



Handläggare
Sofia Vogel
Plan- och exploateringsenheten

Diarienummer
2017KS/0819

Kommunstyrelsen

Flexibel parkeringsnorm för Gustavsbergsprojektet

Förslag till beslut

Flexibel parkeringsnorm för Gustavsbergsprojektet antas.

Beslutsnivå

Kommunfullmäktige

Sammanfattning

En modell för en flexibel parkeringsnorm har tagits fram för Gustavsbergsprojektet. Den flexibla parkeringsnormen innebär att byggherren ges möjlighet att få kravet på parkeringstal sänkt genom så kallade mobilitetsåtgärder som syftar till att minska bilberoendet. Exempel på mobilitetsåtgärder är bilpool och gratis kollektivtrafikkort under en begränsad tid. Rabatten i modellen utgår från ett grundtal på 0,8 parkeringsplatser per lägenhet och därefter görs en justering av grundtalet baserat på lägenhetsstorlek. Efter justeringen ges en stegvis rabatt beroende på vilka mobilitetsåtgärder byggherren väljer att genomföra.

En flexibel parkeringsnorm bedöms bidra till ett minskat bilberoende och en mer hållbar livsstil för de boende samtidigt som en trivsamt och attraktiv boendemiljö skapas.

Bakgrund

Socialdemokraterna föreslog i en motion från 2015 att en flexibel parkeringsnorm skulle införas för att åstadkomma billigare bostäder och ett klimatsmart Värmdö. Enligt beslut i kommunfullmäktige den 30 september 2015 anses motionen besvarad samt att en flexibel parkeringsnorm ska prövas och utvärderas i Gustavsbergsprojektet.

I miljöprogrammet för Gustavsbergsprojektet från 2011 är parkeringstalet i området bestämt till 0,8 bilplatser (bpl) per lägenhet. För att ta hänsyn till att efterfrågan på parkeringsplatser varierar med storlek på lägenhet togs i oktober 2013 ett beslut av kommunfullmäktige att ändra beräkningsmodellen för parkeringsnormen från 0,8 bpl per lägenhet till 8 bpl per 1 000 kvadratmeter bruttoarea (kvm BTA). I praktiken har detta i Porslinkvarteren inneburit som lägst ett parkeringstal på 0,5 bpl per lägenhet, vilket är väldigt lågt i förhållande till områdets läge och förutsättningar.

Diarienummer
2017KS/0819

Ärendebeskrivning

Många kommuner har under de senaste åren antagit parkeringsnormer med liknande upplägg som nu föreslås i Gustavsbergsprojektet. Förslaget utgår från Stockholm Stads och Nacka kommuns parkeringsnormer men justeringar har gjorts efter de förutsättningar som råder i Gustavsberg. Den föreslagna modellen för parkeringsnorm utgår från ett grundläggande parkeringstal, kallat grundtal. Grundtalet justeras sedan med hänsyn till lägenhetsstorlek och eventuella mobilitetsåtgärder.

I andra kommuner där en flexibel parkeringsnorm införts utgår beräkningen av rabatter nästan uteslutande från antal bilplatser per lägenhet. Den nu gällande parkeringsnormen i Gustavsbergsprojektet med grundtalet 8 bpl per 1 000 kvm BTA ligger redan lågt och om rabatt ska ges utöver det så kommer parkeringstalet bli för lågt. Den nu föreslagna ändring av parkeringsnormen görs för att motivera byggherren att vilja införa åtgärder som syftar till att minska bilberoendet. Den föreslagna parkeringsnormen har grundtalet 0,8 bilplatser per lägenhet.

Närhet till kollektivtrafik, kommunens läge, tillgång till lokal service och aktiviteter är faktorer som kan påverka människors behov av bil och antalet parkeringsplatser bör därför beräknas med hänsyn till dessa faktorer. Grundtalet 0,8 bpl per lägenhet i Gustavsbergsprojektet är satt utifrån de goda förutsättningar till resor med kollektivtrafik och cykel som finns i området.

Första steget i förslaget är att utifrån lägenhetssammansättning göra en justering. Grundtalet på 0,8 bpl per lägenhet justeras för små lägenheter på 1-2 rum och kök (rok) till 0,56 och för stora lägenheter som är större än 2 rok till 0,96. För små lägenheter finns ett tak, rabatten gäller för upp till 50 % av den totala lägenhetssammansättningen, därefter används grundtalet för resterande små lägenheter. Denna justering föreslås för att parkeringsnormen inte ska göra det fördelaktigt för byggherren att enbart bygga små lägenheter, då en variation i lägenhetsstorlekar eftersträvas i Gustavsberg.

Gröna parkeringstal

Gröna parkeringstal ger byggherren en möjlighet att sänka parkeringstalet genom implementering av mobilitetsåtgärder. Förslaget innehåller ett åtgärds paket med rabatt i två delar där en separat rabatt ges för införandet av en bilpool och sedan kan ytterligare rabatt erhållas för genomförandet av andra mobilitetsåtgärder. Denna uppdelning har gjorts med avseende på vilka åtgärder som förväntas ha störst effekt på bilinnehavet och bilresandet samt vilka kostnader som är kopplade till själva införandet av mobilitetsåtgärderna.

