

Policy för mobilitet och parkering

Antagen av kommunfullmäktige
dag månad 2026



Styrdokument

Detta är ett styrdokument för Malmö stad.

Dokumentnamn	Policy för mobilitet och parkering
Diarienummer	SBN-2025-614
Upprättad	2026-01-12
Version	1.0
Beslutad av	Kommunfullmäktige 2026-XX-XX
Framtagen av	Stadsbyggnadskontoret i samarbete med fastighets- och gatukontoret, miljöförvaltningen och Parkering Malmö och i samverkan med andra kommunala förvaltningar och bolag.
Foto och illustrationer	Malmö stad

Innehåll	
Introduktion	4
Inledning	5
Inriktning	7
Angöring & parkering på allmän plats	9
Att ordna angöring och parkering	9
Behovskriterier för parkering och angöring	10
Mobilitetsnorm	11
Så fungerar mobilitetsnormen	11
Ansvar i stadsutvecklingsprojekt	12
Zonindelning	12
Bostäder	13
Verksamheter	13
Särskilda situationer och behov	14
Mobilitets- & parkeringslösningar	16
Modell för att lösa mobilitet och parkering	16
Mobilitetsåtgärder	18
Bilparkering	19
Cykelparkering	22
Konsekvenser	24
Begreppslista	27
Bilagor	28

INTRODUKTION

Mobilitet är en grundläggande del för ett fungerande Malmö. Hur människor och varor kan förflytta sig påverkar stadens tillgänglighet, jämlikhet och möjligheter till att utvecklas. För att möta stadens utmaningar behöver stadens ytor användas effektivt och hållbart.

Policy för mobilitet och parkering (fortsättningsvis policyn) gäller för angöring, parkering samt fastighetsnära mobilitetsåtgärder. Policyn hanterar inte mobilitetsfrågor i övrigt.

Hur angöring, parkering och fastighetsnära mobilitetsåtgärder planeras och ordnas påverkar i hög grad hur staden används och utvecklas. Policyn är styrande för hur frågorna hanteras i plan- och bygglovsprocessen, på allmän plats samt för aktörer som tillhandahåller mobilitetsåtgärder, parkering och angöring. Policyn antas av kommunfullmäktige och gäller direkt för stadens nämnder och bolag.

Läshänvisning

I policyns **INLEDNING** anges vilka värden som varit tongivande i arbetet, övergripande syfte och mål med policyn samt avgränsning gentemot andra styrdokument och lagar.

INRIKTNING beskriver vilken riktning Malmö ska arbeta i när det gäller mobilitet och parkering, för att bidra till en stad som är jämlik, klimatsmart och med stadsrum av hög kvalitet.

PARKERING OCH ANGÖRING PÅ ALLMÄN PLATS

beskriver hur staden ska arbeta med parkering och angöring för både privata och delade fordon på allmän plats.

MOBILITETSNORM anger de mobilitetstal som gäller för ny- och tillbyggnad av bostäder och olika typer av verksamheter samt vid ändrad användning.

LÖSNINGAR FÖR MOBILITET OCH PARKERING

beskriver kravställningar och förutsättningar som gäller för anläggningar för mobilitetsåtgärder, cykelparkering och bilparkering samt kostnader och finansiering för dessa tre kategorier.

Slutligen görs en bedömning av **KONSEKVENSER** av genomförandet av ny policy och mobilitetsnorm. För en utökad förståelse förklaras i dokumentet förekomna begrepp i en **BEGREPPSLISTA**. Utöver det finns förtydliganden och beskrivning av vidare arbete i **BILAGOR**.



INLEDNING

Malmö är en stad i förändring. Tillväxten sker snabbt vilket ställer höga krav på hur stadens ytor planeras och används. Klimat- och miljöutmaningar, tillsammans med stora socioekonomiska skillnader, kräver både omedelbara åtgärder och långsiktigt arbete.

Bakgrund

En jämlik stad planeras utifrån människors olika förutsättningar att leva i den. Det måste vara möjligt att ha 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. Även barn ska kunna röra sig självständigt och ha tillgång till trafiksäkra miljöer. Det behöver därför finnas olika men likvärdiga mobilitetstjänster utifrån människors varierande behov.

Syfte och mål

Syftet med Policy för mobilitet och parkering är att ange riktningen för Malmö stads arbete med mobilitet i nybyggnation samt parkeringsfrågan i sin helhet. Policyn syftar också till att bidra till en positiv klimatomställning, goda och inkluderande livsmiljöer samt att stadens ytor kan användas på lika villkor av alla.

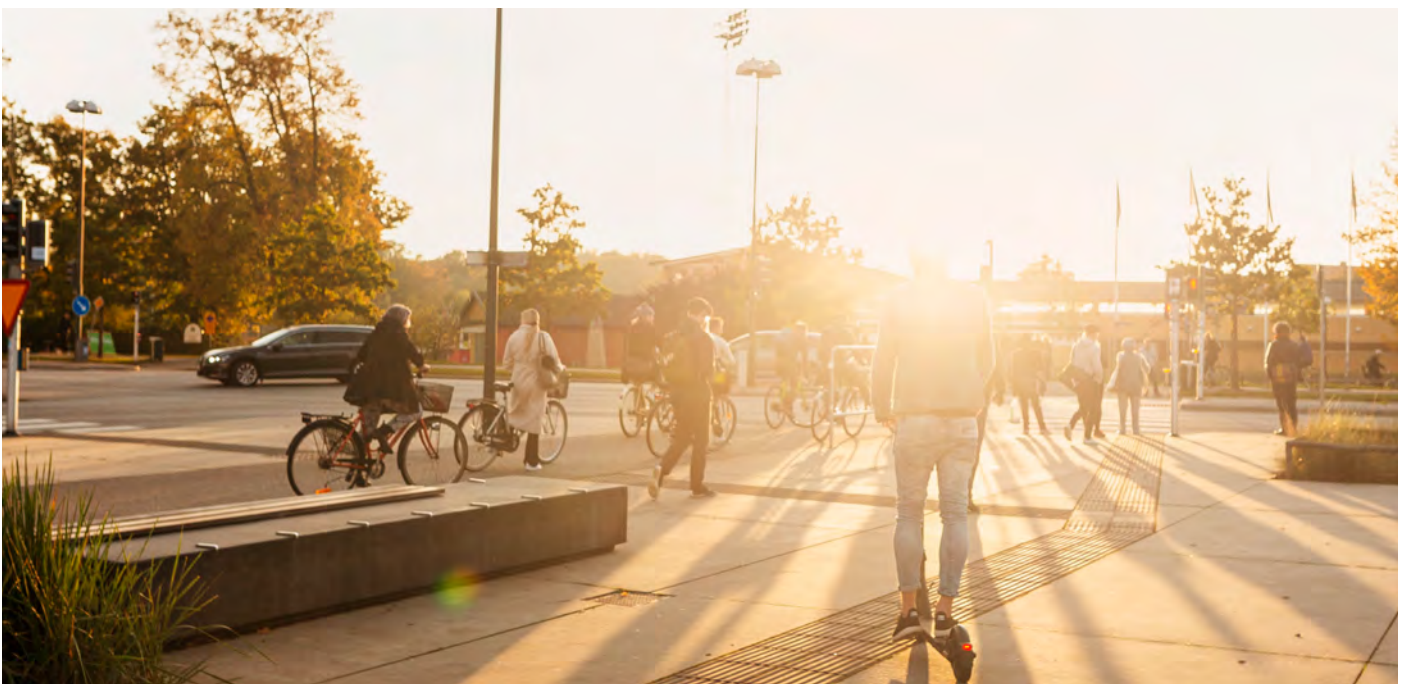
Målsättningen med policyn är att skapa förutsättningar för ett jämlikt och hållbart mobilitetsutbud i nybyggnation, bidra till ett minskat bilinnehav och bilanvändande samt en mer effektiv markanvändning i staden.

Att förflytta sig inom staden utan bil bidrar till, förutom minskade växthusgasutsläpp, en mindre bullrig stad med bättre luft samt bättre förutsättningar för en mer hälsosam och hållbar livsstil.

Genom att minska utrymmet för bilparkering frigörs plats för funktioner som bidrar till en trivsamt stadsmiljö nu och i framtiden. Där till exempel vistelse, lek, rekreation och grönska kan ta plats. Ytor behöver också frigöras för klimatåtgärder som kan hantera höga temperaturer och skyfall, anläggning och skötsel av mobilitetslösningar behöver ske med fokus på minskat klimatavtryck. Plats för mer grönska och fler träd är viktiga åtgärder för att hantera framtida klimatförändringar, men bidrar även till att skapa fler hälsosamma miljöer.

Genom ett helhetsperspektiv för parkering på både allmän plats och kvartersmark främjas ovanstående målsättningar.

Policyn ska också stödja tillämpningen av relevant lagstiftning och möjliggöra bred samverkan mellan stadens aktörer.



Avgränsning

Policyn hanterar i första hand cykel- och bilparkering samt mobilitetsåtgärder på kvartersmark i samband med plan- och bygglovsprocessen. För att få ett helhetsperspektiv gällande parkering hanteras även principer och riktlinjer för parkering och uppställning av fordon på allmän plats. För mobilitetsåtgärder på kvartersmark, så som tillgång och plats till delad mobilitet, ska policyn stödja samverkan med stadens övergripande planering av hållbar mobilitet. Själva resan och dess infrastruktur hanteras i Malmös Översiktsplan samt Malmös Trafik- och mobilitetsplan (TROMP).

Parkeringsansvar

Det är fastighetsägaren som, enligt plan- och bygglagen (PBL), ansvarar för att anordna den cykel- och bilparkering som fastighetens användning ger upphov till. Kommunen har ingen skyldighet att tillhandahålla cykel- och bilparkering, annat än när den själv är fastighetsägare.

Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för att stödja och granska fastighetsägarens arbete med mobilitet och parkering utifrån plan- och bygglagen (PBL).

Tekniska nämnden ansvarar för mobilitet och parkering på allmän plats utifrån trafiklagstiftningen. Tekniska nämnden har mandat att ändra gatumarkens användning över tid. Därför kan mobilitet och parkering på allmän plats inte ersätta de lösningar som fastighetsägaren är ansvarig att tillhandahålla inom den egna fastigheten.

Policyns förhållande till andra styrdokument

Policy för mobilitet och parkering är ett av stadens styrdokument. Policyn är styrande och stödjande för Malmö stads nämnder, bolag och aktörer. Policyn konkretiserar målsättningarna i Malmös översiktsplan samt stödjer och fördjupar inriktningar och mål i andra styrande dokument med fokus på trafik- och mobilitetsplan, miljöprogram, energistrategi, bostadsförsörjningsprogram och näringslivsprogram, se figur 1. I samklang med dessa dokument bidrar policyn till att främja hållbara färd sätt, minska klimatpåverkan, skapa jämlik tillgång till mobilitet och stödja en funktionsblandad och attraktiv stadsmiljö. Den är därmed ett verktyg för att förverkliga stadens övergripande visioner.



