



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2024-11-14
KS/2024:425

Avrapportering av uppdaterad parkeringsnorm för Solna stad

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna avrapporteringen av uppdraget om att utveckla parkeringsnormen.

Kommunstyrelsen beslutar att notera att byggnadsnämnden har fastställt ny parkeringsnorm i enlighet med det förslag som redovisats i avrapporteringen.

Sammanfattning

I Solna stads verksamhetsplan och budget för 2024 fick kommunstyrelsen i uppdrag att tillsammans med byggnadsnämnden utveckla parkeringsnormen i enlighet med intentionerna i klimatstrategin. Arbetet med uppdraget har genomförts med representanter från samhällsbyggnadsförvaltningen och tekniska förvaltningen. Som underlag till den reviderade parkeringsnormen har en utvärdering av tidigare norm gjorts, bland annat genom uppföljning av genomförda projekt och dialog med verksamma byggaktörer i staden. Vidare har aktuell statistik och forskning legat till grund för de ställningstaganden som gjorts när den nya normen tagits fram. Den 13 november 2024 beslutade byggnadsnämnden att fastställa den nya parkeringsnormen.

Parkeringsnormen ligger till grund för dimensioneringen av parkering för bil och uppställningsplats för cykel vid detaljplanering och bygglovgivning av nybyggnadsprojekt samt i tillämpliga delar vid ombyggnad och ändrad användning av byggnad. Parkeringsnormen anger stadens minimikrav avseende antalet platser och dimensioneringen ska godkännas av byggnadsnämnden vid bygglovgivning.

Parkeringsnormen har reviderats för att möta de förändringar som har skett i resmönster, bilinnehav och utvecklingen av elbilar/laddhybrid bilar de senaste 10 åren. Liksom den tidigare parkeringsnormen utgår den nya utvecklade normen från närheten till kollektivtrafik och typ av bostad/verksamhet, men erbjuder en större flexibilitet beroende på närheten till flera kollektivtrafikslag.

Stadsledningsförvaltningen föreslår att kommunstyrelsen godkänner avrapporteringen av uppdraget om att utveckla parkeringsnormen samt noterar att byggnadsnämnden har fastställt ny parkeringsnorm i enlighet med det förslag som redovisats i avrapporteringen.

Alessandra Wallman
Stadsdirektör

Emelie Grind
Samhällsbyggnadschef

Alexander Fagerlund
Plan- och geodatachef



Bakgrund

I Solna stads verksamhetsplan och budget för 2024 fick kommunstyrelsen i uppdrag att tillsammans med byggnadsnämnden utveckla parkeringsnormen i enlighet med intentionerna i klimatstrategin. Arbetet med uppdraget har genomförts med representanter från samhällsbyggnadsförvaltningen och tekniska förvaltningen. Som underlag till den reviderade parkeringsnormen har en utvärdering av tidigare norm gjorts, bland annat genom uppföljning av genomförda projekt och dialog med verksamma byggaktörer i staden. Vidare har aktuell statistik och forskning legat till grund för de ställningstaganden som gjorts när den nya normen tagits fram. Den 13 november 2024 beslutade byggnadsnämnden att fastställa den nya parkeringsnormen.

Parkeringsnormen ligger till grund för dimensioneringen av parkering för bil och uppställningsplats för cykel vid detaljplanering och bygglovgivning av nybyggnadsprojekt samt i tillämpliga delar vid ombyggnad och ändrad användning av byggnad. Parkeringsnormen anger stadens minimikrav avseende antalet platser och dimensioneringen ska godkännas av byggnadsnämnden vid bygglovgivning. Byggherren kan, om detaljplanen medger, anordna fler parkeringsplatser och cykeluppställningsplatser än parkeringsnormen anger.

Under de senaste 10 åren har utvecklingen gått mot minskad bilanvändning till förmån för användning av kollektiva färdmedel och cykel. Inte minst gäller det arbetspendling till de arbetsplatsområden i kollektivtrafiknära lägen där det erbjuds attraktiva alternativ till bilanvändning. Även bilinnehavet har minskat under de senaste åren och är förhållandevis lågt i jämförelse med övriga kommuner i Stockholms län.

Den utredning som genomförts innehöll förslag till justeringar av parkeringsnormen för att möta de förändringar som har skett i resmönster, bilinnehav och utvecklingen av elbilar/laddhybrid bilar de senaste 10 åren. Liksom den tidigare parkeringsnormen utgår den nya utvecklade parkeringsnormen från närheten till kollektivtrafik och typ av bostad/verksamhet, men erbjuder en större flexibilitet beroende på närheten till flera kollektivtrafikslag. Den nya normen skiljer sig från den tidigare normen i ett antal avseenden, bland annat genom en generell minskning av kravet på både bilplatser och cykelplatser för att bättre svara mot faktiskt innehav i nuvarande bestånd. Vidare har revideringar skett gällande kraven på utformning och placering av cykelplatser för att premiera cykeln som transportmedel, samtidigt som den inte ska konkurrera ut bra gårdsmiljöer. Möjligheterna till att sänka parkeringsbehovet genom att genomföra mobilitetsåtgärder i olika steg utvecklas och uppdateras med fler steg och åtgärder som bedöms ha bättre effekt än tidigare norm. Slutligen har en förändring skett i hur antalet parkeringsplatser ska räknas fram som grundas i antal platser/lägenhet istället för antal platser/1000 kvm ljus BTA. Detta för att skapa en mer lättförstådd norm som inte premierar små lägenheter där boendestandarden riskerar att bli lidande.



Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att det är positivt med en ny parkeringsnorm som förväntas svara bättre mot det behov av bil- och cykelplatser som finns idag. En ny parkeringsnorm är ett viktigt steg i arbetet mot ett mer hållbart Solna och i arbetet mot att klara stadens övergripande mål att Solna stads verksamheter ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser, att Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt och Solna ska vara en attraktiv och trygg stad att leva och verka i.

Förvaltningen anser att staden behöver arbeta målstyrt för ett minskat bilanvändande i arbetet för ett bättre klimat genom att med ökat resande med andra färdmedel än bil minska utsläpp. Vidare leder ett minskat bilanvändande till att resurser och yta kan utnyttjas bättre då bilar upptar mycket utrymme och parkeringsplatser för bil är dyra att uppföra och underhålla. Parkeringsnormen har därför, enligt uppdraget, uppdaterats i samverkan med tekniska förvaltningen för att hitta en balans där minskad parkeringsnorm inte leder till ökat behov av gatuparkering.

I arbetet med framtagandet av den nya normen har viktiga lärdomar kunnat göras och slutsatser dras om på vilket sätt stadens parkeringsnorm behöver utvecklas. Med de förändringar som föreslås menar förvaltningen att fler projekt kommer att kunna genomföras, med målstyrning mot bättre bostäder, bättre bostadsgårdar och attraktivare cykelplatser i projekten och staden som helhet.

Förvaltningen föreslår att kommunstyrelsen godkänner avrapporteringen av uppdraget om att utveckla parkeringsnormen samt noterar att byggnadsnämnden har fastställt ny parkeringsnorm i enlighet med det förslag som redovisats i avrapporteringen.



Byggnadsnämnden

§ 102

Uppdaterad parkeringsnorm för Solna stad samt avrapportering av uppdrag (BND/2024:126)

Beslut

Byggnadsnämnden godkänner förslag till uppdaterad parkeringsnorm.