Diarienummer
2017KS/0819

Del 1 – Införande av bilpool

Vid införande av en bilpool i anslutning till byggnaden kan en rabatt på 20 % på parkeringstalet erhållas. Medlemskapet i bilpoolen betalas av byggherren i minst 10 år och en bilpoolsbil ska finnas tillgänglig per 40 lägenheter.

Del 2 – Införande av andra mobilitetsåtgärder

Del två av åtgärdspaketet innehåller sex stycken mobilitetsåtgärder som byggherren kan välja mellan för att erhålla rabatt på parkeringstalet. Åtgärderna är indelade i två grupper där hänsyn tagits till hur stor effekt respektive åtgärd kan förväntas ha på bilresandet samt den uppskattade kostnaden för åtgärden. Genom att kombinera ett antal av åtgärderna från respektive grupp kan parkeringstalet reduceras med 5 % för införandet av tre åtgärder respektive 10 % för införande av alla sex åtgärder. Grupperna ser ut på följande sätt:

Grupp A:

- Erbjudande till de boende om SL-kort i minst tre månader.
- Cykelpool med tillgång till en variation av olika typer av cykelfordon som till exempel lastcykel, cykelkärra och elcykel.

Grupp B:

- Cykelparkeringsnorm uppfylls.
- Attraktiva, trygga och tillgängliga cykelrum i markplan eller i nära anslutning till entréerna.
- Förbättrade cykelfaciliteter så som fast luftpump, automatisk dörröppnare till cykelrummen, reparations- och tvättrum, ladduttag för elcykel och besöksparkering för cyklar nära entrén.
- Kylida leveransskåp för mottagande vid hemkörning av varor.

Att störst rabatt införts för bilpool beror främst på att det är den åtgärd som förväntas kunna ha störst påverkan på de boendes behov av och val att inte äga en egen bil och därmed på behovet av parkeringsplatser. Bilpool är även den åtgärd som uppskattas vara mest kostsam för byggherren att genomföra.

På parkeringstalet adderas besöksparkering med 0,08 bilplatser per lägenhet. Antalet platser för besökande påverkas inte av rabatten då besökare inte har möjlighet att utnyttja mobilitetsåtgärderna. I parkeringsnormen finns också parkeringstal för verksamheter och andra boendeformer som studentlägenheter och radhus. Dessa kan inte reduceras med hjälp av gröna parkeringstal.

Förslaget på ny parkeringsnorm har samrått med flera av byggherrarna i Porslins kvarteren och majoriteten var överlag positivt inställda till förslaget. Den flexibla parkeringsnormen föreslås omfatta alla områden i Gustavsbergprojektet där detaljplanen ännu inte vunnit laga kraft. De byggherrar som bygger inom ett område med lagakraftvunnen detaljplan bestämmer

Diarienummer
2017KS/0819

själva om de vill använda den flexibla parkeringsnormen, det är inget som kan vara tvingande för dessa byggherrar eftersom kommunen redan reglerat deras parkeringstal i gällande avtal.

Exempel på parkeringstal

Tabellen visar två exempel på antal parkeringsplatser för en byggnad med en byggrätt på ca 10 600 kvm BTA. Exemplet utgår från en existerande byggrätt i Porslins kvarteren.

Exempel 1 visar hur många parkeringsplatser som krävs när majoriteten av lägenheterna är små lägenheter. Exempel 2 visar hur många parkeringsplatser som krävs när majoriteten av lägenheterna är stora lägenheter. Skillnaderna mellan de två alternativen är antalet lägenheter och lägenhetsfördelningen mellan små och stora lägenheter.

Byggrätt 10 600 kvm BTA	Små lägenheter 1:or och 2:or	Stora lägenheter 3:or och större	Dagens p-norm (Antal p-platser)	Föreslagen p-norm Inkl alla rabatter (Antal p-platser)	Föreslagen p-norm Utan några rabatter (Antal p-platser)
Exempel 1 Totalt 141 lägenheter	70 % (98 st)	30 % (43 st)	85 st	87* st	110 st
Exempel 2 Totalt 120 lägenheter	30 % (36 st)	70 % (84 st)	85 st	83* st	114 st

*I detta exempel har byggherren investerat ca 3 miljoner kronor i mobilitetsåtgärder.

Parkeringsnorm sammanfattning

Grundtalet på 0,8 bpl per lägenhet justeras beroende på lägenhetsstorlek; små till 0,56 och stora till 0,96. Överstiger andelen små lägenheter hälften av den totala lägenhetssammansättningen gäller grundtalet 0,8 för den överstigande andelen lägenheter. Om byggherren väljer att införa mobilitetsåtgärder rabatteras antalet parkeringsplatser med:

* 20 % vid införande av bilpool (avdrag på denna rabatt görs för bilpoolsplatser vilket uppgår till en bilpoolsplats per 40 lägenheter)

eller

* 5 % vid införande av 3 mobilitetsåtgärder

eller

* 10 % vid införande av 6 mobilitetsåtgärder

Om alla mobilitetsåtgärder införs kan en rabatt på 30 % ges. Antalet besöksparkeringsplatser uppgår alltid till 0,08 parkeringsplatser per lägenhet.