Figur 1. Policy för mobilitet och parkerings förhållande till andra styrande dokument.

INRIKTNING

En hållbar utveckling inom mobilitetsområdet kräver gemensamma principer för hur staden ska planeras och byggas. Elva inriktningar samlar de vägval som behöver styra beslut och prioriteringar. De visar hur mobilitet och parkering kan bidra till en jämlik, klimatsmart och yteffektiv stad. Inriktningarna gäller för hela Malmö och utgör grunden för denna policy och arbetet framåt. De omfattar allmän plats, kvartersmark samt befintliga och nya anläggningar, om inte annat anges.

Samarbete och samverkan

Staden ska genom bred samverkan mellan förvaltningar och kommunala bolag säkerställa en samordnad utveckling av mobilitetsarbetet i stort samt parkering mer specifikt. Detta ska vid behov även ske i samverkan med privata aktörer i branschen.

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

Yteffektiv mobilitet för en levande stad

Staden ska prioritera yteffektiva mobilitetslösningar för att möjliggöra att mark kan frigöras till förmån för andra värden och funktioner såsom att rymma ett ökat resande när staden växer, exploatering, grönska, klimatanpassning, vistelsezoner och högre stadskvaliteter.

Mer hållbar mobilitet

Alla nybyggnadsprojekt i Malmö ska som utgångspunkt innehålla mobilitetsåtgärder som syftar till att skapa ett brett utbud av hållbar och delad mobilitet samt ett lågt bilinnehav. För att säkerställa ett långsiktigt utbud av mobilitetsåtgärder av hög kvalitet införs mobilitetsköp som omfattar både mobilitetsåtgärder och bilparkering. Mobilitetsköpet ska främja öppna mobilitetslösningar och komplettera stadens mobilitetssystem. Samverkan mellan fastighetsnära mobilitetsåtgärder och delad mobilitet på allmän plats ökar möjligheten till att erbjuda tillgängliga och attraktiva lösningar för ett sömlöst och hållbart resande.

Samlade anläggningar skapar möjligheter

Bilparkering ska i första hand ordnas i mobilitetshus eller andra gemensamma anläggningar. Anläggningarnas

placering ska minimera biltrafiken på lokalgator, främja hållbart resande, förbättra möjligheten till grönska på gårdar och gator samt skapa potential till samnyttjande av bilplatser. Genom placeringen av samlade anläggningar kan tryggare och trafiksäkrare miljöer för barn samt gång- och cykeltrafiken tillskapas samtidigt som grönare miljöer främjas.

Värdeskapande parkeringslösningar

Parkeringsanläggningar ska skapa mervärden för staden som helhet samt utgå från mobilitetsbehovet och inte enbart bilparkering. De ska vara multifunktionella och framtidsanpassade samt flexibla över tid i de fall det kan motiveras. Mervärden kan vara grönska, klimatanpassning, vistelsezoner och högre stadskvaliteter. Anläggningarna ska planeras energieffektivt och så att omställning av fordonsflottan är möjlig.

Utbud av bilplatser som styrmedel

Staden ska vara restriktiv med nybyggande av bilparkering och främja effektivt nyttjande av befintlig bilparkering. Nyplaneringen av bilparkering ska utgå från hur möjligheten ser ut att leva utan att äga bil och inte från befintligt bilinnehav, bilplatsbehov eller efterfrågan på bilparkering.

Effektiv reglering och prissättning

Reglering och prissättning ska styra bilparkering till kvartersmark samt främja effektivt samnyttjande av bilparkering. Reglering och avgifter ska främja yteffektiv och hållbar mobilitet samt säkerställa tillgången till korttidsparkering där det är särskilt viktigt för näringslivet.

Jämlikhet i planeringen

Ambitionen är att de som lever utan bil inte ska subventionera bilparkering, utan de som äger eller leasar en bil ska i större utsträckning stå för de egna parkeringskostnaderna.

Människors vardag ska kunna fungera på lika villkor och det ska vara enkelt att ta sig till stadens målpunkter. Universell utformning ska vara vägledande vid utformning av ytor för mobilitet och parkering i staden.

Öka barnens fria rörlighet

Barns fria rörlighet ska prioriteras för att främja folkhälsan och minska bilberoendet. Om barn kan röra sig på egen hand till exempelvis skola och aktiviteter ökar möjligheten till vardagsrörelse och minskat behov av bilparkering. Därför behöver mobilitet och parkering även se till barns behov, vilket förutsätter fler områden med bilfria ytor och hög trafiksäkerhet. Att skapa ökad rörelsefrihet och trafiksäkerhet för barn innebär förbättringar för alla stadens invånare.

Hög standard på cykelfaciliteter

Cykeln ska vara ett självklart val för vardagens resor. Genom att öka kvalitet och standard på cykelparkering och utforma den trygg, säker och tillgänglig ska det underlättas för alla att välja cykel, oavsett ålder, livssituation eller bostadsform. Cykelparkeringen ska främja nyttjande av olika typer av cyklar, vara välplacerad och samverka med övriga kvaliteter på bostadsgårdar, vistelseytor och allmän plats.

Laddinfrastruktur på rätt plats

Inriktningen är att anpassa och förbereda staden för framtidens drivmedelsbehov. Laddinfrastruktur för privatägda bilar ska som huvudprincip etableras på kvartersmark och inte på allmän plats. Genom att verka för att fastighetsägare i högre grad öppnar sina anläggningar kan ett större utbud av bilparkering tillgängliggöras där även laddinfrastruktur kan anläggas. Genom publik laddning kan ett tillgängligt, robust, rättvist och marknadsdrivet laddsystem etableras.



ANGÖRING & PARKERING PÅ ALLMÄN PLATS

Angöring och parkering på allmän plats ska framförallt ses som ett komplement till parkeringsbeståndet på kvartersmark. Parkering på kvartersmark ska alltid nyttjas i första hand, särskilt för långtidsparkering. Översyner av parkering på allmän plats ska genomföras löpande för att säkerställa att denna ordning upprätthålls.

Att ordna angöring och parkering

Allmän plats ska främst prioriteras för andra funktioner än bilparkering. Angöring och parkering ska utgå från platsens funktion, behov och övergripande mål för mobilitet och stadsrum. Om angöring och parkering bedöms vara nödvändig på allmän plats bör den främst avse platser för rörelsehindrade, cykel, delad mikromobilitet samt ett begränsat antal bilplatser för korta och avståndskänsliga ärenden.

Ibland är det inte rimligt att kräva att fastighetsägare ordnar angöring och parkering på kvartersmark. Befintliga allmänna lösningar kan då vara tillräckliga, men behovet av nya funktioner på allmän plats kan förändras över tid. Allmän plats är därför normalt sett inte ett alternativ för parkering som kräver fast plats, och fastighetsägare kan inte ges några garantier om placering eller beständighet.

Angöring

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

Parkering för rörelsehindrades fordon

Trafiklagstiftningen medger vissa dispenser för personer med rörelsehinder, exempelvis rätt att parkera på parkeringsförbud eller längre än tillåten tid. Särskilda parkeringsplatser för rörelsehindrades fordon (PRH) kan anordnas där behovet är stort och eventuella hinder är enkla att avhjälpa.

Cykelparkering och mikromobilitet

Parkering för cykel och annan mikromobilitet ska placeras med regelbundet avstånd längs gator och vid målpunkter. Behov av parkering för cykel och annan mikromobilitet ska prioriteras framför bilparkering.

Parkering för delningsfordon

Uppställning av delningscyklar och delad mikromobilitet sker idag på allmän plats genom fysiska ställ eller motsvarande. Platserna ska vara synliga och lättillgängliga i anslutning till gång- och cykelstråk, bytespunkter och andra målpunkter. På sikt är ambitionen att även delningsbilar ska kunna rymmas på allmän plats, även om dagens lagstiftning innebär att reserverade bilpoolsplatser behöver ordnas på kvartersmark.

Korttidsparkering för bil

Korttidsparkering (under två timmar) kan underlätta tillgången till butiker och besöksmål. Längs huvudgator och i områden med många verksamheter ska korttidsparkering generellt prioriteras framför långtidsparkering.

Långtidsparkering

Långtidsparkering för exempelvis anställda ska inte lösas på allmän plats. Boendeparkering på allmän plats är en form av långtidsparkering för boende till reducerad taxa som kan tillåtas i äldre bostadsområden där fastigheter byggdes utan krav på parkering och där det därför ofta finns sämre tillgång till parkering. Syftet är att kompensera för en bristfällig tillgång till bilparkering. Boende i områden som har tillgång till tillräckligt antal bilplatser ska därmed inte vara behöriga till boendeparkering.

Boendeparkering får inte konkurrera med befintliga bilparkeringar på kvartersmark, leda till överströmning

från parkering i exempelvis garage till allmän plats eller försvaga fastighetsägares möjlighet att tillhandahålla parkering. Därför får boendeparkering på allmän plats inte vara subventionerat i jämförelse med andra närliggande alternativ.

Behovskriterier för parkering och angöring

Behovet och lämpligheten av parkering på allmän plats varierar beroende på mål och förutsättningar i olika delar av staden. Mängd och placering ska bland annat ta hänsyn till:

- om behovet redan är tillgodosett på närliggande kvartersmark
- om det medför biltrafik bland oskyddade trafikanter
- om ytfördelningen är rättvis utifrån platsens behov
- om tillgängligheten med gång, cykel eller kollektivtrafik är god.

Zonkartan på sida 12 kan användas som ett riktmärke för det generella behovet. Zonindelningen väger in tillgänglighet med andra färsätt och övergripande mål i olika delar av staden. Bedöms behovet av bilparkering som lågt bör det även avspeglas i hur det fördelas på allmän plats.



MOBILITETSNORM

Mobilitetsnormen tydliggör vilka krav som gäller för mobilitetsåtgärder samt cykel- och bilparkering vid ny- och ombyggnation för boende, verksamheter och besökare. Syftet är att skapa en förutsägbar och likvärdig tillämpning i hela staden, minska behovet av privat bil och stärka möjligheterna att resa hållbart. Normen bygger på läge i staden, typ av funktion och storlek på projektet.

Så fungerar mobilitetsnormen

Mobilitetsnormen är uppdelad i två huvudkategorier: bostäder och verksamheter, samt fyra geografiska zoner. Den bygger på cykeltal och mobilitetstal som fastighetsägaren ansvarar för att anordna.

- Cykeltalet anger krav på antal cykelplatser för både vanliga och platskrävande cyklar.
- Mobilitetstalet anger ett tal för krav på mobilitetsåtgärder samt antal bilplatser.

