



Parkeringsnorm för Solna - Revidering oktober 2014

Bakgrund

Behovet av ny parkeringsnorm

Den nuvarande parkeringsnormen, som ligger till grund för beräkning av parkeringsplatsbehovet vid detaljplaneläggning och bygglovgivning, togs fram år 2007 och kan till vissa delar betraktas som både oflexibel och omodern.

Planeringen för bostäder i Solna har under de senaste åren fått en inriktning mot ett mer stadsmässigt byggande. Byggandet utgörs i högre grad än tidigare av förtätningar i exploaterade miljöer med god närhet till kollektivtrafik.

Parkeringsplatserna måste oftast läggas i garage under husen vilket är en relativt kostsam lösning. Den nuvarande normen för bostäder har samma krav på bilplatser för alla lägenhetsstorlekar eller typer och ger ingen möjlighet till flexibilitet. Kraven på parkeringsplatser vid byggande av bostäder ses därför över.

Även planeringen för nya arbetsplatser har förändrats. Idag planläggs i huvudsakligen för kontor och behovet av parkeringsplatser är i första hand för den personal som pendlar till och från arbetet. Behoven av att nyttja bil i arbetet är lägre än tidigare. Detta gäller framför allt i bra kollektivtrafiklägen. Vidare krävs en förändring av trafikanternas resvanor för att framkomligheten ska kunna bibehållas i den framtida stockholmstrafiken. Det måste ske en minskning av de mindre nödvändiga bilresorna. Pendling till och från arbetsplatserna bör i större utsträckning ske med kollektiva färdmedel eller cykel. Tillgång av parkeringsplatser i anslutning till arbetsplatserna innebär i många fall en uppmuntran till bilpendlande. Kraven på parkeringsplatser vid arbetsplatserna ses därför över i syfte att minska pendlingen med bil.

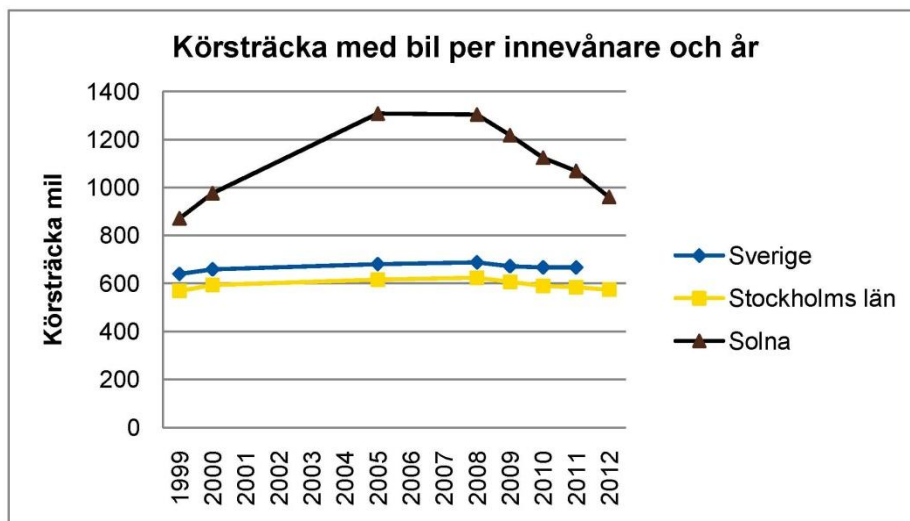
Solna har ambitionen att erbjuda bra alternativ till resor med bil i staden. Cykeltrafik skall därför uppmuntras och möjligheterna till cykelparkering vid såväl bostaden som arbetsplatsen eller andra besöksmål är väsentliga. I den gällande parkeringsnormen saknas riktlinjer för cykelparkering och vid översynen av parkeringsnormen finns även krav på cykelparkering.

Parkeringsnormen har i oktober 2014 reviderats avseende parkeringstalen för bil vid bostadsbebyggelse i flerbostadshus. Dessutom har normen förtydligats beträffande lägenhetsstorlek och avstånd till spårtrafik.

Förutsättningar för parkeringsnormen

Bilanvändningen

Bilanvändningen i Solna har under de senaste åren minskat och följer därmed en allmän trend som gäller i hela landet och för Stockholms län. Nedanstående diagram visar förändringen av bilanvändningen under de senaste åren i landet, i Stockholms län och i Solna. Att Solnas bilanvändning ligger betydligt högre än genomsnittet i landet och i länet beror på att många storföretag har sina huvudkontor i kommunen och resorna blir registrerade i Solna. Den tydliga tendensen är dock att bilanvändningen minskar i Solna.



