

Policy för mobilitet och parkering

Malmö stad

Organisation/Förvaltning

Avdelning/Enhet

Upprättad

Version

Framtaget av

Malmö Stad/Stadsbyggnadskontoret

Stadsplanering & Hållbarhet

2025-07-11

Remissversion

**Stadsbyggnadskontoret tillsammans med
fastighet- och gatukontoret,
miljöförvaltningen och Parkering Malmö**

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	3
1. Inledning	6
1.1. Parkeringsansvar	8
1.2. Syfte och mål	8
1.3. Policyns förhållande till andra styrdokument	9
1.4. Avgränsning	10
1.5. Länshänvisning	10
2. Övergripande strategier & principer	12
2.1. Yteffektiv mobilitet för en levande stad	12
2.2. Hög standard på cykelparkering och cykelfaciliteter ..	12
2.3. De som parkerar sin bil ska bära kostnaderna	12
2.4. Mer hållbar mobilitet	13
2.5. Sömlös mobilitet för hela resan	13
2.6. Delad mobilitet i hela staden	13
2.7. Mobilitet som norm i byggprojekt	13
2.8. Åtgärder för att öka barnens fria rörlighet	13
2.9. Utbud av bilplatser som styrmedel	14
2.10. Mobilitetshus skapar möjligheter	14
2.11. Parkeringslösningar för morgondagens stad	14
2.12. Reglering och prissättning som stödjer stadens mobilitetsmål 14	
2.13. Samplanering av kvartersmark och allmän platsmark	15
2.14. Laddinfrastruktur på rätt plats	15
2.15. Samarbete och samverkan	15
3. Mobilitetsnorm	16

3.1.	Parkering i den kommunala planprocessen	17
3.2.	Zoner	18
3.3.	Tillgodose behovet av mobilitetsåtgärder och parkering	19
3.4.	Bostäder	20
3.5.	Verksamheter	21
3.6.	Specialfall och förtydliganden	24
4.	Parkering och angöring på allmän plats	29
4.1.	Angöring	30
4.2.	Parkering för rörelsehindrades fordon.....	30
4.3.	Cykelparkering och mikromobilitet	30
4.4.	Parkering för delningsfordon.....	30
4.5.	Korttidsparkering för bil	30
4.6.	Boendeparkering.....	30
4.7.	Zonindelning allmän plats	31
5.	Parkeringslösning.....	33
5.1.	Cykelparkering	33
5.2.	Bilparkering	36
5.3.	Specialfall & förtydliganden.....	40
6.	Konsekvenser	50
7.	Fortsatta strategier	52
8.	Begrepp	53
9.	Bilagor	61
9.1.	Zonkarta.....	61
9.2.	Parkeringstal per BTA i tidiga skeden	61
9.3.	Bilnehav och parkeringsutbud	62

9.4.	Cykelinnehav	64
9.5.	Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder	65
9.6.	Utformning av cykelparkering på kvartersmark	70
9.7.	Utformning bilparkering på kvartersmark	70

1. Inledning

Mobilitet, parkering och angöring har en betydande påverkan på hur en stad används och utvecklas. Malmö är en stad i förändring, tillväxten sker snabbt och ställer höga krav på hur stadens ytor planeras och används. De klimat- och miljöutmaningar samhället står inför, tillsammans med stora socioekonomiska skillnader, kräver både omedelbara åtgärder och långsiktiga lösningar. För att möta dessa utmaningar är det avgörande att våra gemensamma ytor används effektivt och hållbart.

Denna policy för mobilitet och parkering är styrande för Malmö stads planering och ska användas i plan- och bygglovsprocessen, vid anordnande av allmän plats, samt av de aktörer som tillhandahåller ytor för parkering och angöring. Målsättningen är att mobilitets- och parkeringslösningarna ska bidra till en stad som är jämlik, klimatsmart och att gestaltningen av stadsrummet håller en hög kvalitet. De ska även bidra till att uppnå de mål som anges bland annat i översiktsplan, i bostadsförsörjningsprogram, näringslivsprogram och trafik- och mobilitetsplan.

Policyn ska balansera behoven av tillgänglighet, klimatomställning och stadsutveckling. Genom att arbeta strategiskt med mobilitet och parkering skapas förutsättningar för ett Malmö som bidrar till goda livsmiljöer, där resurser används klokt och där alla har möjlighet att delta i stadens liv oavsett förutsättningar.

Denna policy antas av kommunfullmäktige, med direkt verkan mot stadens nämnder och bolag.



Mobilitet i en mer jämlik stad

Alla Malmöbor ska ha tillgång till staden och hållbar mobilitet.

Det innebär att det måste vara möjligt att leva ett fungerande vardagsliv utan att äga bil oavsett var i staden du bor, vilken ekonomi du har, hur gammal du är eller vilken funktionsförmåga du har. En jämlik stad planeras utifrån människors olika behov och förutsättningar.

En viktig förutsättning och grundpelare att sträva mot för att kunna skapa ett rättvist mobilitetsystem är att den som parkerar sin bil så stor utsträckning som möjligt ska stå för kostnaden för parkering. Bilparkering ska inte vara en dold kostnad som delas av alla. De som inte äger bil ska i

största möjliga mån inte behöva betala för projektens bilparkeringslösningar.

Barnperspektivet ska genomsyra planeringen. Barn ska kunna röra sig tryggt och fritt och ha tillgång till trafiksäkra, gröna miljöer som stödjer deras hälsa och utveckling. Därför behöver mobilitet och parkering särskilt se till barnens behov utifrån varje plats särskilda förutsättningar.



Mobilitet i en klimatsmart stad

Malmö stad behöver förberedas för ett förändrat klimat och samtidigt arbeta för att minska pågående klimatpåverkan.

Mobilitetsåtgärder och parkeringslösningar skapar förutsättningarna för en hållbar livsstil där cykel, kollektivtrafik och fossilfria fordon främjas. Minskat beroende av bil kan bidra till ett minskat bilinnehav, ett minskat utsläpp från trafiken och att yta kan användas till annat än parkering av bilar.

Alla parkeringslösningar i Malmö ska bidra till så låg klimatpåverkan som möjligt. Dels genom anläggandet med val av material och konstruktioner med låg klimatbelastning. Dels genom att möjliggöra en flexibilitet både i nutid och i framtiden, en flexibel användning sett till behovet över dygnet och över tid, samt på sikt möjliggöra att mark frigörs. Parkeringsytor ska kunna fungera som en resurs i ett förändrat klimat, till exempel genom att användas för temporär översvämningshantering. Om parkeringsytor även förses med planteringar, främst med träd, kan ytan bidra till att skapa mer skugga och därmed minska värmeeffekter. Laddinfrastruktur och annan teknik för hållbara drivmedel ska vara tillgänglig för alla som behöver i staden.



Mobilitet i en stad med plats för kvalitet

En stadsmiljö med kvalitet kännetecknas av offentliga miljöer som är trygga, attraktiva och meningsfulla för alla. Dess gestaltning utgår från människans skala och behov. Genom att minska utrymmet för bilparkering frigörs plats för funktioner som bidrar till en trivsam stadsmiljö, så som grönska, vistelseytor, lek, umgänge och rekreation. Dessa miljöer kan erbjuda både sinnliga upplevelser och funktioner som bidrar till trivsel och hälsa och ska göra det möjligt för barn och unga att röra sig fritt och känna sig trygga i sin vardag. För att kunna anpassas för framtida utmaningar behöver stadens ytor också vara flexibla och kunna utvecklas över tid.

Planering av mobilitet och parkering är därmed också en fråga om arkitektur och gestaltning. Den cykel- och bilparkering som planeras ska hålla hög nivå avseende utformning och gestaltning oavsett om det gäller ett nytt mobilitetshus eller parkering på gatumark. Malmö behöver strategier för mobilitet som frigör potentialen i stadens markanvändning och inte låser fast den i ensidiga lösningar.

1.1. Parkeringsansvar

Det är fastighetsägaren som, enligt plan- och bygglagen (PBL), ansvarar för att anordna cykel- och bilparkering som fastighetens användning ger upphov till vid ny-, om- och tillbyggnation som kräver bygglov. Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för att granska fastighetsägarens arbete med mobilitet och parkering i dessa projekt.

Tekniska nämnden ansvarar för allmän plats och har möjlighet att förändra dess användning över tid. Därför kan parkering på allmän plats inte betraktas som en garanterad rättighet och ersätter inte det ansvar som fastighetsägare har enligt mobilitetsnormen.

Kommunen har ingen skyldighet att tillhandahålla parkeringsplatser, annat än när den själv är fastighetsägare.

1.2. Syfte och mål

Policy för mobilitet och parkering syftar till att ange riktningen för Malmö stads arbete med mobilitet och parkering. Inriktningen i policyn är att arbetet med mobilitet och parkering ska bidra till en positiv klimatomställning, goda och inkluderande livsmiljöer samt att staden ska kunna användas på lika villkor av alla.

Policyns syfte är att vägleda hur mobilitetsfrågor och parkering ska kravställas, utformas och lokaliseras, både på allmän plats och kvartermark, så att de samverkar och stärker tillgängligheten till staden för alla. Att ha ett gemensamt syfte och en bred samverkan med stadens alla aktörer är en nyckel för att nå målen. Policyn ger även stöd för tillämpning av relevant lagstiftning, särskilt plan- och bygglagen och trafikförordningen.

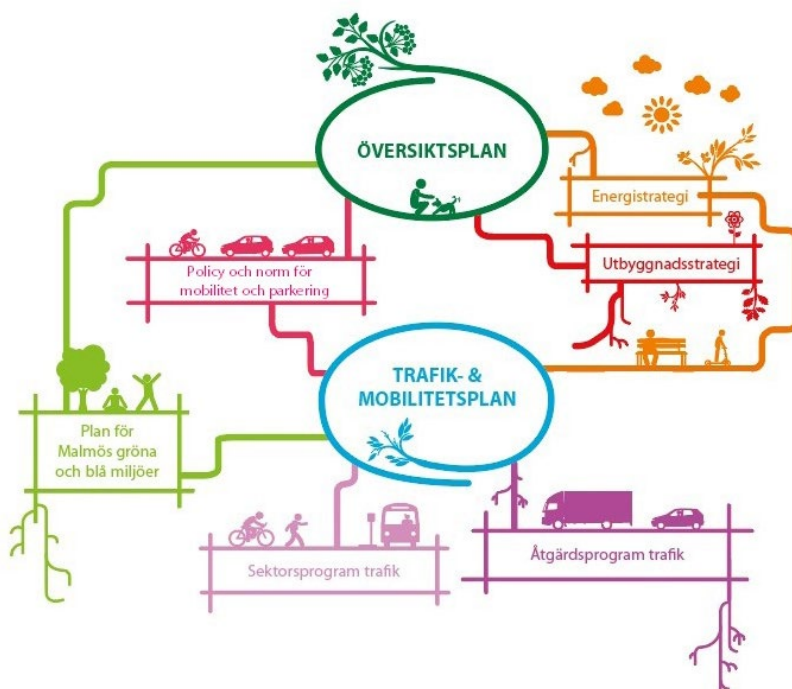
Policyns målsättningar är följande:

- Säkerställa ett tillgängligt, jämlikt och hållbart utbud av mobilitet för alla malmöbor

- Frigöra yta för grönska, vistelsemiljöer och ny bebyggelse genom effektiv och flexibel markanvändning
- Minska klimatpåverkan kopplad till mobilitet och parkering, exempelvis genom minskat bilinnehav och klimatsmarta parkeringslösningar.

1.3. Policyns förhållande till andra styrdokument

Policy för mobilitet och parkering är ett av stadens styrdokument. Policyn är styrande för Malmö stads nämnder och bolag men ska även stödja och inspirera malmöbor och aktörer inom privat och offentlig sektor. Policy för mobilitet och parkering ska stödja inriktningar och mål i stadens andra styrdokument, där nedanstående är av extra relevans för Policy för mobilitet och parkering.



Figur 1 Policyn i förhållande till andra styrande dokument. **Figur ska uppdateras efter remiss.**

Malmö stads Översiktsplan (antagandehandling 2023) har tre prioriterade inriktningar som utgör målbilder och ramar för planeringen i Malmö vilka genomsyras av sociala, ekonomiska och miljömässiga perspektiv. Inriktningarna är: Malmö som regional motor för grön tillväxt och

sysselsättning, Staden som kulturell och demokratisk livsmiljö och En nära, tät, grön och funktionsblandad stad.

En av de bärande målsättningarna i Malmös Trafik- och mobilitetsplan TROMP (remisshandling 2025) är att antalet biltrafikresor inte ska öka i Malmö trots att staden växer. Ökningen ska istället ske med cykel, kollektivtrafik, gång och delad mobilitet. TROMP har även målsättningar kring en lägre in- och utpendling med bil. Mål för färdmedelsandelar i TROMP och inriktningar i översiktsplanen ska vara vägledande för prioriteringar på gatumark i olika delar av staden.

Miljöprogram för Malmö stad 2021-2030 (antagandehandling 2021) består av tolv mål med indikatorer fördelade på tre övergripande målområden: Ett Malmö med minsta möjliga klimatpåverkan, Ett Malmö med god livsmiljö och Ett Malmö med rik och frisk natur. Dessa har prioriterats utifrån de nationella miljö kvalitetsmålen och Malmös miljö- och klimatutmaningar.

I Energistrategi för Malmö 2022-2030 (antagandehandling 2022) anges att den långsiktiga visionen för Malmös energisystem är att det ska vara leveranssäkert, hållbart och försörja Malmö med 100 procent förnybar och återvunnen energi år 2030.

1.4. Avgränsning

Avgränsningen för projektet är cykel- och bilparkering, fastighetsnära mobilitetsåtgärder och delad mobilitet. Själva resan och dess infrastruktur hanteras i Malmös Översiktsplan samt Malmös Trafik- och mobilitetsplan (TROMP). Policyn ska fokusera på mobiliteten vid start- och målpunkter för resor, till exempel vid bostaden, arbetsplatsen, skolan och andra målpunkter i staden. Uppdraget omfattar även den fastighetsnära mobilitetens samverkan med stadsövergripande planering av cykel- och bilparkering samt delad mobilitet.

1.5. Lëshänvisning

Följande ges en beskrivning av hur policyn är uppbyggd.

ÖVERGRIPANDE STRATEGIER & PRINCIPER beskriver hur Malmö ska arbeta strategiskt med mobilitet och parkering för att bidra till en stad som är jämlik, klimatsmart och med ett stadsrum av hög kvalitet.

Kapitlet **MOBILITETSNORM** anger de mobilitetstal som gäller som vägledning vid detaljplanläggning och som krav vid bygglovsgivning för ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning.

Kapitlet **PARKERING OCH ANGÖRING PÅ ALLMÄN PLATS** beskriver hur staden ska arbeta med mobilitet, parkering och angöring på allmän plats.

Kapitlet **PARKERINGSLÖSNING** beskriver för- och nackdelar med olika parkeringslösningar för cykel och bil samt rekommendation av parkeringslösning för olika typer av verksamheter.

Kapitlet **FÖRDJUPNING** beskriver några fördjupningar gällande cykel- och bilinnehav, ekonomiska aspekter för mobilitet- och parkeringslösningar samt trender som påverkar policyn.

Slutligen kommer en bedömning av **KONSEKVENSER** av genomförandet av ny policy, mobilitetsnorm och övergripande strategier & principer. Därtill är en beskrivning av **FORTSATTA STRATEGIER** och åtgärder som kommer att behövas framåt för att få full effekt.

För en utökad förståelse förklaras i dokumentet förekomna begrepp i en **BEGREPPSLISTA** sist i dokumentet. Utöver det finns fördjupningar, förtydliganden och annat underlag i **BILAGOR**.

2. Övergripande strategier & principer

Mobilitet är inte bara en fråga om att ta sig från A till B utan är en nyckel till att skapa en mer rättvis, grön och levande stad. Hur vi använder stadens begränsade ytor påverkar människors vardag, hälsa och tillgång till stadens möjligheter. Därför behöver mobilitetslösningar bidra till att frigöra plats för exempelvis bostäder, grönska, lek och möten.

För nå stadens mål om jämlikhet, kvalitet och klimat krävs ett tydligt skifte mot yteffektiva och jämlika mobilitetsformer. De här principerna utgår från Malmös Trafik- och mobilitetsplan (TROMP) samt Översiktsplanens inriktningar och konkretiserar hur mobilitet kan bidra till en mer hållbar stadsutveckling. Detta genom att styra parkering, prioritera delning och säkerställa att rätt mobilitet finns på rätt plats. Dessa strategier och principer gäller för hela staden, det vill säga både allmän plats och kvartersmark om inget annat anges.