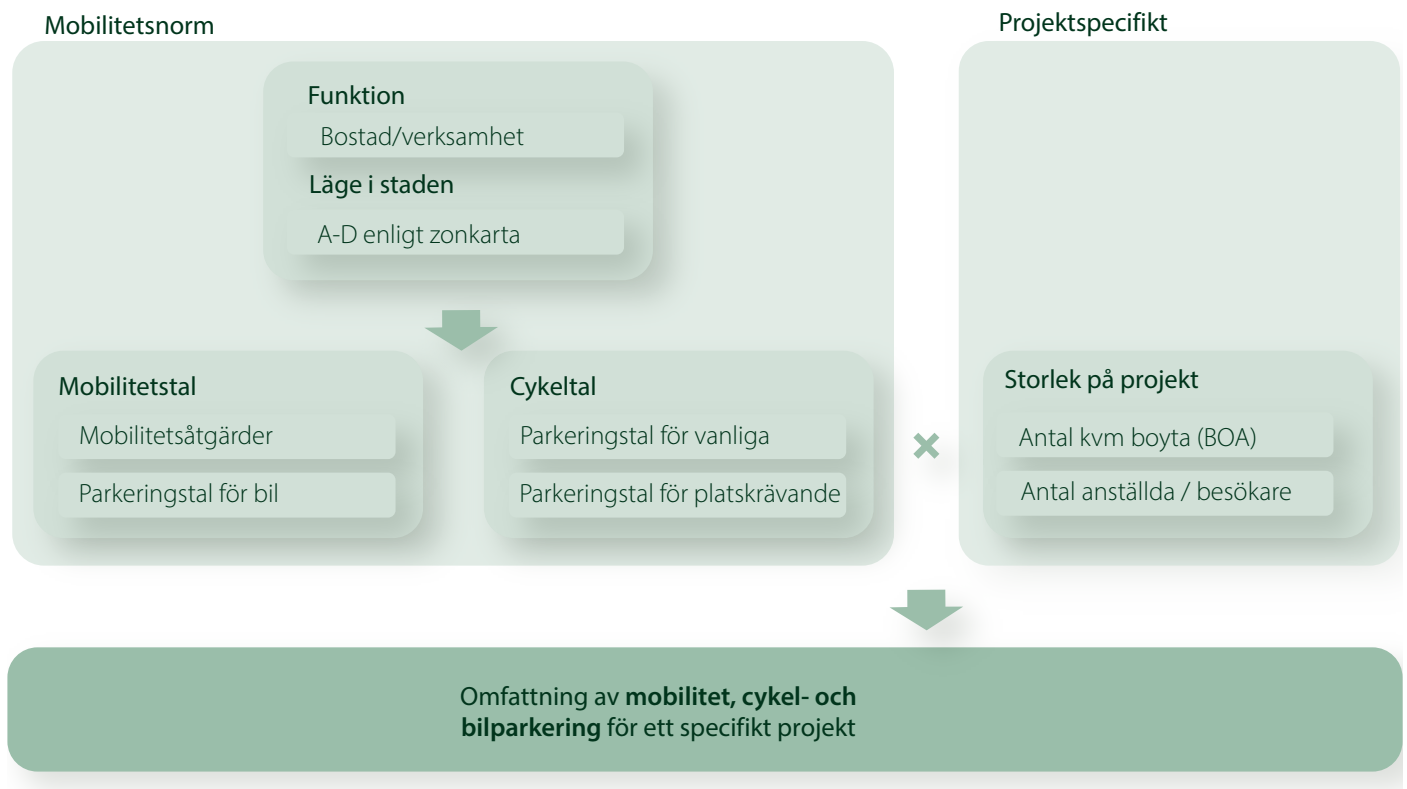
Cykeltal och mobilitetstal för ett projekt tillsammans med bostadsytans storlek (BOA) samt antal anställda och besökare för verksamheter medför ett projektspecifikt krav på antalet cykelplatser och bilplatser. Mobilitetsåtgärder är obligatoriska och utbudet av mobilitetsåtgärder är som utgångspunkt samma eller likvärdiga i hela staden. De varierar dock beroende på om det är bostäder eller verksamheter eller om det är ett pilotprojekt.

Figur 2 visar schematiskt hur mobilitetsnormen fungerar, vilka faktorer som påverkar projektspecifika mobilitetstal och cykeltal samt hur beräkningen av antal cykel- och bilplatser görs.



MOBILITETSÅTGÄRD

En åtgärd som ger boende och verksamheter incitament och möjligheter att resa på andra sätt än med egen bil. Syftet med mobilitetsåtgärder kopplat till bostäder och verksamheter är att skapa förutsättningar till hållbar mobilitet samt minska efterfrågan på bilplatser. Se vidare under Mobilitets- och parkeringslösningar, s 18.



Figur 2. Modell för beräkning av omfattning av mobilitet, cykelparkering och bilparkering för ett specifikt projekt.

Ansvar i stadsutvecklingsprojekt

Det är fastighetsägarens ansvar att lösa parkering vid ny-, om- och tillbyggnader. Detta framgår av Plan- och bygglagen (PBL). Utifrån denna lagstiftning ställs krav på fastighetsägaren att arbeta med mobilitetsåtgärder samt cykel- och bilparkering i stadsutvecklingsprocessens alla skeden.

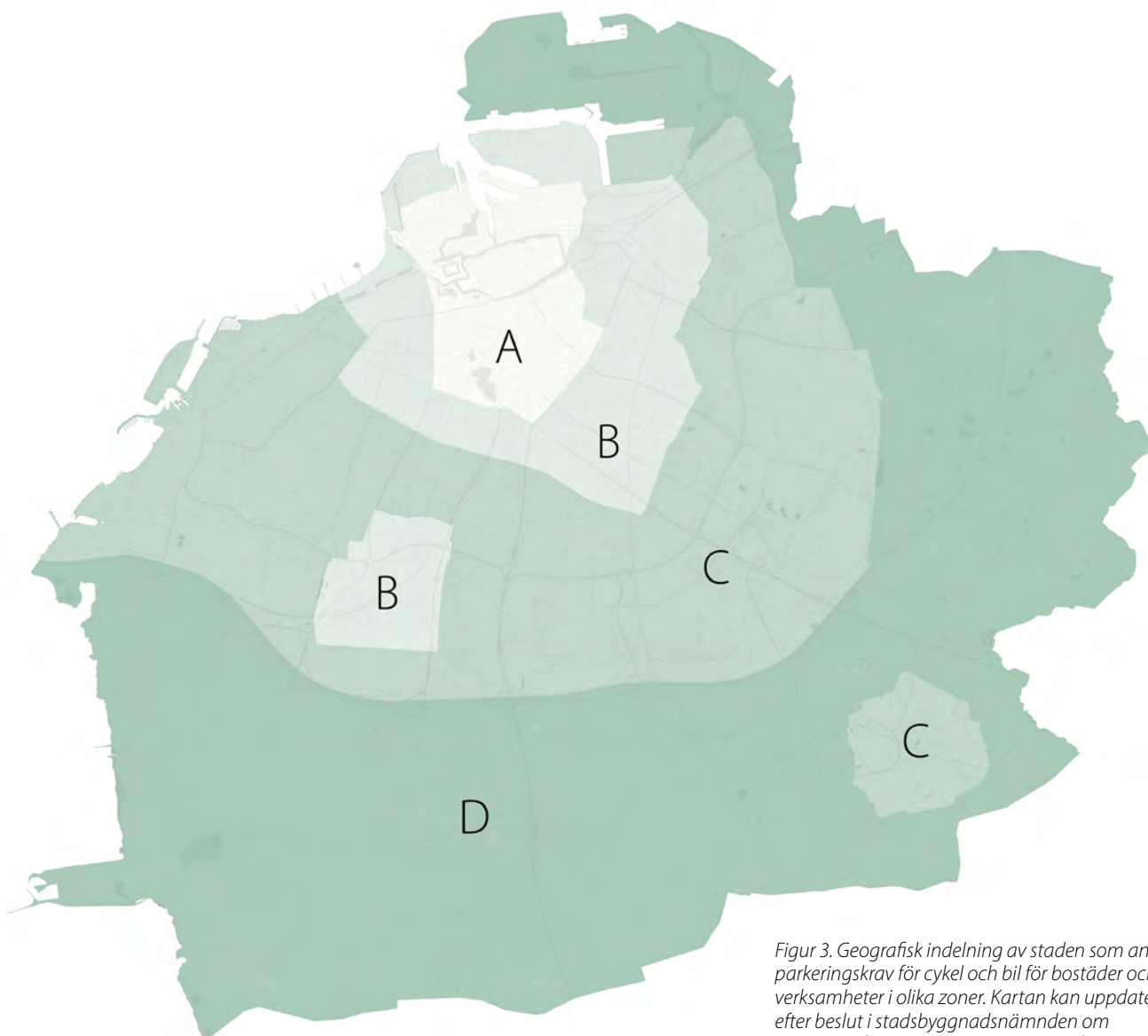
Zonindelning

Polycyns zonkarta, figur 3, består av fyra zoner (A-D) som påverkar det planerade utbudet av cykel- och bilparkering för olika typer av funktioner. Mobilitetsåtgärder ska ha samma omfattning i hela staden, men varierar beroende på om det är bostäder eller verksamheter.

Behov av mobilitet, det vill säga behovet av att förflytta sig, finns i hela staden och är i stort sett lika stort oavsett lokalisering. Däremot skiljer sig förutsättningarna för att resa hållbart i de olika zonerna och försämras ju mer perifert

läget är, vilket kompenseras av ett högre planerat utbud av bilparkering i de yttre zonerna. Cykeläggande vid bostäder antas vara desamma i hela staden, medan cykelresorna till verksamheter och därmed behovet av cykelparkering varierar beroende på zon. Kravet på mobilitetsåtgärder är detsamma i hela staden.

Polycyns zonkarta utgår primärt från Malmö Översiktsplan (2023), färdmedelsmål i Trafik- och mobilitetsplan (2016) i kombination med resvaneundersökning (2023) och målsättningar med polycyn. Vidare är zonindelningen gjord utifrån förutsättningarna att bo i, arbeta i och besöka olika områden utan att äga, leasa eller använda bil. Faktorer som vägts samman är bland annat utbudet av samhällelig och kommersiell service samt andra viktiga målpunkter och närheten till dessa med hållbar mobilitet.



Figur 3. Geografisk indelning av staden som anger parkeringskrav för cykel och bil för bostäder och verksamheter i olika zoner. Kartan kan uppdateras efter beslut i stadsbyggnadsnämnden om planeringsförutsättningarna i staden förändrats, exempelvis vid ny översiktsplan.

Bostäder

Mobilitetsnormens tal för bostäder baseras på kvadratmeter boarea (BOA) och omfattar cykeltal och mobilitetstal för både boende och besökare, se tabell 1. Mobilitetstalet består av både mobilitetsåtgärder och bilparkering. Talen gäller både för flerbostadshus och enbostadshus. Parkeringsplatser för cykelpool och bilpool tillkommer.

Tabell 1. Mobilitetsnormens krav per 1000 kvm BOA för cykel, mobilitetsåtgärder och bil i olika zoner av staden.