Byggnadsnämnden översänder beslutet till kommunstyrelsen som avrapportering av uppdraget i verksamhetsplan och budget 2024.

Sammanfattning

I Solna stads verksamhetsplan och budget för 2024 fick kommunstyrelsen i uppdrag att tillsammans med byggnadsnämnden utveckla parkeringsnormen i enlighet med intentionerna i klimatstrategin. Arbetet med uppdraget har genomförts med representanter från samhällsbyggnadsförvaltningen och tekniska förvaltningen. Som underlag till den reviderade parkeringsnormen har en utvärdering av tidigare norm gjorts, bland annat genom uppföljning av genomförda projekt och dialog med verksamma byggaktörer i staden. Vidare har aktuell statistik och forskning legat till grund för de ställningstaganden som gjorts när den nya normen tagits fram.

Parkeringsnormen ligger till grund för dimensioneringen av parkering för bil och uppställningsplats för cykel vid detaljplanering och bygglovgivning av nybyggnadsprojekt samt i tillämpliga delar vid ombyggnad och ändrad användning av byggnad. Parkeringsnormen anger stadens minimikrav avseende antalet platser och dimensioneringen ska godkännas av byggnadsnämnden vid bygglovgivning. Byggherren kan, om detaljplanen medger, anordna fler parkeringsplatser och cykeluppställningsplatser än parkeringsnormen anger.

Under de senaste 10 åren har utvecklingen gått mot minskad bilanvändning till förmån för användning av kollektiva färdmedel och cykel. Inte minst gäller det arbetspendling till de arbetsplatsområden i kollektivtrafiknära lägen där det erbjuds attraktiva alternativ till bilanvändning. Även bilinnehavet har minskat under de senaste åren och är förhållandevis lågt i jämförelse med övriga kommuner i Stockholms län.

Den utredning som har gjorts innehåller förslag till justeringar av parkeringsnormen som möter de förändringar som har skett i resmönster, bilinnehav och utvecklingen av elbilar/laddhybrid bilar de senaste 10 åren. Liksom den nuvarande parkeringsnormen utgår det utvecklade förslaget från närheten till kollektivtrafik och typ av bostad/verksamhet, men erbjuder en större flexibilitet beroende på närheten till flera kollektivtrafikslag. Den nya normen skiljer sig från den tidigare normen i ett antal avseenden. En generell minskning av kravet på både bilplatser och cykelplatser föreslås för att bättre svara mot faktiskt innehav i nuvarande bestånd. Vidare görs revideringar gällande kraven på utformning och placering av cykelplatser för att premiera cykeln som transportmedel, samtidigt som den inte ska konkurrera ut bra gårdsmiljöer. Möjligheterna till att sänka parkeringsbehovet genom att genomföra mobilitetsåtgärder i

olika steg utvecklas och uppdateras med fler steg och åtgärder som bedöms ha bättre effekt än tidigare norm. Slutligen görs en förändring i hur antalet parkeringsplatser ska räknas fram som grundas i antal platser/lägenhet istället för antal platser/1000 kvm ljus BTA. Detta för att skapa en mer lättförstådd norm som inte premierar små lägenheter där boendestandarden riskerar att bli lidande.

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår att byggnadsnämnden godkänner förslag till uppdaterad parkeringsnorm och avrapporterar beslutet till kommunstyrelsen.

Yrkanden

Martin Eliasson (S) föreslår att byggnadsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Torsten Svenonius (M), Anders Ekegren (L) och Kent-Rune Sjöholm (KD) föreslår att ärendet återremitteras enligt motivering i *bilaga 1*.

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag till beslut:

Förvaltningens förslag

Förslag om återremiss enligt *bilaga 1*

Ordförande frågar om ärendet ska avgöras vid dagens sammanträde eller om ärendet ska återremitteras och konstaterar att ärendet ska avgöras vid dagens sammanträde.

Reservation

Torsten Svenonius (M), Anders Ekegren (L) och Kent-Rune Sjöholm (KD) reserverar sig mot byggnadsnämndens beslut om att avgöra ärendet vid dagens sammanträde till förmån för gemensamt förslag om återremiss enligt *bilaga 1*.

Röstförklaring

Torsten Svenonius (M), Gustav Stark (M), Anders Ekegren (L) och Kent-Rune Sjöholm (KD) anmäler därefter, med anledning av att återremissyrkandet avslogs, att de inte deltar i den vidare beslutsgången.

Ordföranden konstaterar, med beaktande av ovan, att ett förslag till beslut återstår, nämligen förvaltningens förslag samt att byggnadsnämnden beslutar enligt det.

Uppehåll i sammanträdet

Ordförande beslutar om uppehåll i sammanträdet kl.19:02.

Ordförande återupptar sammanträdet kl.19:09.

Byggnadsnämnden i Solna 2024-11-13

Ärende 4. Uppdaterad parkeringsnorm.

Yrkande

Utgångspunkten för parkeringsnormen bör vara att korrekt uppskatta efterfrågan. Ett för högt tal fördyrar projekten och ökar boendekostnaden. Ett för lågt tal övervältrar ansvaret på andra aktörer och riskerar medföra en ohållbar parkeringssituation. Att använda p-talet som ett styrmedel för minskat bilinnehav riskerar att slå bakut om medborgarnas önskemål inte överensstämmer med centralplanernas.

I underlaget beskrivs att såväl bilinnehavet som bilanvändandet minskar över tid. Notera då att det senare inte med nödvändighet minskar behovet av parkeringsplatser då bilen ju behöver stå parkerad när den inte används. Någon redovisning av beläggningen på p-platser idag redovisas inte i ärendet vilket får sägas vara en brist. Det vore ju annars den bästa mätaren på det faktiska behovet. Då det inte går att utläsa exakt hur de föreslagna parkeringstalen räknats fram från de underliggande siffrorna är det svårt att bedöma rimligheten i dessa på detaljnivå. Och ännu svårare att formulera något alternativ.

Mot den bakgrunden önskar vi en återremiss för att få klarlagt varför de parkeringstal som valts är de optimala och inte exempelvis ett högre tal om 0,05 per lägenhet. (Dvs 0,55 istf 0,50 för att ta ett exempel).

Oavsett vilket beslut som fattas vill vi understryka vikten av att framöver kontinuerligt följa utvecklingen för att vid behov kunna göra justeringar.

Vi yrkar att byggnadsnämnden beslutar

att återremittera ärendet

Torsten Svenonius (M)

Anders Ekegren (L)

Kent-Rune Sjöholm (KD)



Godkännande av uppdaterad parkeringsnorm för Solna stad samt avrapportering av uppdrag

Förslag till beslut

Byggnadsnämnden godkänner förslag till uppdaterad parkeringsnorm.

Byggnadsnämnden översänder beslutet till Kommunstyrelsen som avrapportering av uppdraget i verksamhetsplan och budget 2024.

Sammanfattning

I Solna stads verksamhetsplan och budget för 2024 fick kommunstyrelsen i uppdrag att tillsammans med byggnadsnämnden utveckla parkeringsnormen i enlighet med intentionerna i klimatstrategin. Arbetet med uppdraget har genomförts med representanter från samhällsbyggnadsförvaltningen och tekniska förvaltningen. Som underlag till den reviderade parkeringsnormen har en utvärdering av tidigare norm gjorts, bland annat genom uppföljning av genomförda projekt och dialog med verksamma byggaktörer i staden. Vidare har aktuell statistik och forskning legat till grund för de ställningstaganden som gjorts när den nya normen tagits fram.