Diarienummer
2017KS/0819

Bedömning

Genom att införa en flexibel parkeringsnorm i Gustavsbergprojektet bedöms bilberoendet för de boende i området att minska. Förutsättningarna för en hållbar livsstil samt en trivsam och attraktiv boendemiljö skapas också.

Den parkeringsnorm som idag tillämpas i Porslinskvarteren är 8 bpl per 1 000 kvm BTA. Kommunen får in många synpunkter från boende i Porslinskvarteren där de upplever att det är för få parkeringar i området. Den flexibla parkeringsnormen innebär en bättre anpassning till dagens förutsättningar och behov av parkeringsplatser. Genom att fokusera på beteendepåverkande åtgärder ges möjlighet för en förändring av människors bilinnehav och antal bilresor till skillnad från dagens parkeringsnorm som riskerar att endast resultera i låga parkeringstal utan några mervärden för de boende. Vinsten med dagens parkeringsnorm upplevs främst hamna hos byggherren medan den flexibla parkeringsnormen innebär åtgärder som resulterar i kvarvarande effekter för de boende.

En bilpool ger de boende tillgång till bil vid behov vilket kan göra det mindre nödvändigt av att äga en egen bil och därmed kan efterfrågan på parkeringsplatser minska. En bilpool kan även ersätta en andrabil i ett hushåll. Mobilitetsåtgärderna syftar till att minska behovet av parkeringsplatser genom att på olika sätt påverka de boendes bilinnehav. Det är skillnad på bilinnehav och bilanvändande, minskad bilanvändning leder inte till ett minskat behov av parkeringsplatser eftersom antalet bilar som tar upp utrymme fortfarande är lika stort. Mobilitetsåtgärderna syftar därför till att försöka minska både bilinnehavet och bilanvändningen.

Enligt kommunfullmäktiges beslut ska den flexibla parkeringsnormen testas och utvärderas i Gustavsbergprojektet. Det innebär att åtgärderna i åtgärdspaketet behöver följas upp för att se att de uppnår önskat resultat för behovet av parkeringsplatser. Inför ett eventuellt införande av en flexibel parkeringsnorm i resten av kommunen kommer det bli aktuellt att ta fram olika grundtal för olika områden som tar hänsyn till exempelvis närhet till kollektivtrafik, avstånd till centrala Stockholm och tillgång till lokala centrum.

Ekonomiska konsekvenser

Rabatten som ges vid införandet av mobilitetsåtgärder är utformad så att det finnas ett ekonomiskt incitament för byggherren att utföra mobilitetsåtgärderna.

Mobilitetsåtgärderna tillför ett mervärde till de bostäder som byggs. En parkeringsnorm som syftar till att minska bilinnehavet och bilanvändandet kommer att gynna både boende, byggherrar och kommunen jämfört med en parkeringsnorm som enbart bygger på ett minskat antal parkeringsplatser.

Diarienummer
2017KS/0819

Konsekvenser för miljön

Den föreslagna parkeringsnormen ger byggherren incitament att vilja införa åtgärder som syftar till att de boende ska välja bort bilen och minska sitt bilresande till förmån för andra, mer hållbara transportsätt som kollektivtrafik och cykel. Ett hållbart resande bedöms medföra positiva effekter på miljön i form av lägre klimatpåverkan, minskat buller och bättre luftkvalité.

Konsekvenser för medborgarna

Förslaget beräknas medföra en mer trivsamt och attraktiv livsmiljö i Gustavsberg eftersom behovet av parkeringsplatser anpassas bättre till dagens förutsättningar. Den flexibla parkeringsnormen förväntas inte innebära ett minskat antal parkeringsplatser jämfört med de förutsättningar dagens parkeringsnorm ger. Däremot finns ett mervärde för de boende i de mobilitetsåtgärder som genomförs.

I dagens parkeringsnorm ingår besöksparkering i 8 bpl per 1 000 kvm BTA. Med den nya parkeringsnormen kommer det vara tydligare hur många platser som avser just besöksparkering.

Konsekvenser för barn

En flexibel parkeringsnorm som främjar hållbara transportsätt beräknas skapa en lugnare och mer trafiksäker miljö för barn att vistas i.

Handlingar i ärendet

Nr	Handling	Bilaggs/Bilaggs ej
1.	Flexibel parkeringsnorm Gustavsbergsprojektet	Bilaggs
2.	Motion och tjänsteskrivelse 15KS-192-3	Bilaggs
3.	Beslut att testa och utvärdera en flexibel parkeringsnorm i Gustavsberg, KF 2015-09-30 § 177	Bilaggs

Sändlista för beslutsexpediering

Camilla Broo
Kommundirektör

Henrik Lundberg
Samhällsutvecklingschef