Figur 1. Antal körda mil med bil i genomsnitt per år och invånare. Uppgifterna baseras på bilarnas mätarställningar som registrerats av Svensk bilprovning. Miljömålsportalen, SCB

Bilnehavet

Bilnehavet i Solna är förhållandevis lågt i jämförelse med övriga kommuner i Stockholms län och ligger på ca 0,65 bilar per hushåll. Innehavet ligger på ungefär samma nivå som i Stockholms stad.

Under de senaste tio åren har bilnehavet ökat med cirka 10 % från 305 bilar per 1000 innevånare till 330 bilar per 1000 innevånare. Ökningen beror sannolikt på att tyngdpunkten på bostadsbyggandet har legat på områden som Järvastaden och Frösunda där behoven av bil för att få bekväma resor är relativt stort.

Boendetäthet och upplåtelseformer

Idag utgörs bostäderna i Solna av 98,5 procent flerbostadshus och 1,5 procent småhus.

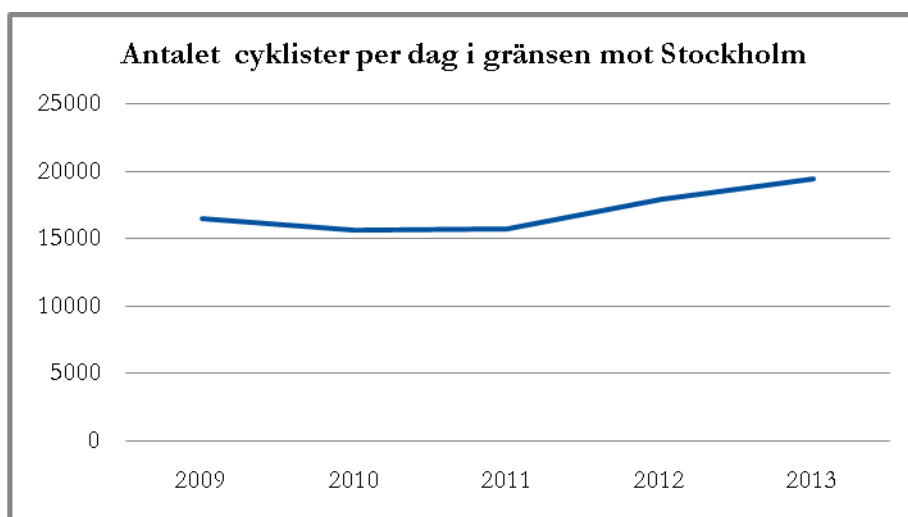
Cirka 47 % av bostadsbeståndet är hyresrätter, 51 % är bostadsrätter och 2 % är äganderätter.

Bilpool

Bilar i bilpooler har idag endast en marginell roll. I Solna finns ett fåtal bilar. Införandet av bilpooler i staden kan komma att påverka behovet av parkeringsplatser för privatbilar.

Cykelanvändningen

I takt med att biltrafiken har ökat och trängseln på gatunät blivit större har cyklandet blivit mer attraktivt. Stockholms stad har under många år genomfört mätningar av antalet cyklister som färdas in mot innerstaden. Antalet har ökat med över 70 % de senaste tio åren. På gränssnitten mellan Stockholm och Solna, har antalet cyklister ökat med 18 % under de senaste fem åren. Se figur 2.



Figur 2. Antalet cyklister som färdas mellan Stockholm och Solna per dag. Från Stockholms stads trafikmätningar. Mätningarna är genomförda på följande platser: Roslagsvägen, Norrtull, Solnabron, Tomtebodavägen, Karlberg och Ekelundsbron.

För att framkomligheten på vägnätet ska kunna öka krävs att fler trafikanter använder kollektivtrafik eller cykel för sina resor. För att uppmuntra cyklingen i staden behöver parkeringsmöjligheterna för cyklar underlättas.

Arbetsplatser. Dagens förhållanden och bedömda förändringar

Drygt 40 % av de som arbetar i Solna pendlar in från andra kommuner i länet och cirka 40 % av dessa använder bil som färdmedel för sina resor. Med utgångspunkt från pendlingsstatistiken görs bedömningen att 4 av 10 anställda har möjlighet att parkera sin bil vid sin arbetsplats.