2.1. Yteffektiv mobilitet för en levande stad

Staden prioriterar yteffektiva mobilitetslösningar som frigör mark för bostäder, grönska, mötesplatser och verksamheter. Genom att minska bilparkeringens ytanspråk skapas förutsättningar för ett mer inkluderande och jämlikt stadsrum med ökat folkliv och högre stadskvaliteter samt gröna bostadsgårdar. Genom att använda ytor mer effektivt skapas även bättre förutsättningar för näringslivets angöringsbehov i den täta staden.

2.2. Hög standard på cykelparkering och cykelfaciliteter

Cykeln ska vara ett självklart val för vardagens resor, och standarden ska därför vara hög för cykelparkering. Det ska finnas fler trygga, säkra genomtänkta, tillgängliga och välplacerade cykelparkeringar för att underlätta för alla att välja cykel, oavsett ålder, livssituation eller bostadsform. Samtidigt ska bostadsgårdar och andra vistelseytor fredas från att användas till cykelparkering.

2.3. De som parkerar sin bil ska bära kostnaderna

De som parkerar sin bil ska i större utsträckning stå för de egna parkeringskostnaderna. Boende och verksamma som lever utan bil ska inte tvingas betala för byggnation, drift och underhåll av bilparkering åt andra. Om bilparkörerna bär den verkliga kostnaden kan det också påverka

innehavet och användningen av bil. Bilparkering ska generellt vara avgiftsbelagd.

2.4. Mer hållbar mobilitet

Planeringen av cykel- och bilparkering samt mobilitetsåtgärder ska bidra till att uppfylla målsättningar om en mer hållbar färdmedelfördelning samt mer delad mobilitet enligt Trafik- och mobilitetsplanen (TROMP, remissversion 2025).

2.5. Sömlös mobilitet för hela resan

Ett sammanhängande mobilitetssystem möjliggör smidiga resor från dörr till destination. Mobilitetshubbar på allmän plats och delade, fastighetsnära och öppna mobilitetslösningar skapar möjligheter att kombinera gång, cykel, kollektivtrafik och delningstjänster. Genom sömlösa lösningar knyts hela resan ihop till en hållbar, tillgänglig och jämlik mobilitet för alla.

2.6. Delad mobilitet i hela staden

Tillgång till delade mobilitetslösningar ska finnas i hela Malmö, och typ och placering av delningsfordon ska anpassas efter områdets förutsättningar och behov. Yta för delad mobilitet ska prioriteras framför bilparkering.

2.7. Mobilitet som norm i byggprojekt

Alla byggprojekt som kräver bygglov ska integrera mobilitetsåtgärder som främjar hållbart resande och minskat bilinnehav. Dessa åtgärder ska vara en självklar del av planeringen och särskilt bidra till cykelfrämjande åtgärder. Ett mobilitetsköp tillskapas som omfattar friköp av både bilparkering och mobilitetsåtgärder.

2.8. Åtgärder för att öka barnens fria rörlighet

Bilparkering ska planeras och regleras så att den stödjer stadens mål om minskad biltrafik och ökad andel hållbara resor. Placering och utformning får inte skapa incitament för ökad bilkörning, särskilt inte i områden med många oskyddade trafikanter. Trafikmiljöer ska främja trygghet, barns rörelsefrihet och hållbara färdmedel. Bilparkering kan förekomma där det är nödvändigt, men ska alltid planeras med målet att minimera bilberoendet.

2.9. Utbud av bilplatser som styrmedel

Utbudet av parkeringsplatser påverkar bilinnehav och resvanor. Genom låga parkeringstal främjas hållbara färdmedel och bilberoendet minskar. Malmö stad ska arbeta för att fastighetsägare med överskott på parkeringsplatser i högre grad ska öppna sina anläggningar för externa användare samt för att minska antalet oreglerade bilplatser på allmän plats. För att spara yta och investering behöver befintliga bilparkeringsanläggningar på kvartersmark nyttjas mer effektivt.

2.10. Mobilitetshus skapar möjligheter

Bilparkering ska i första hand samlas i mobilitetshus eller andra gemensamma anläggningar. Det frigör ytor för grönska, vistelse och lek, minskar biltrafiken i bostadsområden och skapar tryggare miljöer för barn samtidigt som villkoren för gång- och cykeltrafiken förbättras. Genom att inte ha längre till kollektivtrafik än till bilparkering skapas en jämlik tillgång till staden, och samlad bilparkering ökar friheten i utformning av bostadsgårdar och gator. Samnyttjande av bilparkering och effektiv lokalisering minskar även klimatpåverkan.

2.11. Parkeringslösningar för morgondagens stad

Vid planering av mobilitetshus ska byggrätter och byggnadshöjder möjliggöra omställning till andra användningar i takt med förändrade behov. Alla parkeringslösningar bör byggas med hög flexibilitet och förberedas och byggas ut med infrastruktur för elektrisk fordonsladdning. Samtidigt behöver stadens överskott av bilparkering på kvartersmark tas tillvara genom bättre nyttjande av befintliga anläggningar.

2.12. Reglering och prissättning som stödjer stadens mobilitetsmål

Hur bilparkering på allmän plats regleras och prissätts påverkar förutsättningarna att uppnå stadens mobilitetsmål. En samordnad reglering och prissättning mellan allmän plats och kvartersmark, och även inom Malmö stads olika verksamheter, ger mer jämlika villkor och stärker incitamenten för hållbara lösningar. Reglering och avgifter ska användas strategiskt för att styra mot effektivare markanvändning och att lösa parkering i gemensamma anläggningar.

2.13. Samplanering av kvartersmark och allmän platsmark

En god samordning och samplanering av cykel- och bilparkering samt delad mobilitet ska ske mellan kvartersmark och allmän platsmark för att åstadkomma den mest lämpliga lösningen för respektive fastighets och stadens allmänna behov av cykel- och bilparkering. Lösningar på allmän plats kan komplettera lösningar på kvartersmark, men aldrig garanteras den enskilda fastighetsägaren.

2.14. Laddinfrastruktur på rätt plats

Laddinfrastruktur ska som huvudprincip etableras på kvartersmark och inte på allmän plats. Laddinfrastruktur på allmän plats riskerar att skapa inlåsnings effekter, konkurrera med annan mer hållbar infrastruktur och minska incitamenten för att nyttja befintligt överskott av bilparkering på kvartersmark. Kommunen ska därför verka för att privata och offentliga fastighetsägare i högre grad öppnar sina anläggningar för publik laddning. På så sätt kan ett robust, rättvist och marknadsdrivet laddsystem etableras, samtidigt som utvecklingen kan anpassas till framtida tekniska och juridiska förändringar.

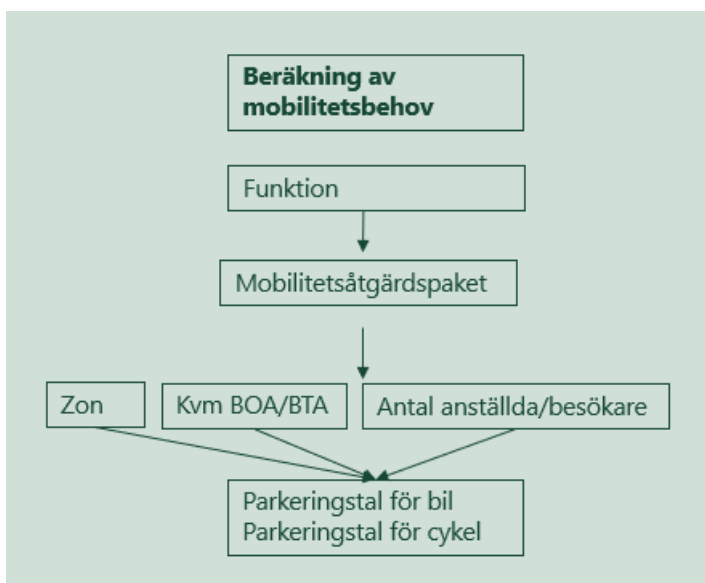
2.15. Samarbete och samverkan

Malmös förvaltningar och kommunala bolag behöver samverka för att främja parkering på kvartersmark över parkering på gatumark. Det gäller både i ett utbyggnadsskede och i ett mer permanent driftskede. Det gemensamma ansvaret förutsätter transparens och löpande kommunikation för att bevaka att ordningen upprätthålls.

3. Mobilitetsnorm

Mobilitetsnormen bygger på att byggaktörer ska arbeta med mobilitetsåtgärder som en obligatorisk del av parkerings- och mobilitetslösningen. I följande avsnitt redovisas de cykel- och bilparkeringstal som byggaktören åtar sig, och i detta inkluderas det fördefinierade så kallade mobilitetsåtgärdspaketet. Mobilitetsåtgärdspaketet omfattar de mobilitetsåtgärder som byggaktörer ska åta sig att ordna och skiljer sig mellan bostäder och verksamheter. Paketet innehåller åtgärder som bilpool, cykelpool, mobilitetsmedel och bilparkering i gemensam anläggning. Parkeringstalen ska ses som fasta parkeringstal och är de som gäller i de flesta projekt, undantaget särskilda pilotprojekt med lägre parkeringstal och högre parkeringstal om mobilitetsåtgärder inte kan genomföras.

Sammantaget beror efterfrågan av mobilitetsåtgärder och parkering för en fastighet på projektets funktion, geografiska läge (zon), kvadratmeter boarea (BOA), antal anställda och besökare, se Figur 2.



Figur 2 Beräkning av mobilitetsbehov

I kapitel 5 beskrivs parkeringslösningar för både cykel och bil. Dessa krav utgör en grund som ska uppnås oavsett nivå på mobilitetsåtgärder. I

Bilagor

EJ DEL AV POLITISKT BESLUT beskrivs detaljerade krav på utformning och placering av cykel- och bilparkering.

3.1. Parkering i den kommunala planprocessen

Det är fastighetsägarens ansvar att lösa det behov av parkering som fastighetens användning ger upphov till vid ny-, om- och tillbyggnader som kräver bygglov. Detta framgår av Plan- och bygglagen (PBL), se utdrag från lagen nedan.

FAKTARUTA

PBL, 8 kap 9 §, anger att:

”... En obebyggd tomt som ska bebyggas ... ska ordnas så att ... det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.”

Utifrån denna lagstiftning ställer stadsbyggnadsnämnden krav på fastighetsägaren att arbeta med mobilitet och parkering.

När byggaktörer söker bygglov har detta oftast föregåtts av en process enligt figur 3. Nedan beskrivs hur mobilitetsåtgärder och parkering hanteras i de olika planeringsskedena.



Figur 3 Planeringsprocessen: översiktsplan, detaljplan och bygglov.
Uppdatera figur efter remiss.

Fördjupad översiktsplan och planprogram. Vid större stadsutvecklingsprojekt som omfattar mer än detaljplaner för enstaka kvarter eller fastigheter ska sammanhållna mobilitets- och parkeringsutredningar göras. Lämpligt är att göra dessa i fördjupade översiktsplaner eller i ett planprogramsskede.

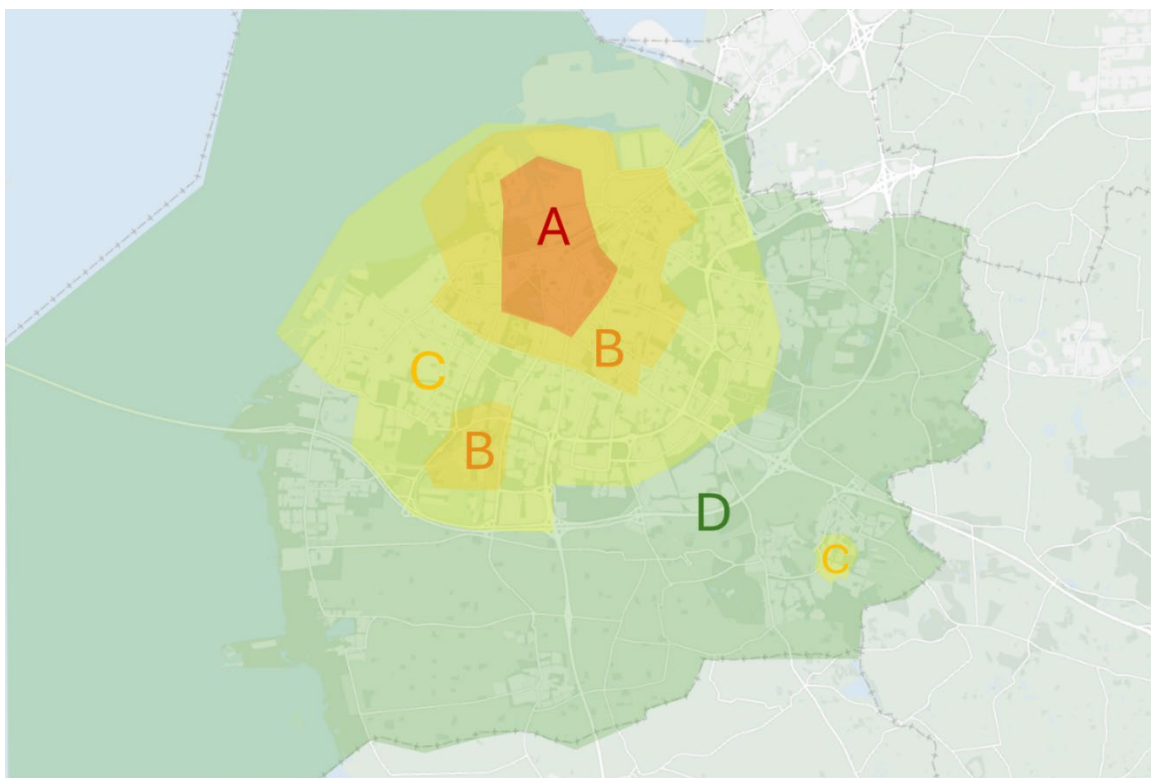
Detaljplan. I detaljplaneskedet ska markägaren ta fram en parkerings- och mobilitetsutredning med en bedömning av efterfrågan på mobilitet och parkering. Bedömningen utgår från mobilitetstal samt projektets omfattning i BTA. Utredningen ska omfatta mobilitetsåtgärder, cykel- och bilparkering. I detaljplanen redovisas även hur parkeringen kan lösas sett i ett långsiktigt perspektiv.

Bygglov. I bygglovsskedet ska markägaren ta fram en ny eller uppdaterad mobilitets- och parkeringsutredning med en beräkning av efterfrågan på mobilitet och parkering. Utredningen ska omfatta mobilitetsåtgärder, cykel- och bilparkering. I bygglovet redovisas även hur parkeringen ska lösas, dels med eventuell tillfällig lösning dels med en långsiktig lösning. Det är i bygglovet som det slutgiltiga behovet av mobilitet och parkering beslutas.

Under följande avsnitt beskrivs hur cykel- och bilparkeringsbehov beräknas samt hur behovet ska lösas.

3.2. Zoner

Behovet av mobilitet samt efterfrågan på cykel- och bilparkering ser olika ut i olika delar av staden. Nedanstående zonkarta utgår primärt från Malmö Översiktsplan 2023 och färdmedelsandelar år 2040 i Malmös Trafik- och mobilitetsplan (remissversion 2025). Zonindelningen är gjord utifrån en bedömning av förutsättningarna att bo i staden utan att äga eller använda bil. Faktorer som vägts samman är bland annat utbudet av service (samhällelig och kommersiell), kollektivtrafik samt gång- och cykelavstånd till viktiga målpunkter. Befintligt bilinnehav är en faktor som inte vägts in i zonkartan.

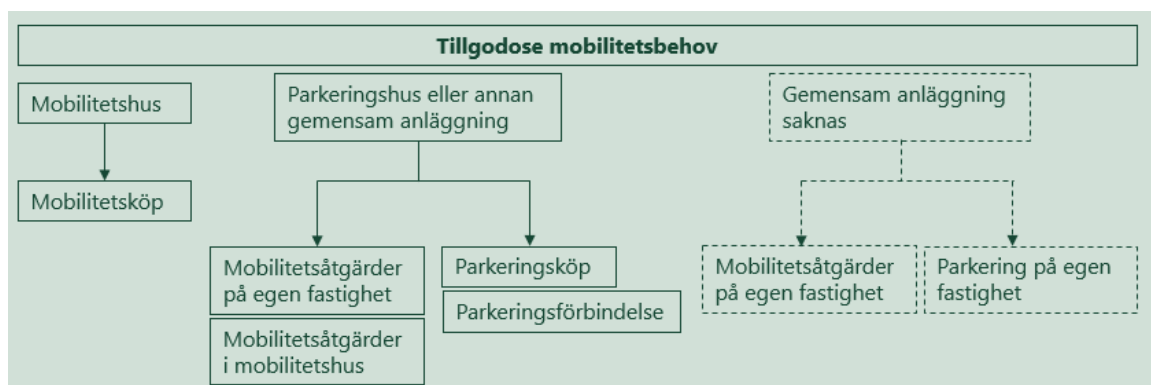


Figur 4 Geografisk indelning av staden som anger parkeringskrav för bil enligt tabell 1 nedan.

