



Parkeringsnorm för Gustavsbergsprojektet

1. Inledning

Värmdö är en kommun som utvecklas och växer snabbt. I Gustavsbergsprojektet planeras just nu för cirka 4000 nya bostäder. Ambitionen i Gustavsberg är att skapa en bebyggelse där bostäder, företag och kommersiell service finns sida vid sida. Enligt miljömålen ska hälften av de som bor eller arbetar i centrala Gustavsberg åka kollektivt, cykla eller gå år 2030. För att det ska vara möjligt kommer det krävas en väl fungerande infrastruktur där en viktig del är en tydlig strategi för parkering.

En ny modell för parkeringsnorm har tagits fram för att anpassa modellen bättre efter gällande miljömål och områdets behov av parkeringsplatser. Den flexibla parkeringsnormen har arbetats fram med utgångspunkt från andra kommuners modeller, men med anpassning efter de förutsättningar som råder i Gustavsberg. Parkeringstalen i modellen gäller enbart för markerade områden i Gustavsbergsprojektet, enligt bilaga 1, och kan inte per automatik användas för andra områden i kommunen. Byggherrar i Gustavsbergsprojekt som omfattas av lagakraft vunna detaljplaner kan välja att tillämpa den nya parkeringsnormen.

1.1 Bakgrund

Vid ny- och ombyggnation styr kommunen antalet parkeringsplatser som ska anordnas i anslutning till byggnationen genom att ange ett parkeringstal som den ansvariga byggherren måste följa. Parkeringstalet avser det minsta antalet parkeringsplatser som ska anordnas för att tillgodose parkeringsbehovet för byggnationen.

En flexibel parkeringsnorm innebär att byggherren ges möjlighet att få kravet på parkeringsnorm sänkt om denne genomför mobilitetsåtgärder som syftar till att minska bilberoendet hos de boende i ett område. Mobilitetsåtgärder innefattar exempelvis bilpool i anslutning till bostäder och gratis kollektivtrafikkort för de boende under en viss period.

1.2 Syfte

Syftet med den flexibla parkeringsnormen är att tydliggöra hur parkeringstal ska hanteras inom Gustavsbergsprojektet. Modellen syftar till att sänka de boendes behov av parkering och möjliggöra ett mer hållbart resande genom att erbjuda byggherren möjlighet att genomföra mobilitetsåtgärder. Parkeringsnormen förväntas bidra till en mer trivsamt och attraktiv boendemiljö i Gustavsberg.

2. Modell för beräkning av parkeringstal i flerbostadshus

Modellen för en flexibel parkeringsnorm i Gustavsbergsprojektet utgår från ett grundtal som sedan justeras med hänsyn till lägenhetsstorlek och de mobilitetsåtgärder byggherren åtar sig att genomföra. Grundtalet är det parkeringstal som den flexibla parkeringsnormen baseras på.

2.1 Grundtal

Grundtalet för parkeringsnormen är 0,8 bilplatser (bpl) per lägenhet. Grundtalet är satt utifrån områdets goda förutsättningar för resor med kollektivtrafik och cykel, avstånd till centrala Stockholm samt tillgång till lokal service och aktiviteter.

2.2 Projektspecifika parkeringstal

2.2.1 Justering utifrån lägenhetsstorlek

Grundtalet på 0,8 bpl per lägenhet justeras utifrån ett system där lägenhetssammansättningen påverkar parkeringstalet. Små lägenheter är 1-2 rum och kök (rok) och stora lägenheter är större än 2 rok.

- För små lägenheter görs en reduktion av grundtalet med 30 %
- För stora lägenheter görs ett tillägg på grundtalet med 20 %

2.3 Gröna parkeringstal

Genom gröna parkeringstal ger Värmdö kommun byggherren en möjlighet att sänka parkeringstalet genom mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärder syftar till att minska behovet av parkeringsplatser genom att på olika sätt påverka de boendes bilinnehav och antal bilresor.

Mobilitetsåtgärder delas in i två kategorier, mjuka och hårda åtgärder. Till mjuka åtgärder räknas vanligtvis de som syftar till att framkalla en förändring i hur vi reser, exempelvis genom ett informationspaket till alla boende vid inflyttning. De hårda åtgärderna är byggda faciliteter som ska underlätta livet utan bil, till exempel attraktiva cykelförvaringsutrymmen.

De gröna parkeringstalen för Gustavsbergsprojektet utgörs av ett åtgärds paket som tagits fram med rabatt i två delar beroende på vilka och hur många mobilitetsåtgärder som införs av byggherren.

2.3.1 Åtgärds paket

Åtgärds paketet har utformats i två delar där en separat rabatt ges för bilpool samt en rabatt för genomförande av andra mobilitetsåtgärder i del två.

Grunden i åtgärds paketet ska innehålla ett informationspaket med fokus på nya typer av resmöjligheter i samband med inflyttning. Denna åtgärd räknas som en grundläggande insats och ska införas utöver de åtgärder som väljs i åtgärds paketet.

