

# Parkeringsstrategi för norra Tyresö centrum

Rapport  
Norra Tyresö Centrum  
2014-05-12

Version 1,0



## Innehåll

<b>1</b>	<b>Bakgrund .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Avgränsning .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Syfte .....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Mål .....</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Parkeringsnorm för cykel .....</b>	<b>6</b>
<b>7</b>	<b>Parkeringsnorm för bil .....</b>	<b>7</b>
7.1	Synliggörande av parkeringskostnader.....	9
7.2	P-norms reducerande åtgärder.....	10
7.3	Samutnyttjande .....	10
7.4	Avgränsning .....	10
<b>8</b>	<b>Utformning .....</b>	<b>11</b>
8.1	Cykelparkering.....	11
8.2	Bilparkering.....	11
8.3	Tillgänglighet.....	11
<b>9</b>	<b>Tabell för parkeringsnormer.....</b>	<b>12</b>

## 1 Bakgrund

Tyresö centrum är under omvandling och en ny stadsdel kommer att växa fram, *Norra Tyresö Centrum*, med attraktiva stadskvarter som främjar en hållbar livsstil. Kvarteren ska ge upphov till estimerat 1000 bostäder inom en tät exploaterad yta, vilket ställer krav på ett genomtänkt plan- och genomförandeskede med tydliga riktlinjer vad gäller parkeringsbehov för boende och besökare i området.

Parkeringsstrategin ska verka som ett styrmedel vid kommande detaljplaner och markanvisningstävlingar inom den nya stadsdelen. Framtagandet av en välbalanserad strategi för hur parkering ska hanteras i kommande bostadsprojekt är angeläget för att uppfylla ett hållbart stadskvarter.

Planering ska ske enligt rådande trafikhierarki där gående och cyklister har högst prioritet, följt av kollektivtrafiksresenärer.

## 2 Avgränsning

Parkeringsstrategin är geografiskt lokaliserad till Norra Tyresö Centrum och är ämnad att enbart verka inom denna kommunal. Övriga kommunalar berörs ej av framtagen strategi.



*Område för Norra Tyresö Centrum redovisas ovan, avgränsat med rödmarkerad linje. Inom området gäller parkeringsstrategin.*

### 3 Inledning

Genom parkeringsstrategin styr kommunen hur parkering ska lösas vid om- och nybyggnation av bostäder, handel och kontor i kommande etapper inom Norra Tyresö Centrum.

Tillgång till parkering är en grundläggande faktor för att kunna nyttja fordon som bilar och cyklar på ett lämpligt sätt. Dock tar parkering stora ytor i anspråk som direkt påverkar stadsmiljöns attraktivitet. Stora markförlagda parkeringar till låg investeringskostnad försvårar också utvecklingen av mer hållbara trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik. För att uppnå en god parkeringsfunktion krävs att olika förutsättningar som tillgänglighet, markutnyttjande, stadens attraktivitet och transportsystem balanseras mot varandra.

Strategin ska vara normgivande vid planering och lovprövning enligt Plan- och bygglagen.

### 4 Syfte

Syftet med parkeringsstrategi för Norra Tyresö Centrum är att vägleda och styra hur parkering lämpligast bör ordnas inom centrumutbyggnaden. Aktörer inom Norra Tyresö Centrum ska verka för ett samutnyttjande av parkeringsplatser. Trafikhierarkin, som finns angiven i kvalitetsprogrammet för Norra Tyresö Centrum, där gående och cyklande kommer i första hand, kollektivtrafikresenärer i andra hand, gemensamma färdstätt i tredje hand och egen bil i fjärde hand, ska tillämpas vid all planering.

### 5 Mål

Målsättningen med parkeringsstrategi för Norra Tyresö Centrum är att:

- bidra till utvecklingen mot ett attraktivt stadsrum
- främja utvecklingen av en funktionsblandning i området
- bidra till ett effektivt utnyttjande av marken
- främja hållbara transporter
- underlätta planering
- verka för god tillgänglighet och orienterbarhet

Parkeringsstrategin ska även stödja kommunens befintliga mål enligt nedan samt bidra till att dessa uppföljs:

#### *Översiktsplan*

Trafiksäkerheten, trafikmiljön och tillgängligheten ska förbättras för samtliga trafikantslag (det vill säga fotgängare, cyklister, kollektivtrafiktrafikanter och bilister).

Tillgängligheten för funktionshindrade ska förbättras.

Koldioxidutsläppen från fossila bränslen ska minimeras och andelen förnyelsebar energi ska maximeras.

