsiktiga och varaktiga i olika utsträckning. För icke-fysiska tjänster som bilpoolsmedlemskap behövs särskild uppmärksamhet på hur formerna för hur tjänstens varaktighet säkerställs över tid. När det gäller bilpoolsmedlemskap finns det exempel från andra städer på avtal mellan fastighetsägare och bilpoolsföretag som sträcker sig över en femårsperiod. Efter att avtalstiden har gått ut är användningen av bilpoolen beroende av att ett "bilpoolsbeteende", som lever vidare utan att det ingår som en tjänst som förknippas med bostaden, har etablerats. Staden har i det läget inte längre kvar någon rådighet över frågan vilket gör långsiktigheten problematisk. Till det kommer den relaterade frågan om hur avtalets giltighet med bilpoolsföretaget skall säkerställas om fastigheten byter ägare.

På motsvarande sätt finns det risker att inte heller de fysiska åtgärderna består över tid, även om en förändring där sannolikt sker med större tröghet. I en del av dessa fall kan det dock finnas viss möjlighet att använda bygglovsinstrumentet för att säkerställa att fysiska anläggningars användningsområden inte ändras. Det är dock viktigt att betona vikten av ett sammanhållet system för framtida fastighetsägare och boende.

I samband med att Stockholms stad inför gröna p-tal behöver således frågan om mobilitetstjänsternas varaktighet ges särskild uppmärksamhet. Då just bilpoolsmedlemskap kan förväntas vara ha en central roll som mobilitetstjänst framöver är särskilt bilpoolsmedlemskapets långsiktighet en viktig knäckfråga.

## **Hur ska övrig stadsbyggnad, trafikplanering och parkeringspolitik påverka parkeringstalen?**

Staden utgör ett sammanhang som parkeringsfrågan är en del av. T ex är värdet av goda cykelparkeringslösningar beroende av cykelinfrastrukturen och tillgången till cykelparkeringar vid målpunkter runt om i staden. Kollektivtrafiktillgängligheten är en viktig komponent i det projektspecifika p-talet. Stadsplaneringen i vidare bemärkelse är därför en aspekt som kommer påverka hur p-talet bestäms.

Av central betydelse för införandet av gröna p-tal i Stockholm är därför kopplingen till hur staden fungerar som helhet – i synnerhet förhållandet mellan parkering på kvartermark och parkering på gatan. Det ligger i stadens intresse och i framkomlighetsstrategins ambitioner att gatuparkering begränsas, dels för att säkra framkomlighet och trafiksäkerhet och dels för att säkerställa en ändamålsenlig drift av gatan. Vidare är det angeläget att säkerställa möjligheten att utveckla gatorna som attraktiva stadsrum med grönska och folkliv. Därför är förutsättningarna för såväl projektspecifika som gröna p-tal beroende av hur gatuparkering regleras.

Regleringen av gatuparkering är särskilt betydelsefull i ytterstaden där en stor andel av kommande års exploateringsprojekt planeras. Idag är gatuparkering i hög grad fortfarande gratis i ytterstaden och långtidsuppställning tillåten (7 dygn alternativt 6 dygn och en servicenatt i veckan). Efterfrågan på parkeringsplatser styrs av både utbudet och priset. Så länge gatuparkering är ett tillgängligt och billigt alternativ kan effekterna av mobilitetstjänster förväntas vara begränsade. Därför måste gatuparkeringsförhållandena vägas in när p-talen bestäms. I detta sammanhang är avstämningen med relevanta delar av trafikkontoret viktigt för att säkerställa en balans mellan strävan efter låga p-tal och förutsättningarna för drift och väghållning.

## **Förhållnings sätt till projektspecifika och gröna p-tal**

### **Principiella utgångspunkter**

Parkeringstalet kan fastställas utifrån olika principer. Dels med ansatsen att *försörja* den tillkommande bebyggelsen med ”rätt” antal parkeringsplatser med en så god prognos som möjligt. Dels genom att vilja *påverka* parkeringsefterfrågan genom att underlätta för de som väljer att avstå från att äga en egen bil med hjälp av mobilitetsåtgärder.

Inom detta projekt har tolkningen gjorts att de projektspecifika parkeringstalen i huvudsak syftar till att *försörja* medan de gröna parkeringstalen mer uttalat syftar till att *påverka*. I den politiska behandlingen av dessa riktlinjer har det dock varit tydligt att nämnderna och kommunfullmäktige velat ge *möjlighet* till att sätta låga parkeringstal redan i det projektspecifika p-talet. Detta för att ge möjlighet till en effektiv markanvändning, minskat bilberoende och lägre byggkostnader.

