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 tomtnamn för nyttommande bebyggelse. Detta kan aningen 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 exploatören. 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 bilinnehavet 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 lägesbasera p-talet och lägenhetsstorleken. (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.

Den exakta uttolkningen av intervall, lägesegenskaper, rabatter och det slutgiltiga utfallet för varje projekt fastställs av projektgruppen i samarbete och dialog mellan stadens handlägare 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
   Arbetssätt .......................................................................................................................................... 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
   Bilinnehav som utgångspunkt - Grundintervall ...................................................................... 12
      Bilinnehav i lägenheter och småhus .................................................................................. 13
      Justerat bilinnehav för lägenheter .................................................................................... 13
   Placering inom spannet - Lägesbaserat parkeringstal ............................................................ 14
   Fastställande av projektspecifikt parkeringstal - Justering 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 åtgärder ................................................................................................................. 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


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 exploateren. 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 gatutmark 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 tomtrmark, 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.
Arbetssätt

Parkeringstalens 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


Definitioner


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

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


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
- Intelligenta leveranskåp, 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
- Låncyklar
- 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, våghållning. 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 gatumark 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 väglägning 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 otydlighet gentemot bygggherrar 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 säkerställer över tid. När det gäller bilpoolsmedlemskap finns det exempel från andra städer på avtal mellan fastighetsägare och bilpoolsföretag som sträcker sig över en femårspериod. 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 grön 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?**


Regleringen av gatuparkering är särskilt betydelsefull i ytterstaden där en stor antal 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 styr av både utbudet och priset. Så länge gatuparkering är ett tillgängligt och billigt alternativ kan effekterna av mobilitetstjänster förväntas vara begränsade. Därför måste gatuparkeringstillstånden vägas in när p-talen bestäms. I detta sammanhang är avstämningen med relevanta delar av trafikkontoret viktigt för att säkerställa en balans mellan stråvan efter åter- och försöknings- och i förväg någraandra förutsättningarna för drift och väghållning.

**Förhållningssätt till projektspecifika och gröna p-tal**

**Principiella utgångspunkter**

Parkeringstalen kan fastställas utifrån olika principer. Dels med ansatsen att försöka 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 försöka 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.

Den exakta uttolkningen av intervall, lägesegenskaper, rabatter och det slutgiltiga utfallet för varje projekt fastställs av projekttgruppen 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 arbetsätt 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.
Bilinnehav som utgångspunkt -Grundintervall

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


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

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 överensstämmar med verkligheten. Det finns flera möjliga källor till avvikelser. T ex;

- Att personer inte deklarerar att de nyttjar en tjänstbil för privat bruk, dvs en underskattnings av bilinnehavet
- Att personer äger en eller flera bilar som de i själva verket inte förvarar på den aktuella platsen, dvs en överskattning av bilinnehavet. 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 gräzon -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 bilinnehavet.

**Bilinnehav 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 exploatören. Därför görs nedan en justering där stadsdelar med höga småhusandelar justeras ned för att beräkna bilinnehavet 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 bilinnehav och andel småhus i stadens stadsdelar.

I diagrammet ovan framgår ett tydligt linjärt samband (linjär trendlinje) där bilinnehavet ökar med en växande andel småhus. I diagrammet syns också att områden utan småhus har ett genomsnittligt bilinnehav på ca 0,5 och att områden med i princip enbart småhus har ett motsvarande bilinnehav 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 flerbostadskarakter.

**Justerat bilinnehav för lägenheter**

I tabellen nedan har bilinnehavet justerats för att enbart vara tillämpligt för lägenheter i flerbostadshus. Detta har gjorts genom att excludera 1 bil per småhus i varje stadsdelsnämnd.
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
Normalm 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
Ålvsjö 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 bilinnehavet, 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 lämpligt sätts för att försörja den tillkommande bebyggelsen med ”rätt” antal parkeringsplatser. Om man tittar på mindre områden, i tät innerstadslägen nära tunnelbanan så finns det områden som har ett befintligt bilinnehav 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.


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 parkeringstal inom det ovan angivna spannet fastställs av stadens tjänstemän i samråd med byggherren utifrån en kvalitativ bedömning av varje projektets unika förutsättningar. Bedömningar skall göras relativt andra områden i Stockholms stad. Så är det också normat att projektgruppen tar hänsyn till varje plats unika egenskaper i jämförelse med andra platser i Stockholms stad. Observera att det lägesbaserade parkeringstala endast utgör ett arbetssteg på vägen för att fastställa ett effektivt och jämnt fördelat parkerings- och kollektivtrafiknätverk i staden.
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 stornät, 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.