Del 1 - Införande av bilpool

Parkeringstalet reduceras om byggherren inför en bilpool i anslutning till byggnaden där ett medlemskap ingår för de boende.

Inför byggherren en bilpool ska en rabatt på 10 % erhållas på det storleksjusterade parkeringstalet. Följande krav ska uppfyllas av byggherren vid införandet av bilpoolen:

- Medlemskapet ska erbjudas i en etablerad bilpool och betalas av byggherren i minst 10 år.

- Platserna för bilpoolsbilarna ska vara attraktiva och anläggas på kvartersmark antingen utomhus eller i garage.
- En bilpoolsbil ska finnas per 40 lägenheter.
- En fungerande bilpool med minst en bil ska finnas på plats vid inflyttning.
- Minst hälften av alla bilpoolsplatser ska förberedas för elbil genom att laddstolpar och framdragning av el sker till dessa platser.

Byggherren måste inte binda sig mot en och samma kommersiell bilpoolsoperatör under en 10 årig avtalsperiod. Kortare avtalsperioder på några år med möjlighet till förlängning godkänns också. Hos kommersiella bilpoolsföretag finns ofta olika nivåer av medlemskap anpassade efter hur mycket man planerar att använda bilarna. Lägre användning är förknippad med en lägre fast månadsavgift och högre rörliga kostnader och tvärtom. Det betalda medlemskapet ska motsvara en nivå som gör det skäligen för de boende att använda bilpoolsbilarna för vardagliga ärenden och resor och ett medlemskap anpassat för den lägsta graden av användning ska inte väljas.

Del 2 - Införande av andra mobilitetsåtgärder

Vid genomförandet av fler mobilitetsåtgärder kan parkeringstalet reduceras ytterligare. Listan på åtgärder som kan införas har delats in i två grupper, grupp A och grupp B, utifrån en uppskattning om vilken effekt de förväntas ha samt hur lätta eller svåra de är att införa. Väljs 3 åtgärder, varav minst en från grupp A, reduceras parkeringstalet med 3 %. Vid införandet av alla 6 åtgärder ges 6 % rabatt på det storleksjusterade parkeringstalet.

Grupp A:

- Erbjudande till de boende om SL-kort i minst 3 månader. Ett kort ska erbjudas alla personer i hushållet. Detta gäller med restriktionen 1 kort per rum i lägenheten + 1, det vill säga för en lägenhet med 2 rum kan 3 kort erbjudas. Maximalt kan dock 5 kort erbjudas för en lägenhet.
- Cykelpool med tillgång till en variation av cykelfordon så som lastcykel, cykelkärra och elcykel. Byggherren åtar sig att ordna attraktiva och lättillgängliga cykelplatser på kvartersmark samt ett bokningssystem för cyklarna.

Grupp B:

- Cykelparkeringsnormen i avsnitt 2.6 uppfylls.
- Attraktiva, trygga och lätt tillgängliga cykelrum i markplan i eller i nära anslutning till entréerna.

- Förbättrade cykelfaciliteter så som fast luftpump, automatisk dörröppnare till cykelrummen, reparations- och tvättrum, ladduttag för elcykel och besöksparkering nära entrén.
- Kyllda leveransskåp för mottagning vid hemkörning av varor.

Byggherren kan även komma med egna förslag på mobilitetsåtgärder med motsvarande effekt som de i listan ovan, t.ex. samutnyttjande av parkeringsplatser. Byggherren ska kunna påvisa den effekt åtgärden har på bilinnehavet där det tydligt framgår hur många parkeringsplatser mindre ett införande av åtgärden motsvarar. Därefter gör kommunen en bedömning om den föreslagna åtgärden kan ersätta någon av åtgärderna i listan samt vilken rabatt åtgärden motsvarar.

2.4 Besöksparkering

Antalet besöksparkeringar har satts till 10 % av grundtalet 0,8 bpl per lägenhet. Det innebär att 0,08 besöksparkeringar ska anläggas per lägenhet. Antalet besöksparkeringar påverkas inte av rabattsystemet och lika många parkeringsplatser för besökande ska anläggas oavsett om byggherren erhållit rabatt. Besöksparkeringen ska inrymmas på kvartersmark.

2.5 Exempel på parkeringstal

Tabellen visar ett räkneexempel baserat på en lägenhetsfördelning med totalt 100 lägenheter, varav 62 stycken små lägenheter och 38 stycken stora lägenheter. De gröna parkeringstalen i exemplet har räknats på grundtalet efter storleksjusteringen. Avrundning till närmaste heltal tillämpas för antalet parkeringsplatser, avrundningen sker i det sista steget när all rabatt och besöksparkering har reglerats.