Den svåra utmaningen handlar alltså om att minska antalet parkeringsplatser utan att utnyttjandet av gatuparkering ökar, dvs att underlätta för människor att *avstå från att äga en bil*. I grund och botten finns det sällan någon motsättning i diskussionen kring p-tal. Samhällsbyggnadsprocessens aktörer vill

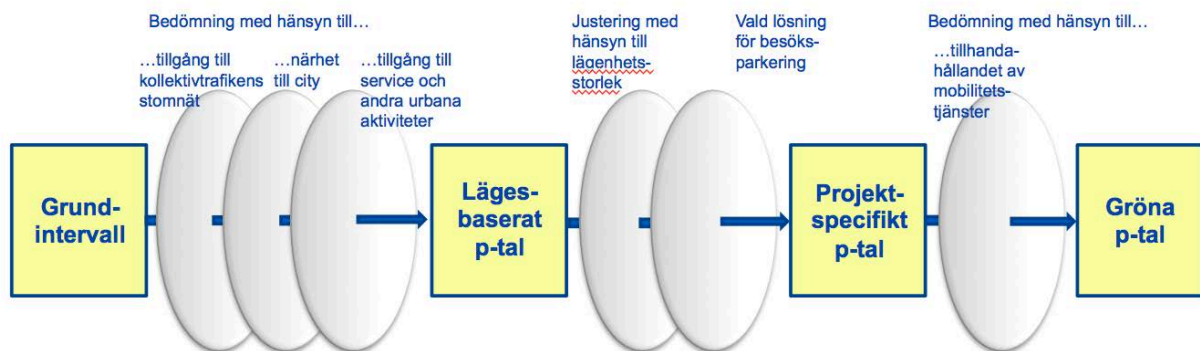
alla bygga *rätt* antal parkeringsplatser utifrån den parkeringsefterfrågan som finns vid varje fastighet. Dessa riktlinjer kan ses som ett steg på vägen mot en fullt ut fungerande marknad för parkeringsplatser, där parkeringstal inte längre behövs.

## En förutsägbar och transparent modell

För att skapa en förutsägbar, tydlig och transparent metod för att fastställa parkeringstal enligt standardiserade principer föreslås följande modell, som präglas av dialog och diskussion och byggs upp i fyra steg;

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden.
2. Lägesbaserat p-tal (dvs identifiera var någonstans inom intervallet som just det aktuella projektet skall placeras). Detta baseras på lägesfaktorer och stadskvaliteter
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek samt vald lösning för besöksparkering.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.

Den exakta uttolkningen av intervall, lägesegenskaper, rabatter och det slutgiltiga utfallet för varje projekt fastställs av projektgruppen i samarbete mellan stadens handläggare och byggherren i exploateringsprocessens olika skeden.



Det är värt att notera att användningen av parkeringsnormer och exakta parkeringstal kopplat till nybyggnation saknar stöd i forskningen. Det är nära nog omöjligt att ta fram en parkeringsnorm som är utan brister som är fullt ut tillämplig i varje projekt. I detta uppdrag eftersträvas därför att identifiera ett transparent arbetssätt och en vägledning för att i varje projekt göra professionella bedömningar och avvägningar. Den samlade expertis och de erfarenheter som finns i varje projektgrupp ska användas.

Poängen med att ha en modell som är välkänd och förutsägbar är att alla aktörer inom staden och utanför skall ha kunskap om vilka komponenter som stadens myndigheter beaktar när man ställer krav på parkering och hur dessa komponenter värderas.

Vid speciella fall skall det vara möjligt att göra avsteg från modellen. Dessa skall i så fall motiveras och dokumenteras under processen.

## Bilnehav som utgångspunkt -Grundintervall

Modellen startar med ett Grundintervall för parkeringstal. Grundintervallet bestäms med utgångspunkt i det aktuella bilnehavet per lägenhet i staden. Var någonstans i spannet ett specifikt projekt skall placeras baserat på projektets lägesegenskaper och stadskvaliteter och fastställs inom respektive projekt.

Bilnehavet definieras som antal personbilar som ägs av privatpersoner och antal personer som betalar förmånsskatt för möjligheten att nyttja en tjänstebil för privat bruk 2012-12-31. Detta ger sammantaget en tämligen god bild av parkeringsefterfrågan. Staden har införskaffat aktuell statistik per basområde. I tabellen nedan används områdesindelningen ”stadsdelsnämnd”. Det finns totalt 14 olika stadsdelsnämnder i staden. Samtliga redovisas i tabellen. Antal bostäder definieras som alla bostäder inom stadsdelsnämnden, såväl småhus som lägenheter i flerbostadshus (både hyresrätter och bostadsrätter). Andel småhus utgörs av andelen småhus av samtliga bostäder i stadsdelen.