Arbetsmarknaden i Solna håller på att förändras. Verkstäder, lager och hantverksföretag ersätts med tjänsteföretag i kontor. Behoven av att nyttja bil i sitt arbete bedöms minska.

Parkeringsnorm för bil

Bostäder

Behoven av parkeringsplatser kommer att variera för de bostäder som ska byggas i Solna och beror på flera faktorer som lägenhetsstorlekar, tillgång till service, upplåtelseformer m.m. Normen föreslås ha en flexibilitet som medger att olika krav kan ställas beroende på lokalisering och bostadsstorlekar.

En utgångspunkt för den norm som föreslås för bostadsbebyggelsen är det bilinnehav som finns i Solna idag på cirka 0,65 p- platser på hushåll. Behoven av p- platser per hushåll bedöms vara högre för de tillkommande bostäderna än för de befintliga, i första hand p.g.a. demografiska skillnader:

- fler barnfamiljer i nybyggda bostäder
- flera personer i aktiv ålder (20- 65 år) i nybyggda bostäder

Enbostadshus

De villor och radhus som planeras i Solna är lokaliserade till förhållandevis perifera lägen i staden med relativt långa gångavstånd till kollektivtrafik och service. Vidare är bostäderna relativt stora och de boende kommer, i hög utsträckning, att utgöras av familjer med barn. Bilinnehavet kommer att vara stort.

Enskild parkering ska vanligtvis ske på den egna tomten. Hänsyn bör tas till att det, i många fall, kommer att finnas flera bilar i varje hushåll.

När det skapas gemensamma parkeringsanläggningar finns större möjlighet till samnyttjande. Behoven av platser blir då lägre.

	Enskilda	Gemensamma
Enbostadshus	Platser/bostad	Platser/bostad
Boende	2,0	1,4
Besök	-	0,1
Totalt	2,0	1,5

Flerbostadshus

Behovet av parkeringsplatser är beroende av flera faktorer såsom avstånd till kollektivtrafik, avstånd till annan service, lägenhetsstorlekar, boendetäthet och förväntat bilinnehav.

Större delen av de bostäder som planeras att byggas i Solna kommer att ligga i flerbostadshus. Bostadsbyggandet kommer att i huvudsak innebära förtätningar i

befintliga äldre stadsdelar men en stor del kommer även att lokaliseras i Arenastaden och Hagastaden som hittills saknat bostadsbebyggelse.

Bostäderna kommer att anläggas i miljöer som redan idag är tätbebyggda och det kommer att saknas möjlighet att bygga markparkeringar. Utgångspunkten är att de boende ska parkera sina bilar inom den egna fastigheten. Det utrymme som finns för parkering på gatumark skall i första hand nyttjas av besökare. Parkeringarna måste huvudsakligen skapas i särskilda anläggningar.

Storleken på bostäderna påverkar efterfrågan på parkeringsplatser. Ettor och tvåor är ingångslägenheter på bostadsmarknaden och bebos i hög utsträckning av ensamhushåll som har ett förhållandevis lågt bilinnehav. I områden med stora bostäder, på fyra till fem rum och kök, finns en stor andel barnfamiljer och ett relativt stort behov av bilplatser.

Läget i staden påverkar bilinnehavet och efterfrågan på parkeringsplatser. Närhet till service och kollektivtrafik ger mindre behov av bil och parkeringsplatser. Vidare finns förhållandet, att de medborgare som föredrar att leva utan bil, i större utsträckning bosätter sig i kollektivtrafiknära lägen.

För flerbostadshus finns varierande behov av parkeringsplatser och därför föreslås ett spann.

Flerbostadshus	Bilplatser/bostad
Boende	0,4- 1,0
Besökande	0,1
Totalt	0,5- 1,1

De faktorer som skall vägas samman vid bedömning av parkeringstal är:

- storlek på lägenheter
- avstånd till spårtrafik

Tillämpningen ska ske enligt nedanstående tabell:

Lägenhetsstorlek	Parkeringstal			Avstånd spår m		
	Boende	Besökande	Totalt	<500	500 - 800	>800
1-2 rok	0,4	0,1	0,5	0	+0,1	+0,2
3-4 rok	0,6	0,1	0,7			
> 5 rok	0,8	0,1	0,9			

Studentlägenheter

Bil innehavet hos studenter är lägre än för andra medborgare och parkeringsnormen föreslås anpassas efter detta. Även för studentlägenheter föreslås ett spann där samma faktorer som för flerbostadshus ska vägas samman.