Parkeringsnormen ligger till grund för dimensioneringen av parkering för bil och uppställningsplats för cykel vid detaljplanering och bygglovgivning av nybyggnadsprojekt samt i tillämpliga delar vid ombyggnad och ändrad användning av byggnad. Parkeringsnormen anger stadens minimikrav avseende antalet platser och dimensioneringen ska godkännas av byggnadsnämnden vid bygglovgivning. Byggherren kan, om detaljplanen medger, anordna fler parkeringsplatser och cykeluppställningsplatser än parkeringsnormen anger.

Under de senaste 10 åren har utvecklingen gått mot minskad bilanvändning till förmån för användning av kollektiva färdmedel och cykel. Inte minst gäller det arbetspendling till de arbetsplatsområden i kollektivtrafiknära lägen där det erbjuds attraktiva alternativ till bilanvändning. Även bilinnehavet har minskat under de senaste åren och är förhållandevis lågt i jämförelse med övriga kommuner i Stockholms län.

Den utredning som har gjorts innehåller förslag till justeringar av parkeringsnormen som möter de förändringar som har skett i resmönster, bilinnehav och utvecklingen av elbilar/laddhybrid bilar de senaste 10 åren. Liksom den nuvarande parkeringsnormen utgår det utvecklade förslaget från närheten till kollektivtrafik och typ av bostad/verksamhet, men erbjuder en större flexibilitet beroende på närheten till flera kollektivtrafikslag. Den nya normen skiljer sig från den tidigare normen i ett antal avseenden. En generell minskning av kravet på både bilplatser och cykelplatser föreslås för att bättre svara mot faktiskt innehav i nuvarande bestånd. Vidare görs revideringar gällande kraven på utformning och placering av cykelplatser för att premiera cykeln som



transportmedel, samtidigt som den inte ska konkurrera ut bra gårdsmiljöer. Möjligheterna till att sänka parkeringsbehovet genom att genomföra mobilitetsåtgärder i olika steg utvecklas och uppdateras med fler steg och åtgärder som bedöms ha bättre effekt än tidigare norm. Slutligen görs en förändring i hur antalet parkeringsplatser ska räknas fram som grundas i antal platser/lägenhet istället för antal platser/1000 kvm ljus BTA. Detta för att skapa en mer lättförstådd norm som inte premierar små lägenheter där boendestandarden riskerar att bli lidande.

Samhällsbyggnadsförvaltningen föreslår att Byggnadsnämnden godkänner förslag till uppdaterad parkeringsnorm och avrapporterar beslutet till Kommunstyrelsen.

Emelie Grind
Samhällsbyggnadschef

Alexander Fagerlund
Plan- och geodatachef



Förslaget

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att det är positivt med en ny parkeringsnorm som förväntas svara bättre mot det behov av bil- och cykelplatser som finns idag. En ny parkeringsnorm är ett viktigt steg i arbetet mot ett mer hållbart Solna och i arbetet mot att klara stadens övergripande mål att Solna stads verksamheter ska hålla god kvalitet och hushålla med stadens resurser, att Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt och Solna ska vara en attraktiv och trygg stad att leva och verka i.

Förvaltningen anser att staden behöver arbeta målstyrt för ett minskat bilanvändande i arbetet för ett bättre klimat genom att med ökat resande med andra färdmedel än bil minska utsläpp. Vidare leder ett minskat bilanvändande till att resurser och yta kan utnyttjas bättre då bilar upptar mycket utrymme och parkeringsplatser för bil är dyra att uppföra och underhålla. Parkeringsnormen har därför, enligt uppdraget, uppdateras i samverkan med tekniska förvaltningen för att hitta en balans där minskad parkeringsnorm inte leder till ökat behov av gatuparkering.

I arbetet med framtagandet av den nya normen har viktiga lärdomar kunnat göras och slutsatser dras om på vilket sätt stadens parkeringsnorm behöver utvecklas. Med de förändringar som föreslås menar förvaltningen att fler projekt kommer att kunna genomföras, med målstyrning mot bättre bostäder, bättre bostadsgårdar och attraktivare cykelplatser i projekten och staden som helhet.



Parkeringsnorm för Solna stad

Parkeringsnorm för Solna stad

November 2024

Dnr: BN/2024:126

Utgivare: Samhällsbyggnadsförvaltningen

Kontaktperson: Alexander Fagerlund, plan- och geodatachef

SOLNA STAD

Besök. 2

Stadshusgången 171 86 Solna

kontakt@solna.se

Tel. 08-734 20 00

Fax. 08-734 20 59

www.solna.se

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	5
BAKGRUND	6
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PARKERINGSNORMEN	7
RESVANOR	7
BILINNEHAV OCH KÖRSTRÄCKA I SOLNA	7
BOSTÄDER OCH ARBETSPLATSER	7
BILDELNING OCH BILPOOL	8
UTVECKLING AV MILJÖVÄNLIGA BILAR I STADEN	8
TEKNISK UTVECKLING	8
PARKERINGSNORM	9
UTGÅNGSPUNKTER FÖR BERÄKNING AV PARKERINGSBEHOV	9
GEOGRAFISKT LÄGE	9
<i>Zonindelningsskarta</i>	10
PROJEKTSPECIFIKA FAKTORER	11
<i>Parkeringsköp</i>	11
<i>Samnyttjande av Parkeringsplatser</i>	11
<i>Övriga lösningar för parkeringsbehov</i>	11
MOBILITETSÅTGÄRDER	11
PARKERINGSNORM FÖR BIL	12
BOSTÄDER	12
<i>Enbostadshus</i>	12
<i>Flerbostadshus</i>	13
<i>Studentbostäder</i>	13
ARBETSPLATSER	13
<i>Kontor</i>	13
MOBILITETSLÖSNINGAR FÖR MINSKAT BILRESANDE OCH BILINNEHAV	14
MOBILITETSÅTGÄRDER FÖR BOSTÄDER FÖR RESPEKTIVE NIVÅ	14
<i>Nivå 1: Grundläggande åtgärder</i>	14
<i>Nivå 2: Avancerade och strategiska åtgärder</i>	15
MOBILITETSÅTGÄRDER FÖR KONTOR	15
PARKERINGSNORM FÖR CYKEL	17
UTFORMNING AV CYKELPARKERING	17
BOSTÄDER	17
<i>Flerbostadshus och studentlägenheter</i>	17
<i>Enbostadshus</i>	18
KONTOR	18
REFERENSER	19

SAMMANFATTNING

Kommunstyrelsen har fått i uppdrag att tillsammans med byggnadsnämnden utveckla parkeringsnormen i enlighet med intentionerna i klimatstrategin. Parkeringsnormen ligger till grund för dimensioneringen av parkering för bil och uppställningsplats för cykel vid detaljplanering och bygglovgivning av nybyggnadsprojekt samt i tillämpliga delar vid ombyggnad och ändrad användning av byggnad. Parkeringsnormen anger stadens minimikrav avseende antalet platser och dimensioneringen ska godkännas av byggnadsnämnden vid bygglovgivning. Byggherren kan, om detaljplanen så medger, anordna fler parkeringsplatser och cykeluppställningsplatser än parkeringsnormen anger.

