



Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad

Innehåll

Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad....	1
Inledning	1
Definitioner	2
Förhållningssätt till projektspecifika och gröna p-tal.....	2
Principiella utgångspunkter.....	2
En förutsägbar och transparent modell	2
Bilintnehav som utgångspunkt -Grundintervall	3
Placering inom spannet -Lägesbaserat parkeringstal	3
Fastställande av projektspecifikt parkeringstal –	3
Justering utifrån lägenhetsstorlek.....	3
Besöksparkering –justering efter vald lösning.....	4
Gröna parkeringstal.....	4
Grundläggande nivå	5
Medelnivå.....	5
Ambitiös nivå	6
Exempel på beräkningar av gröna p-tal.....	6
Gröna parkeringstal som kompensationsåtgärd	6
Långsiktiga lösningar	6
Två exempel på tillämpning av modellen	7
Bilaga 1 – Projektrapport "Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad"	

Inledning

Stockholm stad tillämpar flexibla och projektspecifika parkeringstal i den meningen att antalet parkeringsplatser som byggs anpassas efter den specifika situationen i varje projekt. Det projektspecifika parkeringstalet föreslås av stadens tjänstemän efter dialog med den aktuella byggherren och fastställs genom politiska beslut i exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden.

Dessa riktlinjer ska utgöra grund för stadens process för att fastställa parkeringstal för *flerbostadshus* för de projekt där staden är markägare. I projekt där staden inte är

markägare kan dessa riktlinjer fungera som kunskapsunderlag till en strukturerad diskussion mellan staden och exploitören.

Notera att det är möjligt att göra avsteg från modellen om det finns goda skäl och om enighet finns i projektgruppen om detta. Avsteg ska motiveras och dokumenteras för att kunna leva vidare i processen.

En mer utförlig rapport som beskriver processen att ta fram dessa riktlinjer finns att läsa för den som är intresserad av bakgrund och ställningstaganden. I den rapporten beskrivs också stadens processer och ansvarsfördelning mer utförligt.

Definitioner

Parkeringsstal (p-tal) anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandahållas i samband med nybyggnation.

Projektspecifika P-tal bestäms utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (kollektivtrafiktillgänglighet, närhet till centrum, mm) och vilken typ av bostäder som byggs.

Gröna p-tal som en justering av parkeringstalet baserat på vilka mobilitetstjänster som tillhandahålls och som därmed motiverar ett reducerat p-tal i ett exploateringsprojekt.

Förhållningssätt till projektspecifika och gröna p-tal

Principiella utgångspunkter

Parkeringstalet kan fastställas utifrån olika principer. Dels med ansatsen att *försörja* den tillkommande bebyggelsen med "rätt" antal parkeringsplatser med en så god prognos som möjligt. Dels genom att vilja *påverka* parkeringsefterfrågan genom att underlätta för de som väljer att avstå från att äga en egen bil med hjälp av mobilitetsåtgärder.

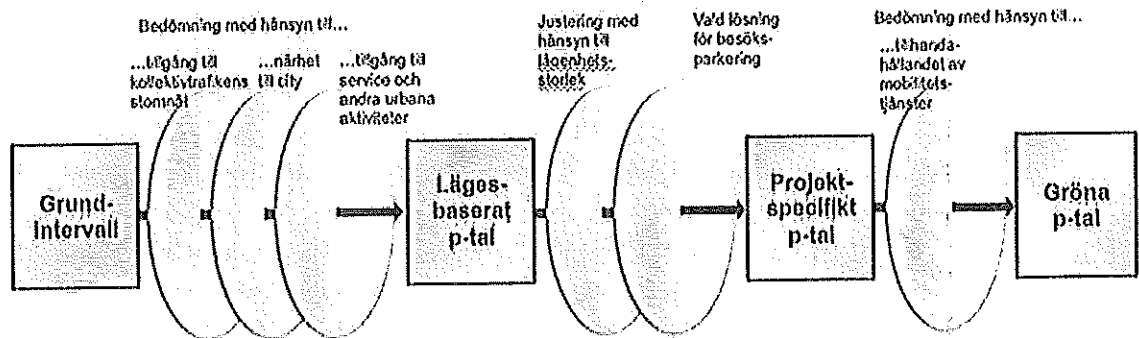
Inom detta projekt har tolkningen gjorts att de projektspecifika parkeringstalen syftar till att *försörja* medan de gröna parkeringstalen syftar till att *påverka*.