Stadsdelsnämnd	Innehavare av Förmånsbil	Privatbilar	Totalt antal bilar	Antal bostäder	Andel småhus	Bilnehav per bostad
Rinkeby-Kista	231	10 835	11 066	19 942	7%	0,55
Spånga-Tensta	836	11 602	12 438	13 733	32%	0,91
Hässelby-Vällingby	1 820	24 525	26 345	30 386	32%	0,87
Bromma	3 355	22 734	26 089	34 721	22%	0,75
Kungsholmen	2 816	15 242	18 058	41 141	1%	0,44
Norrmalm	3 033	15 092	18 125	39 778	0	0,45
Östermalm	2 914	17 974	20 888	41 381	0	0,50
Södermalm	3 816	26 677	30 493	72 099	0	0,42
Enskede-Årsta-Vantör	1 935	26 810	28 745	46 874	11%	0,61
Skarpnäck	710	11 512	12 222	22 923	9%	0,53
Farsta	911	15 830	16 741	26 381	17%	0,63
Älvsjö	1 068	9 514	10 582	11 201	39%	0,94
Hägersten-Liljeholm.	2 041	21 668	23 709	41 910	7%	0,57
Skärholmen	239	9 357	9 596	14 020	15%	0,68

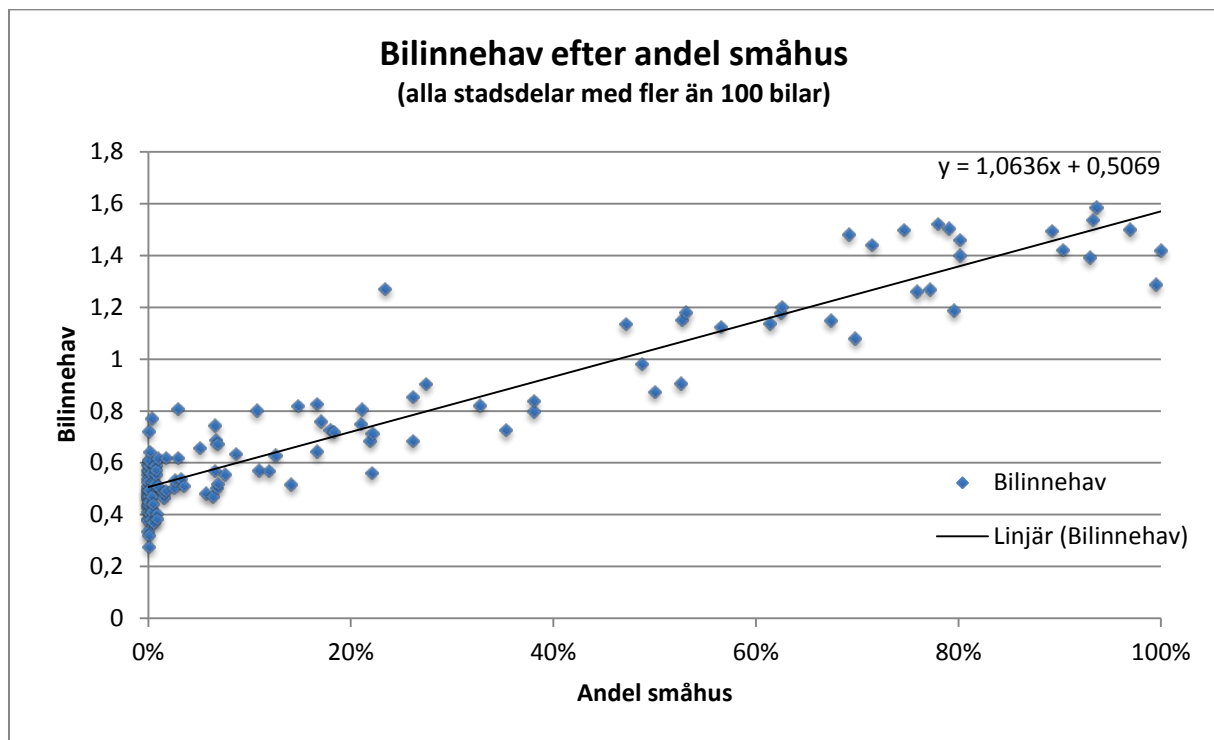
Den statistik som staden har köpt härstammar i grunden från registerdata från Transportstyrelsen och Skatteverket. Hur bra statistiken än är finns alltid risken att den inte är helt överensstämmer med verkligheten. Det finns flera möjliga källor till avvikelser. T ex;

- Att personer inte deklarerar att de nyttjar en tjänstebil för privat bruk, dvs en underskattning av bilnehavet
- Att personer äger en eller flera bilar som de i själva verket inte förvarar på den aktuella platsen, dvs en överskattning av bilnehavet. Även motsatsen är möjlig, om en person nyttjar en bil i Stockholm, men bilen står skriven på en person på annan ort, med t ex lägre försäkringspremie.
- Småföretagares bilar som inte används för privat bruk som t ex skåpbilar med verktyg o dyl, men som ändå parkeras på gatan utanför den anställdes hem. (Detta är en skattemässig gråzon -det finns de som har rätt att parkera bilen vid

hemmet utan att förmånsbeskattas och andra som inte har det, men detta berörs inte mer i detta sammanhang.) Detta ger en underskattning av bilnehavet.