Sedan den tidigare parkeringsnormen antogs 2021 har utvecklingen gått mot minskad bilanvändning till förmån för användning av kollektiva färdmedel och cykel. Inte minst gäller det arbetspendling till de arbetsplatsområden i kollektivtrafiknära lägen där det erbjuds attraktiva alternativ till bilanvändning. Även bilinnehavet har minskat under de senaste åren. Bilinnehavet i Solna är förhållandevis lågt i jämförelse med övriga kommuner i Stockholms län. Det ligger på 0,50 bilar per hushåll, leasingbilar och avställda bilar inräknade.

Parkeringsnormen utgår från vilken typ av bostad eller verksamhet som planeras och närheten till kollektivtrafik. Som underlag till parkeringsnormen har en karta utarbetats där tre olika zoner definierats utifrån närhet till kollektivtrafik. Kravet på parkeringsplatser för bil i ett projekt kan minskas om mobilitetsåtgärder genomförs. En mobilitetsåtgärd är en åtgärd som ger boende och anställda ett incitament och möjlighet att resa på andra sätt än med egen bil. Det kan till exempel röra sig om tillgång till bilpool, årskort i kollektivtrafiken eller ytterligare förbättrade förutsättningar att äga och använda cykel. Dessutom beaktas möjligheten till samnyttjande, parkeringsköp eller andra lösningar som minskar behovet av bilparkering och som byggnadsnämnden kan godkänna.

Bakgrund

I stadens budget för 2024 har samhällsbyggnadsförvaltningen fått i uppdrag att utveckla parkeringsnormen. Parkeringsnormen ligger till grund för dimensioneringen av parkering för bil och uppställningsplats för cykel vid detaljplanering och bygglovgivning av nybyggnadsprojekt samt i tillämpliga delar vid ombyggnad och ändrad användning av byggnad. Parkeringsnormen anger stadens minimikrav avseende antalet platser och dimensioneringen ska godkännas av byggnadsnämnden vid bygglovgivning. Byggherren kan, om detaljplanen så medger, anordna fler parkeringsplatser och cykeluppställningsplatser än parkeringsnormen anger.

Utgångspunkten för arbetet är Solnas stads översiktsplan som anger att Solna ska växa på ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart sätt, där de olika stadsdelarna, med sina olika karaktärer, tillsammans formar en sammanhållen stad. Staden ska ha en levande och trygg stadsmiljö, en tät stadsstruktur med ett modernt transportsystem och blandad bebyggelse bestående av bostäder, arbetsplatser och service med närhet till storstad, natur och kultur.

I övrigt utgår arbetet med att utveckla parkeringsnormen från målsättningarna i stadens klimatstrategi. Stadens klimatmål innebär att år 2045 ska Solna vara en klimatneutral stad, med bland annat målsättningen 100 procent klimatneutralt resande och transporter. Solna stads egen organisation ska nå denna målsättning redan år 2035.

Sedan Solnas tidigare parkeringsnorm antogs 2021 har utvecklingen gått mot minskat bilinnehav och minskad bilanvändning till förmån för användning av kollektiva färdmedel och cykel. Det gäller inte minst gäller arbetspendling till de arbetsplatsområden i kollektivtrafiknära lägen där det erbjuds attraktiva alternativ till bilanvändning. Utvecklingen har gått mot att i allt högre grad uppmuntra bra alternativ till resor med egen bil i staden genom god närhet till kollektivtrafik och

goda förutsättningar för att gå och cykla. Samtidigt kvarstår ett behov av bilparkeringsplatser som måste tillgodoses. Det har därför funnits behov av att se över parkeringsnormen.

Arbetet med att utveckla parkeringsnormen har genomförts av en arbetsgrupp bestående av representanter från samhällsbyggnadsförvaltningen och tekniska förvaltningen. Samråd har skett med Bostadsstiftelsen Signalisten och andra verksamma byggherrar i staden.

Förutsättningar för parkeringsnormen

Resvanor

Region Stockholms senaste resvaneundersökning bland Stockholms länsinvånare från 2019 visar på övergripande nivå att andelen som reser med bil har minskat, medan andelen resor med gång och cykel har ökat sedan 2015. Sammantaget visar undersökningen att bilanvändningen i Solna har gått ner från 32 procent till 17 procent mellan 2015 och 2019. Kollektivtrafikens andel är konstant över tid, men eftersom invånarantalet har ökat under samma tid har antalet kollektivtrafikresor ändå ökat kraftigt. När även inpendlare till Solna räknas har kollektivtrafikresandet de senaste tio åren ökat med nästan 50 procent. Av Solnaborna har 64 procent något sorts resekort för kollektivtrafiken som används vid kollektivtrafikresor.

Även andelen resor med cykel har ökat. Stockholms stads undersökningar visar att antalet cyklister som färdas in mot innerstaden har ökat med 70 procent de senaste tio åren. På gränssnitten mellan Stockholm och Solna har antalet cyklister ökat med 36 procent under samma period. Enligt Region Stockholm är Solna den kommun i Stockholms län som når flest arbetsplatser inom både 30 och 45 minuters cykling. Region Stockholms resvaneundersökning visar att 57 procent av Solnaborna i åldersgruppen 16–84 år har tillgång till en fungerande cykel eller el-cykel.

Bakom utvecklingen ligger stora insatser, inte minst från fastighetsägarna i Arenastaden, Solna Business Park och Solna strand, för att styra arbetspendlingen till kollektivtrafik och cykel.

Bilnehav och körsträcka i Solna

Bilnehavet per hushåll i Solna är relativt lågt jämfört med andra kommuner i Stockholms län och ligger på cirka 0,46 under 2023. På individnivå äger Solnaborna 214 bilar per tusen invånare, vilket är en nedgång från 235 bilar per tusen invånare – en minskning på 9 %. Denna nedgångstrend indikerar ett minskande bilberoende i Solna (SCB, 2023).

Denna utveckling speglar stadens aktiva insatser för att främja hållbara transportalternativ och en effektiv stadsplanering. Genom att förbättra cykelinfrastrukturen, underlätta för vintercykling och stärka kollektivtrafiken arbetar Solna stad för att fler ska kunna välja hållbara transportmedel. Därtill har staden satsat på att utveckla en tät och blandad stadsmiljö med närhet till service och korta avstånd, vilket gör det lättare för invånarna att välja andra alternativ än bilen.

Bostäder och arbetsplatser

Planeringen av bostäder och arbetsplatser i staden strävar mot ett stadsmässigt byggande, där ny stadsutveckling sker genom förtätning i befintliga områden med god närhet till kollektivtrafik. Parkering ordnas i huvudsak på kvartermark, i garage under byggnader eller upphöjda innergårdar på fastigheten, eller genom parkeringsköp och samfälliga lösningar med andra fastigheter. För att minimera kostnader undersöks möjligheter till samnyttjande av parkeringsplatser mellan bostäder och arbetsplatser.

Pandemin har medfört förändringar i arbetspendling, då många företag erbjuder möjlighet att arbeta hemifrån. Detta påverkar både behovet av arbetsplatsparkering och beläggningen, då flexibla arbetstider och distansarbete minskar efterfrågan på parkeringsplatser under kontorstid. Samtidigt dimensioneras nya kontor ofta för 50–60 anställda per 1000 m² ljus BTA, vilket även ökar potentialen för samnyttjande av parkeringsytor.