En förutsägbar och transparent modell

För att skapa en förutsägbar, tydlig och transparent metod för att fastställa parkeringstal enligt standardiserade principer föreslås följande modell, som präglas av dialog och diskussion.

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden.
2. Lägesbaserat p-tal (dvs identifiera var någonstans inom intervallet som just det aktuella projektet skall placeras). Detta baseras på lägesfaktorer och stadskvaliteter
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek samt vald lösning för besöksparkerings.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.

Den exakta uttolkningen av intervall, lägesegenskaper, rabatter och det slutgiltiga utfallet för varje projekt fastställs av projektgruppen i samarbete mellan stadens



Bil innehav som utgångspunkt - Grundintervall

Modellen startar med ett Grundintervall för parkeringstal. Grundintervallet bestäms med utgångspunkt i det aktuella bilinnehavet per lägenhet i staden.

Vid en justering av bilinnehavet i staden så att enbart lägenheter beaktas framträder ett tydligt mönster. Nämligen att alla stadsdelar ligger mellan 0,42 (Södermalm) och 0,58 (Spånga-Tensta), med ett medelvärde på 0,50. *Detta mönster ger ett grundintervall om ca 0,4-0,6 bilar per lägenhet.*

Placering inom spannet - Lägesbaserat parkeringstal

Det lägesbaserade parkeringstalet inom det ovan angivna spannet fastställs av stadens tjänstemän i samråd med byggherren utifrån en kvalitativ bedömning av varje projekts unika förutsättningar. Bedömningar skall göras relativt andra områden i Stockholms stad.

Följande faktorer avgör i vilken del av spannet det lägesbaserade parkeringstalet ska ligga;

- Avstånd till kollektivtrafikens stomnät
- Avstånd till city
- Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter
- Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området.

Fastställande av projektspecifikt parkeringstal –

Justering utifrån lägenhetsstorlek

Den tillkommande bebyggelsens karaktär och storlek är central för parkeringstalet. Det projektspecifika parkeringstalet påverkas därför av lägenhetsstorlek inom den tillkommande bebyggelsen.

- Områden med övervägande andel små lägenheter kan ges en sänkning av det lägesbaserade parkeringstalet med 30%. (Dvs ett utfall av parkeringstalet i spannet 0,28-0,42)
- Områden med övervägande andel stora lägenheter kan ges en höjning av det lägesbaserade parkeringstalet med 20%. (Dvs ett utfall av parkeringstalet i spannet 0,48-0,72)
- Student- och ungdomsbostäder behöver enligt beslut i staden budget för 2015 *endast förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt.*
 - Ett vägledande riktvärde för behovet är ca 5% av alla parkeringar i en anläggning, enligt "Stockholm –en stad för alla, Handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö", 2008.
 - 5% av grundintervallet 0,4-0,6 motsvarar alltså ett p-tal på 0,02-0,03)
- Avsteg från modellen kan göras även för andra kategoriboenden om projektgruppen anser att det finns skäl för detta. Avsteg skall motiveras och dokumenteras.

Besöksparkering –justering efter vald lösning

Parkeringstalet ska räknas upp med 10% för att inrymma besöksparkering på tomtmark.

Om parkeringen ordnas i ett större öppet¹ garage med flytande² platser så anses besöksparkeringen kunna lösas genom samnyttjande och då behöver parkeringstalet inte räknas upp.

Gröna parkeringstal

Det gröna parkeringstalet skapas genom att justera det projektspecifika p-talet med mobilitetstjänster. I de workshops som hållits och i de intervjuer och omvärldsstudier som genomförts har ett antal slutsatser dragits, som leder till följande rekommendationer gällande gröna parkeringstal:

- Att arbeta med gröna parkeringstal är ett erbjudande till byggherrarna och inte ett krav från staden.
- Parkeringsköp kan minska antalet parkeringsplatser genom att det stöder att parkering ordnas i samlade anläggningar som skapar förutsättningar för effektivt samutnyttjande. (Parkeringsköp godkänns både om det avser platser i befintliga underutnyttjade parkeringsanläggningar eller i nya anläggningar.)
- Då det inte är möjligt att avgöra effekten av varje enskild åtgärd ska mobilitetstjänsterna aggregeras till samlade paket som värderas i tre nivåer
 - Grundläggande
 - Medelnivå
 - Ambitiös nivå

¹ Garaget ska vara öppet för allmänheten.