Bostäder	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D
Cykeltal	25	25	25	25
- varav vanlig	20	20	20	20
- varav platskrävande	5	5	5	5
Mobilitetstal	6	7,5	9	10,5
- varav mobilitetsåtgärder	3	3	3	3
- varav bilplatser	3	4,5	6	7,5

Övriga boendeformer

Studentbostäder baseras på tabell 1 ovan för bostäder, men där mobilitetstalet reduceras till 10 procent, vilket innebär lägre krav på både mobilitetsåtgärder och bilparkering. Samtidigt utökas cykeltalen med 50 procent. En särskild utredning kan behövas för att studera lämpliga mobilitetsåtgärder.

För äldre-, vård- och omsorgsboenden krävs en särskild utredning avseende de boendes behov av mobilitetsåtgärder, cykel- och bilparkering, tillgänglighet för rörelsehindrades fordon samt verksamhetsfordon. Mobilitetsbehovet varierar beroende på vilket behov av stöd de boende har samt deras förmåga att röra sig i staden på egen hand. För anställda, se mer under verksamheter.

Boendeformer som inte kan säkerställas över tid, genom exempelvis markanvisningsavtal eller bestämmelser i plankarta, ska bedömas enligt vanliga bostäder.

Verksamheter

Mobilitetsnormens tal för verksamheter baseras på antalet anställda och besökare och omfattar cykeltal och mobilitetstal, se tabell 2 och 3. Mobilitetstalet består av mobilitetsåtgärder och bilparkering. Verksamheter i denna policy avser alla funktioner som inte är bostäder.

Beräkningen av cykelparkeringsbehov, mobilitetsåtgärder och bilparkeringsbehov baseras på antalet anställda, elever och/eller besökare som förväntas vara på verksamheten samtidigt under en dimensionerande tid under en normalvecka. Parkeringsplatser för cykelpool och bilpool tillkommer.

Tabell 2. Mobilitetsnormens krav per 100 anställda

Verksamheter, anställda	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D
Cykeltal	33	29	25	21
- varav vanlig	26	23	20	17
- varav platskrävande	7	6	5	4
Mobilitetstal	10	15	20	25
- varav mobilitetsåtgärder	5	5	5	5
- varav bilplatser	5	10	15	20

Tabell 3. Mobilitetsnormens krav per 100 besökare

Verksamheter, besökare	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D
Cykeltal	33	29	25	21
- varav vanlig	26	23	20	17
- varav platskrävande	7	6	5	4
Mobilitetstal	0	5	10	15
- varav mobilitetsåtgärder	0	0	0	0
- varav bilplatser	0	5	10	15

Skola och förskola

För anställda gäller mobilitetsnormen för verksamheter. För förskolor och skolor med årskurs F-2 likställs vårdnadshavare med besökare enligt ovan.

Vid förskolor och skolor finns det tillkommande behov av cykelparkering till barn och elever. Parkeringstal för cyklande barn/elever framgår av tabell 4.

Tabell 4. Parkeringskrav för cykel per 100 barn/elever för grund- och gymnasieskola respektive förskola.

Skola och förskola, cykeltal	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D
Gymnasieskola	40	40	40	40
Grundskola	50	50	50	50
Förskola	10	10	10	10

För förskola tillkommer ytor för att kunna lämna kvar och låsa fast cykelkärror och barnvagnar väderskyddat. Detta kan i vissa fall samnyttjas med platskrävande cykelparkering för besökare.



TIDIGA SKEDEN

I tidiga skeden om BOA eller antal anställda och besökare inte är kända kan BTA användas för att uppskatta dessa.

För bostäder kan följande formel användas: Boarea (BOA) = Bruttoarea (BTA) / 1,25.

För verksamheter kan nyckeltal för personal- och besöksstäthet användas för att omvandla BTA till antalet anställda och besökare, se bilaga.

Särskilda situationer och behov

En särskild utredning kan göras för enskilda projekt med särskilda förutsättningar eller behov. Denna ska göras med utgångspunkt från tidigare angivna cykeltal och mobilitetstal, personal- och besöksstäthet samt förtydliganden nedan. Avsteg ska tydligt motiveras utifrån det enskilda projektet.

Rörelsehinderades fordon

Enligt Boverkets byggregler (Föreskrifter om krav på tomter BFS 2024:13) ska det finnas minst en tillgänglig parkeringsplats på eller i nära anslutning till tomten samt en angöringsplats för personer med nedsatt rörelse eller orienteringsförmåga inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig entré. Normalt krävs minst en parkeringsplats för rörelsehinderades fordon per fastighet om inga särskilda förutsättningar finns.

Parkering för rörelsehinderades fordon (PRH) krävs om bostäderna och lokalerna är tillgängliga samt om det finns lämplig kvartersmark att tillgå för ändamålet. Om det inte är skäligt att ordna egen PRH ställs inget krav, utan PRH-plats kan prövas på allmän plats vid eventuellt behov från verksamhet eller medborgare. Platsen kommer då inte vara reserverad för enbart medborgarens eller verksamhetens utan kommer vara allmänt tillgänglig. Detta gäller exempelvis vindsinredningar.

Vid särskilda förutsättningar ska antalet parkeringsplatser för rörelsehinderades fordon (PRH) fastställas i en särskild utredning som kan belysa möjligheten att samordna PRH mellan olika funktioner och fastigheter.

Inga specifika angöringsplatser för rörelsehinderades fordon behöver normalt sett tillskapas på kvartersmark. Undantag gäller vid särskilda förutsättningar och funktioner.

Påverkan på befintliga byggnader

Vid ny- eller ombyggnadsprojekt som påverkar befintliga bostäder eller deras bilparkering ska beräkningen av utbudet utgå från det faktiska bilinnehavet. Detta gäller exempelvis vid exploatering på befintlig markparkering. För att minska bilinnehavet i befintliga bostäder kan mobilitetsåtgärder inrättas. Detsamma gäller för verksamheter. I sådana fall krävs en särskild utredning för att identifiera lämpliga mobilitetsåtgärder, där mobilitetsåtgärds paketet ska användas som utgångspunkt.

I förtätningsområden kan det vara aktuellt att räkna om parkeringstalet för bilparkering, särskild om antalet befintliga parkeringsplatser bedöms vara överdimensionerat i förhållande till bilinnehavet. För att detta ska vara möjligt krävs att efterfrågan har hunnit stabiliseras. För verksamheter kan samma princip tillämpas men istället för att utgå från bilinnehavet baseras det nya parkeringstalet på gällande norm eller användningsgrad.



Mindre ombyggnadsprojekt av bostäder

Vid mindre ombyggnadsprojekt av bostäder där ny BOA tillskapas ställs inget krav på mobilitetsåtgärder eller ny bilparkering.

Cykelparkering ska som utgångspunkt tillskapas utifrån gällande norm. Undantag från funktionskraven kan medges.

Mindre lokal i bottenvåning

Mindre verksamhetslokaler kräver ingen bilparkering då verksamheten generellt kan samnyttja bilparkering med övriga funktioner inom fastigheten.

Cykelparkering ska som utgångspunkt tillskapas utifrån gällande parkeringstal om underskott råder på fastigheten. Om cykelparkering för verksamhetens besökare inte kan tillskapas på fastigheten finns möjlighet att göra avsteg från parkeringstal och funktionskrav om detta motiveras utifrån andra anspråk. Vid avsteg kan möjligheten att anordna fler allmänna cykelplatser på allmän plats provas i närheten.

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.

Pilotprojekt med omfattande mobilitetsåtgärder

Det kan finnas möjlighet att ytterligare sänka bilparkeringstalet inom ramen för så kallade pilotprojekt. Dessa 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.

I pilotprojekt kan bilparkeringstalet i samtliga zoner reduceras med tre bilplatser per 1000 kvadratmeter BOA eller 5 bilplatser per 100 anställda. I zon B kan bilparkeringstalet ytterligare reduceras med 1,5 bilplatser per 1000 kvadratmeter BOA eller 5 bilplatser per 100 anställda. Motsvarande ökning ska då ske för mobilitetsåtgärder. Detta innebär att det är möjligt med bilparkeringsfria projekt i zon A och zon B.

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.

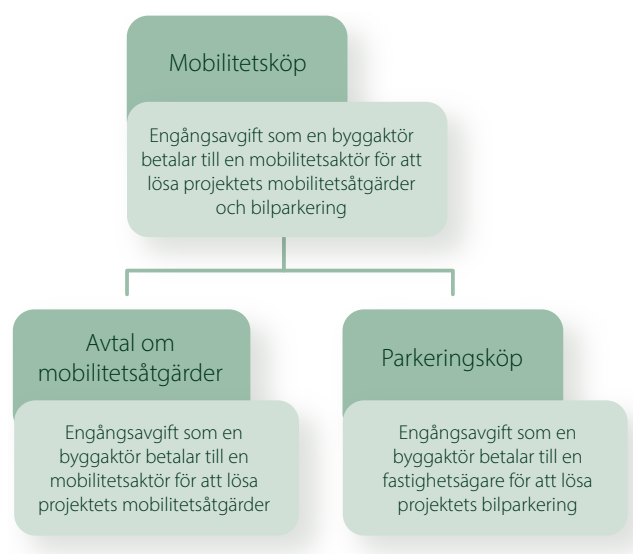
I undantagsfall där det är klarlagt att det är omöjligt att genomföra mobilitetsköp eller inrätta mobilitetsåtgärder på annat sätt behöver mobiliteten lösas genom ytterligare bilparkering. Detta sker genom att hela mobilitetstalet löses som bilparkering, med ett visst tillägg. Detta tillägg motsvarar 20 % av talet för mobilitetsåtgärder.