### Bilnehav i lägenheter och småhus

Detta projekt syftar till att fastställa parkeringstal för flerbostadshus. Omfattningen av tillkommande småhusbebyggelse i staden är tämligen begränsad och för dessa projekt fastställs projektspecifika parkeringstal i samråd mellan stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och exploitören. Därför görs nedan en justering där stadsdelar med höga småhusandelar justeras ned för att beräkna bilnehavet i flerbostadshus. I den statistik som staden köpt går det inte att urskilja vilken hustyp bilens ägare bor i. Metoden som används går istället ut på att analysera statistik över mindre områden (sk stadsdelar, finns ca 150 st i Stockholms stad.) Genom detta är det möjligt att identifiera sambandet mellan bilnehav och andel småhus i stadens stadsdelar.



I diagrammet ovan framgår ett tydligt linjärt samband (linjär trendlinje) där bilnehavet ökar med en växande andel småhus. I diagrammet syns också att områden utan småhus har ett genomsnittligt bilnehav på ca 0,5 och att områden med i princip enbart småhus har ett motsvarande bilnehav på ca 1,5. Detta leder fram till slutsatsen att områden med renodlad småhusbebyggelse har i snitt 1 bil mer per bostad, jämfört med områden med en utpräglad flerbostadskaraktär.

### Justerat bilnehav för lägenheter

I tabellen nedan har bilnehavet justerats för att enbart vara tillämpligt för lägenheter i flerbostadshus. Detta har gjorts genom att exkludera 1 bil per småhus i varje stadsdelsnämnd.

Stadsdel	Totalt antal bilar	Antal bostäder	Antal småhus	Andel småhus	Justerat bilnehav
Rinkeby-Kista	11 066	19 942	1 391	7%	0,49
Spånga-Tensta	12 438	13 733	4 423	32%	0,58
Hässelby-Vällingby	26 345	30 386	9 857	32%	0,54
Bromma	26 089	34 721	7 948	22%	0,52
Kungsholmen	18 058	41 141	324	1%	0,43
Norrmalm	18 125	39 778	8	0	0,46
Östermalm	20 888	41 381	154	0	0,50
Södermalm	30 493	72 099	78	0	0,42
Enskede-Årsta-Vantör	28 745	46 874	4 960	11%	0,51
Skarpnäck	12 222	22 923	2 086	9%	0,44
Farsta	16 741	26 381	4 530	17%	0,46
Älvsjö	10 582	11 201	4 357	39%	0,56
Hägersten-Liljeholmen	23 709	41 910	2 804	7%	0,50
Skärholmen	9 596	14 020	2 042	15%	0,54

Vid en sådan justering framträder ett helt annat mönster för bilnehavet, nämligen att alla stadsdelar ligger mellan 0,42 (Södermalm) och 0,58 (Spånga-Tensta), med ett medelvärde på 0,50. Detta mönster ger ett intervall om ca 0,4-0,6 bilar per lägenhet inom vilket parkeringstalen lämpligen sätts för att försörja den tillkommande bebyggelsen med "rätt" antal parkeringsplatser. Om man tittar på mindre områden, i täta innerstadslägen nära tunnelbanan så finns det områden som har ett befintligt bilnehav som närmar sig 0,3. I den politiska processen för att anta dessa riktlinjer har nämnderna beslutat att grundintervallet skall starta på 0,3. Detta för att säkerställa att den mest attraktiva marken i staden används resurssnålt och effektivt för att på så sätt stimulera en tät utbyggnad av lägenheter i attraktiva lägen. *0,3-0,6 är därmed det grundintervall som utgör modellens generella utgångsvärde.*

Det finns vissa empiriska observationer som indikerar att bilnehavet är högre i nyproducerade lägenheter, men det är värt att understryka att det totala antalet bilar per 1000 invånare i Stockholms stad har sjunkit från 365 till 360 mellan åren 2006 till 2013. Därför synes det snarast ske en omfördelning av bilar och parkeringsefterfrågan inom staden. Det är rimligt att tänka sig att den långsiktiga parkeringsefterfrågan bör utgöras av stadens och områdets genomsnitt snarare än en kortvarig observation vid nyinflyttning.

Staden eftersträvar en jämn socioekonomisk fördelning och en blandad och integrerad stad. Därför beaktas inte områdets socioekonomiska status vid fastställande av p-tal. Statistiken ovan ger heller inte något klart stöd för en sådan indelning på stadsdelsnivå.

### **Placering inom spannet -Lägesbaserat parkeringstal**

Det lägesbaserade parkeringstalet inom det ovan angivna spannet fastställs av stadens tjänstemän i samråd med byggherren utifrån en kvalitativ bedömning av varje projekts unika förutsättningar. Bedömningar skall göras relativt andra områden i Stockholms stad. Sett ur ett nationellt perspektiv har alla platser i Stockholms stad god kollektivtrafik och god närhet till city etc. Så det är angeläget att projektgruppen tar hänsyn till varje plats unika egenskaper i jämförelse med andra platser i Stockholms stad. Observera att det lägesbaserade parkeringstalet endast utgör ett arbetssteg på vägen

för projektgruppen och tjänar som en indikation om det kommande projektspecifika parkeringstalet i tidiga skeden.