Fastighetsägare i staden arbetar idag aktivt med att skapa attraktiva utrymmen och tjänster för cykelpendlare, vilket stödjer ett minskat bilberoende. I takt med förändrade arbetsvanor och ett generellt lågt behov av bil i arbetet, blir arbetsplatsparkeringar också sällan avgiftsfria.

Bildelning och bilpool

Att främja bilpooler och bildelningstjänster är ett centralt steg mot hållbar mobilitet. Dessa lösningar minskar behovet av privatbilar, frigör parkeringsytor och ger fler människor tillgång till biltransport vid behov. Genom att dela fordon används

resurser mer effektivt, och koldioxidutsläppen minskar. Ökningen i användningen av dessa tjänster speglar en pågående omställning mot flexiblare och miljövänligare transportalternativ, vilket också avlastar vägnätet och sänker utsläppen.

Utveckling av miljövänliga bilar i Staden

År 2023 utgör elbilar och laddhybrider cirka 44 % av fordonsflottan, vilket är en markant ökning från 2 % år 2015 (SCB, 2020). Staden arbetar både operativt och strategiskt för att stödja övergången till elbilar och laddhybrider med lägre klimatpåverkan.

För att möta dagens behov och den växande trenden mot miljövänligare fordon kräver staden att minst 50 % av bilparkeringsplatserna, både för bostäder och verksamheter, ska vara utrustade med laddmöjligheter vid nyproduktion. Övriga platser ska förberedas för framtida laddning, med nödvändig kanalisation, utrymme och kapacitet i elnätet.

Teknisk utveckling

För att säkerställa att parkeringslösningar är långsiktigt hållbara, ska staden kontinuerligt följa den tekniska utvecklingen. Detta innefattar exempelvis utveckling av elbilsinfrastruktur, automatiserade parkeringslösningar och nya mobilitetstjänster som kan minska behovet av privatbilism. Genom att anpassa normerna till teknologiska framsteg kan staden underlätta övergången till smartare och mer hållbara transportsystem.

Parkeringsnorm

Utgångspunkter för Beräkning av parkeringsbehov

Beräkningen av parkeringsbehov för en fastighet utgår från flera faktorer:

1. **Geografiskt läge:** Närheten till service och kollektivtrafik samt förutsättningar att gå eller cykla påverkar behovet.
2. **Projektspecifika förutsättningar:** Målgrupp och typ av verksamhet eller bostad påverkar efterfrågan.
3. **Mobilitetsåtgärder:** Åtgärder som ger boende och anställda incitament att resa utan egen bil kan minska parkeringsbehovet, exempelvis genom subventionerade kollektivtrafikkort, cykelparkering, eller bilpooler.

Dessa faktorer beaktas vid beräkningen av parkeringsbehovet för en fastighet inom respektive zon.

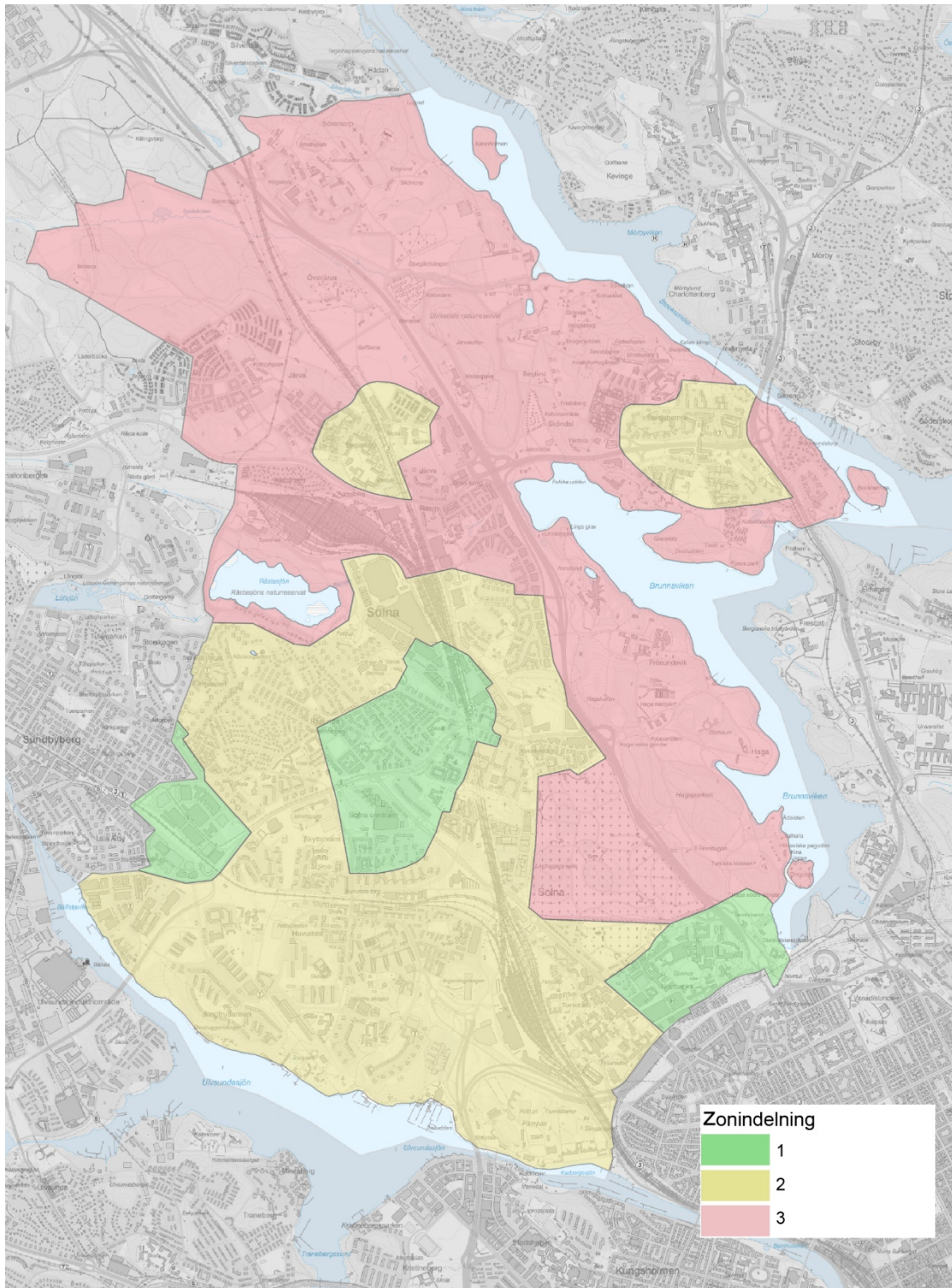
Geografiskt läge

Efterfrågan på bilparkering varierar mellan olika delar av Solna beroende på faktorer som närhet till service, tillgång till kollektivtrafik och parkeringsavgifter. Som underlag för parkeringsnormen har en karta tagits fram där staden delats in i tre zoner baserade på avstånd till kollektivtrafik och närhet till service.

- **Zon 1:** Mycket god tillgång till kollektivtrafik.
- **Zon 2:** God tillgång till kollektivtrafik.
- **Zon 3:** Begränsad tillgång till kollektivtrafik.