² Det ska finnas platser som är möjliga att samnyttja och då får de inte vara låsta till ett specifikt fordon.

- Klassningen av nivåerna påverkas av standarden på omgivande infrastruktur. En väl så ambitiös cykelsatsning inom området kan inte nå full potential om den omgivande infrastrukturen är bristfällig. Potentialen för mobilitetsåtgärder är generellt högre där kollektivtrafik är av en högre standard. Självklart är det möjligt att utveckla den omgivande infrastrukturen. Detta skall i så fall beaktas.
- Fysiska åtgärder värderas högre än beteendepåverkande åtgärder, därför att de är mer bestående över tid.
- En attraktiv, öppen, upphandlad bilpool som byggherren betalar månadskostnaden för har i andra städer visat sig vara en mycket verksam åtgärd för att minska parkeringsbehovet.
- De olika paketen med mobilitetstjänster ska inte utformas exakt som visas i kommande stycke. Detta skulle kunna hämma utvecklingen av nya lösningar och innovationer. Nedanstående komponenter utgör exempel från vintern 2014-2015 och skall tjäna som grund för den slutliga värderingen.
- De mer omfattande paketen innehåller kostsamma åtgärder, i synnerhet det ambitiösa. De ekonomiska resurserna för detta frigörs i och med att exploitören slipper bygga 25% av de beräknade parkeringsplatserna. Generellt sett är detta en gynnsam affär för byggherren.
- För att mobilitetstjänster skall få full effekt förutsätts att parkering på gatumark regleras, antingen genom kostnad eller tidsstyrning.

Grundläggande nivå

Ett mobilitetspaket på grundläggande nivå kan ge en maximal rabatt på 10%. För att ett mobilitetspaket skall godkännas som grundläggande krävs att de ingående åtgärderna bedöms ha motsvarande potential och omfattning som de nedan:

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resemöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.
- Lätt nåbara cykelrum
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc)

Medelnivå

Ett mobilitetspaket på medelnivå kan ge en maximal rabatt på 15%. För att ett mobilitetspaket skall bedömas som medelnivå krävs, utöver den grundläggande nivån, att de ingående åtgärderna bedöms ha motsvarande potential som de nedan:

- Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området
- Prova-på-kort på kollektivtrafik –erbjudande under viss tid.
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex reparations- och tvättrum, ladduttag för el-cykel, besöksparkering nära entrén etc)
- Cykelpool med bl a lastcykel, cykelkärra och elcykel

Ambitiös nivå

Ett mobilitetspaket på ambitiös nivå kan ge en maximal rabatt på 25%.

För att ett mobilitetspaket skall bedömas som ambitiös nivå krävs att de ingående åtgärderna bedöms ha motsvarande potential som de nedan, **utöver** grundläggande nivå och medelnivån:

- Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år.
- Subvention av månadskort för kollektivtrafik.
- Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning
- Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum i markplan

Exempel på beräkningar av gröna p-tal

Nedan följer exempel på hur olika projektspecifika parkeringstal ytterligare kan bearbetas enligt principerna för gröna parkeringstal.

		Projektspecifikt parkeringstal		
		0,30	0,50	0,70
Mobilitetspaket	Grundläggande nivå -10%	0,27	0,45	0,63
	Medelnivå -15%	0,25	0,43	0,60
	Ambitiös nivå -25%	0,23	0,38	0,53