3.3. Tillgodose behovet av mobilitetsåtgärder och parkering

Mobilitetsåtgärder och bilparkering kan lösas på olika sätt, se Figur 5. Hur byggaktörer väljer att lösa mobilitetsbehovet för respektive projekt beskrivs under kapitel Parkeringslösning.

Cykelparkering med tillhörande funktioner och cykelåtgärder löses som utgångspunkt på egen fastighet. Utöver mobilitetsåtgärdspaketet ska byggaktören uppfylla de krav som finns gällande utformning av cykelparkering och cykelfaciliteter beskrivna i Bilaga.



Figur 5 Åtgärder för att tillgodose mobilitetsbehov.

Byggaktören kan uppfylla kraven på mobilitetsåtgärder och bilparkering genom ett mobilitetsköp med en mobilitetshusaktör. I så fall ansvarar mobilitetshusaktören för att tillhandahålla både de mobilitetsåtgärder och bilparkering som krävs enligt bygglov.

Om bilparkering istället löses i parkeringshus ska ett parkeringsköp upprättas mellan byggaktören och parkeringshusaktören. Om bilparkeringen ordnas i en annan anläggning krävs istället en parkeringsförbindelse mellan byggaktören och den fastighetsägare som tillhandahåller den aktuella bilparkeringen. Om byggaktören löser bilparkeringen på egen fastighet behöver inga avtal eller förbindelser bifogas bygglovet. I de fallen mobilitetsköp inte är möjligt är det byggaktörens ansvar att mobilitetsåtgärdspaketet genomförs inom den egna fastigheten.

3.4. Bostäder

Mobilitetsnormen för bostäder baseras på kvadratmeter boarea (BOA) och omfattar mobilitetsåtgärder, cykel- och bilparkering för både boende och besökare. Parkeringsstalet för bil förutsätter att mobilitetsåtgärdspaketet inrättas, se nedan.

Tabell 1 Parkeringskrav för cykel och bil i olika zoner av staden.

Krav per 1000 kvm BOA	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D
Cykel	30	30	30	30
Bil	3,5	4,5	6	8

Utveckling av enbostadshus baseras på samma tabeller som flerbostadshus vad gäller både cykel- och bilparkering.

Utöver bilplatser enligt mobilitetsnormen tillkommer platser för bilpool, se kapitlet parkeringslösningar för mer information.

Behovet av cykelparkering vid bostäder bedöms vara likvärdigt i hela staden. Därför tillämpas ingen zonindelning för cykelparkering i mobilitetsnormen. Grundprincipen är att det ska finnas en cykelplats per boende samt plats för besökare, vilket motsvarar drygt två cykelplatser per bostad. Cykelparkeringstalet är inte reducerbart. Utöver kravet på cykelplatser tillkommer även parkering för cykelpool.

Mobilitetsåtgärdspaketet för boende

- Bilparkering i gemensam parkeringsanläggning
- Bilpool
- Cykelpool
- Mobilitetsmedel

Se bilaga för Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder där samtliga åtgärder beskrivs.

3.5. Verksamheter

Detta avsnitt redovisar mobilitetsnorm och riktlinjer för arbetsplatser, utbildning och andra besöksmål, som fortsättningsvis benämns samlat som verksamheter. Verksamheter i denna policy omfattar alla funktioner som inte är bostäder. Vid etablering av ny verksamhet ska byggaktören redovisa hur färdmedelsmålen avses att uppnås.

Parkeringsbehovet för verksamheter baseras på antalet anställda, besökare samt färdmedelsandel. De färdmedelsandelar som ska användas framgår av tabellerna nedan och förutsätter att mobilitetsåtgärdspaketet inrättas för anställda. Färdmedelsandelarna har baserats på Malmös Trafik- och mobilitetsplan (remisshandling 2025), men har justerats utifrån aktuell zonindelning och olika reskategorier, se Tabell 2. Om inga mobilitetsåtgärder inrättas ökar bilparkeringstalet för anställda med fem procentenheter.

Tabell 2 Färdmedelsandelar för anställda och besökare som behöver parkering till fordon de framför.

Färdmedelsandel	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D
Anställda – Bil	5%	10%	15%	20%

Anställda – Cykel	40%	35%	30%	25%
Besökare – Bil	0%	5%	10%	15%
Besökare – Cykel	40%	35%	30%	25%

För skolor och förskolor finns det behov av cykelparkering till barn och elever. Färdmedelsandelarna framgår i Tabell 3 nedan.

Tabell 3 Andel cyklande elever och barn till grund- och gymnasieskola respektive förskola.

Cykelandel	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D
Elever i grund- /gymnasieskola	50%	50%	50%	50%
Barn i förskola	10%	10%	10%	10%

Beräkningen av cykel- och bilparkeringsbehov baseras på antalet anställda, elever och/eller besökare som förväntas vara på verksamheten samtidigt under en dimensionerande tid under en normalvecka. Detta är extra viktigt att inkludera för arbetsplatser med skiftarbete. Innovativa lösningar uppmuntras för att minska denna överlappning, exempelvis genom skiftläggnig. För skolor med årskurs F-2 och förskolor tillkommer även behov av korttidsparkering för både cykel och bil, avsedd för vårdnadshavare vid lämning och hämtning. Dessa benämns som besökare.

Om inte antalet anställda och besökare är känt för verksamheten kan i tidiga skeden nyckeltal för personal- och besökstäthet användas för att omvandla BTA till antalet anställda, vilket visas i Tabell 4 och Tabell 5 nedan.

Tabell 4 Nyckeltal för personaltäthet för olika funktioner som kan användas där antalet anställda är okänt.

Personaltäthet		
Verksamhet		Anställda
Kontor	60	/1000 kvm ljus BTA
Industri/lager	15	/1000 kvm ljus BTA
Handel	10	/1000 kvm ljus BTA
Grund- & gymnasieskola	16	/100 barn
Förskola	18	/100 barn
Vård- och omsorgsboenden	0,3	/vårdplats

Tabell 5 Nyckeltal för besökstäthet för olika funktioner som kan användas där antalet besökare är okänt.

Besökstäthet		
Verksamhet		Besökare
Kontor	6	/1000 kvm ljus BTA
Industri/lager	1	/1000 kvm ljus BTA
Handel	50	/1000 kvm ljus BTA
Grund- & gymnasieskola (ÅK 3 och uppåt)	0	/100 barn
Förskola & Grundskola (förskoleklass-ÅK2)	20	/100 barn
Vård- och omsorgsboenden	0,4	/vårdplats

Mobilitetsåtgärds paketet för anställda

- Dusch och omklädningsrum, inklusive torkskåp
- Bilparkering i gemensam parkeringsanläggning
- Elcykelpool
- Mobilitetsmedel
- Tillgång till bilpool

Malmö works

Malmö Works är ett nätverk som samlar företag och organisationer, stora och små, inom olika branscher och på olika ställen i Malmö. Det gemensamma målet är att färre ska välja bilen till förmån för mer hållbara transportmedel och att minska antalet jobbrelaterade resor överlag.

Med utgångspunkt i en resvaneundersökning genomförs åtgärder för att möjliggöra, förenkla och stimulera hållbara resor till, från och i arbetet. Genom att utbyta erfarenheter och inspirera varandra kan fler nå längre tillsammans.

Nätverket är även engagerat i stadens utveckling i stort, med fokus på hållbara transportlösningar, minskad klimatpåverkan och stadsutveckling på mänskliga villkor. Som samtalspartner, remissinstans eller testbed bidrar Malmö Works till Malmös utveckling i ett bredare perspektiv.

I bilaga finns tabeller med parkeringstal per BTA som ger stöd för dimensionering och planering när antalet anställda och besökare är okänt. Tabellerna utgår från, och är en kombination av, ovan nämnda personaltäthet och besöksstäthet för olika kategorier samt färdmedelsandelar. Talen förutsätter att mobilitetsåtgärdspaketet inrättas för verksamheter.

3.6. Specialfall och förtydliganden

I följande avsnitt ges förtydligande av lösningar och tillvägagångssätt vid speciella förutsättningar.

Särskild utredning

En särskild utredning kan göras för enskilda projekt. Denna ska göras med utgångspunkt från ovanstående mobilitetstal, personal- och besöksstäthet. Skiftarbete samt lokalisering inom zonen och kan också påverka den särskilda utredningen. Avsteg ska tydligt motiveras utifrån det enskilda projektet.

Studentbostäder

För studentbostäder gäller samma tabeller som för bostäder, men talen för bilparkering reduceras till tio procent av dessa. För cyklar gäller samma parkeringstal som för övriga bostäder. Inga mobilitetsåtgärder krävs då bilinnehavet är lågt för denna boendeform.

Vård- och omsorgsbostäder

Vård- och omsorgsboenden avser boendeformer där hyresgästen har ett visst behov av stöd. Hyresgästen kan bo i egen lägenhet eller i gruppboende. Parkeringsbehovet varierar beroende på vilket behov av stöd de boende har samt deras förmåga att cykla och köra bil. En särskild utredning krävs avseende de boendes cykel- och bilparkeringsbehov samt verksamhetsfordon. För vissa typer av vård- och omsorgsboenden krävs endast parkering för besökare och anställda, se mer under verksamheter. Inga mobilitetsåtgärder krävs för boende då bilinnehavet är lågt för denna boendeform.

Andra boendeformer

För andra boendeformer krävs en särskild utredning.

Mindre lokal i bottenvåning

Mindre verksamhetslokaler (under 100 kvadratmeter LOA) kräver ingen egen bilparkering då verksamheten generellt kan samnyttjas med övriga funktioner inom fastigheten. Detta gäller både nya och befintliga lokaler. Parkering för rörelsehindrades fordon (PRH) krävs om det finns lämplig kvartersmark att tillgå för ändamålet. Om det inte är skäligt att ordna egen PRH ställs inget krav utan en kompletterande plats kan då studeras på allmän platsmark.

Cykelparkering ska som utgångspunkt tillskapas utifrån gällande parkeringstal om underskott råder. Om tillgänglig cykelparkering för verksamhetens besökare inte kan tillskapas kan avsteg motiveras. Dialog ska då ske med fastighets- och gatukontoret kring att kompensera med fler allmänna cykelplatser på allmän plats.

Mindre ombyggnadsprojekt av bostäder

Vid mindre ombyggnadsprojekt av bostäder (under 100 kvadratmeter BOA) är det inte skäligt att kräva ny bilparkering. PRH krävs om det finns lämplig kvartersmark att tillgå för ändamålet. Om det inte är skäligt att ordna egen PRH ställs inget krav utan en kompletterande plats kan då studeras på allmän platsmark. Detta gäller exempelvis vindsinredningar.

Cykelparkering ska som utgångspunkt tillskapas utifrån gällande parkeringstal.

Påverkan på befintliga bostäder

Vid ny- eller ombyggnadsprojekt som påverkar befintliga bostäder eller deras bilparkering ska det faktiska bilinnehavet beaktas. Detta gäller exempelvis vid exploatering på befintlig markparkering. För att minska bilinnehavet i befintliga bostäder kan mobilitetsåtgärder införas. I sådana fall krävs en särskild utredning för att identifiera lämpliga mobilitetsåtgärder, där mobilitetsåtgärdspaketet ska användas som utgångspunkt.

I förtätningsområden kan det vara aktuellt att omräkna behovet av bilparkering, särskild om antalet befintliga platser bedöms vara överdimensionerat i förhållande till bilinnehavet. För att detta ska vara möjligt krävs att det tidigare bygglovsbeslutet är minst tio år gammalt. Detta för att säkerställa att efterfrågan har hunnit stabiliseras, samt att det finns rimliga skäl att anta att parkeringsbehovet har förändrats sedan det ursprungliga beslutet fattades.

Tjänste- och verksamhetsfordon

För verksamheter är utgångspunkten att tjänste- och verksamhetsfordon ska vara delade, exempelvis genom cykel- och bilpool. Om det finns särskilda behov eller förutsättningar som motiverar en annan lösning ska detta redovisas genom en särskild utredning.

Parkering för rörelsehindrades fordon (PRH)

Nedan anges utdrag från Boverkets byggregler (2025) gällande krav för parkering för rörelsehindrades fordon.

BFS 2024:13

Denna författning innehåller föreskrifter till

1. krav på obebyggda tomter som ska bebyggas"...

"om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt"

"På eller i nära anslutning till en tomt som ska vara tillgänglig och användbar, ska det kunna ordnas minst en tillgänglig och användbar parkeringsplats för fordon.

Parkeringsplatsen ska utformas och placeras så att det är möjligt för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att självständigt använda parkeringsplatsen."

Antalet PRH som krävs för olika typer av projekt ska fastställas genom en särskild utredning. En sådan utredning kan även belysa möjligheten att samordna PRH mellan olika funktioner och fastigheter samt bedöma förutsättningar att anlägga PRH på allmän plats.

Pilotprojekt med omfattande mobilitet

För ett begränsat antal projekt finns möjlighet att ytterligare sänka bilparkeringstalet inom ramen för så kallade pilotprojekt. Pilotprojekt kännetecknas av unika förutsättningar, målgrupper och ambitioner att pröva nya och innovativa lösningar för framtidens mobilitet. Syftet är att främja nya angreppssätt, samarbeten, tekniker eller andra former av innovation. Byggaktörer kan i dialog med stadsbyggnadskontoret undersöka om ett pilotprojekt är lämpligt, baserat på platsens och projektets unika förutsättning. Detta provas och utreds genom en särskild utredning.

Inom pilotprojekt kan bilparkeringstalet reduceras med ytterligare tre bilplatser per 1000 kvadratmeter BOA för bostäder och 0,05 bilplatser per anställd för verksamheter. Det möjliggör nästintill bilfria projekt i zon A och en markant sänkning i övriga zoner.

Projekt med begränsad möjlighet till mobilitetsåtgärdspaketet

I enskilda projekt kan alternativa mobilitetsåtgärder eller en annan omfattning än det föreslagna mobilitetsåtgärdspaketet godtas, förutsatt att dessa åtgärder uppnår likvärdig effekt i minskad bilanvändning och ökad

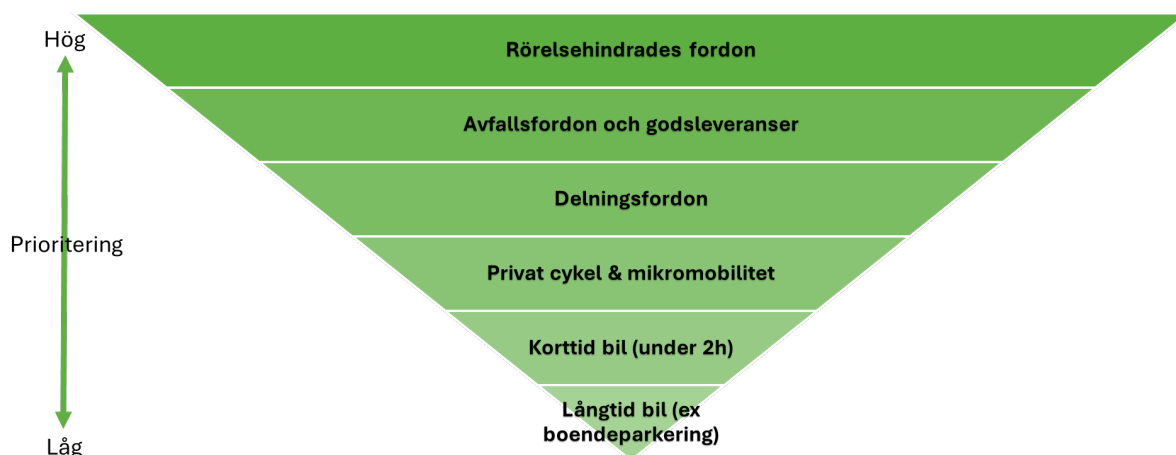
hållbar mobilitet. Byggaktören ska i sådana fall redovisa en tydlig motivering samt en bedömning av åtgärdernas förväntade effekt, vilket ska godkännas av stadsbyggnadskontoret.

Om det inte är möjligt att genomföra mobilitetsköp eller inrätta mobilitetsåtgärder på annat sätt behöver mobiliteten lösas genom bilparkering. Detta motsvarar ett tillägg på fyra bilplatser per 1000 kvadratmeter BOA för bostäder och 0,1 bilplatser per anställd.