Dessa zoner påverkar kravet på parkeringsplatser för olika typer av fastigheter och verksamheter.

Zonindelningskarta



Projektspecifika faktorer

Den övergripande indelningen för att beräkna parkeringsbehov är typ av projekt, exempelvis kontor eller bostäder. Det kan dock finnas andra projektspecifika faktorer som kan påverka parkeringstalet för ett specifikt projekt.

Parkeringsköp

Parkeringsköp, eller friköp, ger fastighetsägare möjlighet att köpa parkeringsplatser från en annan aktör i stället för att ordna dem på egen mark. Detta kan underlätta byggprojekt i områden med begränsat utrymme. Parkeringsköp är endast en möjlighet när staden anser att så är möjligt och önskvärt.

Samnyttjande av Parkeringsplatser

Samnyttjande innebär att olika användare delar på samma parkeringsytor vid olika tidpunkter, vilket kan optimera utnyttjandet av parkeringsplatser och minska det totala behovet. Exempelvis kan kontor och bostäder dela platser där kontorsanställda nyttjar dem under dagtid och boende på kvällar och nätter.

För att framgångsrikt implementera samnyttjande är det viktigt att analysera parkeringsbehov för olika användare och tidsperioder. Digitala verktyg och system för bokning eller övervakning kan vara till hjälp för att säkerställa effektiv användning och minimera konflikter.

Övriga lösningar för parkeringsbehov

För att hantera varierande parkeringsbehov i Solna kan fastighetsägare även överväga:

- **Samfällida parkeringslösningar:** Parkeringsanläggningar som delas av flera projekt eller större områden.
- **Dynamisk prissättning:** Parkeringsavgifter som anpassas efter efterfrågan för att styra användningen.

Mobilitetsåtgärder

Åtgärder som ger boende och anställda incitament att resa utan egen bil kan minska parkeringsbehovet, exempelvis genom subventionerade kollektivtrafikkort, cykelparkering eller bilpooler. Eftersom lämpliga åtgärder skiljer sig för bostadsprojekt, kontor och andra typer av projekt, listas förutsättningarna för dessa under nästa rubrik.

Parkeringsnorm för bil

Parkeringsbehovet för bilar beräknas per lägenhet för bostäder, samt per 1000 m² ljust BTA för arbetsplatser och andra typer av verksamheter. Ytor för gemensam cykelparkering som ordnas i markplan i huvudbyggnad ingår inte i den beräkningsgrundande arean. Parkeringsnormen är uppdelad i tre zoner baserade på närheten till kollektivtrafik, vilket påverkar antalet parkeringsplatser som krävs för nya fastigheter.

För vissa verksamheter kan det vara svårt att fastställa parkeringsbehovet enbart utifrån generella riktlinjer. Exempel på sådana verksamheter är handel, industri, hotell, restauranger, caféer, idrottsanläggningar, muséer, skolor och vårdinrättningar. För dessa verksamheter krävs en särskild utredning för att bedöma det faktiska parkeringsbehovet.

Byggaktören ansvarar för att genomföra en mobilitetsutredning som ska ge underlag för att fastställa ett lämpligt antal parkeringsplatser för både anställda och besökare. Denna utredning tar hänsyn till antalet anställda och förväntade besökare, verksamhetens specifika krav och parkeringsbehov, samt platsens geografiska läge och dess tillgänglighet till målpunkter i kommunen.

För att stödja omställningen till elfordon ska minst 50 procent av alla bilparkeringsplatser, både för bostäder och verksamheter, vara utrustade med laddningsmöjligheter. Resterande platser ska vara förberedda för framtida laddning genom att inkludera kanalisation, utrymme och tillräcklig kapacitet i elnätet och byggnadens elcentral.

För att maximera nyttan av bilpooler ligger fokus på att göra dessa lättillgängliga i staden. En bilpool kan ersätta upp till fem vanliga bilar, och målet är att samtliga bilpoolfordon ska vara miljövänliga. Bilpooler i kombination med blandad stadsbebyggelse, där det finns ett brett underlag för resande, svarar mot ett växande behov och bidrar till en bättre integrering med kollektivtrafik och andra hållbara transportsätt.

Bostäder

Behoven av parkeringsplatser kommer att variera för de bostäder som ska byggas i Solna och beror på flera faktorer såsom målgrupp, boendeform, storlek och närhet till kollektivtrafik. Normen föreslås ha en flexibilitet som medger att olika krav kan ställas beroende på boendeform och läge.

Enbostadshus

De villor och radhus som planeras i Solna är relativt stora, där de boende i hög utsträckning kommer att vara familjer med barn. Bilinnehavet kommer att vara relativt stort. När det skapas gemensamma parkeringsanläggningar finns större möjlighet till samnyttjande. Behoven av platser blir då lägre.

Enbostadshus	Enskild, parkering bpl/bostad			Gemensam parkering bpl/bostad		
	zon1	zon2	zon3	zon1	zon2	zon3
Boende och besök	1	1	2	1	1	1,5
Slutligt P-tal fastställs efter beaktande av mobilitetsåtgärder och ev. övriga projektspecifika faktorer.						

Flerbostadshus

De flesta bostäder som planeras i Solna kommer att ligga i flerbostadshus. Bostäderna byggs oftast i miljöer som redan är tätbebyggda och parkeringsbehovet ska ombesörjas inom den egna fastigheten. Parkeringstalen för bil beräknas per lägenhet, där olika storlekar på lägenhet genererar olika parkeringsbehov. Tabellen nedan visar antalet parkeringsplatser som varje lägenhet genererar i respektive zon, beroende på hur många kvadratmeter bostadsarea som lägenheten utgörs av.

Lägenhetsstorlek, kvm BOA	zon1	zon2	zon3
Små lägenheter ≤ 45 kvm	0,35	0,4	0,45

Mellanstora lägenheter 45–70 kvm	0,45	0,5	0,6
Stora lägenheter ≥ 70 kvm	0,55	0,6	0,7
Slutligt P-tal fastställs efter beaktande av mobilitetsåtgärder och ev. övriga projektspecifika faktorer			

Studentbostäder

Bilnehavet hos studenter är lägre än för andra invånare och parkeringsnormen föreslås anpassas efter det. Kraven på parkeringsplatser för studenter utgår därför utifrån kravet i PBL om tillgänglig parkeringsplats för rörelsehindrade, samt möjlighet till bilpool och besöksparkering i rimlig utsträckning.

Arbetsplatser

Behoven av parkeringsplatser varierar mellan olika arbetsplatser. Viktiga faktorer som styr efterfrågan är faktorer såsom tillgången på platser, priset på platserna och närhet till kollektivtrafik. I denna parkeringsnorm har parkeringstal tagits fram för kontor. För övriga typer av arbetsplatser behöver ett projektspecifikt parkeringstal tas fram.