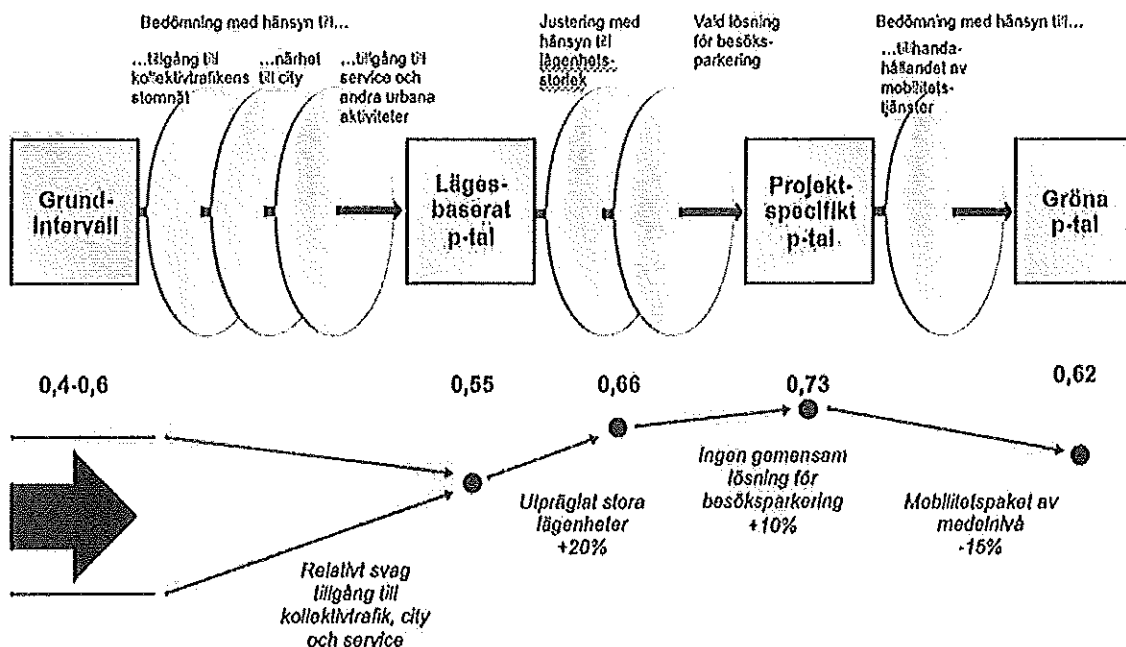
Gröna parkeringstal som kompensationsåtgärd

I byggprojekt är det vanligt att det slutliga antalet parkeringsplatser inte står klart förrän relativt sent i projekteringsstadiet när bygghandlingar börjar bli klara. Om det slutliga antalet parkeringsplatser inte motsvarar det parkeringstal som fastslagits är det också möjligt att använda mobilitetsåtgärder för att kompensera avvikelser i antalet parkeringsplatser i samband med bygglovhandläggningen.

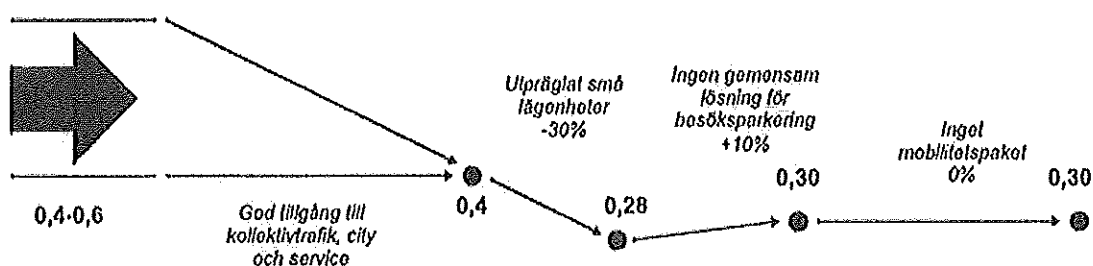
Långsiktiga lösningar

För att säkerställa att lösningarna i mobilitetspaketet bidrar till ett minskat bilinnehav måste de vara långsiktiga. För att säkerställa långsiktigheten ska åtgärder i fysisk infrastruktur eller andra anläggningar väga tyngre än "mjuka" åtgärder och tjänster. När det gäller bilpoolslösningar är infrastrukturella åtgärder som identifieringen och reservationen av parkeringsplatser tungt bidragande. För att säkerställa en långsiktig leverans av tjänsten skall långa avtal tecknas med väletablerade, professionella aktörer.

Två exempel på tillämpning av modellen



Stora lägenheter i ytterstadsläge med mobilitetspaket av medelnivå



Små lägenheter i innerstadsläge utan mobilitetspaket