Studentlägenheter	Platser/bostad
Boende och besökare	0,1- 0,2

Trygghetsboenden

För denna typ av boenden ska särskilda utredningar göras från fall till fall.

Arbetsplatser

Behoven av parkeringsplatser varierar mellan olika arbetsplatser. Viktiga faktorer som styr efterfrågan är tillgången på platser, priset på platserna, närhet till kollektivtrafik m.m. Flera studier* har visat ett tydligt samband mellan användningen av bil och tillgång på fri parkering. När de anställda får leta efter och betala för sin parkering väljer de flesta att använda andra färdmedel än bil för sina arbetsresor.

Drygt 40 % av de som är anställda i Solna pendlar idag med bil till sina arbeten och pendlarna utgör en väsentlig del av trafikanterna på gatunätet. Det finns en ambition i kommunen att minska ökningen av biltrafiken på gatorna och att förmå fler arbetspendlare att välja andra färdmedel än bil för sina resor. Syftet är att bibehålla eller öka framkomligheten för den trafik som ovillkorligen måste använda bil för sina transporter. Ett medel att minska bilpendlingen kan vara att reducera stadens krav på miniminivåer för antalet parkeringsplatser vid nyexploatering och därmed begränsa tillgången på parkeringsplatser för de anställda.

Antalet platser föreslås baseras på arbetsplatsernas bruttoarea. De föreslagna normerna ska gälla som riktvärden. Bedömningar görs alltid från fall till fall.

Kontor

De arbetsplatser som kommer att planläggas i Solna är till största delen kontor där användningen av bil i arbetet är relativt begränsat. Flertalet arbetsplatser kommer att lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen.

	Bilplatser/1000 m ² BTA
Anställda	11
Besökare	1
Totalt	12
Bilplatser per anställd vid 40 anställda/1000 m ² BTA	~0,25

Industri

De framtida industriarbetsplatserna i Solna kommer att lokaliseras i mer perifera lägen än kontorsarbetsplatserna och med längre avstånd till service.

	Bilplatser/1000 m ² BTA
Anställda	4,5
Besökare	-
Totalt	4,5
Bilplatser per anställd vid 15 anställda/1000 m ² BTA	0,3

* *Parkering i täta och attraktiva städer. Dags att ändra synsätt. Trafikverket 2013.*

Utbildning

Skolor och förskolor lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen. Kraven på bilplatser vid förskolor/skolor föreslås utgå från samma nivå som för anställda på kontor.

Angöringsplatser ordnas vid förskolor

Bilplatser/anställd	0,25
Angöring. Platser/avdelning på förskola	1,0

Handel

Behovet av platser varierar mellan olika typer av butiker. För stormarknader där kunderna stannar länge krävs ett större antal platser än för butiker med dagligvaruhandel. Stormarknader har i regel även färre anställda i förhållande till butikernas ytor.

	Dagligvaruhandel	Stormarknader
	Bilplatser/1000 m ² BTA	Bilplatser/1000 m ² BTA
Anställda	5	4
Besökare	20	30
Totalt	25	34
Bilplatser per anställd vid 20 respektive 15 anställda/1000 m ² BTA	~0,25	~0,25

Restauranger och hotell

Behovet av parkeringsplatser för restauranger varierar beroende på typ av matställe. Många snabbmatställen som exempelvis hamburgerbarer bygger sin verksamhet på att kunderna är bilburna. För denna typ av restauranger ska göras särskilda utredningar från fall till fall. För andra matställen och för hotell föreslås följande krav gälla.

	Restauranger	Hotell
	Bilplatser/1000 m ² BTA	Bilplatser/1000 m ² BTA
Anställda	6	6
Besökare	20	2
Totalt	26	8
Bilplatser per anställd vid 25 anställda/1000 m ² BTA	~0,25	~0,25

Parkeringsnorm för cykel

Cykelresorna i Solna har ökat under de senaste åren och det finns en ambition från staden att denna trend ska fortsätta. I cykelplanen anges en målsättning att cykelresorna år 2030 ska utgöra 20 % av resorna. Detta ställer krav på förbättrade parkeringsmöjligheter för cykel vid såväl bostäder som arbetsplatser och andra resmål.