Kontor

De arbetsplatser som planläggs i Solna är till största delen kontor där användningen av bil i arbetet är relativt begränsad. Flertalet arbetsplatser kommer att lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen. Parkeringstalen för bil beräknas per 1000 m² ljus BTA. En byggnads storlek uttryckt i kvm ljus BTA anger byggnadens bruttoarea ovan mark exklusive teknikrum för fastighetsinstallationer. För särskilt besöksintensiva kontor krävs särskild utredning.

	parkering bpl/1000 kvm ljus BTA		
	zon1	zon2	zon3
Anställda och besök	5,5	7	9
Slutligt P-tal fastställs efter beaktande av mobilitetsåtgärder och ev övriga projektspecifika faktorer			

Mobilitetslösningar för minskat bilresande och bilnehav

Om fastighetsägaren förbinder sig att genomföra åtgärder som kan förväntas minska efterfrågan kan detta ge en reduktion av parkeringsnormen. Detta bygger in en flexibilitet i normen, där fastighetsägaren alltså kan påverka hur många platser som krävs. Denna flexibilitet gäller i första hand flerbostadshus och kontorsverksamheter.

Mobilitetsåtgärderna delas in i två olika nivåer, där Nivå 1 omfattar grundläggande och direkt genomförbara åtgärder och Nivå 2 innehåller mer omfattande, strategiska och infrastrukturella insatser. Den grundläggande nivån ger en minskning av parkeringsbehovet på 20 % och den omfattande nivån ger en minskning av parkeringsbehovet på 40 %.

Utvecklingen av mobilitetsåtgärder går snabbt och de paket som föreslås nedan ska ses som ett utgångsläge för att inte hämma utveckling och innovationer. Åtgärderna som föreslås kan bytas ut mot andra mobilitetsåtgärder om de av staden bedöms ha samma eller högre potential än de som nämns nedan.

Mobilitetsåtgärderna som ligger till grund för fastställande av parkeringsnormen ska på lämpligt sätt kunna styrkas och ska långsiktigt säkerställas i exploateringsavtal och i samband med bygglovgivning. Slutligt parkeringstal fastställs av byggnadsnämnden i samband med bygglovgivning.

Mobilitetsåtgärder för bostäder för respektive nivå.

Nivå 1: Grundläggande åtgärder

Nedanstående åtgärder är relativt enkla att implementera och kräver ofta mindre resurser men kan ha en direkt positiv påverkan på mobilitetsmönster. Vidtas dessa åtgärder dras 20 % av från det genererade bilparkeringstalet.

1. **Bilpooler:** Tillgång till bilpooler med särskilda parkeringsplatser på kvartersmark, där en bilpoolplats ersätter fem vanliga parkeringsplatser. Denna lösning ska säkerställas under minst 10 år efter bygglovets slutbesked, vilket garanterar långsiktig tillgång för boende. Bilpoolslösningen kan ersätta

upp till en tredjedel av det totala parkeringsbehovet, det vill säga att om ett projekt genererar 30 bilplatser, får högst 10 av dessa ersättas med bilpoolsplatser.

2. **Cykelfaciliteter:**

- Minst 25 % av cykelparkeringsplatserna ska vara lättillgängliga, vilket innebär att de ska placeras i markplan, max 25 meter från byggnadens entré. Cykelparkeringen kan vara utomhus, i separata cykelhus eller inomhus på bottenplan. Delar av cykelparkeringen kan också placeras i direkt anslutning till en lättillgänglig ramp, dock fortsatt högst 25 meter från entré.
- Parkering inomhus ska vara lättillgänglig utan hinder som höga trösklar, smala dörrar eller branta trappor. Automatisk dörröppning bör finnas för att underlätta tillgången.
- Möjlighet ska även finnas till laddning av elcyklar. Platser för lastcyklar ska finnas.

3. **Delade mobilitetslösningar:** Tillgång till låncyklar, lastcyklar eller elsparkcyklar.

4. **Utrymmen för in- och utlämning av paket och större avfallsfraktioner.** Kylt utrymme för matleveranser.

5. **Kollektivtrafikåtgärder:** Subventionerade kollektivtrafikkort. Årskort i kollektivtrafiken för nyinflyttade som delas ut i samband med överlämning av nyckel. Ett årskort (till fullpris) per lägenhet.

6. **Information och marknadsföring:** Boende ska informeras om att planering har utgått från att främja hållbart resande. Samtliga entréer ska förses med skärmar som visar kollektivtrafik och dess avgångar. Erbjudande om personlig rese-coach vid två tillfällen efter inflyttning.

Nivå 2: Avancerade och strategiska åtgärder

Nedanstående åtgärder kräver mer planering och investeringar, men kan ge långsiktiga fördelar för hållbar mobilitet. Vidtas dessa åtgärder dras 40 % av från det genererade bilparkeringstalet. Detta förutsätter också att alla åtgärder på nivå 1 ska vara genomförda.

1. **Mobilitetshubb:** Projektet ska ha en egen hubb eller vara ansluten till en mobilitetshubb i närområdet där olika mobilitetslösningar samlas, exempelvis bilpooler, cykeluthyrning och kollektivtrafik.
2. **Laddinfrastruktur för elbilar:** Samtliga parkeringsplatser ska ha laddningsmöjlighet för elbilar från inflyttning.
3. **Cykelfaciliteter**
 - **Verkstäder eller självservice-stationer** (Platser för cykelunderhåll och reparation)
 - **Utrymme** ska skapas för att tillgodose behovet av parkering för större cyklar som lastcyklar eller elcyklar. Cirka 5–10 % av den totala ytan för cykelparkering bör reserveras för dessa cyklar, med breda dörrar som underlättar passagen.
 - **Minst 50 % av cykelparkeringsplatserna ska vara lättillgängliga**, vilket innebär att de ska placeras i markplan, max 25 meter från byggnadens entré. Cykelparkeringen kan vara utomhus, i separata cykelhus eller inomhus på bottenplan. Delar av cykelparkeringen kan också placeras i direkt anslutning till en lättillgänglig ramp, dock fortsatt högst 25 meter från entré.
4. **Samåkningsystem:** Skapande av system för att underlätta delade bilresor, exempelvis via en app eller lokal samordning.
5. **Kollektivtrafikåtgärder:** Subventionerade kollektivtrafikkort: två årskort för kollektivtrafiken till fullt pris per lägenhet under ett år, alternativt ett årskort under två år. Dessa kort delas ut i samband med nyckelöverenskommelsen till

nyinflyttade boende, för att underlätta resande och främja användningen av kollektivtrafik.

Mobilitetsåtgärder för kontor

Av åtgärderna nedan ger åtgärd nummer 1 ett avdrag på 10 % om den vidtas. För övriga åtgärder ges ett avdrag på 5 % per vidtagen åtgärd.

1. Cykelfaciliteter av bra standard

- Avsatt utrymme för cykelservice. Exempel på funktioner som bör finnas är verktyg, luftpump, arbetsbänk och tvätt.
- Omklädningsrum och duschmöjligheter för cykelpendlare samt möjlighet till laddning av batterier till elcyklar.
- Cykelparkeringen ska ligga närmare eller inom samma avstånd från entrén som bilparkering.

2. **Åtgärds paket grön resplan:** Reduktion av kontorsnormen kan fås om fastighetsägaren i bygglovsansökan förbinder sig att genomföra en grön resplan, det vill säga ett åtgärds paket som förväntas minska efterfrågan på parkering från de anställda. Det exakta innehållet får diskuteras i varje enskilt fall, men som grund ska fastighetsägaren ta fram en gedigen utredning som redovisar vilka åtgärder som ska genomföras samt beräknad påverkan på parkeringsefterfrågan. Gäller både dagliga resor till och från jobbet, samt i samband med tjänsteresor.