### ***BREEAM communities***

Tyresö kommun ska verka för att kriterierna i aspekterna kring parkering och hållbart resande enligt certifieringsmetoden BREEAM communities uppfylls inom Norra Tyresö Centrum.

### ***Cykelplan***

Andelen cykelresor ska öka.

### ***Energiplan***

Tyresö kommun ska systematiskt arbeta för att minska miljöbelastningen från sina egna transporter samt från övriga transporter inom kommunens geografiska område.

Tyresö kommun ska främja strukturer som leder till minskade utsläpp av koldioxid.

### ***Klimatstrategi***

Tyresö kommuns klimatvision: ”Tyresö kommun är klimatneutral 2050”. Det uppnår vi genom att all kommunal planering och verksamhet sker klimatmedvetet, med fokus på att minska utsläppen av växthusgaser och anpassa samhället till framtida klimatförändringar.

Tyresö kommuns koldioxidutsläpp ska minska med minst 40 % till 2020 (jämfört med 1990). Målet ska justeras efter eventuellt nya mål inom EU.

## **6 Parkeringsnorm för cykel**

Normen är relaterad utifrån BTA, bruttoarean. Med BTA menas ytan av våningsplanen begränsade av ytterväggarnas utsidor. Garage inklusive körytor, pannrum, fläktrum, lägenhetsförråd, samt trapphus ingår ej i BTA. Samtliga normangivelser inkluderar besöksparkering

### ***Flerbostadshus***

Merparten av bebyggelsen inom Norra Tyresö centrum kommer att bestå av flerbostadshus i olika upplåtelseformer. Då markytan inom centrumområdet är stark begränsad, krävs det att marken används rationellt.

Säkra parkeringsutrymmen för lådcyklar och cykelkärror ska eftersträvas i bostadsprojekten då intresset för denna typ av fordon ökar. Minst hälften av cykelparkeringarna ska vara varmbonade för vinterförvaring.

**Norm, flerbostadshus****40 cykelplatser per 1000 kvm BTA*****Smålägenheter, (BOA , ca 30 kvm eller mindre)***

Smålägenheter har ett lägre behov av antal parkeringsplatser jämförelsevis konventionella bostäder. Boendeformen ska därför ges en särskild norm.

**Norm, smålägenheter****45 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA*****Kontor***

Vid kontor ska det finnas cykelparkering både för anställda och för besökare. Allt oftare erbjuder verksamheter sina anställda att nyttja tjänstecyklar till tjänsteresor och dessa cyklar behöver utrymme.

**Norm, kontor****30 cykelplatser per 1000 kvm BTA*****Handel***

De lokaler som blir aktuella för handel i NTC är de närmast gallerian, Tyresö centrum. Behovet av cykelparkering förväntas bli stort eftersom cykel är ett prioriterat trafikslag inom området.

**Norm, handel****30 cykelplatser per 1000 kvm BTA*****Skolverksamhet***

Normen innefattar förskola, grundskola, och ger endast en indikativ nivå på lämpligt antal parkeringsplatser. Vid etablering av större skolor, som exempelvis ett gymnasium krävs särskild utredning för att säkerställa lämpligt antal parkeringsplatser.

**Norm, Skola****40 cykelplatser 1000 kvm BTA*****Övriga verksamheter***

Vid etablering av andra verksamheter än de som nämnts ovan, som exempelvis hotell, idrottsanläggning, etc. ska särskild utredning tas fram.

## **7 Parkeringsnorm för bil**

Normen är relaterad utifrån BTA, bruttoarean. Med BTA menas ytan av våningsplanen begränsade av ytterväggarnas utsidor. Garage inklusive körytor, pannrum, fläktrum, lägenhetsförråd, samt trapphus ingår ej i BTA. Samtliga normangivelser inkluderar besöksparkering.

### ***Flerbostadshus***

Merparten av bebyggelsen inom Norra Tyresö centrum kommer att bestå av flerbostadshus i olika upplåtelseformer. Då markytan inom centrumområdet är starkt begränsad, krävs det att marken används rationellt. Parkeringsgarage ska förläggas under mark och parkeringsbehovet för den specifika byggnaden ska lösas inom den egna fastigheten. I vissa fall kan ett samutnyttjande av parkeringsplatser aktualiseras mellan bostadskvarter i syfte att uppfylla parkeringsnormen.