4. Parkering och angöring på allmän plats

Cykel- och bilparkering samt angöring på allmän plats ska framförallt ses som ett komplement till parkeringsbeståndet på kvartersmark. I första hand ska parkeringsplatser på kvartersmark nyttjas och det gäller särskilt för parkering under längre tid. Parkeringsöversyner ska ske löpande för att säkerställa att ordningen upprätthålls.

Allmän plats ska i första hand vara till för vistelse, grönska och träd samt den rörliga trafiken. I de fall det finns utrymme och behov av uppställning av fordon så ger nedanstående figur stöd för prioritering om det finns anspråk av flera fordonstyper på samma yta.



Figur 6 Generell prioriteringsmodell för uppställning av fordon på allmän plats.

Parkering och angöring som ändå ordnas på allmän plats ska främst riktas till särskilda behov där avstånd är avgörande, såsom leveranser, rörelsehindrade och korta ärenden. Parkering för yteffektiva hållbara färdmedel, exempelvis för cykel eller delad mikromobilitet, är också prioriterat. Platser och anordningar utformas och placeras då med hänsyn till gatans helhet, avser gemensam användning och ska vara möjliga att samordna löpande med övriga funktioner i trafikmiljön. De måste även vara flyttbara vid behov, till exempel vid ombyggnation.

I de fall det inte är rimligt att kräva att parkering och angöring löses på kvartersmark kan kompletterande platser på allmän plats övervägas. Sådana lösningar är av mer tillfällig karaktär och ger inte fastighetsägaren samma rådighet som egna uppställningsytor.

4.1. Angöring

Som utgångspunkt är angöring tillåten på gator och behöver inte anvisas särskilt. På lugna lokalgator, gånggator och liknande kan angöring ofta ske i körbanan, medan det på huvudgator eller lokalgator med tätt parkerade bilar ofta krävs särskilt avsatta ytor för angöring. Det ska som huvudprincip finnas regelbunden tillgång till säker och tillgänglighetsanpassad angöring längs gator.

4.2. Parkering för rörelsehindrades fordon

Trafiklagstiftningen medger vissa dispenser för personer med rörelsehinder, till exempel rätt att parkera på parkeringsförbud eller längre än tillåten tid. Anordning av särskild parkering för rörelsehindrades fordon (PRH) kan vara en ytterligare möjlighet där det finns ett starkt behov och där det är möjligt prioriteras före övrig typ av parkering.

4.3. Cykelparkering och mikromobilitet

Behov av parkering och uppställning för cykel och annan mikromobilitet ska prioriteras framför bilparkering, särskilt längs cykelstråk och vid kollektivtrafiknoder. Dessa ytor ska placeras på regelbundna avstånd längs gator och vid målpunkter, utan att tränga undan ytor för gående, vistelse eller grönska och istället ska omvandling av ytor för biltrafik användas.

4.4. Parkering för delningsfordon

Allmän plats kan upplåtas för uppställning av delningsfordon inom cykel och mikromobilitet. Dessa platser ska vara synliga och lättillgängliga i anslutning till gång- och cykelstråk, bytespunkter och lokala centrum. Ambitionen är att delningsbilar i framtiden ska kunna kompletteras i gaturummen även om dagens lagstiftning innebär att alla reserverade bilpoolsplatser behöver ordnas på kvartersmark.

4.5. Korttidsparkering för bil

Korttidsparkering (under 2 timmar) för bil kan underlätta tillgång till butiker och besöksmål. Det har särskild prioritet över annan parkering längs huvudgator och i områden med mycket verksamheter.

4.6. Boendeparkering

Boendeparkering på allmän plats kan finnas i äldre bostadsområden som ofta byggdes utan krav på parkering där boende har sämre möjligheter att hitta plats. Syftet med systemet är att kompensera för ett bristfälligt

parkeringsbestånd i jämförelse med vad som är normal tillgång till bilparkering. Boende i fastigheter som uppfyller en normal nivå av bilplatser enligt aktuella parkeringstal ska alltså inte vara behöriga till boendeparkering.

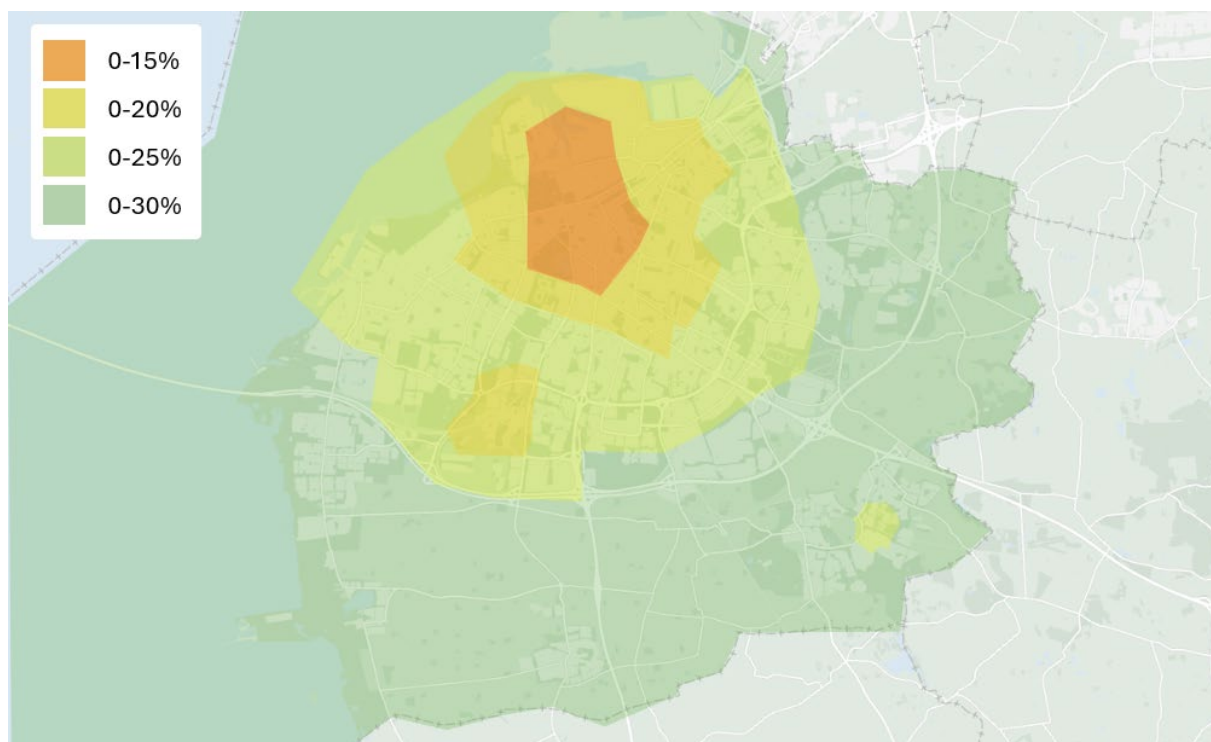
Systemet får inte heller konkurrera med de platser som ändå finns i områden med sämre utbud. Det får varken medföra en överströmning från parkering i exempelvis garage till gatan eller undergräva fastighetsägares möjligheter att tillhandahålla parkering. Det behöver finnas incitament att välja privat parkering över gatumark om sådan finns tillgänglig. Boendeparkering på gatan får därför inte vara subventionerat i jämförelse med andra närliggande alternativ.

4.7. Zonindelning allmän plats

Behovet och lämpligheten av parkering på gatumark varierar beroende på mål och förutsättningar i olika delar av staden. Behovet av bilparkering minskar generellt om det finns möjlighet att enkelt ta sig till fots, cykel eller via kollektivtrafik. Ett stort utbud av närliggande parkering på kvartersmark gör att det saknas anledning att komplettera med mer än enstaka platser på gatumark. Det är också känsligt att locka in biltrafik på gator med många oskyddade trafikanter, särskilt bland barn och andra sårbara grupper.

Zonkartan nedan visar rekommenderade spann för andelen yta för bilparkering längs allmänna gator. Andelarna ska ses som en långsiktig ambition. Zonindelningen är densamma som zonkartan för mobilitetsnormen, där bedömningen vägt in tillgänglighet med andra alternativ än bil och övergripande mål i olika delar av staden.

De lägre delarna av respektive spann är avsedda för platser med många oskyddade trafikanter eller där behovet redan är tillgodosett på kvartersmark. De högre andelarna i vardera spann kan användas i befintlig miljö med låg tillgång till parkering på kvartersmark.



Figur 7 Rekommendation av andel yta som kan tillägnas bilparkering i gaturummet på allmänna gator utifrån zonindelning i mobilitetsnormen.

5. Parkeringslösning

I följande kapitel beskrivs för- och nackdelar med olika parkeringslösningar för cykel och bil samt rekommendation av parkeringslösning för olika typer av verksamheter.

5.1. Cykelparkering

Cykelparkering är en grundläggande förutsättning för att cykeln ska kunna vara ett attraktivt färdmedel i vardagen. Den behöver vara tillgänglig, säker, trygg, funktionell och anpassad efter olika behov och användare. I följande kapitel redogörs hur cykelparkering ska lokaliseras och utformas för att fungera väl för olika användare och sammanhang, och tar även upp kompletterande cykelfaciliteter och cykelpoolsparkering.

Lokalisering och generella utformningskrav

Cykelparkering ska placeras synligt och lättillgängligt nära entré, hiss eller ramp för att underlätta för boende, verksamma och besökare. Placering kan ske på förgårdsmark, gård, markplan inomhus, källare eller andra ytor med god tillgänglighet. Cykelparkeringen ska alltid vara tillgänglig och får inte samordnas med andra funktioner som exempelvis lägenhetsförråd. All cykelparkering ska vara stöldsäker.

I de fall det bedöms lämpligt kan cykelparkering även ordnas genom parkeringsköp eller avtal i gemensam anläggning i direkt anslutning till fastigheten.

För att möta olika behov ska cykelparkering anordnas på flera ställen inom fastigheten. Eftersom gårdar ofta är små får cykelparkering inte dominera gårdens yta eller placering. På små gårdar ska friyta prioriteras och cykelparkering i stället lösas på annan plats inom fastigheten.

Se bilaga för krav på placering och transportvägar till och från cykelparkering. Där anges även minimimått och krav på utformning.

Cykelparkering har delats upp i vanecyklist, sällancyklist samt besöks- och ärendecyklist. Nedan beskrivs hur och var cykelparkering ska anordnas med avseende på lokalisering och kvalitet.

Vanecyklist riktar sig till cyklister som nyttjar sin cykel till vardags och har behov av att parkera sin cykel under längre tider. Parkering för vanecyklist innebär att parkeringen:

- ordnas inomhus i låst utrymme
- ordnas i markplan, eller på annat plan med en ramp med maxlutning 1:12
- möjliggör parkering av lådcyklar på samtliga platser
- ej får ordnas i tvåvåningstall

Sällancyklister riktar sig till cyklister som kanske inte nyttjar sin cykel varje dag men ändå har behov av säker långtidsparkering. Parkering för sällancyklister innebär att parkeringen:

- ordnas inomhus eller utomhus väderskyddat
- ordnas i markplan eller på annat plan med tillgång till genomgående hiss och en kompletterande ramp eller skena
- Kan ordnas tvåvåningsställ inomhus eller i cykelhus på gård

Besöks- och ärendecyklister ska kunna nyttjas av besökare och vid korttidsparkering, platserna ska placeras vid entréer och vara väl synliga. Parkering för besöks- och ärendecyklister innebär att parkeringen:

- ordnas utomhus
- möjliggör parkering av lådcyklar på samtliga platser
- 50 % ordnas med väderskydd vid verksamheter.

Tabell 6 Förklaring av hur många av bostäder och verksamheters cyklister som kan antas vara vanecyklister, sällancyklister samt besöks- och ärendecyklister.

	Bostäder	Verksamheter
Vanecyklister	40% av cykelplatserna	50 % av de cykelburna anställda enligt mobilitetsnormen
Sällancyklister	40% av cykelplatserna	50 % av de cykelburna anställda enligt mobilitetsnormen
Besöks- och ärendecyklister	20% av cykelplatserna	100 % av de cykelburna besökarna enligt mobilitetsnormen

Cykelparkering ska normalt anordnas på den egna tomten. I de fall det bedöms lämpligt kan den ordnas genom parkeringsköp i gemensam anläggning i direkt anslutning till fastigheten. Om det medför orimliga konsekvenser för kvartersmarken så kan kravet på cykelparkering

reduceras och bör då kompletteras med allmän cykelparkering på allmän plats.

Cykelfaciliteter

Inom fastigheten ska det för både bostäder och verksamheter alltid anordnas:

- minst en cykelverkstad med tillgång till vatten
- att minst 20 procent av cykelplatserna har laddningsmöjligheter samt tillhörande förvaring av cykelbatteri.

För förskola tillkommer möjlighet att kunna lämna kvar och låsa fast cykelkärror, barnvagnar och lådcyklar väderskyddat.

Cykelpoolsparkering

Om cykelpool ska lösas på egen fastighet ska cykelpoolscyklarna placeras i lättillgängliga, väderskyddade och stödsäkra utrymmen. Cykelpool är en mobilitetsåtgärd och antal cykelplatser som behövs ska adderas till det framräknade cykelplatsbehovet.

VAD ÄR EN PLATSKRÄVANDE CYKEL?

Lådcyklar, lastcyklar, transportcyklar, cykelkärror, tvåhjuliga, trehjuliga eller long-tails. Cyklarna har många benämningar och många olika utseende. I denna skrift benämns de platskrävande cyklar på grund av det större utrymme som de kräver.

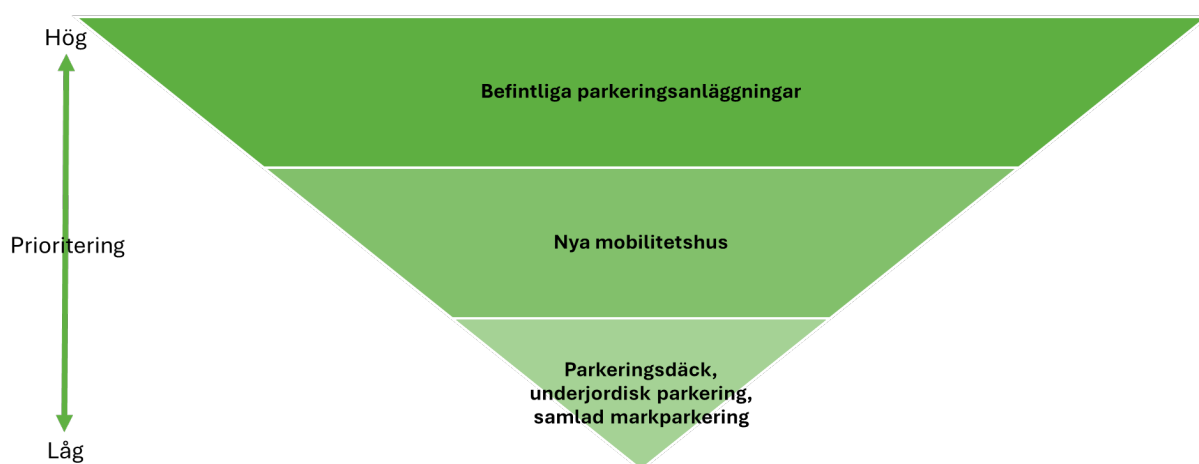
5.2. Bilparkering

I följande kapitel redogörs för hur prioritering ska göras mellan olika parkeringslösningar och hur valet av lösning anpassas efter platsens förutsättningar.

Val av bilparkeringslösning

Alla nybyggnadsprojekt i Malmö ska lösa bilparkering enligt nedanstående prioriteringsmodell. I första hand ska befintliga gemensamma parkeringsanläggningar, som ligger inom angivet gångavstånd, alltid undersökas som bilparkeringslösning. Det ska inte byggas fler bilplatser än vad som behövs. Genom att nyttja befintlig ledig kapacitet kan antalet nybyggda bilplatser minskas vilket är både resurseffektivt och klimatsmart. Om en sådan möjlighet saknas, eller inte täcker hela bilparkeringsbehovet, ska bilparkering lösas i nya mobilitetshus. I mindre projekt eller i projekt med lägre exploateringsgrad kan incitament till mobilitetshus vara för låga. Vilken typ av gemensam anläggning, parkeringsdäck, underjordisk parkering eller samlad markparkering, som är bäst lämpad om mobilitetshus inte går att ordna påverkas av ett antal olika aspekter och utreds från fall till fall. En särskild utredning ska klargöra vala av bilparkeringslösning.