Följande faktorer avgör i vilken del av spannet det lägesbaserade parkeringstalet ska ligga;

- Avstånd till kollektivtrafikens stomnät, tunnelbanan värderas extra tungt.
- Avstånd till city
- Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter
- Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området.

Notera att det enbart är projekt som har de allra bästa förutsättningar och lägesegenskaperna, i tunnelbanans omedelbara närhet, som kan vara aktuella att placeras i det allra lägsta delen av intervallet.

Den tillkommande bebyggelsens upplåtelseform beaktas inte vid fastställande av parkeringstal. Vid observationer i det befintliga bostadsbeståndet finns visst stöd för att hävda att områden med hyreslägenheter har ett lägre bilinnehav än motsvarande områden med bostadsrätter. När det gäller nyproducerade lägenheter finns dock inte något klart stöd för denna slutsats. Dessutom är det sällan känt i tidiga projektskeden vilken upplåtelseform som varje projekt till slut får. Det finns gott om exempel på projekt som startat som bostadsrättsprojekt, men blivit hyresrätter och tvärtom. Detta beror på marknad och konjunktur. Om bostadens hela tekniska livslängd beaktas blir faktorn upplåtelseform än mer irrelevant.

## **Fastställande av projektspecifikt parkeringstal -Justering utifrån lägenhetsstorlek**

Den tillkommande bebyggelsens karaktär och storlek är central för parkeringstalet. Det projektspecifika parkeringstalet påverkas därför av lägenhetsstorlek inom den tillkommande bebyggelsen. Nedan angivna justeringar baseras på erfarenheter om samvariation mellan lägenhetsstorlek och bilinnehav, baserat bland annat på kända samband om högre bilinnehav för barnfamiljer och hushåll bestående av minst två vuxna (Hushållens bilinnehav, SLL 2002).

- Områden med övervägande andel små lägenheter kan ges en sänkning av det lägesbaserade parkeringstalet på upp till 30%.
- Områden med övervägande andel stora lägenheter kan ges en höjning av det lägesbaserade parkeringstalet på upp till 20%.
- Student- och ungdomsbostäder behöver enligt beslut i stadens budget för 2015 *endast förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt.*
  - Ett vägledande riktvärde för behovet är ca 5% av alla parkeringar i en anläggning, enligt "Stockholm –en stad för alla, Handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö", 2008.
  - 5% av grundintervallet 0,3-0,6 motsvarar alltså ett p-tal på 0,015-0,03)
- Avsteg från modellen kan göras även för andra kategoriboenden om projektgruppen anser att det finns skäl för detta. Avsteg ska motiveras och dokumenteras.



## Besöksparkering –justering efter vald lösning

Parkeringsstalet ska räknas upp med 10% för att inrymma besöksparkering på tomtmark.

Om parkeringen ordnas i ett större öppet<sup>1</sup> garage med flytande<sup>2</sup> platser så anses besöksparkeringen kunna lösas genom samnyttjande och då behöver parkeringstalet inte räknas upp.

Det är värt att notera att en gemensam lösning av parkeringsfrågan mycket väl kan ordnas genom sk parkeringsköp. Detta sker genom att exploatören genom avtal säkerställer tillgång till önskat antal parkeringsplatser med en extern huvudman för en ny eller befintlig parkeringsanläggning i närområdet. På så sätt slipper exploatören projektera och bygga garage.

## Gröna parkeringstal

Det gröna parkeringstalet skapas genom att justera det projektspecifika p-talet med mobilitetstjänster. I de workshops som hållits och i de intervjuer och omvärldsstudier som genomförts har ett antal slutsatser dragits:

- Att arbeta med gröna parkeringstal är ett erbjudande till byggherrarna och inte ett krav från staden.
- Parkeringsköp kan minska antalet parkeringsplatser genom att det stöder att parkering ordnas i samlade anläggningar som skapar förutsättningar för effektivt samutnyttjande. (Parkeringsköp godkänns både om det avser platser i befintliga underutnyttjade parkeringsanläggningar eller i nya anläggningar.)
- Samnyttjande av parkeringsplatser och öppna parkeringshus som drivs av en kommersiell aktör kan minska antalet parkeringsplatser, i synnerhet om de ligger en bit ifrån bostaden.
- Då det inte är möjligt att avgöra effekten av varje enskild åtgärd ska mobilitetstjänsterna aggregeras till samlade paket som värderas i tre nivåer
  - Grundläggande
  - Medelnivå
  - Ambitiös nivå
- De totala paketlösningarna kan ges en maximal rabatt, baserat på de tre nivåerna.
- Klassningen av nivåerna påverkas av standarden på omgivande infrastruktur. En väl så ambitiös cykelsatsning inom området kan inte nå full potential om den omgivande infrastrukturen är bristfällig. Potentialen för mobilitetsåtgärder är generellt högre där kollektivtrafik är av en högre standard. Självklart är det möjligt att utveckla den omgivande infrastrukturen. Detta skall i så fall beaktas.
- Fysiska åtgärder värderas högre än beteendepåverkande åtgärder, därför att de är mer bestående över tid.