MOBILITETS- & PARKERINGSLÖSNINGAR

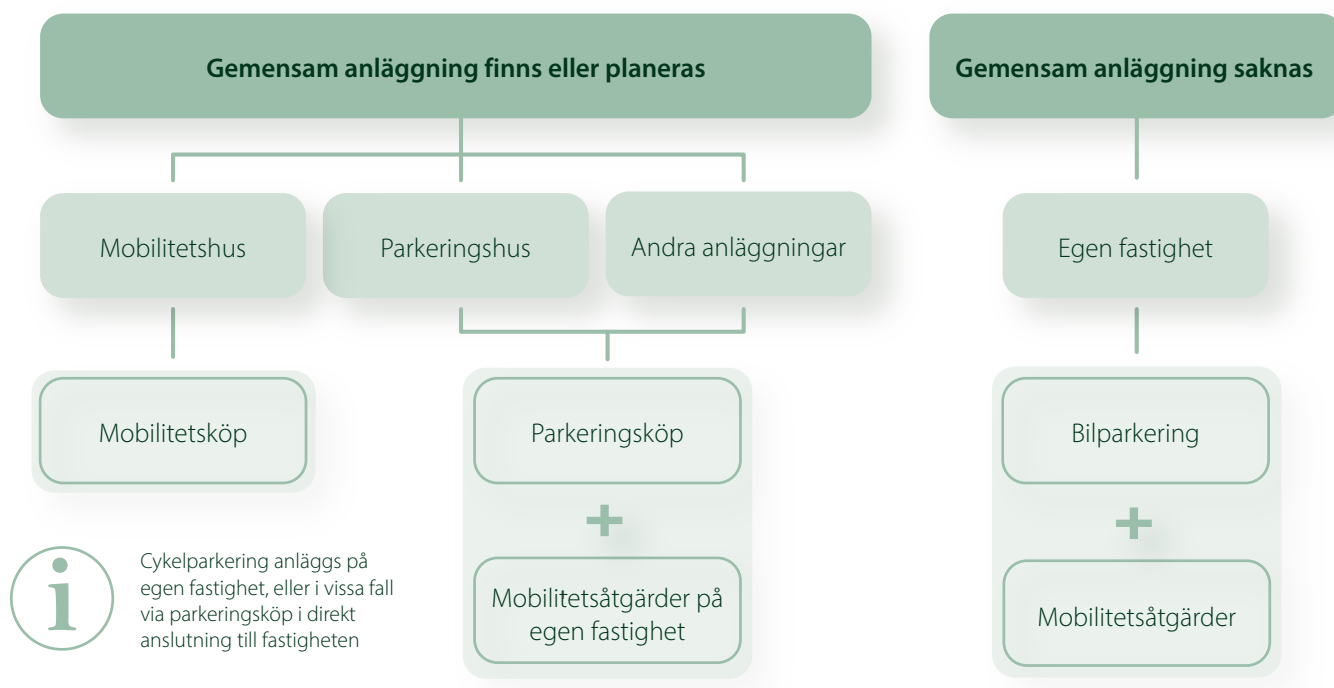
Nya byggprojekt behöver mobilitetslösningar som gör det enkelt att resa hållbart och som använder marken effektivt. Lösningar för mobilitetsåtgärder samt cykel- och bilparkering ska bidra till långsiktighet, kvalitet och god tillgänglighet i den byggda miljön.

Modell för att lösa mobilitet och parkering

Det framräknade utbudet av bilparkering, baserat på mobilitetsnormen och de obligatoriska mobilitetsåtgärderna, kan byggaktören lösa på olika sätt. Grundprincipen är att mobilitetsåtgärder och bilparkering ska samlas i en gemensam anläggning genom ett mobilitetsköp. Om det inte är möjligt att samla både bilparkering och mobilitetsåtgärder i en gemensam anläggning, kan vissa mobilitetsåtgärder placeras på den egna fastigheten, medan bilparkering säkerställs genom ett parkeringsköp. I de fall det inte heller går att ordna bilparkering i en gemensam anläggning, kan bilparkering behöva lösas helt på den egna fastigheten. Cykelparkering ska som huvudregel ordnas på den egna fastigheten. Figur 5 visar en översikt över dessa lösningar på kvartersmark.



Figur 4. Hur mobilitetsköp, parkeringsköp och avtal för mobilitetsåtgärder hänger ihop.

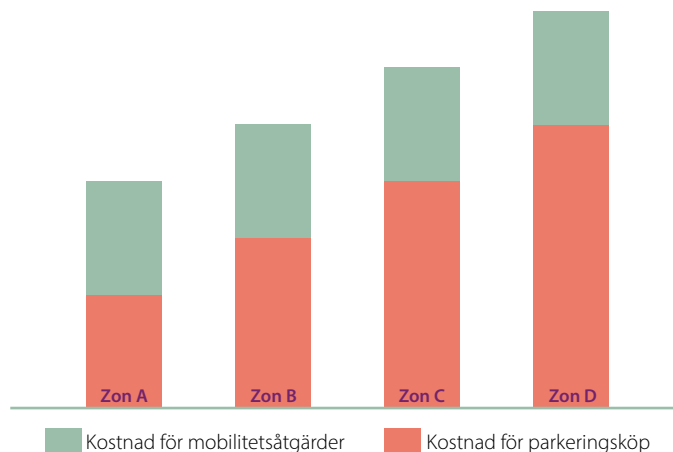


Figur 5. Möjliga lösningar för mobilitet och parkering

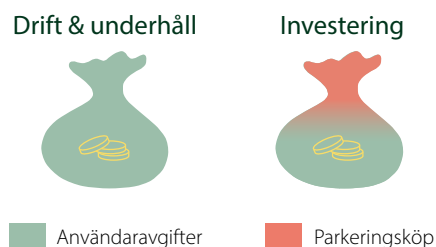
Kostnad och finansiering

De obligatoriska mobilitetsåtgärderna är en förutsättning för de låga bilparkeringstalen och de lägre totala kostnaderna för byggaktören att anordna bilparkering. Mobilitetsstalet består av ett tal för mobilitetsåtgärder och ett för bilparkering. Per enhet ska dessa två olika delar kosta lika mycket att lösa för byggaktören. Det vill säga en enhet mobilitetsåtgärder ska kosta detsamma som en enhet parkeringsköp för bilparkering. Detta medför att kostnaderna för byggaktören att lösa mobilitetsåtgärder och parkeringsköp är lika stora i zon A. Mobilitetsåtgärderna är desamma oavsett var i staden projektet genomförs, vilket innebär att kostnaden för mobilitetsåtgärder är densamma i mobilitetsnormens fyra zoner, se figur 6.

Inriktningen är att användaren av bilparkering genom parkeringsavgifter ska stå för en större del av investeringskostnaden och samtliga löpande kostnader, såsom drift, underhåll och ränta, se figur 7. Den del av investeringskostnaderna som finansieras av byggaktören hanteras vanligtvis genom parkeringsköpsdelen i ett mobilitetsköp. Detta innebär i praktiken en subvention av bilparkering som alla boende och verksamma i ett projekt får bära genom en högre avgift eller hyra på bostaden eller lokalen. Antalet bilplatser, och därmed kostnaden, varierar beroende på zon enligt mobilitetsnormens parkeringstal.



Figur 6. Schematisk illustration över byggaktörens kostnad för mobilitetsköp i ett vanligt bostadsprojekt i olika zoner i staden. Mobilitetsköpet är uppdelat i två delar: mobilitetsåtgärder och parkeringsköp.



Figur 7. Principiell finansiering och fördelning av kostnader för gemensam anläggning.

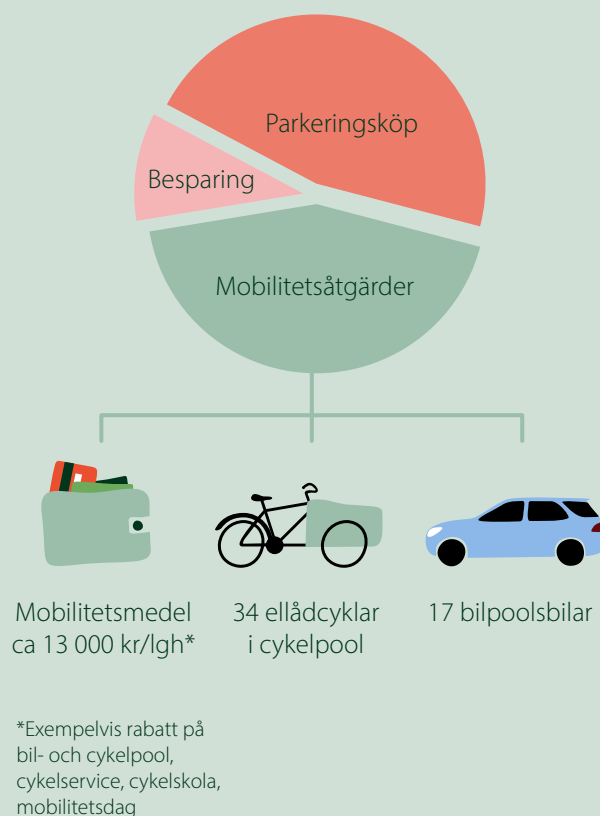


EXEMPEL

Exempelprojekt: 65 000 BOA, 1000 lägenheter, zon A
Parkeringsköpsnivå år 2026: 155 000 kr exkl. moms

Vad kostar bilparkering för byggaktörer i ett större utvecklingsprojekt? Detta exempelprojekt innebär en kostnad för parkeringsköp på drygt 66 miljoner kronor utan mobilitetsåtgärder. Vid införande av mobilitetsåtgärder uppgår kostnaden för mobilitetsåtgärder respektive parkeringsköp till cirka 30 miljoner kronor vardera. För detta exempelprojekt innebär införandet av mobilitetsåtgärder en besparing på cirka 6 miljoner kronor för byggaktören.

Det finns olika finansieringsmodeller för bil- och cykelpool, vilket påverkar storleken på mobilitetsmedlet. En omfattning av mobilitetsåtgärder på 30 miljoner skulle kunna finansiera 34 ellådcyklar i cykelpool, 17 bilpoolsbilar och ca 13 000 kr i mobilitetsmedel per bostad.



Mobilitetsåtgärder

De obligatoriska mobilitetsåtgärderna ska i första hand lösas i områdesgemensamma anläggningar såsom mobilitetshus där de kan samnyttjas mellan boende, verksamma och besökare. Det är fastighetsägarens ansvar att lösa mobilitetsåtgärder, vilket med fördel görs genom avtal med mobilitetsaktör. De obligatoriska mobilitetsåtgärderna framgår av tabell 5 och ambitionen är att dessa ska vara gemensamma och publika. Byggaktör och fastighetsägare ska vara behjälpliga vid uppföljning av cykel- och bilparkering samt mobilitetsåtgärder även då de löses i gemensam anläggning. Vid särskilda förutsättningar och funktioner kan en separat utredning tas fram. Se även stadsbyggnadskontorets riktlinjer på Malmö stads hemsida.

Åtgärder i gemensam anläggning

Samnyttjande av fordon och parkeringsplatser i bil- och cykelpool är möjligt vid en blandning av bostäder och verksamheter. Mobilitetsaktören ska tillsammans med anslutna byggaktörer i området använda mobilitetsmedlet så att det ger stor effekt för hållbar mobilitet och behovet för boende att äga och verksamma att använda bil. Mobilitetsmedlet kan även nyttjas till att utveckla fysiska åtgärder i mobilitetsanläggningen.