Undantag gäller för parkering för rörelsehindrades fordon, särskilda behov för specifika verksamheter och bilpoolsbilar.



Figur 8 Generell prioriteringsmodell för att lösa bilparkeringsefterfrågan.

VARFÖR GEMENSAMMA ANLÄGGNINGAR?

När bilparkering placeras i gemensamma mobilitetshus, eller annan gemensam anläggning, stärks de hållbara färdmedlens konkurrenskraft gentemot bilen. Detta skapar förutsättningar för ett lägre bilinnehav och att fler resor genomförs med hållbara färdmedel i stället för med bil. Samnyttjande av parkeringsplatser gör att färre platser behöver byggas, vilket sparar resurser och frigör ytor på både gator och bostadsgårdar som istället kan fyllas med grönska och öppen dagvattenhantering.

En ambition med samlad bilparkering är att hålla nere mängden biltrafik i bostadsområden, vilket förbättrar tryggheten och ökar rörelsefriheten, särskilt för barn. Gator kan i större utsträckning utformas på fotgängares och cyklisters villkor, vilket kan minska behovet av bilägande.

Genom att undvika underjordisk parkering och därmed en underbyggd gård skapas möjligheter till att kunna erbjuda boende grönska och stora träd vilket i förlängningen bidrar till en jämlik fördelning av grönytor över staden.

Mobilitetshus

Mobilitetshus är anläggningar som erbjuder bilparkering kombinerat med ett brett utbud av mobilitetstjänster för boende, besökare och verksamma i staden. Genom att kombinera mobilitet med exempelvis idrottshallar, livsmedelsbutiker eller centrumverksamheter skapas yteffektiva och levande stadsdelar. Bottenvåningar vid mer trafikerade gator är särskilt lämpade för funktioner med behov av logistik och leveranser.

Mobilitetshusets arkitektur ska bidra till en attraktiv, trygg och stimulerande stadsmiljö. Skala, estetik, grönska, materialval och ljus är aspekter som kan ge rika sinnesupplevelser och höja platsens kvalitet.

Vid planering av mobilitetshus ska byggrätter och höjder utformas med både multifunktion och omställningsbarhet i åtanke.

VAD ÄR FLEXIBLA MOBILITETSHUS?

Flexibla mobilitetshus är utformade med tanke på framtida omställning, exempelvis till bostäder eller kontor. Det innebär särskilda krav på fotavtryck, bjälklag, våningshöjd och rampsystem. Flexibilitet ger robusthet över tid, men kan kräva större byggvolym och därmed begränsa annan exploatering. Dessutom kan det försvåra tidig integrering av funktioner utöver bilparkering som lokaler i bottenvåningen eller publik funktion på taket.

VAD ÄR MULTIFUNKTIONELLT MOBILITETSHUS?

Multifunktionella mobilitetshus samlokaliserar olika funktioner redan från början. Det kan handla om butikslokaler i bottenplan, publika mötesplatser på taket eller en byggnad som kläs in med bostäder och verksamheter. Denna lösning ger direkt stadsliv och effektiv markanvändning, men erbjuder i regel mindre flexibilitet för framtida behov. Mobilitetshusen kan även inrymma batterilager och produktion av förnybar el på tak eller fasader.

ATT TÄNKA PÅ VID PLANERING AV MOBILITETSHUS:

- Mobilitetshusets syfte - Ska erbjuda bilparkering och främja hållbara mobilitetslösningar för boende, besökare och anställda.
- Flexibilitet – se ruta ovan
- Multifunktionalitet – se ruta ovan
- Placering - Beroende på läge, användarbehov och funktioner. Bra tillgänglighet och koppling till rörelsestråk är avgörande. Minska biltrafiken på lokalgatorna för att prioritera dessa för grönska, stadsliv och barnens fria rörlighet.
- Fotavtryck - Flexibla lösningar kräver större byggyta och påverkar möjligheten till annan exploatering.
- Våningshöjder - Minst tre meter för omställningsbarhet och minst fem meter i bottenvåningen för exempelvis handel eller service.
- Bidrag till stadsbilden - Aktiv bottenvåning, god gestaltning, grönska, gedigna material och funktioner som skapar liv och trygghet.

Parkeringsdäck

Parkeringsdäck kan vara en lämplig lösning i stadsutvecklingsprojekt med något glesare bebyggelse men med inslag av funktionsblandning, där en mer effektiv parkeringslösning än markparkering eftersträvas. Det är en typ av anläggning som erbjuder bilparkering, men som även kan rymma mobilitetstjänster.

Parkeringsdäck ska tillföra mervärde till stadens rum utöver sin mobilitetsfunktion. Anläggningen bör utformas så att dess arkitektur bidrar till en attraktiv och trygg stadsmiljö och möjliggör produktion av förnybar energi. Det innebär att skala, material, estetik och ljussättning ska beaktas i gestaltningen, med målet att skapa rika och behagliga sinnesupplevelser för både användare och förbipasserande.

Ett generellt riktvärde är att parkeringsdäcket bör rymma minst 50 bilplatser.

Underjordisk parkering

Vid förtätning på trånga ytor med hög exploatering och låg funktionsvariation kan underjordisk bilparkering vara den mest lämpade lösningen för aktuellt stadsutvecklingsprojekt. Denna lösning medför dock flera betydande utmaningar, bland annat i relation till vegetation och klimatpåverkan. Ur klimatsynpunkt är underjordisk parkering en resurskrävande lösning. Betongkonstruktionerna som krävs har ett stort klimatavtryck, både vid tillverkning och byggnation. Betongens höga andel cement, som är mycket koldioxidintensiv att producera, bidrar till ökade utsläpp av växthusgaser. Klimatpåverkan från underjordiska parkeringslösningar vägs in som en viktig faktor vid val av parkeringsstrategi.

Som utgångspunkt ska därför underjordisk bilparkering undvikas. I enskilda projekt kan underjordisk bilparkering motiveras, exempelvis genom ökade tillgänglighetskrav till bil och parkering för en viss målgrupp. För att säkerställa långsiktig grönska och träd ovanpå underjordiska garage bör minimikrav på jorddjup, förstärkta bjälklag, tekniska lösningar för framtida underhåll av tätskikt samt skötselplaner beaktas redan i detaljplanen, markanvisningar och bygglovsskeden.

Markparkering

Vid planering av mindre omfattande och glesare bebyggelse kan gemensamma markparkeringsytor vara den mest lämpliga parkeringslösningen för det aktuella stadsutvecklingsprojektet.

Markparkering ska alltid samlas i en eller flera tydligt avgränsade ytor och delas upp i mindre enheter beroende på funktion, till exempel med ett maxantal om ca 12 platser per enhet. Grönska och träd ska integreras på markparkering med syfte att bidra till visuell kvalitet, öka krontäckningsgraden samt till att motverka urbana värmeöar. För att främja en hållbar dagvattenhantering ska markparkeringsytor utföras med genomsläppligt, klimatvänligt material som möjliggör infiltration, utan att försämra tillgängligheten.

Multifunktionella lösningar, såsom solceller som skuggar bilar samtidigt som anläggningen bidrar med produktion av förnybar energi, förordas.

Placering av bilparkering för bostäder, skolor och förskolor ska göras utifrån barnens rörelsefrihet och lekmöjligheter i projektet. Utformning och placering ska prioritera lek och trygghet samt fredade och gröna ytor framför bilistens bekvämlighet.

5.3. Specialfall & förtydliganden

Följande specialfall och förtydliganden är beskrivna mer i detalj kopplat till parkeringslösningar för bil och cykel.

Befintliga anläggningar

Policyn uppmuntrar möjligheterna att nyttja det överskott på parkeringsplatser som finns i många befintliga anläggningar på kvartersmark. Att i högre grad öppna privata anläggningar på kvartersmark för externa användare skapar ett minskat behov av att anlägga nya bilparkeringar eller att minska antalet parkerade bilar på allmän plats.

Övriga bilparkeringslösningar

I vissa fall kan det vara aktuellt med annan typ av bilparkering i de fall ett effektivt marknyttjande eftersträvas, men där det inte finns möjlighet till mobilitetshus. Aktuella lösningar kan då exempelvis vara bilparkering på taket till byggnaden eller i markplan under byggnaden. Detta gäller framförallt vid större verksamheter såsom industri- eller handelslokaler.

Bilparkering vid enskilda enbostadshus

Vid planering av enstaka enbostadshus kan bilparkering ske på den egna tomten.

Parkering och angöring för rörelsehindrades fordon (PRH)

Parkering för rörelsehindrades fordon (PRH) ska som utgångspunkt ordnas på kvartersmark. PRH kan dock vara godtagbart att hantera på allmän plats om det är orimligt att lösa på annat sätt. Detta kan exempelvis gälla för lokaler i bottenvåningar samt vindsinredningar och andra ombyggnadsprojekt.

När det gäller vård eller annan verksamhet som har ett betydligt större behov av både angöring och parkering för rörelsehindrades fordon krävs en särskild utredning.

Dimensionerande situation

Vid särskilda besöksmål och andra verksamheter dimensioneras parkeringstalen utifrån en situation som uppstår ca en gång i veckan.

Hämta/lämna vid förskola och skola

Genom att begränsa biltrafiken utanför förskolor och skolor, bilfria skolgator, skapas goda förutsättningar för barn att på egen hand ta sig till och från skolan. Placering av bilparkering för hämtning och lämning av barn till förskolor och skolor ska därför som utgångspunkt inte ske på eller intill den egna fastigheten, undantaget PRH eller bilparkering på förskolor och skolor med speciella förutsättningar.

Behovet av korttidsparkering för hämtning och lämning är koncentrerat i tid. Den korta tid som korttidsparkeringen nyttjas gör det inte heller skäligt att lösa bilparkering på egen fastighet. På skola och förskola ska, enligt Plan- och bygglagen (PBL), barnens friytor prioriteras före ytor för parkering.

I de zoner där parkeringstalen medför krav på bilparkering för hämta och lämna ska det i första hand hänvisas till befintliga parkeringslösningar i närheten inom godkänt gångavstånd. Om bäst lämpande anläggning är ett mobilitetshus eller parkeringshus krävs inte parkeringsköp för dessa bilplatser eftersom de endast nyttjas av vårdnadshavare under en kort tid av dygnet. Om det inte finns lämplig lösning i närheten på kvartersmark kan

det behöva ske på allmän plats. Bilparkering på allmän plats kan dock inte reserveras till förskolan/skolan.

Om bilparkering för hämta och lämna måste lösas på egen fastighet ska det alltid övervägas om markparkeringen kan ha en dubbel funktion, exempelvis som lekyta eller vistelseyta under vissa tider på dygnet. En sådan möjlighet bör i så fall påverka utformningen och materialval.

Angöring för varuleveranser och sophämtning ska separeras från huvudentré och barnens stråk, både i rum och tid. Angöringen för varuleveranser ska ske utan backande rörelser.

Gångavstånd

Maximalt gångavstånd mellan bilplatsen/angöringspunkten och målpunkten anges i Tabell 7. Vid förtätning eller ombyggnad i befintlig stad ska längre avstånd kunna godtas, eftersom utbudet av bilparkering är begränsat. En särskild utredning kan genomföras om avsteg från nedanstående riktvärden önskas.

Tabell 7 Maximalt gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt. *)
Önskvärt intervall

Maximalt avstånd - bilparkering	
Bostäder, boende och besökare	500 m
Verksamheter, anställda och besökare	800 m
Skola/Förskola (hämta/lämna)*	200–300 m
Maximalt avstånd - delad mobilitet	
Cykelpool	200 m
Bilpool	300 m

För hämtning och lämning vid skola och förskola är det angivna intervallet i ovanstående tabell ett önskvärt avstånd och bör varken vara längre eller kortare. Detta för att kunna skapa bilfria miljöer och gator invid skolor och förskolor.

Samnyttjande av cykelparkering

Samnyttjande av cykelparkering är lämpligt i mindre omfattning om tidsanspråken är helt åtskilda. Det kan gälla sporthall – skola eller bostad – kontor. Det är inte lämpligt för bostad – handel/restaurang eller kontor – handel/restaurang då besökare till handel och restaurang är utspridda över

hela dagen. Placeringen av, och tillgängligheten till cykelparkeringen påverkar också och det är endast de cykelplatser som är tillgängliga för respektive kategori som ska vara med i samnyttjandeberäkningen. Platser som placeras i del av källare som bara är tillgänglig för bostäder eller kontor eller är en avgränsad del av bostadsgård ska därför ej räknas in.

Samnyttjande kan endast tillgodoräknas om det gäller en och samma fastighet. Det är inte möjligt att teckna avtal på annan fastighet och på det sättet tillgodoräkna sig samnyttjande.

Vardagseftermiddagar är dimensionerande för samnyttjande av cykelparkering. För cykelparkering kopplat till bostäder kan tio procent samnyttjas och 20 procent för verksamheter. Vid samnyttjandet får det totala antalet cykelplatser inte understiga det enskilda behovet för respektive lokalkategori.

Tabell 8 Samnyttjande för cykelparkering, redovisade i andelar för respektive kategori som står parkerade under en viss tidpunkt.

Kategori	Eftermiddag och vardag
Bostäder	90 %
Verksamheter	80 %

Samnyttjande av bilparkering

Samnyttjande av bilparkering innebär att en parkeringsplats används av olika bilister vid olika tider på dygnet. Genom att placera gemensamma parkeringsanläggningar i blandade stadsstrukturer med närhet till bostäder, arbetsplatser, handel och service behöver färre bilplatser byggas totalt sett.

Nedanstående tabell används för att beräkna samnyttjandet av platserna. Vid samnyttjandet får det totala antalet bilplatser inte understiga det enskilda behovet för respektive lokalkategori. För kategorier som ej ingår i tabellen nedan eller vid särskilda förutsättningar kan en särskild utredning tas fram för att fastställa samnyttjandegraden.

Tabell 9 Samnyttjande för bilparkering, redovisade i andelar för respektive kategori som står parkerade under en viss tidpunkt.

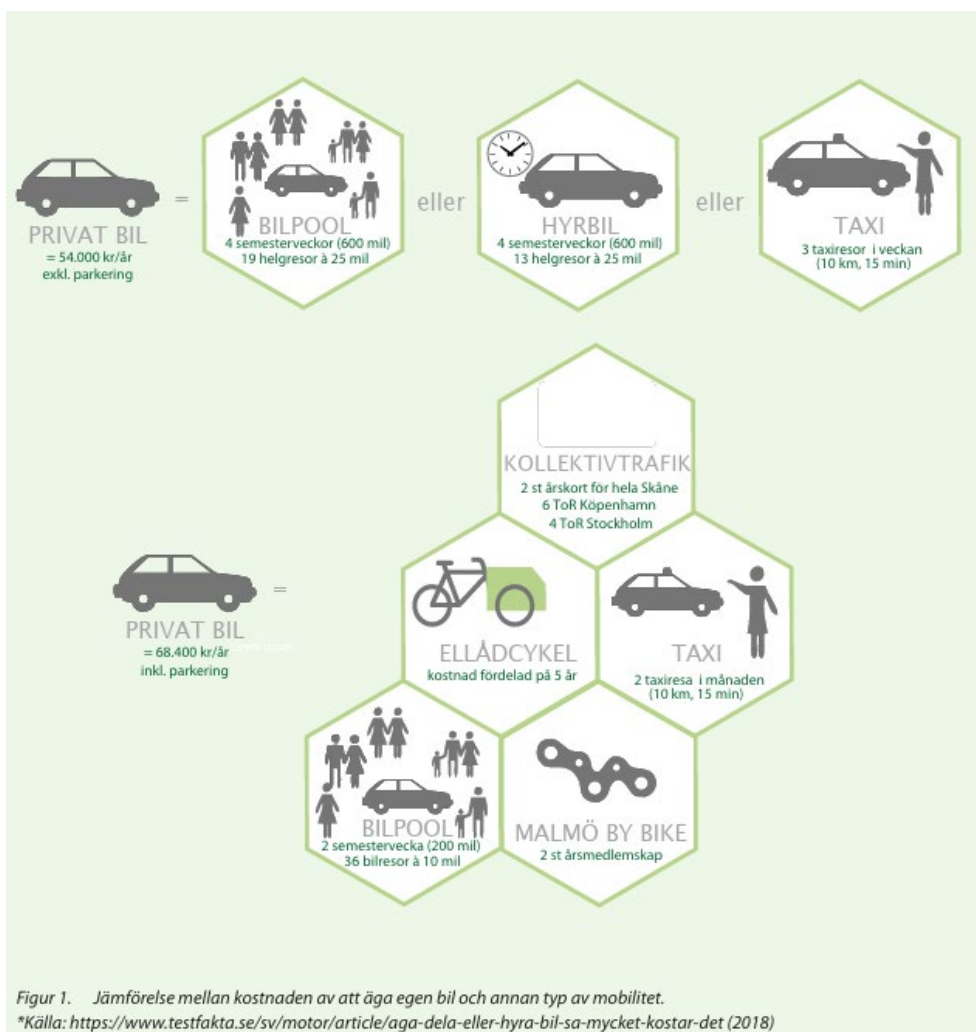
Kategori	Vard. 9–16	Vard. 16–19	Helg, dagtid	Kväll & natt
Bostäder	70 %	70 %	80 %	100 %

Kontor, industri & lager	100 %	30 %	10 %	10 %
Handel, livsmedel	40 %	100 %	100 %	0 %
Handel, övrig	40 %	80 %	100 %	0 %
Restaurang	100 %	80 %	80 %	20 %
Skola/förskola, personal	100 %	10 %	0 %	0 %
Skola/förskola, hämta/lämna	0 %	20 %	0 %	0 %

Ekonomi

Att äga bil en bil kostar pengar utöver inköpspriset, det tillkommer utgifter för försäkring, bränsle, skatt, reparationer, service, besiktningar, parkeringsavgifter och inte minst en värdeminskning. Den totala årskostnaden varierar beroende på var du bor och parkerar, vilken bilmodell du har och hur mycket du kör. Motsvarande summa kan istället läggas på andra typer av mobilitet om du väljer att inte äga bil.