---

<sup>1</sup> Garaget ska vara öppet för allmänheten.

<sup>2</sup> Det ska finnas platser som är möjliga att samnyttja och då får de inte vara låsta till ett specifikt fordon.

- En attraktiv, öppen, upphandlad bilpool som byggherren betalar månadskostnaden för har i andra städer visat sig vara en mycket verksam åtgärd för att minska parkeringsbehovet.
- De olika paketen med mobilitetstjänster ska inte utformas exakt som visas i kommande stycke. Detta skulle kunna hämma utvecklingen av nya lösningar och innovationer. Nedanstående komponenter utgör exempel från vintern 2014-2015 och skall tjäna som grund för den slutliga värderingen.
- De mer omfattande paketen innehåller kostsamma åtgärder, i synnerhet det ambitiösa. De ekonomiska resurserna för detta frigörs i och med att exploatören slipper bygga 25% av de beräknade parkeringsplatserna. Generellt sett är detta en gynnsam affär för byggherren.
- För att mobilitetstjänster skall få full effekt förutsätts att parkering på gatumark regleras, antingen genom kostnad eller tidsstyrning.

### Grundläggande nivå

Ett mobilitetspaket på grundläggande nivå kan ge en maximal rabatt på 10%.

För att ett mobilitetspaket skall godkännas som grundläggande krävs att de ingående åtgärderna bedöms ha motsvarande potential och omfattning som de nedan:

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resealternativ belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.
- Lätt nåbara cykelrum
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc)

### Medelnivå

Ett mobilitetspaket på medelnivå kan ge en maximal rabatt på 15%.

För att ett mobilitetspaket skall bedömas som medelnivå krävs, **utöver** den grundläggande nivån, att de ingående åtgärderna bedöms ha motsvarande potential som de nedan:

- Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området
- Prova-på-kort på kollektivtrafik –erbjudande under viss tid.
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex reparations- och tvättrum, ladduttag för el-cykel, besöksparkering nära entrén etc)
- Cykelpool med bl a lastcykel, cykelkärria och elcykel

### Ambitiös nivå

Ett mobilitetspaket på ambitiös nivå kan ge en maximal rabatt på 25%.

För att ett mobilitetspaket skall bedömas som ambitiös nivå krävs att de ingående åtgärderna bedöms ha motsvarande potential som de nedan, **utöver** grundläggande nivå och medelnivån:

- Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år.

- Subvention av månadskort för kollektivtrafik.
- Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning
- Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum i markplan

### Exempel på beräkningar av gröna p-tal

Nedan följer exempel på hur olika projektspecifika parkeringstal ytterligare kan bearbetas enligt principerna för gröna parkeringstal.

		<i>Projektspecifikt parkeringstal</i>		
		<b>0,30</b>	<b>0,50</b>	<b>0,70</b>
<b>Mobilitetspaket</b>	<b>Grundläggande nivå -10%</b>	0,27	0,45	0,63
	<b>Medelnivå -15%</b>	0,25	0,43	0,60
	<b>Ambitiös nivå -25%</b>	0,23	0,38	0,53

För att stödja en innovation och utveckling är det möjligt att göra avsteg från denna modell i samförstånd mellan staden och exploitören. Avsteg från modellen ska dokumenteras och motiveras så att de kan följas upp.

### Gröna parkeringstal som kompensationsåtgärd

I byggprojekt är det vanligt att det slutliga antalet parkeringsplatser inte står klart förrän relativt sent i projekteringsstadiet när bygghandlingar börjar bli klara. Om det slutliga antalet parkeringsplatser inte motsvarar det parkeringstal som fastslagits är det också möjligt att använda mobilitetsåtgärder för att kompensera avvikelser i antalet parkeringsplatser i samband med bygglovhandläggningen.

### Långsiktiga lösningar

För att säkerställa att lösningarna i mobilitetspaketet bidrar till ett minskat bilinnehav måste de vara långsiktiga. För att säkerställa långsiktigheten ska åtgärder i fysisk infrastruktur eller andra anläggningar väga tyngre än ”mjuka” åtgärder och tjänster.

När det gäller bilpoolslösningar är infrastrukturella åtgärder som identifieringen och reservationen av parkeringsplatser tungt bidragande. För att säkerställa en långsiktig leverans av tjänsten skall långa avtal tecknas med väletablerade, professionella aktörer. Det är viktigt att ställa krav på soliditet och långsiktiga ägare vid upphandling av bilpooltjänster. I de fall fastighetsägaren ska stå för den månatliga kostnaden ska denna inte utbetalas som en klumpsumma i förskott. Om aktören skulle gå i konkurs kan fastighetsägaren helt enkelt vända sig till en annan leverantör för den tid som återstår av den avtalade perioden.