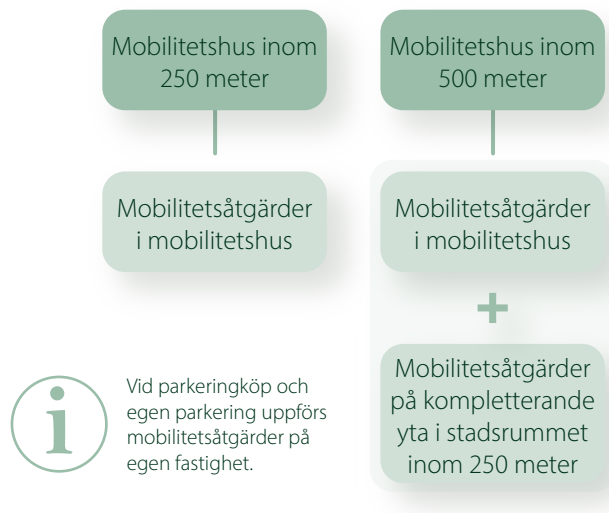
Gångavstånd till mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder för delad mobilitet ska placeras inom ett visst gångavstånd från målpunkten, se figur 9. För bilpool gäller 500 meter och för cykelpool gäller 250 meter. Om kravet inte kan uppfyllas, särskilt för cykelpool, ska mobilitetsåtgärder på kompletterande ytor i stadsrummet studeras, se figur 8. Som sista alternativ löses åtgärder på den egna fastigheten.

MALMÖ WORKS

- <https://www.malmoworks.se/>

Malmö Works är ett nätverk av företag och organisationer i Malmö som tillsammans verkar för att minska bilresor och främja hållbara transportmedel. Genom resvaneundersökningar, gemensamma åtgärder och erfarenhetsutbyte underlättar och uppmuntrar nätverket hållbara resor till, från och i arbetet.



Figur 8. Lokalisering av mobilitetsåtgärder



Figur 9. Maximalt gångavstånd mellan delad mobilitet och målpunkt.

Tabell 5. Mobilitetsåtgärder för boende och anställda som ska gälla i 10 år. Denna tabell kan revideras genom beslut i Malmö stadsbyggnadsnämnd.

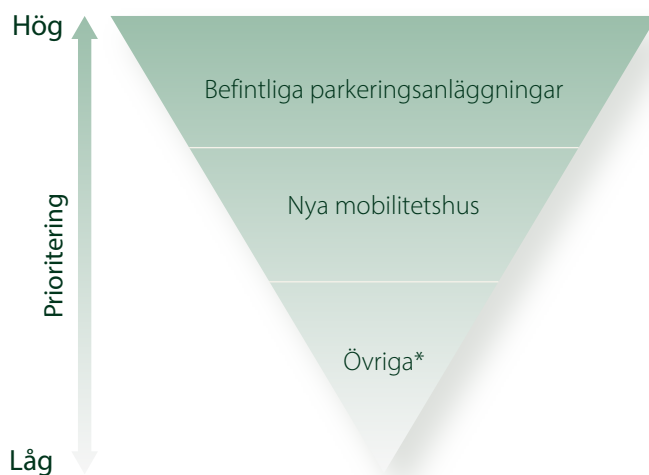
Mobilitetsåtgärder i 10 år	Boende	Anställda
Bilparkering	Gemensam parkeringsanläggning	Gemensam parkeringsanläggning
Bilpool	1 bil per 4000 BOA	1 bil per 50 anställda
Cykelpool	2 ellådcyklar per 2000 BOA	1 cykel per 25 anställda (minst 50 % eldrivna)
Mobilitetsmedel och andra åtgärder i mobilitetsanläggning	Ekonomiskt medel som ska avsättas till fysiska åtgärder eller tjänster som är avsedda att underlätta hållbart resande, tex utökad cykelservicestation med verktyg, luft och vatten, rabatter på cykel- och bilpoolstjänster, kollektivtrafikkort, cykelservice, digitala tjänster, kommunikation och kampanjer för att uppmuntra hållbart resande. Omfattningen av mobilitetsmedlet påverkas av finansieringsmodell för bil- och cykelpool. Grön resplan och anslutning till Malmö Works eller liknande ska finnas för verksamheter.	

Bilparkering

Bilparkering ska utformas så att den stödjer stadens mål om yteffektivitet och hållbar mobilitet. Genom att samla parkering i gemensamma anläggningar minskar biltrafiken i bostadsnära miljöer och ytor frigörs för grönska, lek och vistelse. Val av lösning ska alltid utgå från platsens förutsättningar, projektets omfattning och möjligheten att skapa mervärden. Enligt gällande praxis ska avtal för bilparkering som löses på annan fastighet skrivas på 25 år.

Val av bilparkeringslösning

I nybyggnadsprojekt i Malmö ska bilparkering lösas i samlade anläggningar enligt en prioriteringsmodell som främjar effektiv markanvändning och hållbar mobilitet, se figur 10. I första hand ska tillgänglig kapacitet i befintliga parkeringsanläggningar studeras som lösning utifrån belastande avtal, bilinnehav och beläggning. Om detta inte är möjligt ska bilparkering lösas genom avtal i nya mobilitetshus. I mindre projekt eller vid låg exploateringsgrad kan incitamenten för mobilitetshus vara otillräckliga. Då ska valet mellan parkeringsdäck, underjordisk parkering eller samlad markparkering bedömas utifrån platsens och projektets förutsättningar.



Figur 10. Generell prioriteringsmodell för att lösa planerat bilparkeringsutbud. * Med övriga parkeringslösningar avses parkeringsdäck, underjordisk parkering eller samlad markparkering.

i SAMLAD ANLÄGGNING

Samlade anläggningar definieras som områdes-gemensamma mobilitetsanläggningar där bilparkering och mobilitetsåtgärder löses inom eller utom den egna fastigheten. Möjligheten ska även finnas att lösa publik bilparkering för besökare. Det kan exempelvis vara mobilitetshus, parkeringshus, underjordisk parkering, parkeringsdäck eller samlad markparkering.



Typer av parkeringsanläggningar

Ambitionen är att alla samlade bilparkeringsanläggningar även ska inrymma mobilitetsåtgärder.

Mobilitetshus är en anläggning med både bilparkering och väl genomarbetade områdesgemensamma mobilitetsåtgärder. Lösningen är lämplig i större stadsutvecklingsprojekt med tät bebyggelse och hög funktionsblandning. Ett mobilitetshus utan mobilitetsåtgärder benämns parkeringshus och finns i den befintliga staden och inte är aktuellt för nyproduktion.

Ett **parkeringsdäck** är en lägre parkeringsanläggning, ofta i två våningar. Det kan vara en lämplig parkeringslösning i stadsutvecklingsprojekt med något glesare bebyggelse och med inslag av funktionsblandning där en mer effektiv parkeringslösning än markparkering eftersträvas.

I enskilda projekt kan **underjordisk bilparkering** motiveras, på grund av ökade tillgänglighetskrav till bil och parkering för en viss målgrupp eller vid förtätning på trånga ytor med hög exploatering och låg funktionsvariation.

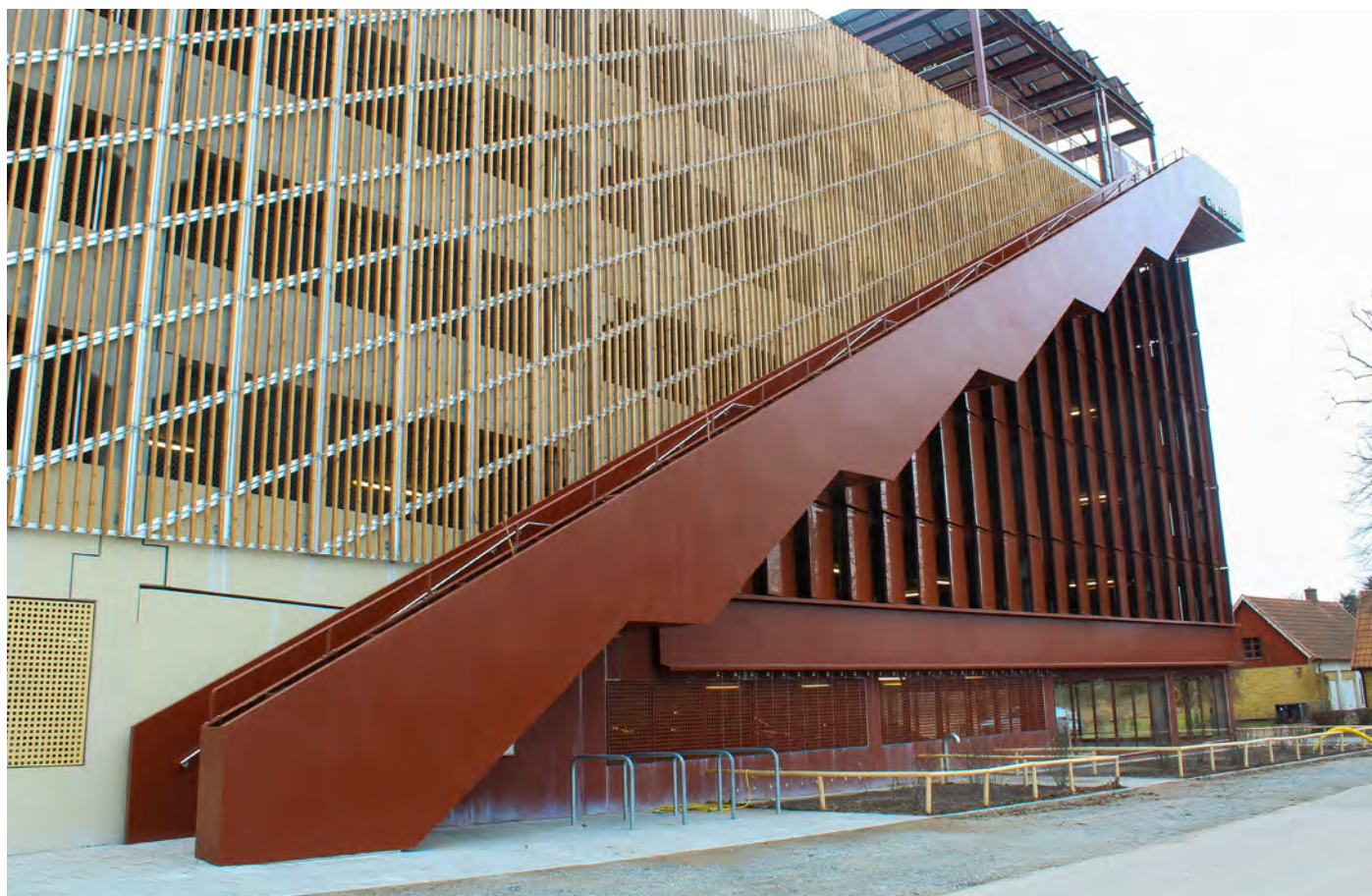
Vid planering av mindre omfattande och glesare bebyggelse kan **gemensamma markparkeringar** vara de mest lämpliga parkeringslösningarna. I vissa fall kan det vara aktuellt med annan typ av bilparkering, såsom bilparkering inom byggrätten eller på taket. Detta behöver studeras och motiveras i det enskilda projektet.

Vid planering av ett fåtal enbostadshus i ett geografiskt sammanhang där samlad bilparkeringsanläggning inte finns eller går att ordna kan bilparkering ske på den egna tomten.