Konsumentguiden har tagit fram ett kostnadsexempel för biläande. Utifrån detta har en jämförelse gjorts med vad som kan fås för motsvarande summa genom bildelning, hyrbil och taxi. Som jämförelse till Konsumentguidens beräkning av biläandets kostnader har även ett mobilitetspaket tagits fram, där flera olika trafikslag och tjänster, såsom bildelning, kollektivtrafik, medlemskap i cykelpool och taxi ingår (<https://www.konsumentguiden.se/ekonomi/vad-kostar-det-att-aga-en-bil/>)



Figur 9. Jämförelse mellan kostnader. Figuren ska uppdateras med nya kostnader för 2024/2025.

Kostnaden för både parkeringsköp och mobilitetsåtgärder ingår i ett projekts totala ekonomi och fördelas därmed på alla som använder fastigheten, oavsett om de använder bil eller mobilitetsjänster. Genom att utöka parkeringsköpet till att också innefattar mobilitetsåtgärder, motverkas att bilägande och bilåkande subventioneras ensidigt. Det kombinerade parkeringsköpet och mobilitetsåtgärderna benämns mobilitetsköp.

För att undvika att boende och verksamheter utan bil belastas med kostnader för bilparkering, exempelvis i form av högre hyror, bör kostnadsnivån på parkeringsköp hållas låg. Detta motverkas av ovan nämnda kombinerade mobilitets- och parkeringsköp som kan nyttjas av alla i fastigheten. Målvärdet är att högst hälften av investeringskostnaden (produktionskostnaden för BTA som används för parkering) ska finansieras av parkeringsdelen av mobilitetsköp. Detta för att säkerställa att

bilparkering inte subventioneras av de som inte använder den. Kostanden ska i högre grad istället tas ut genom användaravgifter.

För att säkerställa en transparent och likvärdig hantering vid tillämpning av mobilitetsköp, bör kostnaden för mobilitetsåtgärder stå i rimlig proportion till innehållet och kvaliteten i de åtgärder som erbjuds, och inte överstiga den besparing som uppstår genom ett sänkt parkeringstal. Malmö stad rekommenderar att kostnaden för mobilitetsåtgärder i normalfallet bör motsvara cirka 80 % av den ekonomiska besparingen som uppstår.

Finansiering av cykelparkering

Arbetas fram efter remiss.

Finansiering av bilparkering

Syftet med mobilitets- och parkeringsköp är att möjliggöra byggandet av mobilitetshus och etablerandet av mobilitet i ett tidigt skede genom att täcka en del av investeringskostnaden. På så sätt kan parkeringsanläggningar etableras där behovet finns, utan att mobilitets- eller parkeringshusaktören i slutändan behöver bära hela investeringskostnaden. Utgångspunkten är att parkerings- och användaravgifter ska finansiera den löpande driften och underhållet av parkeringsanläggningarna samt den del av investeringskostnaden som inte har täckts av parkeringsköp. Detta skapar en direkt koppling mellan nyttjande och kostnad och innebär att de som faktiskt äger och använder bil bär kostnaden för parkering, snarare än att den fördelas på bostads- eller verksamhetsprojektet vilket i sin tur påverkar hyran för en enskild boende eller verksamhet.

Kostnader för bilparkering varierar stort beroende på var i staden parkeringen placeras. Tabellen nedan visar kostnader för att bygga, underhålla och driva en (1) bilplats som markparkering, i mobilitetshus och i underjordiskt garage.

Tabell 10 Kostnad för att bygga, underhålla och driva en (1) bilplats som markparkering, i mobilitetshus och i underjordiskt garage. I kostnaden ingår ränta och avskrivning. Tabellen ska kompletteras och uppdateras efter remiss

Typ av parkering	Anläggningskostnad , kkr	Kostnad /år	Inkomst på avgifter	Summa
Markparkering med träd och genomsläpplig asfalt	45			
Mobilitetshus	200 – 350			
Underjordisk -1	325 – 500			
Underjordisk -2	400 – 700			

Laddinfrastruktur

För de bilar som fortsatt kommer att finnas i staden är det av stor vikt att dessa drivs med fossilfria bränslen. Elektrifieringen av transportsektorn i Sverige pågår och är en central del i arbetet med att nå målen i Malmö stads Miljöprogram. Policyn innefattar all typ av laddinfrastruktur för personbilar och lätta lastbilar i Malmö. Följande utgångspunkter ska vara vägledande gällande laddinfrastruktur i Malmö:

- Etablering av laddinfrastruktur ska ske på kvartersmark.

- Normalladdning ska utgöra grunden för laddinfrastrukturen med ambition om att kunna ladda fordon under tider då elnätets belastning är som lägst. Normalladdning ska kunna ske inom rekommenderat gångavstånd till bostäder och arbetsplatser.
- Snabbladdning ska utgöra ett komplement till normalladdning där ett ökat behov av mer effektiv laddning av fordon finns. Snabbladdning ska framför allt vara tillgänglig för genomresande och inom rekommenderat gångavstånd för besökare.
- Laddinfrastruktur ska som regel ägas och drivas eller förvaltas av annan aktör än Malmö stads förvaltningar. Helägda kommunala bolag kan äga, driva och/eller förvalta laddinfrastruktur i enlighet med gällande lagstiftning, när eller om detta bedöms vara den mest rationella eller kostnadseffektiva lösningen.
- Kommunen ska på ett opartiskt sätt stödja aktörer som vill etablera laddinfrastruktur. I de fall laddinfrastruktur ska etableras på stadens mark eller det kommunala bolagets mark ska staden verka för att stödja aktörer opartiskt.

Ställningstagandet att laddinfrastruktur inte ska etableras på allmän platsmark motiveras av att det finns ett överskott av bilparkering på kvartermark i staden och av de inlåsnings effekter som laddinfrastruktur på allmän plats skulle innebära.

Policyn syftar till att understödja utvecklingen samtidigt som frågor om tillgänglighet, rättvisa och övergång till annan hållbar mobilitet vägs in. Inte minst för de hushåll som inte är i behov av bil och därmed laddinfrastruktur. Utbyggnad av laddinfrastruktur för personbilar får inte heller ske på bekostnad av annan mer klimatpositiv infrastruktur för cykel, kollektivtrafik och grönska.

Kommunen ska arbeta för att fastighetsägare med överskott på parkeringsplatser i högre grad ska öppna sina anläggningar för externa användare och laddinfrastruktur. Fastighetsägarna har ett betydande ansvar i utbyggnaden av laddinfrastruktur, där mobilitetshusaktörer har ett extra stort ansvar. I takt med att andelen laddbara fordon ökar, ökar även de affärsmässiga incitamenten för privata aktörer att erbjuda

laddmöjligheter. På sikt kan tillgång till elbilsladdning komma att bli en viktig konkurrensfaktor för stadens fastighetsägare

Därtill förväntas kommande lagstiftning (PBL) att ställa krav på utbyggnad av laddinfrastruktur, möjligen även i vissa befintliga anläggningar.

6. Konsekvenser

Policyn innebär i stora drag att antalet bilparkeringsplatser per person minskar i staden samtidigt som annan mobilitet ökar. Detta påverkar jämlikhet, klimat och kvaliteten i den byggda miljön.

När ytor för bilparkering ersätts med plats för vistelse, lek och grönska får fler tillgång till trygga och attraktiva stadsmiljöer. Det gynnar särskilt grupper som barn, äldre och hushåll utan bil. Delad mobilitet gör det möjligt att röra sig i staden utan att äga bil, vilket minskar den ekonomiska betydelsen för invånarna att ha tillgång till staden. Då mobilitetsnomen och tillhörande zonkarta primärt baseras på tillgången till hållbar mobilitet i området så innebär det högre krav på bilparkeringsplatser i ytterområden. Flera av Malmös ytterområden har idag en låg eller ingen avgift för bilparkering, vilket gör det möjligt att äga bil även i socioekonomiskt svaga områden. Detta kan komma att hämma utvecklingen i de delar av staden där krav på bilparkering kan begränsa utvecklingen.

Klimatmässigt bidrar färre parkeringsplatser till minskat bilinnehav och minskad bilanvändning, vilket är avgörande för att nå stadens klimatmål. Mobilitetshus som samlar parkering, delade fordon, cykelplatser och laddinfrastruktur på ett flexibelt sätt kan effektivisera markanvändningen och stödja elektrifieringen av transportsektorn. Då laddning inte tillåts på allmän platsmark riskerar omställningen att gå långsammare, särskilt för hushåll som saknar möjlighet att ladda hemma.

I den byggda staden skapar minskad bilparkering nya möjligheter. Gårdar och stadsmiljöer kan få mer plats för gemenskap, grönska och rekreation, vilket ökar trivsel och folkhälsa. Mobilitetshus frigör yta samtidigt som de samlar funktioner och kan anpassas över tid. Samtidigt påverkar policyn projektens ekonomi där bland annat krav på cykelparkering inomhus kan bidra till kvaliteter men också öka byggkostnader.

Lägre krav på cykel- och bilparkering stärker den ekonomiska genomförbarheten för stadsutvecklingsprojekt och ett underskott på bilplatser i vissa områden kan öka konkurrensen om platserna. Detta kan i sin tur driva upp användarkostnaden för parkering. Att reglera och avgiftsbelägga bilparkering på allmän plats så att den inte konkurrerar med bilparkering på kvartersmark innebär också att fastighetsägarna får mer intäkter till drift och underhåll av parkeringsanläggningar och annan mobilitet. Detta innebär även ökade kostnader för användaren. På sikt kan detta bidra till ett lägre bilinnehav, men också till att bilägande blir ojämnt

fördelat bland befolkningen beroende på de ekonomiska förutsättningarna.
Genom fler delade fordon skapas i stället god tillgång till bil utan att äga en.

7.Fortsatta strategier

Arbetas fram efter remiss

8. Begrepp

Allmän platsmark - Mark som i detaljplan är avsedd att vara tillgänglig för allmänheten, till exempel gator, parker, torg och naturområden. Ägs och förvaltas av kommunen.

Angöring - En term för att beskriva ett fordon som stannar för av- och påstigande passagerare eller för pågående lastning och lossning av gods.

Avlösen - Enligt Sveriges kommuner och landsting en variant på parkeringsköp där fastighetsägaren avtalar att under ett visst antal år hyra bilplatser. Vid avlösen förbinder sig fastighetsägaren att hyra bilplatser i en parkeringsanläggning till en årlig kostnad.

Besöksparkering – del av parkeringstalet som ingår vid nybyggnation. Den ska ordnas på kvartersmark. Besökande till allmänna platser med mera kan ordnas på gatumark för kortare ärenden.

Boarea (BOA) - Den yta i en bostad som är avsedd för boende och har tillräcklig takhöjd. Inkluderar exempelvis vardagsrum, kök, sovrum och badrum, men inte biutor som förråd eller garage. Parkeringstal baseras på boarea (BOA). För flerbostadshus kan i tidiga skeden, då endast BTA finns tillgängligt, översättas till BOA genom att dividera med 1,25. För enbostadshus i tidiga skeden antas BOA i policyn vara detsamma som ljus BTA.

Boendeparkering - I äldre bostadsområden, som byggdes då bilinnehavet var betydligt lägre, är gatan ofta den enda platsen att parkera bilen på. I sådana områden kan boendeparkering införas. De boende kan då mot en avgift låta bilen stå kvar hemma i upp till en vecka utan hänsyn till 24-timmarsregeln.

Bruttoarea (BTA) - Bruttoarea är de mätvärda utrymmena av våningsplanen. Bruttoarean begränsas av ytterväggens utsida. Se även ljus BTA.

Byggaktör - Byggaktör är den som för egen räkning utför eller låter utföra byggnads-, rivnings- eller markarbeten, som till exempel husbyggen och infrastrukturprojekt. Den juridiska benämningen av ordet byggaktör är byggherre. Byggaktören är oftast fastighetsägaren, men kan även vara brukaren av en annans fastighet.

Delad mobilitet - Avser transportlösningar där flera användare har tillgång till ett fordon eller en tjänst utan att själva äga den. Det inkluderar exempelvis bilpooler, cykelpooler, elsparkcyklar, samåkningstjänster och kollektivtrafik. Tillhandahålls genom en organiserad tjänst eller operatör, men kan också vara genom en fastighetsägare.

Delningsbil/Delningsfordon - Ett fordon som delas av flera användare i stället för att ägas av en enskild person eller hushåll. Exempelvis cykel- eller bilpool.

Detaljplan - En detaljplan reglerar markens användning och bebyggelsens utformning inom ett visst område, i syfte att möjliggöra ny bebyggelse, ändra bebyggelsens innehåll eller säkra bevarande eller liknande. Detaljplanen består av planbeskrivning och plankarta med planbestämmelser som reglerar markanvändning med användningsgränser, exploateringsgrad, byggnadsvolymer, gestaltning med mera. Plankartan är juridiskt bindande. Planbeskrivningen beskriver planens innehåll, förutsättningar, genomförande och konsekvenser av planen. Planen ska säkerställa att det går att anordna parkering i tillräcklig omfattning.

Fastighetsägare - Fastighetsägaren är den som äger exempelvis en byggnad, anläggning eller andelar i samfällighet.

Fotgängarzon - Fotgängarzoner är områden där fotgängares tillgänglighet och trygghet är särskilt prioriterad. Det är områden med höga vistelseanspråk och mycket grönska.

Flexibel parkeringsnorm/flexibla parkeringstal - Beroende på omfattningen av mobilitetsåtgärder som fastighetsägare erbjuder boende, anställda och deras besökare, kan parkeringstalen variera. Parkeringsnormen är till stora delar flexibel för bil.

Flexzon - En flexzon kan behövas på gator med många konkurrerande behov. I denna zon ska trädplantering, parkering, uteserveringar med mera samordnas så yteffektivt som möjligt. Zonen kan också vara sådan att den har olika funktioner under olika delar av året.

Friköp - Enligt Sveriges Kommuner och Landsting är det en variant på parkeringsköp där fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats till kommunen eller annan parkeringsoperatör. Ansvaret överläts därmed genom avtal till operatören att säkerställa att bilparkeringsbehovet tillgodoses för en viss tid. Detta är ett ofta förekommande tillvägagångssätt

i Malmö idag. Det ställs inga krav på fastighetsägaren att därefter hyra de aktuella platserna, utan normalt löser varje parkör detta själv.

Friyta - Ibland ställs krav på friyta mot krav på parkering. Plan- och bygglagen skriver då i 3 kap, 15§: Om tomter tas i anspråk för bebyggelse som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för barnstuga, skola eller annan jämförlig verksamhet, skall det finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse på tomten eller på utrymmen i närheten av denna. En friyta för skola är exempelvis ytan som går att leka på och som är tillgänglig för barnen i huvudsak under skoltid men även i viss mån på fritiden.

Gatumark - En typ av allmän platsmark som i detaljplan är avsedd för trafikändamål, såsom biltrafik, gång, cykel och kollektivtrafik.

Gågata – Gata där det inte är tillåtet att köra ett motordrivet fordon annat än för att korsa den, och inte heller parkera. Vissa typer av transporter har undantag att köra här, de får då framföras i gångfart på de gåendes villkor.

Gångfartsområde – Gata där fordon inte får köra med högre hastighet än gångfart och heller inte parkera. Fordonsförare har väjningsplikt mot gående.