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

Den tillkommande bebyggelsens karakter 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.
  - 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**

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

Om parkeringen ordnas i ett större öppet\(^1\) garage med flytande\(^2\) platser så anses besöksparkeringen kunna löstras genom samnyttjande och då behöver parkeringstalet inte räknas upp.

Det är viktigt 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 byggherrar 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 samnyttjande. (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 aggereras 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.
- Fysiska åtgärder värderas högre än beteendepåverkande åtgärder, därför att de är mer bestående över tid.

---

\(^1\) Garaget ska vara öppet för allmänheten.

\(^2\) 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 mer omfattande paketen innehåller kostsamma åtgärder, i synnerhet det ambitionösa. De ekonomiska resurserna för detta frigöras i och med att exploitören 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 resemöjligheter 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, cykelkärra 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
• Leveransskäp 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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Mobilitetspaket</th>
<th>Projektspecifikt parkeringstal</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Grundläggande nivå -10%</td>
<td>0,30</td>
</tr>
<tr>
<td>Medelnivå -15%</td>
<td>0,25</td>
</tr>
<tr>
<td>Ambitiös nivå -25%</td>
<td>0,23</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Gröna parkeringstal som kompensationsåtgärd
I byggtprojekt är det vanligt att det slutliga antalet parkeringsplatser inte står klart förrän relativt sent i projekteringsstadiet när bygghandlingar börjar bli clara. Om det slutliga antalet parkeringsplatser inte motsvarar det parkeringstal som fastslagits är det också möjligt att använda mobilitetsåtgärder för att kompensera avvikelsen i antalet parkeringsplatser i samhället 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 bilpoolstjänster. 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 exploatör 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 parkeringsfråganerna översiktligt på områdesnivå. I arbetet med områdesprogram är det lämpligt att vidta särskilda åtgärder som handlar om parkeringskö, 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 exploatörer. 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 exploatören i form av det lägesbaserade parkeringstalet. Riktvärden 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

![Plan- och bygglagen bild](image-url)
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 bygglövskedet har staden viss formell möjlighet att i skälig 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

Det värde för parkeringstal som tas fram med stöd av dessa riktlinjer ska prövas som en miniminorm vid bygghandeläggning 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 exploateror. Trafikkontoret bidrar i arbetet som väghållare.

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

Modell för parkeringstal

<table>
<thead>
<tr>
<th>Baseras på:</th>
<th>Fastställs i samband med:</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Grundintervall</td>
<td>• Bilinnehav i spann</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Lägesbaserat p-tal</th>
<th>• Grundintervallet</th>
<th>Markanvisning och förfinas i program</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>• Tillgång kollektivtrafikens stomnät, tunnelbanan väger extra tungt</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Närväkt till city</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Tillgång till service och andra urbana aktiviteter</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Projektspecifikt p-tal</th>
<th>Detaljplan</th>
<th>Detaljplan</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>• Lägesbaserat p-tal</td>
<td>• Lägenhetsstorlek</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Projektspecifikt p-tal</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Valdösning för besöksparkering</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Projektstabil p-tal</td>
<td>Överenskommelse om exploatering</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• Mobilitetstillstånd</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

21
Exempel tillämpning av modell

**Stora lägenheter i ytterstadsläge med mobilitetspaket av medelnivå**

![Diagram som visar processen för stora lägenheter i ytterstadsläge med mobilitetspaket av medelnivå.]

- **Grundintervall**: 0,3-0,6
- **Lägesbaserat p-tal**: 0,55
- **Projektsspecifikt p-tal**: 0,73
- **Gröna p-tal**: 0,62

Relativt svag tillgång till kollektivtrafik, city och service.

Ingen gemensam Lösning för besöksparkering +10%

Mobilitetspaket av medelnivå -15%

**Små lägenheter i innerstadsläge utan mobilitetspaket**

- **God tillgång till kollektivtrafik, city och service**: 0,3
- **Uttävlats små lägenheter -30%**: 0,21
- **Ingen gemensam Lösning för besöksparkering +10%**: 0,23

Inget mobilitetspaket 0%