MULTIFUNKTIONELL ANLÄGGNING

Att samla flera funktioner i samma byggnad är en av flera lösningar för en smart och hållbar stad. Genom att utnyttja marken effektivt frigörs ytor för grönska och vistelse, med ökad trygghet, rörelse och social interaktion under en större del av dygnet. Multifunktionella anläggningar stärker den ekonomiska bärkraften för fastighetsägare, vilket öppnar för hög arkitektonisk kvalitet och långsiktigt hållbara lösningar. När trafikälstrande funktioner som bilparkering och livsmedelsbutiker samlokaliseras minskar belastningen på övriga gator. Här kan idrottshallar, butikslokaler, publika mötesplatser och centrumverksamheter kombineras med bilparkering och andra mobilitetslösningar. I större projekt kan även bostäder och andra arbetsplatser studeras. För att möta framtidens krav integreras hållbara energilösningar som batterilager och solcellsproduktion på tak och fasader, aktiva tak för lek, träning, rekreation och grönska samt dagvattenmagasin.



Funktionskrav samlade anläggningar

Vid planering av samlade anläggningar är det viktigt att studera följande parametrar som bidrar till önskade värden:

- **Anläggningstyp.** Ska följa prioriteringsmodell och avsteg ska motiveras.
- **Funktion.** Ska erbjuda bilparkering och mobilitetslösningar för boende, anställda och besökare.
- **Organisering av mobilitet inom anläggningen.** Mobilitetsåtgärder och cykelparkering ska vara attraktivt och lättillgängligt placerade inom anläggningen. Korttidsparkering för bil ska ha en mer attraktiv placering än långtidsparkering.
- **Placering.** God tillgänglighet och koppling till viktiga stråk. Biltrafiken på lokal- och bostadsgator ska minimeras och placering av bilparkering ska som utgångspunkt ske utifrån ett barnperspektiv.
- **Bidrag till stadsbilden.** Anläggningen och arkitekturen 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.
- **Multifunktionalitet.** Samlokalisering av funktioner och aktiva bottenvåningar ska möjliggöras. Våningshöjd på bottenvåning ska medge handel och service.
- **Flexibilitet.** Byggnadens fotavtryck, byggnadshöjd och våningshöjd ska om möjligt ta höjd för annan användning och omställning i framtiden.

Gångavstånd till bilparkering

Bilparkering ska placeras inom ett visst gångavstånd ifrån målpunkten. För skola och förskola gäller 300 meter*, för bostäder 500 meter och för verksamheter 800 meter. Vid ombyggnad eller förtätning i befintlig stad kan längre avstånd godtas. Parkering och angöring för rörelsehindrade är undantaget dessa avstånd.



Figur 11. Maximalt gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt *) Önskvärt cirkaavstånd då bilparkering ska undvikas i direkt närhet till förskola/skola.

Samnyttjande av bilparkering

Samnyttjande av parkering innebär att en bilplats används av olika användare vid olika tider på dygnet. Tabell 6 kan användas som utgångspunkt vid beräkning av potential till samnyttjande i en parkeringsanläggning.

Tabell 6. Generell potential gällande samnyttjande för bilparkering, redovisade i andelar för respektive kategori som står parkerade under en viss tidpunkt. *) Påverkas av skiftarbeten. **) Skola/förskola, lämna och hämta, beräknas dimensionerande tidpunkt ligga utanför tabellens intervall. 100 % beläggning sker vardagar mellan kl. 7-8.

Samnyttjande bilparkering	Vard. 9-16	Vard. 16-19	Helg, dagtid	Kväll & natt
Bostäder	70 %	70 %	80 %	100 %
Kontor	100 %	30 %	10 %	0 %
Industri & lager*	100 %	0-100 %	0-100 %	0-100 %
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 %

Särskilda funktioner och behov

Vissa verksamheter och målgrupper ställer särskilda krav på hur parkering och angöring utformas. Dessa förutsättningar behöver beaktas i planering och dimensionering av mobilitets- och parkeringslösningar.

För rörelsehindrades fordon (PRH) se sidan 14.

Hämta/lämna vid förskola och skola

För förskola och skola ska, enligt Plan- och bygglagen (PBL), barnens friytor prioriteras före ytor för parkering. Korttidsparkering vid hämtning och lämning är koncentrerat i tid och gör det inte motiverat att lösa bilparkering på den egna fastigheten. Bilparkering ska i första hand hänvisas till befintliga parkeringsanläggningar. Saknas lämplig lösning på kvartersmark kan bilparkering behöva ske på allmän plats. Lämpligheten av bilparkering på allmän plats i anslutning till förskola/skola ska då särskilt bedömas utifrån barnens trafiksäkerhet och kan inte reserveras för förskolan/skolans enskilda behov.

Som utgångspunkt behöver bilparkering lösas på kvartersmark för rörelsehindrades fordon samt till förskolor och skolor med speciella förutsättningar.

Laddinfrastruktur för bil

För de bilar som fortsatt kommer att finnas i staden är det av stor vikt att dessa kan drivas med fossilfria bränslen. Elektrifieringen av transportsektorn i Sverige pågår och är en central del i arbetet med att nå målen i Malmö stads Miljöprogram. 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.

Malmö stad ska arbeta för att fastighetsägare med överskott på parkeringsplatser i högre grad öppnar sina anläggningar för bilparkering och elbilsaddning för externa användare. Fler publika anläggningar med laddinfrastruktur innebär bättre samnyttjande. Fastighetsägarna har ett betydande ansvar i utbyggnaden av laddinfrastruktur, där mobilitetshusaktörer har ett extra stort ansvar. I takt med att

andelen laddbara fordon ökar så ökar även de affärsmässiga incitamenten för privata aktörer att erbjuda laddmöjligheter.

De krav på laddinfrastruktur och förberedande för laddinfrastruktur som anges i plan- och bygglagen samt plan- och byggförordningen ska ses som minimikrav.

Cykelparkering

Cykelparkering utgör en central del av fastighetens mobilitetslösning och ska planeras så att den är tillgänglig, säker och användbar för olika typer av cyklar och cyklist. Avsnittet beskriver övergripande principer för lokalisering av cykelparkering och funktionskrav för cykelfaciliteter. Se stadsbyggnadskontorets riktlinjer på Malmö stads hemsida.

Lokalisering av cykelparkering

Cykelparkering ska som utgångspunkt anordnas på den egna tomten. Om det bedöms lämpligt kan parkering lösas genom parkeringsköp i direkt anslutning till fastigheten.

En strategisk placering av cykelparkering inom fastigheten eftersträvas med syfte att underlätta för boende, verksamma och besökare. Cykelparkering ska inte dominera intrycket inom olika delar av fastigheten där mängd och placering ska vägas mot andra funktioner. Enligt PBL ska det finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse för exempelvis bostäder, skolor och förskolor. Är gården liten



innebär det att cykelparkeringen helt eller delvis kan behöva lösas på annan plats inom fastigheten.

I de fall där det saknas lämpliga lösningar för cykelparkering eller där detta medför orimliga konsekvenser för fastigheten kan avsteg gällande mängden cykelparkering motiveras. Detta gäller främst för ombyggnadsprojekt samt för cykelparkering för besökare. Möjligheten att komplettera med allmän cykelparkering på allmän plats kan då studeras av fastighets- och gatukontoret.

Funktionskrav för cykelparkering

Cykelparkering ska vara säker och möjliggöra ramlåsning av cykel. Det är positivt om fler cykelplatser är anpassade för platskrävande cyklar. Om antalet platser för platskrävande cykel överstiger mobilitetsnormens krav får det extra antalet räknas som två vanliga cykelplatser.

I tabell 7 och tabell 8 anges hur cykelparkering ska lösas avseende komfort och placering. De tre kategorierna är premium, medel och bas för bostäder, anställda, besökare samt elever och barn på skola och förskola.

Om cykelpool ska lösas på egen fastighet ska cykelpoolscyklarna som utgångspunkt placeras inomhus.

Undantag från funktionskraven kan motiveras, exempelvis när det gäller svårigheter att anordna väl gestaltad och väderskyddad cykelparkering som är tillgänglig för besökare.

Samnyttjande av cykelparkering

Samnyttjande av cykelparkering kan ske i mindre omfattning om tidsanspråken för olika användare är helt åtskilda. Placeringen av, och tillgängligheten till, cykelparkeringen för

olika användare är faktorer som i stor utsträckning påverkar möjligheten till samnyttjande. Tabell 5 för samnyttjande av bilparkering kan tillsammans med ovan nämnda aspekter användas som utgångspunkt vid beräkning av potential till samnyttjande för cykelparkering.

Övriga cykelfaciliteter

Som utgångspunkt ska en cykelverkstad med tillgång till verktyg finnas på eller i direkt närhet till den egna fastigheten. Laddningsmöjligheter samt tillhörande förvaring av cykelbatteri ska finnas och motsvara minst tio procent av cykelplatserna.



PLATSKRÄVANDE CYKEL

Lådcyklar, lastcyklar, transportcyklar, cykelkärror, tvåhjuliga, trehjuliga eller long-tails. De platskrävande cyklarna har många benämningar och många olika utseenden. I denna skrift benämns de platskrävande cyklar på grund av det större utrymme de tar.

Tabell 7. Krav på funktion och komfort för cykelparkeringsplatser inom respektive kategori.

Krav på cykelparkering	Premium	Medel	Bas
Typ av väderskydd	Ska lösas inomhus*	Ska lösas inomhus eller väderskyddat*	Kan ordnas utomhus
Typ av cykelställ	Ska inte ordnas i tvåvåningsställ	Kan ordnas i tvåvåningsställ	Ska inte ordnas i tvåvåningsställ
Placering, tillgänglighet och säkerhet	Ska ordnas i låst utrymme i markplan, eller på annat plan med en flack ramp	Ska ordnas i markplan eller på annat plan med tillgång till genomgående hiss och en kompletterande ramp eller skena	Ska ordnas tillgängligt för besökare

*Inomhus definieras som inne i byggrätten eller i en komplementbyggnad på gård med fyra väggar och tak. Väderskyddat definieras som under tak.

Tabell 8. Redovisning av hur andelen cykelparkeringsplatser för bostäder, anställda och besökare fördelas mellan respektive kategori.

Fördelning av cykelparkering	Premium	Medel	Bas
Bostad	40 %	40 %	20 %
Verksamhet, anställda	50 %	50 %	0 %
Verksamhet, besökare	0 %	50 %	50 %
Skola och förskola, elever/barn	0 %	50 %	50 %

KONSEKVENSER

Policyn innebär i stora drag att antalet bilparkeringsplatser per person minskar i staden samtidigt som annan mer hållbar mobilitet ökar, framförallt i nyexploatering. Vilket möjliggör jämlikare levnadsvillkor, bättre kvalitet i den byggda miljön och förutsättningar att hantera klimatförändringar. Samtidigt kan policyn även innebära vissa oönskade konsekvenser.