Gemensam parkeringsanläggning - Anläggning som kan användas för fler än en fastighets behov och är ett sätt att lösa bilparkering som har fördelar. En anläggning kan exempelvis vara ett öppet parkeringshus eller parkeringsgarage, men kan också vara en större samlad markparkering. Bilplatserna kan vara rörliga eller fasta.

Gröna och blå lösningar - Främst naturbaserade lösningar på ytor som bidrar till att anpassa staden till ett varmare klimat. Gröna lösningar syftar på vegetation och växter; blå lösningar syftar på hantering av dag- eller skyfallsvatten.

Kommunfullmäktige (KF) - Kommunfullmäktige är det högsta beslutande organisationen i en kommun. Politikerna i kommunfullmäktige utses i allmänna val.

Ljus bruttoarea (ljus BTA) - Avser summan av arean för alla våningsplan ovan mark. Arean begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida. I normalfallet är detta mått detsamma som BTA ovan mark.

Korttidsparkering - Bilparkering som avses för kortare ärende upp till två timmar.

Kvartersmark - Mark som i detaljplan är avsedd för enskilt ändamål, till exempel bostäder, handel, kontor eller industri. Den används normalt inte fritt av allmänheten och ägs ofta av privata eller offentliga aktörer.

Lokalarea (LOA) - den yta i en byggnad som är avsedd för verksamheter, till exempel kontor, butiker, skolor eller annan lokaltyp. Den räknas från insidan av ytterväggarna, exklusive teknikutrymmen, schakt, trapphus etc.

Lokal trafikföreskrift (LTF) - I Trafikförordningen finns alla de regler som bestämmer hur vi ska uppträda i trafiken. Typiskt för dessa regler är att de är generella och att de gäller likadant i hela landet. Men det finns också lokala trafikföreskrifter för Malmö, exempelvis om det ska vara parkeringsförbud på en viss del av gatan.

Långtidsparkering - Bilparkering som är avsedd att kunna nyttjas längre än två timmar. På oreglerad gatumark gäller då bilparkering enligt 24-timmarsregeln enligt Trafikförordningen. Boendeparkörer har undantag och får stå upp till en vecka utan att flytta sitt fordon på utmärkta platser.

Max-norm - Parkeringsnormer är ett sätt för kommunen att styra kravet på parkering vid nybyggnation. Normen anger en siffra som ska motsvara antalet parkeringsplatser för fordon som kan vara lämplig på denna plats. En max-norm betyder att den som bygger inte får bygga fler parkeringar än det som angetts i parkeringsnormen. Malmö stad tillämpar inte max-normer.

Min-norm - Parkeringsnormer är ett sätt för kommunen att styra kravet på parkering vid nybyggnation. Normen anger en siffra som ska motsvara antalet parkeringsplatser för fordon som kan vara lämplig på denna plats. En min-norm betyder att den som bygger måste bygga minst det antal parkeringar som angetts i parkeringsnormen.

Mikromobilitet – Små, lätta fordon med låg hastighet, exempelvis elsparkcyklar.

Mobilitet - Möjligheten för människor och gods att förflytta sig från en plats till en annan. Kan ses som synonymt med rörlighet. En växande befolkning ska ges goda möjligheter att resa hållbart i vardagen och att gods kan transporteras effektivt på stadens villkor.

Mobilitetscentral - En anläggning i staden som arbetar med människans behov av rörlighet. Genom olika tjänster och aktiviteter i mobilitetscentralen kan människors mobilitet och därmed vardagsliv underlättas.

Mobilitetshubb - En väl synlig och igenkännbar plats där det finns tillgång till delningsfordon, service och information som förenklar det hållbara resandet.

Mobilitetshus - Anläggningar som erbjuder bilparkering kombinerat med ett brett utbud av mobilitetstjänster för boende, besökare och verksamma i staden. Genom att kombinera mobilitet med exempelvis idrottshallar, livsmedelsbutiker eller centrumverksamheter skapas yteffektiva och levande stadsdelar.

Mobilitetsköp - Ett avtal mellan en fastighetsägare och en mobilitetshusaktör som ger de boende tillgång till mobilitetstjänster och möjlighet att hyra bilplatser. Mobilitetshusaktören ansvarar för att tillhandahålla både de mobilitetsåtgärder och bilparkering som krävs enligt bygglov. Det finns ingen skyldighet att hyra ett visst antal bilplatser. Praxis är idag att avtalet gällande parkeringsdelen av mobilitetsköpet skrivs på 25 år.

Mobilitetsnorm - Ersätter den traditionella parkeringsnormen och bygger på att byggaktörer ska arbeta med mobilitetsåtgärder som en obligatorisk del av parkerings- och mobilitetslösningen. Mobilitetsnormen utgår från ett helhetsperspektiv på mobilitet snarare än enbart efterfrågan på bilparkering. I en mobilitetsnorm tydliggörs vilka mobilitetsåtgärder som kan krävas vid bebyggelse och andra åtgärder som främjar hållbara resvanor.

Mobilitetsåtgärd - En åtgärd som ger boende och verksamma incitament och möjligheter att resa på andra sätt än med egen bil. Syftet med mobilitetsåtgärder kopplat till bostäder och verksamheter är att minska efterfrågan på bilplatser.

Parkering Malmö – Även kallat P Malmö. Ett kommunägt bolag. Parkering Malmös uppdrag är att bygga och förvalta parkeringsmöjligheter på tomtmark i Malmö.

Parkeringsanläggning - Kan exempelvis vara en större samlad markparkering, garage eller ett parkeringshus.

Parkeringsbehov/parkeringsefterfrågan - På eller i närheten av en fastighet ska det enligt PBL, 8 kap 9 §, punkt 4, finnas parkeringsplatser för fastighetens behov. Hur stort parkeringsbehovet är beror på parkeringsefterfrågan. Parkeringssefterfrågan styrs bland annat av typ av verksamhet, byggnadernas storlek, tillgång till andra transportmedel och läget i staden.

Parkeringsförbindelse - Ett avtal mellan två fastighetsägare som inte är mobilitetshusaktör eller parkeringshusaktör.

Parkeringshus - En byggnad som är försedd med bilplatser i en eller flera våningar. En anläggning som i huvudsak inrymmer parkering för privata fordon, bil och/eller cykel.

Parkeringsköp - Ett sätt för fastighetsägaren att tillhandahålla parkeringsplatser och innebär att fastighetsägare, genom avtal och mot avgift, kan överlåta sin skyldighet enligt plan- och bygglagen (PBL) att anordna bilparkering till en extern aktör, en parkeringsoperatör. Överlåtelsen kan antingen göras genom friköp eller avlösen. Parkeringsköpet innebär inte att parkeringsplatser öronmärks för de boende i fastigheten. I stället ges de boende möjlighet att hyra platser i den anläggning som omfattas av avtalet. Det finns heller ingen skyldighet för de boende att hyra ett visst antal platser. Praxis är idag att avtal skrivs på 25 år.

Parkeringsnorm - norm där det framgår vilka parkeringstal som ska användas vid nybyggnad för olika verksamheter i olika områden i kommunen. Tas fram av kommunen, och är i Malmö stad ersatt av mobilitetsnormen.

Parkeringsoperatör – Den aktör som sköter och ansvarar för en parkeringsplats eller parkeringsanläggning. En parkeringsoperatör kan vara offentlig eller privat.

Parkeringstal - Det antal parkeringsplatser som bör finnas för respektive verksamhet och är vanligtvis en funktion av ljus bruttoarea (BTA) eller boarea (BOA), antal lägenheter eller liknande.

Parkör - Den som parkerar ett fordon.

Plan- och bygglagen (PBL) - I denna lag finns bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggande, som är en kommunal angelägenhet. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

Platskrävande cykel – Samlat begrepp för cyklar som kräver större utrymme, exempelvis lådcyklar, lastcyklar, transportcyklar, cykelkärror, tvåhjuliga, trehjuliga eller long-tails.

Samnyttjande - Olika användargrupper utnyttjar samma parkeringsplats under skilda tider på dygnet, exempelvis boendeparkering på natten och arbetsparkering på dagen. Samnyttjande ger ett effektivt markutnyttjande.

Stadsbyggnadsnämnden (SBN) - En av kommunens facknämnder som planerar staden och har exempelvis uppgiften att bereda, besluta och utöva tillsyn i ärenden enligt plan- och bygglagen.

Tekniska nämnden (TN) - En av kommunens facknämnder som har ett ansvar som omfattar fastigheter, exploatering, lokal- och lägenhetsförsörjning, gator och parker, trafik- och infrastrukturfrågor samt avfallsfrågor.

Tillgänglighet - En övergripande definition är den lätthet med vilken människor kan nå utbud och aktiviteter de har behov av i samhället. Tillgänglighet är också ett begrepp som särskilt används för att beskriva hur pass väl en verksamhet, plats eller lokal fungerar för människor med funktionsnedsättning. Detta innefattar lokalers fysiska beskaffenhet, tillgången till information och ett bra bemötande. Begreppet är ett samlingsbegrepp för både fysisk tillgänglighet och användbarhet. Tillgänglighet kan alltså handla om både fysisk tillgänglighet och om till exempel information.

Tillgänglighet används också som ett bredare begrepp för alla gruppers lätthet att nå utbud och aktiviteter. Inte sällan används då tidsåtgång som mått. Men hänsyn behöver tas inte bara funktionsvariationer utan även ålder, kön, kulturell och socioekonomisk status, med mera.

Tillgänglighetsindex - En samlad beskrivning av tillgängligheten i Malmö, i kartform, baserat på ett antal olika kriterier för mer hållbar tillgänglighet. Indexet är också normativt och ger en bild av vad som innebär en acceptabel nivå för tillgängligheten (och bra/dålig). Mer om Malmö stads tillgänglighetsindex finns i rapporten "Normativt index för mer hållbar tillgänglighet i Malmö".

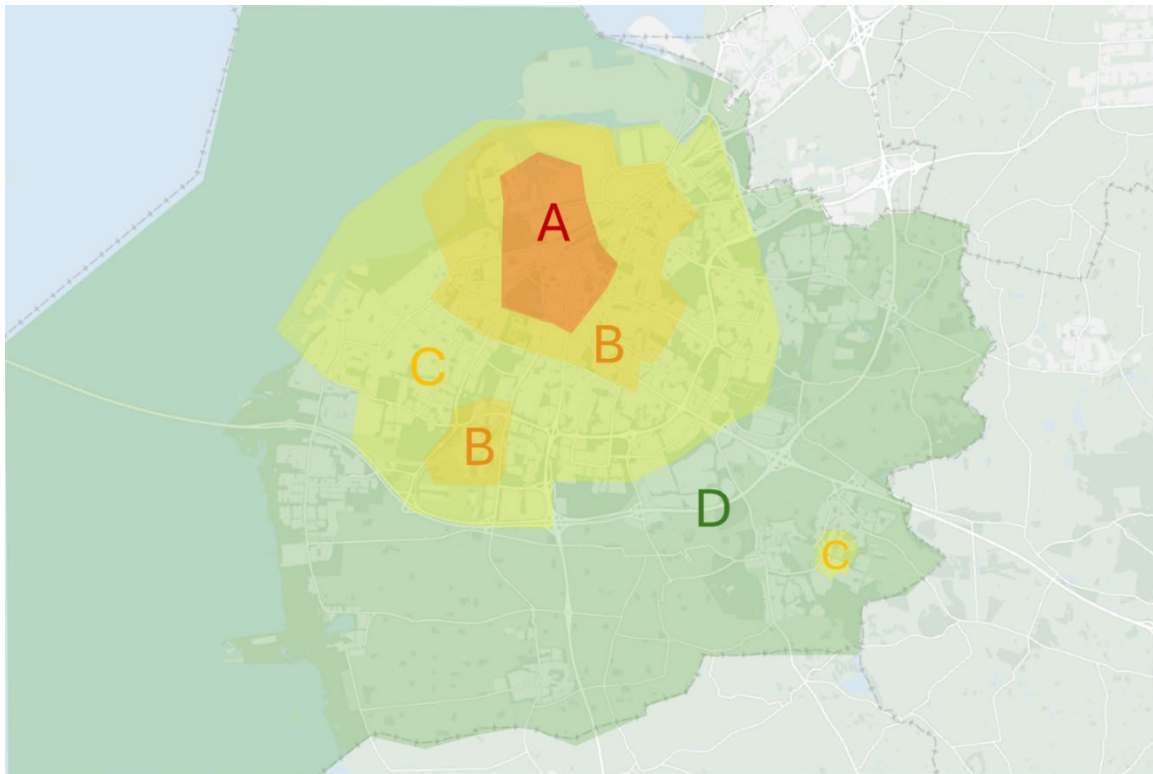
Tomtmark - Mark som enligt en detaljplan är avsedd att tillhöra en eller flera fastigheter och användas för bebyggelse eller annan privat användning. Tomtmark kan innehålla byggnader, gårdsytor, infarter, parkering och andra funktioner som hör till fastigheten. Det är fastighetsägaren som ansvarar för utformning och skötsel av tomtmarken.

Universell utformning - Miljön utformas så att den kan användas av så många som möjligt oavsett ålder, funktionsförmåga eller andra individuella förutsättningar, utan behov av anpassning i efterhand.

9. Bilagor

EJ DEL AV POLITISKT BESLUT

9.1. Zonkarta



9.2. Parkeringstal per BTA i tidiga skeden

Cykelplatser för anställda	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D	
Kontor	24	21	18	15	/1000 ljus BTA
Industri/lager	6	5,25	4,5	3,75	/1000 ljus BTA
Handel	4	3,5	3	2,5	/1000 ljus BTA
Skola	6,4	5,6	4,8	4	/100 barn
Förskola	8,8	7,7	6,6	5,5	/100 barn
Vård- och omsorgsboenden	0,2	0,175	0,15	0,125	/vårdplats

Cykelplatser för besökare	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D	
Kontor	2,4	2,1	1,8	1,5	/1000 ljus BTA
Industri/lager	0,4	0,35	0,3	0,25	/1000 ljus BTA
Handel	20	17,5	15	12,5	/1000 ljus BTA
Grund- & gymnasieskolaskola (ÅK3 och uppåt)	0	0	0	0	/100 barn
Förskola & grundskola (Upp till ÅK2)	8	7	6	5	/100 barn

Vård- och omsorgsboenden	0,2	0,175	0,15	0,125	/vårdplats
--------------------------	-----	-------	------	-------	------------

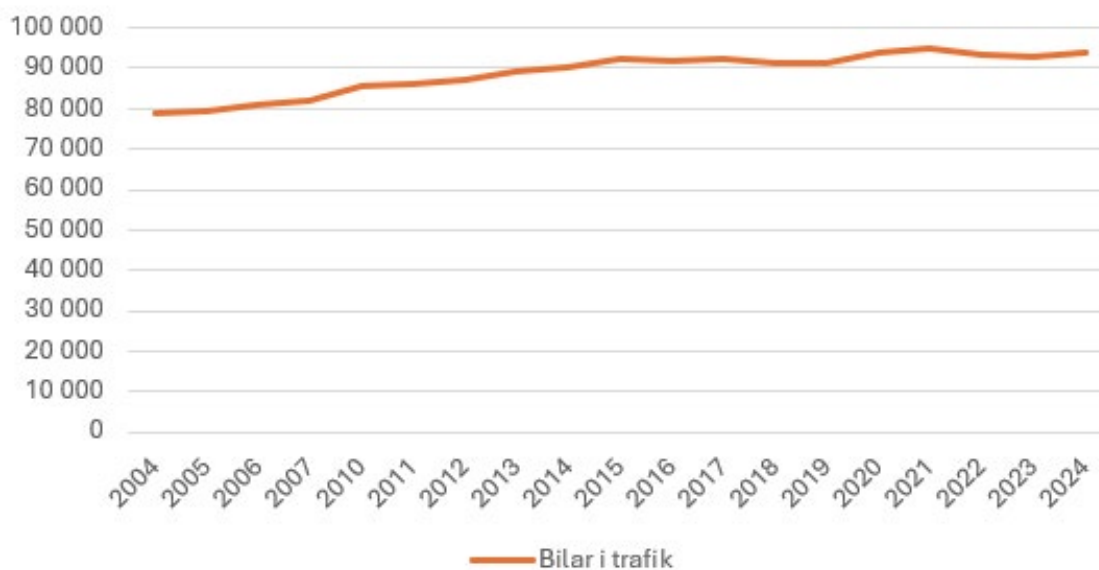
Bilplatser för anställda	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D	
Kontor	3	6	9	12	/1000 ljus BTA
Industri/lager	0,75	1,5	2,25	3	/1000 ljus BTA
Handel	0,5	1	1,5	2	/1000 ljus BTA
Skola	0,8	1,6	2,4	3,2	/100 barn
Förskola	1,1	2,2	3,3	4,4	/100 barn
Vård- och omsorgsboenden	0,025	0,05	0,075	0,1	/vårdplats