3. **Mobilitetspott:** Genom att avsätta ekonomiska resurser i en pott som används för olika mobilitetstjänster, såsom kollektivtrafik, cykeluthyrning, bilpool eller bildelning, kan fastighetsägare ge anställda ett brett spektrum av resmöjligheter utan behov av att äga en bil.

4. **Bilpooler:** Tillgång till bilpooler för kontorsanställda. Bilpoolsplatser ska ligga närmare eller inom samma avstånd från entrén som övrig bilparkering. Lösningen ska säkerställas under minst 10 år efter bygglovets slutbesked.

5. **Information och marknadsföring:** arbetsgivaren förbinder sig att sprida kunskap och uppmuntra hållbara transportval bland anställda. Detta innefattar att informera om tillgängliga alternativ som kollektivtrafik, cykling och samåkning, samt att erbjuda incitament som subventionerade resor och kampanjer som främjar beteendeförändring. Genom workshops, digitala verktyg och upplysningskampanjer kan företag underlätta för anställda att välja mer miljövänliga transportmedel, vilket i sin tur bidrar till minskade utsläpp och en hållbar arbetsmiljö.

6. **Laddinfrastruktur för elbilar:** Samtliga parkeringsplatser ska ha laddningsmöjlighet för elbilar från inflyttning.

7. **Tillgång till cykelpool:** Fastighetsägaren ska tillse att cyklar för tjänsteresor ordnas i ett lättillgängligt läge inom eller i nära anslutning till fastigheten från att de anställda flyttar in. Cykelpoolen ska vara kostnadsfri för hyresgäster i minst 10 år.

Parkeringsnorm för cykel

Parkeringsbehovet för cyklar beräknas per lägenhet för bostäder, samt per 1000 m² ljus BTA för arbetsplatser och andra typer av verksamheter. Det finns dock vissa verksamheter där det är svårt att fastställa ett generellt parkeringsbehov. Exempel på sådana verksamheter inkluderar handel, industri, hotell, restauranger, caféer, idrottsanläggningar, muséer, skolor och vårdinrättningar. För dessa verksamheter krävs alltid en särskild utredning av cykelparkeringen.

Utformning av cykelparkering

Utformningen av cykelplatser ska ta hänsyn till att olika typer av cyklar har olika bredd och svängradier, exempelvis lastcyklar. Detta ställer krav på anpassning av dörrars bredd, hissar samt friyta bakom cyklar. Minst 50 % av cykelparkeringarna ska vara lokaliserade inomhus. Cykelparkeringens utformning och placering är avgörande för hur väl de används och uppskattas av användarna. En bra cykelparkering ska vara säker, trygg och inbjudande samtidigt som den integreras väl med den omgivande stadsmiljön.

Cykelparkeringen ska lokaliseras inom samma avstånd eller närmare entrén jämfört med motsvarande bilparkering och vid varje entré ska minst 5 cykelplatser finnas i direkt anslutning på kvartersmark, eller på allmän plats om förgårdsmark saknas. Det är viktigt att utformningen bidrar till att cyklar placeras på avsedd plats, så att gångbanor och andra allmänna ytor hålls fria och tillgängliga, även för personer med funktionsnedsättningar.

Cykelparkering ska vara skild från barnvagnsrum. Om förrådsutrymmena som hör till lägenheterna har god tillgänglighet med avseende på dörrbredder, antal dörrar att passera, hissarnas storlek med mera, samt är tillräckligt stora, är det i vissa fall tillåtet att avsätta plats för cykelparkering i förråd. Byggaktören ska i mobilitetsredogörelsen beskriva hur kraven på lokalisering och utformning kommer att tillgodoses. För att öka säkerheten och tillgängligheten för cyklister ska cykelförvaring så långt som möjligt placeras i markplan, nära entréer eller direkt

efter en lättillgänglig ramp.

Det ska vara lätt att använda cykelparkeringarna utan att vara fysiskt stark. Detta ställer krav på typ av cykelställ och på att det finns automatiska dörröppnare. Detta säkerställer en bekväm och säker cykelupplevelse för boende och besökare, vilket i sin tur kan bidra till att minska bilinnehavet.

Bostäder

Flerbostadshus och studentlägenheter

Parkeringstalen för cykel beräknas per lägenhet, där olika storlekar på lägenhet genererar olika cykelbehov. Tabellen nedan visar antalet cykelplatser varje lägenhet genererar i respektive zon, beroende på hur många kvadratmeter bostadsarea lägenheten utgörs av. Utöver de platser varje enskild lägenhet genererar ska 20 % besöksparkering uppföras. Det vill säga: om lägenheterna i ett projekt genererar 100 cykelplatser, ska ytterligare 20 platser uppföras för besökare.

Lägenhetsstorlek, kvm BOA	Cykelplatser/lägenhet
<45	1
45–75	2
>75	3,5
Besöksparkering = 20 % av genererat behov	

** Minst 50 procent av cykelparkeringsplatserna ska vara inomhus eller i låsbart förråd.
Utvändiga platser ska ha möjlighet till ramlås.*

Enbostadshus

För enbostadshus föreslås inget minimikrav. I regel finns alltid utrymme på den egna tomten för parkering av cykel.

Kontor

Följande norm föreslås baserad på genomsnittlig arbetstäthet om 15–20 kvm ljus BTA per anställd. Ytor för gemensam cykelparkering som ordnas i markplan i huvudbyggnad ingår inte i den beräkningsgrundande arean.

Kontor cykelplatser /1000m ² ljus BTA	anställda	Besökare	Totalt	Cykelplatser per anställd
	17	2*	19	Ca 0,4

**Cykelparkering för besökare placeras väl synlig och i direkt närhet till entrén.*

Referenser

Trivector Traffic (2014). Effekter av Sunfleet bilpool på bilinnehav, ytteranvändning, trafikarbete och emissioner

<https://www.bing.com/search?form=MOZLBR&pc=MOZI&q=%E2%80%A2+Effekter+av+Sunfleet+bilpool+p%C3%A5+bilnehav%2C+ytteranv%C3%A4ndning%2C+trafikarbet+och+emissioner-+Trivector+2014>

Trivector Traffic (2015). Trafikeffekter av nya former av bilanvändning, Möjliga effekter i Stockholm.

<https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1844448>

Jonas Åkerman och Åsa Nyblom (2014). Kunskapssammanställning om bilpooler, bostadsparkering och attityder till delat bilägande

http://www.innpark.se/docs/kth_kunskap_om_bilpooler_slutlig.pdf

Fastighetsägarna Stockholm. (2018). Från parkering till mobilitet-Framtidens säkra fastigheter i ett nytt mobilitetslandskap sid 25, --.

<https://www.fastighetsagarna.se/globalassets/rapporter/stockholms-rapporter/fran-parkering-till-mobilitet.pdf>

RISE (2020). Bostäder och mobilitet, sidan 11.

<https://www.hv.se/globalassets/bilder/forskning/sesma/workshop---mobilitet-och-fastigheter.pdf>

PBL Kunskapsbanken 2018

https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/flex/

Parkering för hållbara stadskärnor I små och medelstora kommuner (2021)

<https://skr.se/download/18.28cd298618116679f1d9f6cc/1655205975207/7585-948-4.pdf>