När ytor för bilparkering ersätts med plats för vistelse, lek och grönska får fler tillgång till trygga och attraktiva stadsmiljöer. Det gynnar hushåll som inte har egen bil samtidigt som barns rörelsefrihet ökar. Mobilitetsåtgärder gör det möjligt att röra sig i staden utan att äga bil, vilket ger invånarna en mer ekonomiskt jämlik tillgång till staden.

Eftersom mobilitetsnormen baseras på tillgången till hållbar mobilitet i närområdet innebär det ett högre krav på bilparkeringsplatser i ytterområden än i centrala Malmö, vilket även överensstämmer med bilinnehavsstatistik. Flera av Malmös ytterområden har idag en låg eller ingen avgift för bilparkering, vilket även det generellt bidrar till ett högre bilinnehav. En effekt av detta är att det skapar ekonomiska förutsättningar att äga bil även i Malmös ytterområden där utbudet av hållbar mobilitet är lägre. Samtidigt innebär den låga eller avsaknaden av bilparkeringsavgift i delar av Malmö att det uppstår utmaningar för fastighetsägare att finansiera underhåll av befintlig bilparkering. En reglering av allmän plats innebär att bilparkörerna söker sig till kvartersmarken och att det därmed finns bättre ekonomi och förutsättningar att utveckla parkeringsytorna till andra värden.

Klimatmässigt bidrar färre parkeringsplatser till minskat bilinnehav och minskad bilanvändning, vilket är avgörande för att nå stadens klimatmål. Ett minskat bilinnehav och bilanvändning leder också till förbättrad luftkvalitet och minskat buller vilket kommer påverka malmöbornas hälsa positivt. 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 plats riskerar omställningen att gå långsammare, särskilt för bostäder som saknar möjlighet att ladda hemma.

I den byggda staden med ett överdimensionerat utbud av bilparkering skapar en lägre mängd bilparkering nya möjligheter. Gårdar och stadsmiljöer kan få mer plats för gemenskap, grönska och rekreation, vilket ökar trivsel och folkhälsa samt öppnar upp för möjligheter för klimatanpassningsåtgärder. 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.

Policyn kan i vissa fall innebära sämre tillgänglighet för bilburna grupper som inte har särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrades fordon (PRH). Detta på grund av att bilparkering, undantaget PRH, ska samlas i mobilitetshus.

Lägre mängd 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 ut 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. Ökad kostnad för parkering kan bli en jämlikhetsfråga. Av de bostäder som har bil kan en del välja bort aktiviteter med hänvisning till ökade kostnader för parkering, medan mer resursstarka hushåll inte påverkas av de ökande kostnaderna.

Genom fler delade fordon skapas god tillgång till bil utan att behöva äga en. Mobilitetsmedlet som inrättas för att nyttja bil- och cykelpool innebär ytterligare konkurrensfördelar för delad mobilitet jämfört med privat ägande av fordon.

BEGREPPSLISTA

Bilfria områden - Områden där tillgängligheten för bilen är begränsad till nödvändig trafik såsom rörelsehindrades fordon och avfallstransporter.

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. Mobilitetsnormen 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.

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

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.

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.

Mobilitetsköp - Ett avtal mellan en fastighetsägare och en mobilitetshusaktör som ger boende och verksamma tillgång till mobilitetstjänster och möjlighet att hyra bilplatser. Mobilitetshusaktören ansvarar för att tillhandahålla både mobilitetsåtgärder och bilparkering.

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.

Mobilitetstal - Ett tal som styr mobilitetsbehovet och styr hur mycket mobilitetsåtgärder och bilparkering en byggaktör behöver lösa för ett specifikt projekt.

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 utbudet av bilplatser.

Parkeringsköp - Ett avtal mellan en fastighetsägare och en parkeringsaktör som ger boende och verksamma möjlighet att hyra bilplatser.

Parkeringstal - Ett tal som styr hur många cykel- eller bilplatser en byggaktör behöver lösa per angiven enhet, exempelvis BOA, anställd eller besökare.

Universell utformning - Universell utformning möter olikheter och mänskliga variationer – det finns inga normalanvändare. Platser ska utformas så att det finnas olika men likvärdiga lösningar. Utgångspunkten är att utforma utifrån situationer snarare än kategorier, kroppar och roller.



BILAGOR

Bilagorna utgör kompletterande information till policyn och är inte del av det politiska beslutet.

Vidare arbete

Vidare arbete syftar till att redovisa behov av fördjupningar för att få full effekt av policyn samt för att minimera eventuella negativa effekter. För samtliga utpekade fördjupningar anges ansvariga nämnder och bolag som ska leda arbetet. I det vidare arbetet är det av stor vikt att berörda nämnder, förvaltningar, bolag och aktörer engageras inom respektive fördjupning även om de inte står som ansvarig. Återrapportering av respektive fördjupning sker till ansvarig nämnd och andra berörda nämnder och bolag.

Bilparkering på rätt plats

Policyns inriktning är att successivt minska bilparkering på allmän plats, att göra kvarvarande bilplatser mer tillgängliga för fler samt att i första hand nyttja överskottet av bilplatser på kvartersmark innan nya anläggs. Detta medför vidare behov av utredning för följande:

- Identifiera behov av taxajustering i befintliga avgiftsområden och införande av reglering i nya områden. *Ansvarig: tekniska nämnden.*
- Utredda hur befintliga parkeringsanläggningar med ledig kapacitet kan nyttjas i större utsträckning. *Ansvarig: stadsbyggnadsnämnden.*
- Utredda behov av boendeparkering i stadens olika områden och identifiera behov av justeringar av utbud och villkor för boendeparkering på allmän plats. *Ansvarig: tekniska nämnden.*

Delad mobilitet och cykel i framkant

Delad mobilitet är en viktig pusselbit i stadens arbete för ett minskat bilinnehav. Det strategiska samarbetet inom kommunen för att implementera och styra en attraktiv, robust och lättillgänglig delad mobilitet samt cykelparkering behöver fördjupas och utvecklas genom följande:

- Utredda och studera hur fastighetsnära mobilitetsåtgärder bättre kan samverka med delad mobilitet som erbjuds av staden och privata aktörer. Vidare utreda hur fastighetsnära mobilitetsåtgärder kopplade till mobilitetshus och mobilitetshusaktörer kan planeras och implementeras som satelliter i stadsrummet. *Ansvarig: stadsbyggnadsnämnden.*
- Utveckla metoder för hur mobilitetsåtgärder kan minska bilinnehavet i befintligt bostadsbestånd vid förtätningsprojekt. *Ansvarig: stadsbyggnadsnämnden.*

Framtidsinriktade mobilitetsanläggningar

Mobilitetshus och andra gemensamma mobilitetsanläggningar har potential att spela en central roll i den framtida stadens mobilitet och stadsbild. För att kunna ta till vara denna möjlighet behöver genomförbarhet, funktion och utformning utredas:

- Fördjupningsarbete gällande implementering av mobilitetsköp samt hur alternativa finansieringsmodeller till dagens parkeringsköp kan se ut. *Ansvarig: tekniska nämnden & Parkering Malmö.*
- Utredda hur, när och om flexibilitet av en byggrätt för mobilitetshus kan planläggas, genomföras och förändras över tid. *Ansvarig: Parkering Malmö.*
- Utredda vilka incitament som behövs för att i större utsträckning täcka behovet av laddinfrastruktur på kvartersmark samt analysera utvecklingen av behovet av laddmöjligheter och tillgången till andra hållbara bränslen. *Ansvarig: miljönämnden.*



Personal- och besökstäthet

Stöd till beräkning av antalet anställda och besökare för olika typer av verksamheter redovisas i tabell 9 och tabell 10.

Med ljus bruttoarea (ljus BTA) avses här 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.

Tabell 9. 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- och gymnasieskola	16	/100 barn
Förskola	22	/100 barn
Vård- och omsorgsboenden	0,3	/vårdplats

Tabell 10. Nyckeltal för besökstäthet för olika funktioner som kan användas där antalet besökare är okänt. *Grund- och gymnasieskola innefattar årskurs 3 och uppåt. **Förskola innefattar förskola och grundskola upp till årskurs 2.

Besökstäthet		
Verksamhet	Besökare	
Kontor	6	/1000 kvm ljus BTA
Industri/lager	1	/1000 kvm ljus BTA
Handel	50	/1000 kvm ljus BTA
Grund- och gymnasieskola	0	/100 barn
Förskola	20	/100 barn
Vård- och omsorgsboenden	0,4	/vårdplats



Parkeringsstal per BTA i tidiga skeden

I tidiga skeden där antalet anställda och/eller besökare är okänt kan parkeringsstal per BTA användas. I tabell 11 beskrivs antalet cykel- och bilplatser för de olika zonerna och olika funktioner och baseras på tabell 2, 3, 9 och 10.

Med ljus bruttoarea (ljus BTA) avses här 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.

Tabell 11. Cykelplatser för anställda i tidiga skeden.

Cykelplatser för anställda	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D	
Kontor	24	21	18	15	/1000 kvm ljus BTA
Industri/lager	6	5,25	4,5	3,75	/1000 kvm ljus BTA
Handel	4	3,5	3	2,5	/1000 kvm ljus BTA
Grund- och gymnasieskola	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

Tabell 12. Cykelplatser för besökare i tidiga skeden.

Cykelplatser för besökare	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D	
Kontor	2,4	2,1	1,8	1,5	/1000 kvm ljus BTA
Industri/lager	0,4	0,35	0,3	0,25	/1000 kvm ljus BTA
Handel	20	17,5	15	12,5	/1000 kvm ljus BTA
Grund- och gymnasieskola*	0	0	0	0	/100 barn
Förskola och grundskola**	8	7	6	5	/100 barn
Vård- och omsorgsboenden	0,2	0,175	0,15	0,125	/vårdplats

Tabell 13. Bilplatser för anställda i tidiga skeden.

Bilplatser för anställda	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D	
Kontor	3	6	9	12	/1000 kvm ljus BTA
Industri/lager	0,75	1,5	2,25	3	/1000 kvm ljus BTA
Handel	0,5	1	1,5	2	/1000 kvm ljus BTA
Grund- och gymnasieskola	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

Tabell 14. Bilplatser för besökare i tidiga skeden.

Bilplatser för besökare	Zon A	Zon B	Zon C	Zon D	
Kontor	0	0,3	0,6	0,9	/1000 kvm ljus BTA
Industri/lager	0	0,05	0,1	0,15	/1000 kvm ljus BTA
Handel	0	2,5	5	7,5	/1000 kvm ljus BTA
Grund- och gymnasieskola*	0	0	0	0	/100 barn
Förskola och grundskola**	0	1	2	3	/100 barn
Vård- och omsorgsboenden	0	0,025	0,05	0,075	/vårdplats

*Grund- och gymnasieskola innefattar årskurs 3 och uppåt.

**Förskola och grundskola innefattar förskola och grundskola upp till årskurs 2.



Malmö stad