Bilplatser för besökare	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D	
Kontor	0	0,3	0,6	0,9	/1000 ljus BTA
Industri/lager	0	0,05	0,1	0,15	/1000 ljus BTA
Handel	0	2,5	5	7,5	/1000 ljus BTA
Grund- & gymnasieskolaskola (ÅK3 och uppåt)	0	0	0	0	/100 barn
Förskola & grundskola (tom ÅK2)	0	1	2	3	/100 barn
Vård- och omsorgsboenden	0	0,025	0,05	0,075	/vårdplats

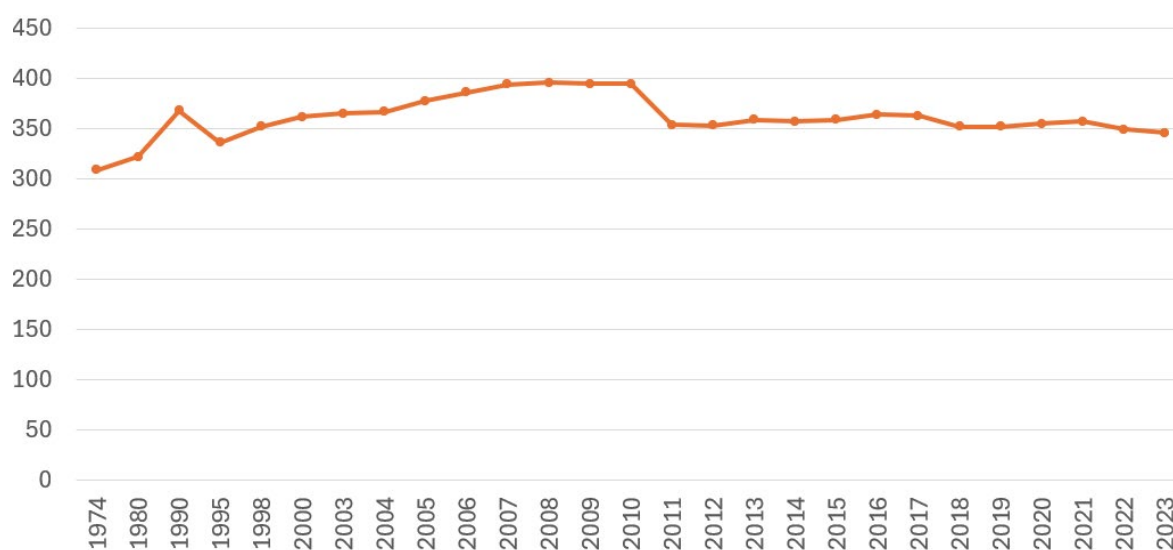
Cykelparkering per 100 elever/barn	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D
Elever i grund-/gymnasieskola	50	50	50	50
Barn i förskola	10	10	10	10

9.3. Bilinnehav och parkeringsutbud

Under de senaste två decennierna har bilinnehavet i Malmö ökat, men utvecklingen har förändrats över tid. Sedan mitten av 2010-talet har antalet bilar i staden varit relativt stabilt, trots att befolkningen fortsatt växa. Det innebär att biltätheten, antalet bilar i relation till invånarantalet, har minskat. Denna nedgång i bilinnehav per invånare markerar ett trendbrott jämfört med tidigare år, då biltätheten ökade under en längre period. Idag ligger nivån på bilinnehav per 1000 invånare klart under de högsta nivåerna som uppmättes under slutet av 00-talet. År 2023 hade Malmös befolkning knappt 350 bilar per 1000 invånare. Många hushåll har tillgång till egen bil, och det är inte ovanligt att vissa hushåll har fler än en.



Figur 10 Diagram över bilinnehavet i Malmö mellan 2004 och 2024. **Ev**
exklusive förmånsbeskattade bilar, uppdatera.



Figur 11 Diagram över bilinnehav per 1000 invånare i Malmö mellan 1974
 och 2023. **Ev exklusive förmånsbeskattade bilar, uppdatera.**

En genomförd inventering i Malmö visar att det för den stora merparten av stadens invånare boende i flerbostadshus finns ett överskott av parkeringsplatser på kvartersmark och inom ett rimligt gångavstånd från bostaden. I ett fåtal områden finns det ett underskott på parkeringsplatser

på kvartersmark sett till nuvarande bilinnehav. Mängden privatägda bilar är viss mån relativt hög i dessa områden. Delar av dessa områden angränsar också till områden med överskott av bilparkering.

I Malmös avgiftsbelagda delar finns ca 28 000 parkeringsplatser på gatumark och ca 72 000 på kvartersmark. På en vanlig lokalgata upptas ofta en tredjedel av gatans yta av bilparkering och ytterligare en tredjedel av körbana för motorfordon.

Drivmedel för personbilar och laddmöjligheter

Av Malmös ca 125 000 personbilar så drivs ca 64 000 (51 %) med bensin, 31 000 (25 %) av diesel och ca 25 000 (20 %) el, elhybrid eller laddhybrid. Resterande 5 000 (5 %) utgörs av etanol- eller gasdrift (SCB). Malmö bedöms kunna ha cirka 70 000 laddbara fordon år 2030 och drygt 100 000 år 2035.

Boende i befintliga småhus har ofta tillgång till egen parkering i direkt anslutning till bostaden och kan därmed själva etablera laddinfrastruktur. Boende i flerbostadshus har däremot sällan rådighet över installation av en egen laddinfrastruktur. I nästan alla delar av staden är det teoretiskt möjligt att tillskapa tillräcklig laddinfrastruktur på kvartersmark. Fokus bör ligga på att möjliggöra laddning för de drygt 58 000 hushåll i Malmö med bil i flerbostadshus.

9.4. Cykelinnehav

Cykelflottan i Sverige har förändrats från att domineras av traditionella cyklar till att bli alltmer varierad. Andelen elassisterade cyklar ökar år för år, och fler typer av fordon såsom last- och lådcyklar blir vanligare. Även om försäljningen av cyklar totalt sett har minskat, ökar både antalet elcyklar och lastcyklar. Majoriteten av lastcyklarna har elassistans, och andelen elcyklar samt andra mer påkostade cyklar växer (Trafikverket, 2024. Cykelbokslut samt Cykelfrämjandet. 2024-2024. Cykelvelometern). Annat som kan påverka statistiken och ägandet är utvecklingen av förmånscyklar.

Samtidigt har utbudet av delad mobilitet utvecklats. Kommunen erbjuder ett system för hyrcyklar, och privata aktörer tillhandahåller delade cyklar, elsparkcyklar och elcyklar. Denna utveckling ger stöd för bedömningen att innehavet av privata cyklar inte ökar per person. Det är dock möjligt att

delningstjänsterna i första hand påverkar resvanor snarare än själva fordonsinnehavet, åtminstone på kort sikt.

Krav på cykelparkering för nybyggnation har ingått i Malmös parkeringsnorm sedan 2003. I äldre bestånd än så är mängden cykelparkering normalt sett underdimensionerad. Utbudet på allmän plats utökas löpande utifrån identifierade behov med fokus på kollektivtrafiknoder och andra publika målpunkter.

9.5. Kravställning och definition av mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärdspaketen för bostäder och verksamheter samt tillhörande kostnader anges i respektive paket. De angivna kostnaderna kan behöva justeras för att få med kostnadsförändringar.

Bilparkering i gemensam parkeringsanläggning

- 100 % av bilparkeringen anordnas utanför den egna fastigheten i en öppen och gemensam parkeringsanläggning för att öka möjligheten till samnyttjande och effektiv markanvändning.
- För att bygglov ska kunna beviljas krävs ett underskrivet mobilitets- eller parkeringsköp. Avtalet ska visa att den föreslagna bilparkeringslösningen, vad gäller både antal platser och placering, överensstämmer med bygglovet och gäller i 25 år.

Målgrupp: Boende och verksamma

Bilpool

- Byggaktör eller mobilitetshusaktör (vid mobilitetsköp) ska säkerställa tillgång till en bilpool inom 300 meter från fastighet som ska garanteras i 10 år.
- Bilpool ska i första hand ordnas av tredje part* och erbjuda god tillgång av bilar.
- För att bygglov för fastigheter med mobilitetsköp ska kunna beviljas krävs ett underskrivet mobilitetsköp.

- För att bygglov för fastigheter utan mobilitetsköp ska kunna beviljas krävs en underskriven avsiktsförklaring där de avser att erbjuda X antal bilpoolsbilar, under 10 år. Vid slutsamråd ska det finnas ett avtal** i enlighet med avsiktsförklaringen mellan byggaktör och bilpoolsaktör. Avtalet ska vara tillhandahållet till stadsbyggnadskontoret minst fyra månader innan slutsamråd.

Målgrupp: Boende och verksamma

Krav för bostäder

- Med god tillgång av bilar avses riktvärdet på 1 bilpoolsbil per 4000 kvadratmeter BOA.
- Stadens ambition är öppna bilpooler med miljöcertifiering i enlighet med uppsatta mål i TROMP och Energistrategin.
- Parkeringsköp för bilpoolsplats/er tillkommer alltid och görs av byggaktör.

Krav för verksamheter

- Med god tillgång av bilar kan riktvärdet på 1 bilpoolsbil per 50 anställda.
- För verksamheter krävs inte friköp av parkering för bilpoolsbil utan enbart medlemskap

*I undantagsfall kan det vara möjligt att driva bilpool i egen regi. Byggaktören måste då uppfylla vissa krav som tillhandahålls av stadsbyggnadskontoret.

**I undantagsfall kan det vara möjligt att skriva avtal på kortare tid än 10 år. Byggaktören måste då uppfylla vissa krav med att säkra finansiering. Kraven tillhandahålls av stadsbyggnadskontorets. Krav finns i syfte att säkra finansiering. Kraven tillhandahålls av stadsbyggnadskontoret.

Cykelpool

- Byggaktör eller mobilitetshusaktör (vid mobilitetsköp) ska säkerställa tillgång till en cykelpool inom 200 meter från fastighet och garanteras under 10 år.
- Cykelpoolen ska i första hand ordnas av tredje part* och erbjuda god tillgång av ellådcyklar.

- För att bygglov för fastigheter med mobilitetsköp ska kunna beviljas krävs ett underskrivet mobilitetsköp.
- För att bygglov för fastigheter utan mobilitetsköp ska kunna beviljas krävs en underskriven avsiktsförklaring där de avser att erbjuda X antal cyklar, under 10 år. Vid slutsamråd ska det finnas ett avtal** i enlighet med avsiktsförklaringen mellan byggaktör och cykelpoolsaktör. Avtalet ska vara tillhandahållet till stadsbyggnadskontoret minst fyra månader innan slutsamråd.

Målgrupp: Boende och verksamma

Krav för bostäder

- Med god tillgång av cyklar kan riktvärdet på 1 ellådcykel per 2000 kvadratmeter BOA användas.

Krav för verksamheter

- Med god tillgång av cyklar kan riktvärdet på 1 cykel per 25 anställda användas. Av dessa ska minst 25 % vara eldrivna.

*I undantagsfall kan det vara möjligt att driva cykelpool i egen regi. Byggaktören måste då uppfylla vissa krav som tillhandahålls av stadsbyggnadskontoret.

**I undantagsfall kan det vara möjligt att skriva avtal på kortare tid än 10 år. Byggaktören måste då uppfylla vissa krav i syfte med att säkra finansiering. Kraven tillhandahålls av stadsbyggnadskontorets. Krav finns i syfte att säkra finansiering. Kraven tillhandahålls av stadsbyggnadskontoret.

Mobilitetsmedel

- Mobilitetsmedlet ska avsättas till inköp av hjälpmedel eller tjänster som är avsedda att underlätta hållbart resande, till exempel rabatter på cykel- och bilpoolstjänster, kollektivtrafikkort, cykelservice, digitala tjänster, kommunikation och kampanjer för att uppmuntra hållbart resande. Byggaktör eller mobilitetshusaktör (vid mobilitetsköp) ska förvalta och administrera ett mobilitetsmedel, i första hand med hjälp av tredje part*.
- För att bygglov för fastigheter med mobilitetsköp ska kunna beviljas krävs ett underskrivet mobilitetsköp.

- För att bygglov för fastigheter utan mobilitetsköp ska kunna beviljas krävs en underskriven avsiktsförklaring där de avser att, med hjälp av tredje part, säkerställa mobilitetsmedlet. Vid slutsamråd ska det finnas ett avtal mellan byggaktör och tredje part**. Avtalet ska vara tillhandahållet till stadsbyggnadskontoret minst fyra månader innan slutsamråd.

Målgrupp: Boende och verksamma

Krav för bostäder

- Mobilitetsmedlet ska motsvara 1200 kr/bostad och år och garanteras under 10 år.

Krav för verksamheter

- Mobilitetsmedlet ska motsvara en engångssumma på 2000 kr/anställd.

*I undantagsfall kan det vara möjligt att driva mobilitetsmedlet i egen regi. Byggaktören måste då uppfylla vissa krav som tillhandahålls av stadsbyggnadskontoret.

**I undantagsfall kan det vara möjligt att skriva avtal på kortare tid. Byggaktören måste då uppfylla vissa krav i syfte med att säkra finansiering. Kraven tillhandahålls av stadsbyggnadskontoret.

Dusch och omklädningsrum inklusive torkskåp.

I syfte att underlätta pendling med cykel.

Målgrupp: Verksamma

Grön resplan och Malmö Works

Upprättande av grön resplan samt medlemskap i Malmö Works.

Fastighetsägaren ansvarar för att informera om att verksamheten ska upprätta detta, vid mobilitetsköp ska det ske i dialog med mobilitetshusaktör.

Målgrupp: Verksamma

Utvärdering och uppföljning

- För godkännande av bygglov ska byggaktören eller mobilitetshusaktören skriva under en avsiktsförklaring där de förbinder sig att utvärdera samtliga tjänster år 1, 3, 5, 8 och 10 efter fastighetens färdigställande. Avsiktsförklaringen ska beskriva hur utvärderingen ska genomföras och vem som är ansvarig.
- Utvärderingen ska rikta sig till användarna, boende och/eller verksamma i syfte att justera tjänster och erbjudande för att öka utbud, tillgänglighet och användargrad av mobilitetstjänsterna.
- Tillsammans ska mobilitetsåtgärderna göra att bilinnehavet motsvarar det parkeringstal som fastslagits för projektet. Byggaktören eller mobilitetshusaktören ska i samband med utvärderingen följa upp bilinnehav och justera tjänster och utbud utifrån dess utfall.

Målgrupp: Boende och verksamma

9.6. Utformning av cykelparkering på kvartersmark

Arbetas fram efter remiss.

9.7. Utformning bilparkering på kvartersmark

Nedanstående tabell anger ingångsvärden vid planering av nytt mobilitetshus.

Tabell 11 Ingångsvärden för planering av nytt mobilitetshus.

Kolumn1	Halvplan	Helplan	Kommentar
Byggnadens fotavtryck	Minst 37 x 55 m	Minst 45 x 60 m	Funktionellt med mått upp till ca 50 x 95 m
Minst antal parkeringsplatser	400	400	Malmös största (Södervärn) har idag 1700 ppl
Minst antal våningsplan	13 halvplan	5	Stadsbild, bekvämlighet och funktionalitet avgör
Fri höjd mellan bjälklag	2,3 m	3 m	3 m möjliggör omvandling till bostäder
Fri höjd bottenvåning	2,3 - 4,5 m	2,3 - 5,0 m	5 m möjliggör flera typer av verksamheter
Total höjd	17,5 m	17,5 m - ???	
Dimension per parkeringsruta	2,5 x 5 m - 2,6 x 5,5 ,m	2,5 x 5 m - 2,6 x 5,5 ,m	Vissa nya bilar längre än 5,0 m år 2025.
Bredd körytan	6,0 - 6,5 m	6,5-7,0 m	Avser bredd mellan två rader av parkeringsplatser
Totalbredd halvplan	16,0 - 17,5 m	upp till 37 m (helplan)	Avser två rader parkering med köryta mellan
Kostnad per plats	350 000 kr	350 000 kr	2025 års penningvärde (avskrivning 50 år)

Att laddbara fordon behöver en bredare parkeringsruta än normalt, (pga. av hantering av laddkabel och laddluckor) ska beaktas. Plats för specialfordon vid vård- och omsorgsboenden m.m. behöver särskilt studeras.

Utvecklas efter remiss.