### **Norm, flerbostadshus**

***7 bilplatser per 1000 kvm BTA, varav 10 % besöksparkering***

### ***Smålägenheter, (BOA , ca 30 kvm eller mindre)***

Smålägenheter har ett lägre behov av antal parkeringsplatser jämförelsevis konventionella bostäder. Boendeformen ska därför ges en särskild norm.

### **Norm, smålägenheter**

***4 bilplatser per 1000 kvm BTA***

### ***Kontor***

Efterfrågan på kontor i Tyresö kommun är i nuläget begränsad. Utvecklingen av en ny stadsdel i centrum kan vända denna trend och skapa en ökad efterfrågan på kontor. En tydlig trend inom kontorsetableringar är att det idag ställs högre krav på yteffektivitet med färre antal parkeringsplatser per kvadratmeter kontor som följd. Företagens anställda antas i hög grad åka kollektivt till sin arbetsplats, eftersom området har god kollektivtrafik.

### **Norm, kontor**

***6 bilplatser per 1000 kvm BTA***

### ***Handel***

De lokaler som blir aktuella för handel i Norra Tyresö Centrum är de närmast gallerian, Tyresö centrum. En stor del av de besökande till dessa butiker och restauranger förväntas även nyttja parkeringsytorna inom närområdet, varför en lägre parkeringsnorm anses rimlig.

### **Norm, handel**

***10 bilplatser per 1000 kvm BTA***

### ***Skolverksamhet***

Normen innefattar förskola, grundskola, och ger endast en indikativ nivå på lämpligt antal parkeringsplatser. Vid etablering av större skolor, som exempelvis ett gymnasium krävs särskild utredning för att säkerställa lämpligt antal parkeringsplatser



**Norm, Skola*****3 bilplatser per 1000 kvm BTA******Övriga verksamheter***

Vid etablering av andra verksamheter än de som nämnts ovan, som exempelvis hotell, idrottsanläggning, etc. ska särskild utredning tas fram.

***Parkeringsplatser för rörelsehindrade***

Vid större gemensamma parkeringsytor ska följande gälla: Vid mer än tio platser och mindre än hundra platser, ska fem procent vara anpassade för rörelsehindrade, dock minst två. Vid fler än 100 platser ska det vara tre procent parkeringsplatser för rörelsehindrade, dock minst fem platser (för mer information, se Tyresös Tillgänglighetshandbok).

***Möjlighet till fler parkeringar än normen anger***

Parkeringsnormen för cykel och bil är en miniminorm, vilket innebär att den anger ett minimikrav på antal parkeringsplatser som ska anordnas. Kommunen bör dock sträva efter att inte möjliggöra mer markparkering för bil än vad normtalet anger. I de fall fastighetsägaren önskar bygga mer parkering bör detta göras på höjden eller i källarplan i samråd med kommunen.

## **7.1 Synliggörande av parkeringskostnader**

Parkeringskostnader varierar stort beroende på typ av parkering. Den vanligaste och billigaste lösningen, markparkering, kostar ca 15 000 kr per bilplats att anordna. Parkeringshus och parkeringsplatser i underjordiska garage är betydligt mer kostsamma. Parkeringshus kostar ca 100 – 150 000 kr per parkeringsplats och parkering under jord kostar mellan ca 250-450 000 kr per plats.

De faktiska kostnaderna för mark, byggnation, drift och underhåll av parkering kan som exempel se ut som följande:

- markparkeringsplats - minst 700 kr/månad per plats
- parkeringshus - minst 1500 kr/månad
- parkering under jord - 2500-4500 kr/månad.

Kostnaden för parkeringar subventioneras ofta av fastighetsägaren som i sin tur lägger på kostnaden på hyran. I slutändan är det hyresgästen som betalar för parkeringen – oavsett om hyresgästen äger en bil eller inte. Detta är ofta okänt för de boende och ska synliggöras för att öka förståelsen för vad en parkering faktiskt kostar. Ovanstående siffror är hämtade från Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun.

## 7.2 P-norms reducerande åtgärder

### Bilpool

För att stimulera ett samutnyttjande av fordon i området uppmuntrar kommunen byggherrar att etablera bilpooler i sina bostadsprojekt, med miljöbilsinriktning. Bilpoolen ska planeras och etableras i ett tidigt skede av planprocessen. En bilpoolsplats ersätter upp till 7 personbilar och den maximala reduktionen av p-normen är 20 % under förutsättning att följande kriterier uppfylls:

- **Medlemskap** i bilpool garanteras i minst 5 år, kostnaden för medlemskapet ingår i avgiften/hyran.
- En betydande **marknadsföring** av bilpoolslösningen och dess förutsättningar i god tid före inflyttning
- Att poolbilsplatserna lokaliseras till de mest **attraktiva parkeringsplatserna** inom garaget och att dessa platser med fördel förses med laddningsstolpe för elbil.
- **Uppföljning och utvärdering** utförs gemensamt av fastighetsägaren och kommun, där fastighetsägaren är kallande. Mötena sker årligen under minst 5 års tid.