I de städer som varit mest framgångsrika har ett undertecknat avtal mellan exploitör och bilpoolsleverantör varit en förutsättning för att få bygglov.

### Förslag till arbetsprocess

Stadens exploateringsprocess är komplex och innehåller många olika steg med flera berörda grupper av experter under olika skeden. För att säkerställa att parkeringsfrågorna hanteras konsekvent under processen och att berörda aktörer har förutsättningar att hålla fast vid slutna överenskommelser och givna besked krävs system för dokumentation längs vägen.

## Områdesprogram

I de fall områdesprogram tas fram behandlas parkeringsfråganorna översiktligt på områdesnivå. I arbetet med områdesprogram är det lämpligt att vidta särskilda åtgärder som handlar om parkeringsköp, samnyttjande av parkering och vissa övergripande resonemang kring bilpoolslösningar. Eventuella knäckfrågor kring generellt underskott eller överutbud på befintliga parkeringar som kan påverka synen på grundtalet kan också adresseras i detta skede. Det är viktigt att i sådana fall ta hänsyn till utbudet av parkering på kvartersmark samt prissättning/annan reglering. (dvs ”brist” på parkering kan vara ett tecken på en felaktig prissättning).

I områdesprogram förfinas det lägesbaserade parkeringstalet i de fall förändringar sker som påverkar projektets förutsättningar.

## Markanvisning

Eftersom anläggande av parkeringsplatser medför betydande kostnader för exploateringsprojekten krävs att ett översiktligt parkeringstal diskuteras redan i markanvisningen. Stadens nya riktlinjer som tas fram inom detta projekt kommer att tjäna som grund för att diskutera parkeringstal i dessa tidiga skeden. Enligt beskrivningen av modellen ovan är det rimligt att fastställa det lägesbaserade parkeringstalet i samband med markanvisning.

Om en aktör önskar arbeta med gröna parkeringstal kan detta föras på tal och användas internt av exploitörer. I detta tidiga skede är det dock för tidigt att avtala om den slutliga rabatten genom gröna p-tal.

I markanvisningsskedet fastställs ett tidigt riktvärde för parkeringstal tillsammans med exploateringskontoret och exploitören i form av det lägesbaserade parkeringstalet. Riktvärdet baseras på de principer för parkeringstal som fastställs inom detta uppdrag.

## Detaljplaneskede

Under arbetet med detaljplanen fastställs det projektspecifika parkeringstalet för respektive projekt uppdelat per fastighet. Förutsättningarna för gröna p-tal diskuteras i planarbetet.

## Plan- och bygglagen

### Parkering

13 § I en detaljplan får kommunen bestämma

1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,
2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

## Tomter

9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att

1. naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara,
2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer,
3. det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon,
4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,
5. personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten, om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt, och
6. risken för olycksfall begränsas.

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utvistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt [första stycket 4](#), ska man i första hand ordna friyta.

I detaljplaneskedet föreslår projektgruppen projektspecifika parkeringstal för stadsbyggnadsnämnden.

## Överenskommelse om exploatering och antagande av detaljplan

I överenskommelsen om exploatering skall parkeringstalen fastställas och avtalas med exploatören.

Så länge parkeringstalet inte står angivet i plankartan har det ingen juridisk status. Därför är det nödvändigt att i avtal avseende överenskommelse om exploatering med exploatören om vilka förutsättningar som gäller för såväl projektspecifika som gröna parkeringstal.

Parkeringstal som avtalas skall följa det som fastställts i detaljplaneskedet. Alla avvikelser från tidigare skeden ska dokumenteras och motiveras.

I projekt där staden inte är markägare kan staden inte reglera krav på parkeringstal i exploateringsavtal. I sådana fall kan dessa riktlinjer tjäna som kunskapsunderlag för en strukturerad diskussion.

## Bygglov

I bygglovskedet har staden viss formell möjlighet att i skäligen utsträckning driva krav på anordnande av parkeringsplatser på en tomt eller i dess närhet enligt Plan- och Bygglagen. För att säkerställa stadens strategier och tidigare givna besked är det angeläget att stadens bygglovhandläggare följer upp vad som avtalats i överenskommelsen om exploatering och i dokumentationen längs vägen.

Alla avvikelser från tidigare skeden bör förankras med ansvarig trafikplanerare och med ansvarig planarkitekt.

I projekt där staden inte är markägare är det inte formellt möjligt att driva anordnandet av parkeringsplatser gentemot stadens interna strategier eller riktlinjer eftersom någon överenskommelse om exploatering inte skrivs. I sådana fall kan dessa riktlinjer tjäna som kunskapsunderlag för en strukturerad diskussion.

## Plan- och Bygglagen

### Tomter

9 § En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Tomten ska ordnas så att

1. naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara,
2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer,
3. det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon,
4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon,
5. personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten, om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt, och
6. risken för olycksfall begränsas.