Grund	
Grundtal (p-platser per lgh)	0,80

Storleksjustering	Små lgh (62 st)	Stora lgh (38 st)
Storleksjusteringstal	0,56	0,96
Storleksjustering, antal p-platser	34,72	36,48
Storleksjustering, totalt antal p-platser	71,2	

Gröna parkeringstal, rabatt i antal parkeringsplatser	
<i>Del 1:</i>	
Bilpool -10 %	$71,2 \times 0,1 = 7,12$
<i>Del 2:</i>	
3 mobilitetsåtgärder -3 %	$71,2 \times 0,03 = 2,14$
6 mobilitetsåtgärder -6 %	$71,2 \times 0,06 = 4,27$
<i>Samtliga åtgärder:</i>	
Bilpool + 6 mobilitetsåtgärder	11,39

Besöksparkering, antal parkeringsplatser	
10 % av grundantalet, 100 lgh	$100 \times 0,08 = 8$

Totalt	
Antal parkeringsplatser med samtliga mobilitetsåtgärder, avrundat	$71,2 - 7,12 - 4,27 + 8 = 67,80$ 68

Tabell 1. Räkneexempel på parkeringstal för flerbostadshus.

2.6 Parkeringstal för cykel

Antalet cykelplatser som ska anläggas per lägenhet styrs av antalet rum enligt tabell 2.

Antal rum	Antal cykelplatser
1or och 2or	2
3or	3
4or	4
5or eller större	5

Tabell 2. Cykelparkeringsnorm.

2.7 Genomförande, uppföljning och skötsel

Innan bygglov beviljas ska byggherren kunna visa upp ett påskrivet avtal med SL gällande inköp av kollektivtrafikkort samt avtal med bilpools- respektive cykelpoolsföretag. Ritningar ska också kunna uppvisas på utrymmen för cykelfaciliteter samt placering av leveransskåp. Var platserna för bilar i bilpool och cyklar i cykelpool ska finnas ska också kunna redogöras för.

3. Parkeringstal för verksamheter

Utöver modellen för parkeringstal för flerbostadshus har även parkeringstal för verksamheter tagits fram. I Gustavsberg finns flera etablerade verksamheter med handel och service och ytterligare verksamheter planeras tillkomma. De rekommenderade parkeringstalen är

beräknade för besökare respektive sysselsatta och är uppdelade efter verksamhetskategori samt mellan bil och cykel.

Rekommenderade parkeringstal bil för verksamheter i Gustavsberg			
<i>Kategori</i>	<i>Bilplatser per 1 000 kvm BTA - Besökande</i>	<i>Bilplatser per 1 000 kvm BTA - Sysselsatta</i>	<i>Antal p-platser totalt</i>
Detaljhandel och kommersiell service	22	5	27
Dagligvaruhandel	32	5	37
Kontor	2	10	12
Industri	1	8	9
Förskola	6	4	10
Grundskola	6	4	10
Gymnasium	3	2	5
Idrott	Särskild utredning	–	–

Tabell 3. Rekommenderade parkeringstal bil för verksamheter i Gustavsberg

Rekommenderade parkeringstal cykel för verksamheter i Gustavsberg	
<i>Kategori</i>	<i>Cykelplatser per 1000 kvm BTA</i>
Detaljhandel och kommersiell service	Särskild utredning
Dagligvaruhandel	10
Kontor	10
Industri	6
Förskola	6 platser per avdelning
Grundskola	30-50 platser per 100 elever
Gymnasium	50-70 platser per 100 elever
Idrott	Särskild utredning

Tabell 4. Rekommenderade parkeringstal cykel för verksamheter i Gustavsberg

Inom handel och kommersiell service kan efterfrågan på parkering för bil och cykel i anslutning till verksamheten variera mycket. En bedömning kring vad som är rimligt bör därför göras från fall till fall men med rekommendationen som utgångspunkt.

Idrotts- och besöksanläggningar har olika grundförutsättningar vad gäller antalet besökare och hur regelbundna aktiviteterna som anordnas är och därför bör parkeringsbehovet särskilt utredas för varje enskild anläggning och därefter fastställas.

4. Parkeringstal för andra boendeformer

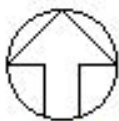
Parkeringsnormen för andra boendeformer än flerbostadshus kan inte sänkas genom implementering av gröna parkeringstal.

För småhus och radhus är parkeringstalet satt till 1 bilplats per hus. För besöksparkering gäller samma princip som för flerbostadshus där besöksparkering adderas med 10 % av grundalet. Inklusiv besöksparkering blir parkeringstalet 1,1 bpl per hus.

För studentlägenheter gäller parkeringstalet 0,1 bpl per lägenhet. Med studentlägenhet avses hyresrätter särskilt upplåtna till studerande via en bostadskö. För studentlägenheter planeras ingen besöksparkering.

För övriga typer av boende görs en särskild utredning av parkeringsbehovet i varje enskilt fall.

Bilaga 1



Skala: 1:10000 vid A4