### Prissättning av parkering

Om en exploatör eller fastighetsägare kan uppvisa en prissättningsmodell som begränsar efterfrågan på parkering utan att uppmuntra parkering på gatumark finns det möjlighet att sänka p-normen. De kan innebära att boende som vill ha garageplats får betala en avgift som speglar de faktiska kostnaderna och att parkeringen därmed inte subventioneras av övriga boende utan parkeringsplats.

### Cykelåtgärder

Om exploatören redovisar anläggningar i sitt projekt som ökar cykelns attraktivitet jämfört med bilen, kan det innebära en reduktion av p-normen. Exempel på sådana typer av anläggningar kan vara parkeringsplats för lådcykel, cykelpool, lokal för cykelverkstad, laddningsplats för el-cykel, etc.

### Övriga åtgärder

Om exploatören redovisar övriga åtgärder som innebär en reduktion av behovet av bilparkeringsplatser kan det innebära en reduktion av p-normen.

## 7.3 Samutnyttjande

Då Norra Tyresö Centrum kommer att innefatta en blandning av funktioner såsom exempelvis bostäder och kontor finns en potential att samutnyttja gemensamma parkeringsanläggningar. Även framtida parkeringsköp kan bli aktuellt i området.

## 7.4 Avgränsning

Reduktion av parkeringsnormen gäller endast för bil.

## 8 Utformning

### 8.1 Cykelparkering

Exploatören ska lägga särskild omsorg på tillgången och utformningen av cykelparkeringen. Minst en cykelpump och utrymme för boende att utföra mindre cykelreparation ska finnas inom varje kvarter.

Inom varje exploatering ska varmbonad vinterförvaring och lättillgänglig, väderskyddad utomhusparkering anordnas. Utomhusparkeringarna ska både utformas som ramlåsbära och hjulhållande cykelställ, antingen i kombination eller var för sig.

*För tips om utformning, se Gång-, cykel- och mopedhandboken från Sveriges Kommuner och Landsting.*

### 8.2 Bilparkering

#### Gatumark

Längs huvudgator ska i första hand entréer till verksamheter, service och bostäder prioriteras. Garageinfarter och platser för lastning och lossning ska om möjligt lokaliseras till de mindre lokalgatorna.

Parkeringsplatser ska integreras med hjälp av exempelvis vegetation för att inte dominera gatubilden.

#### Kvartersmark

All boendeparkering ska rymmas inom bostadskvarteret, i huvudsak genom att garage anläggs. Garageinfarter ska utformas trafiksäkert och så att de inte hindrar framkomligheten för gående och cyklister. Parkeringsgarage ska vara säkra och utrustas med lås. Dagvatten från parkeringsytor innehåller normalt sett föroreningar, därför ska dagvattnet rensas innan det leds till dagvattennätet.

### 8.3 Tillgänglighet

Planering ska ske enligt rådande trafikhierarki där gående och cyklister har högst prioritet, följt av kollektivtrafiksresenärer, gemensamma färdstätt och sist egen bil. De mest lättillgängliga parkeringsplatserna är cykelparkeringar, både vanliga och lådcyklar/cykelkärror. De ska inte utgöra hinder för fotgängare.

De mest lättillgängliga parkeringsplatser för bil ska vara parkeringsplatser för rörelsehindrade, bilpool och miljöbilar. Parkeringsplatser för miljöbilar ska vara försedda med laddstolpar. Platser för icke-miljöbilar placeras längst bort.

Vid större gemensam bilparkeringsyta ska en av platserna ha bredden fem meter och finnas inom 25 meter gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (se Tyresö kommuns Tillgänglighetshandbok).

## 9 Tabell för parkeringsnormer

Tabell 1. Avser antal cykelplatser per 1000 kvm BTA i Norra Tyresö centrum

Flerbostadshus	40
Smålägenheter	45
Kontor	30
Handel	30
Skolverksamhet	40

Tabell 2. Avser antal bilplatser per 1000 kvm BTA i Norra Tyresö centrum

Flerbostadshus	7 (10 % besök)
Smålägenheter	4
Kontor	6
Handel	10
Skolverksamhet	3