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utvistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

Det värde för parkeringstal som tas fram med stöd av dessa riktlinjer ska prövas som en miniminorm vid bygglovhandläggning för att i varje projekt fastställa stadens tolkning och bedömning av Plan- och bygglagens begrepp ”på tomten”, ”i närheten av” respektive ”i skälig utsträckning”. Observera att tillgång till parkeringsplatser kan lösas genom parkeringsköp.

### Vem äger frågan om parkeringstal

Stadens förvaltningar har olika roller i arbetet med att reglera parkeringstal i exploateringsprocessens olika faser. I varje fas är det alltid en förvaltning som äger frågan. Ansvaret är fördelat mellan stadsbyggnadskontoret, som ansvarar för planprocessen, och exploateringskontoret, som ansvarar för upplåtelse av mark och avtal med exploatörer. Trafikkontoret bidrar i arbetet som vägghållare.

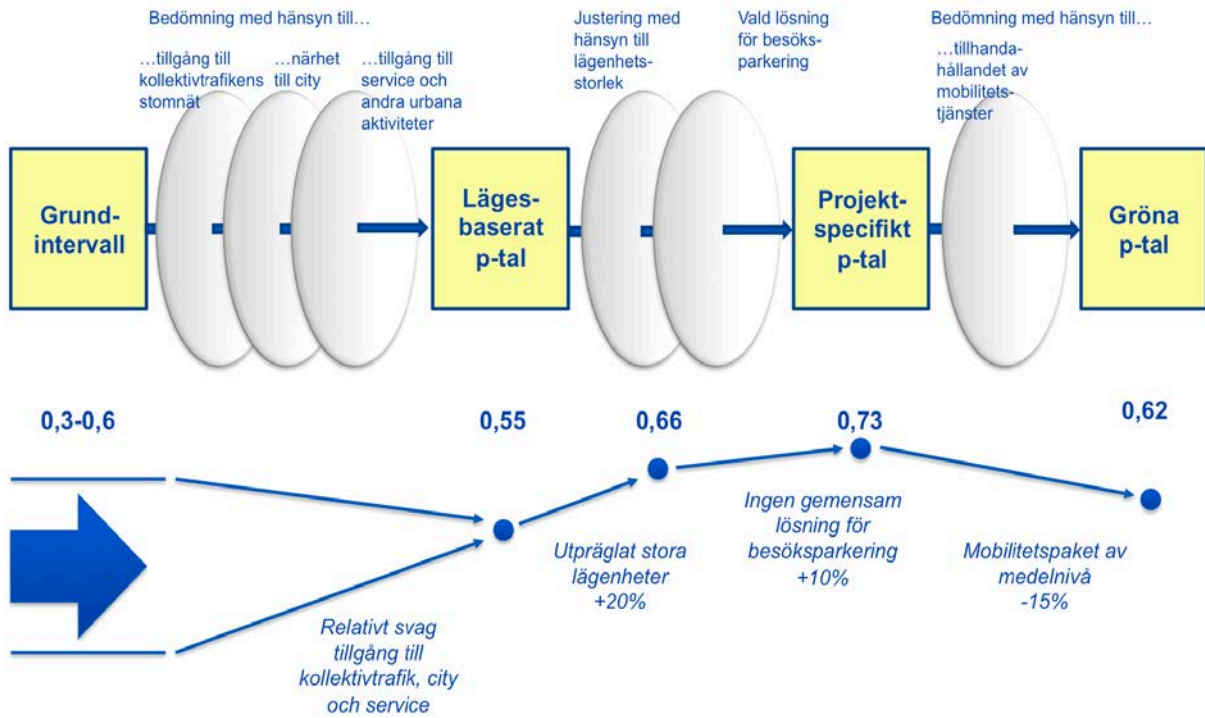
I projekt där staden inte är markägare har staden enbart myndighetsroller som vägghållare, planupprättare och bygglovmyndighet. I sådana projekt kan dessa riktlinjer fungera som kunskapsunderlag för en strukturerad diskussion.

### Modell för parkeringstal

	Baseras på:	Fastställs i samband med:
Grundintervall	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bilinnehav i spann</li></ul>	Som given statistisk input
Lägesbaserat p-tal	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Grundintervallet</i></li><li>• Tillgång kollektivtrafikens stamnät, tunnelbanan väger extra tungt</li><li>• Närhet till city</li><li>• Tillgång till service och andra urbana aktiviteter</li></ul>	Markanvisning och förfinas i program
Projektspecifikt p-tal	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Lägesbaserat p-tal</i></li><li>• Lägenhetsstorlek</li></ul>	Detaljplan
Besöksparkering	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Projektspecifikt p-tal</i></li><li>• Vald lösning för besöksparkering</li></ul>	Detaljplan
Grönt p-tal	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Projektspecifikt p-tal</i></li><li>• Mobilitetstjänster</li></ul>	Överenskommelse om exploatering

# Exempel tillämpning av modell

## Stora lägenheter i ytterstadsläge med mobilitetspaket av medelnivå



## Små lägenheter i innerstadsläge utan mobilitetspaket