Bostäder

Enbostadshus

För enbostadshus föreslås inget minimikrav. I regel finns alltid utrymme på den egna tomten för parkering av cykel.

Flerbostadshus

Utgångspunkten bör vara att varje boende i Solna ska ha en parkeringsplats för cykel. Dessutom krävs plats för besökande. I Solna finns idag drygt två boende per hushåll men i nybyggda hus är vanligtvis boendetätheten högre än i de befintliga bostäderna. Ett spann föreslås för normen, baserad på den genomsnittliga lägenhetsstorleken för de bostäder som ska uppföras. Det högsta värdet ska användas där storleken på lägenheterna är lika med eller överstiger 4 r.o.k.

Följande norm föreslås.

Flerbostadshus	Cykelplatser/bostad
Boende	2- 4
Besökande	0,5
Totalt	2,5- 4,5

Studentlägenheter

Lägenheterna är vanligtvis mindre än normala lägenheter och bebos i de flesta fall endast av en person. Parkeringsnormen föreslås anpassas efter detta.

Studentlägenheter	Platser/bostad
Boende och besökare	1
Besökande	0,5
Totalt	1,5

Arbetsplatser

Staden strävar efter att öka cykelpendlingen, på bekostnad av bilpendlingen, till arbetsplatserna i kommunen. Enligt cykelplanen bör var femte arbetsresa ske med cykel. Antalet cykelresor kommer att variera beroende på årstid men antalet cykelparkeringsplatser bör dimensioneras efter behovet under sommartid.

Kontor

Flertalet kontor som planeras idag har 30- 50 anställda per 1000 m² BTA. Om det kan förväntas stora avvikelser från normalfallet bör en särskild parkeringsutredning genomföras.

Följande norm föreslås:

	Cykelplatser/1000 m ² BTA
Anställda	8-16
Besökare	2
Totalt	10-18
Cykelplatser per anställd vid 40 anställda/1000 m ² BTA	0,4

Industri

De framtida industriarbetsplatserna i Solna kommer att lokaliseras i mer perifera lägen än kontorsarbetsplatserna och med längre avstånd till service. Behovet av parkering för cyklister är beroende typ av industri, närhet till kollektivtrafik m.m. I vissa fall kommer det att krävas särskilda utredningar.

Följande norm föreslås:

	Cykelplatser/1000 m ² BTA
Anställda	6
Besökare	-
Totalt	6
Cykelplatser per anställd vid 15 anställda/1000 m ² BTA	0,4

Utbildning

Skolor och förskolor lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen. Kraven på cykelplatser för anställda vid skolor och förskolor föreslås utgå från samma nivå som för anställda på kontor. Vid förskolor måste plats även finnas för föräldrars cyklar när de lämnar och hämtar sina barn. Elevernas behov av cykelplatser är beroende på barnens ålder, skolans upptagningsområde. För bedömning av behovet krävs en utredning från fall till fall.

Följande norm föreslås:

Cykelplatser/anställd	0,4
Angöring. Platser/avdelning på förskola	1,5

Handel

Behoven cykelparkeringsplatser varierar beroende på vilken typ av handel som planeras. De anställda bedöms ha samma behov av cykelparkering som vid kontorsarbetsplatser. Behovet för kunderna skiljer sig dock mellan olika typer av handel. Till stormarknader och volymhandelsanläggningar kommer endast ett litet antal kunder med cykel medan lokala butiker har en större andel cyklande kunder.

Följande norm föreslås:

	Dagligvaruhandel	Stormarknader
	Cykelplatser/1000 m ² BTA	Cykelplatser/1000 m ² BTA
Anställda	8	6
Besökare	20	10
Totalt	28	16
Cykelplatser per anställd vid 20 respektive 15 anställda/1000 m ² BTA	0,4	0,4

Restauranger och hotell

Behovet av parkeringsplatser för restauranger varierar beroende på typ av matställe.

Under sommartid finns ett stort behov av cykelplatser för restauranger med

uteserveringar. För matställen och för hotell föreslås följande krav gälla.

Följande norm föreslås:

	Restauranger	Hotell
	Cykelplatser/1000 m ² BTA	Cykelplatser/1000 m ² BTA
Anställda	10	10
Besökare	20	2
Totalt	30	12
Cykelplatser per anställd vid 25 anställda/1000 m ² BTA	0,4	0,4