

Utvecklad parkeringsnorm för Solna stad

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har fått i uppdrag att tillsammans med byggnadsnämnden utveckla parkeringsnormen i enlighet med intentionerna i klimatstrategin. Parkeringsnormen ligger till grund för dimensioneringen av parkering för bil och uppställningsplats för cykel vid detaljplanering och bygglovgivning av nybyggnadsprojekt samt i tillämpliga delar vid ombyggnad och ändrad användning av byggnad. Parkeringsnormen anger stadens minimikrav avseende antalet platser och dimensioneringen ska godkännas av byggnadsnämnden vid bygglovgivning. Byggherren kan, om detaljplanen medger, anordna fler parkeringsplatser och cykeluppställningsplatser än parkeringsnormen anger.

Sedan den tidigare parkeringsnormen antogs 2014 har utvecklingen gått mot minskad bilanvändning till förmån för användning av kollektiva färdmedel och cykel. Inte minst gäller det arbetspendling till de arbetsplatsområden i kollektivtrafikhöga lägen där det erbjuds attraktiva alternativ till bilanvändning. Även bilinnehavet har minskat under de senaste åren. Bilinnehavet i Solna är förhållandevis lågt i jämförelse med övriga kommuner i Stockholms län. Det ligger på 0,50 bilar per hushåll, leasingbilar och avställda bilar inräknade.

Parkeringsnormen utgår från vilken typ av bostad eller verksamhet som planeras och närheten till kollektivtrafik. Som underlag till parkeringsnormen har en karta utarbetats där tre olika zoner definierats utifrån närhet till kollektivtrafik. Kravet på parkeringsplatser för bil i ett projekt kan minskas om mobilitetsåtgärder genomförs. En mobilitetsåtgärd är en åtgärd som ger boende och anställda ett incitament och möjlighet att resa på andra sätt än med egen bil. Det kan till exempel röra sig om tillgång till bilpool, årskort i kollektivtrafiken eller ytterligare förbättrade förutsättningar att äga och använda cykel. Dessutom beaktas möjligheten till samnyttjande, parkeringsköp eller andra lösningar som minskar behovet av bilparkering och som byggnadsnämnden kan godkänna.

Bakgrund

I Solna stads verksamhetsplan och budget för 2021 har kommunstyrelsen fått i uppdrag att i samarbete med byggnadsnämnden utveckla parkeringsnormen. Parkeringsnormen ligger till grund för dimensioneringen av parkering för bil och uppställningsplats för cykel vid detaljplanering och bygglovgivning av nybyggnadsprojekt samt i tillämpliga delar vid ombyggnad och ändrad användning av byggnad. Parkeringsnormen anger stadens minimikrav avseende antalet platser och dimensioneringen ska godkännas av byggnadsnämnden vid bygglovgivning. Byggherren kan, om detaljplanen medger, anordna fler parkeringsplatser och cykeluppställningsplatser än parkeringsnormen anger.

Utgångspunkten för arbetet är Solnas stads översiktsplan som anger att Solna ska växa på ett ekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart sätt, där de olika stadsdelarna, med sina olika karaktärer, tillsammans formar en sammanhållen stad. Staden ska ha en levande och trygg stadsmiljö, en tät stadsstruktur med ett modernt transportsystem och blandad bebyggelse bestående av bostäder, arbetsplatser och service med närhet till storstad, natur och kultur.

I övrigt utgår arbetet med att utveckla parkeringsnormen från målsättningarna i stadens klimatstrategi. Stadens klimatmål innebär att år 2045 ska Solna vara en klimatneutral stad, innebärande bland annat målsättningen 100 procent klimatneutralt resande och transporter. Solna stads egen organisation ska nå denna målsättning redan år 2035.

Sedan Solnas tidigare parkeringsnormen antogs 2014 har utvecklingen gått mot minskat bilinnehav och minskad bilanvändning till förmån för användning av kollektiva färdmedel och cykel. Det gäller inte minst gäller arbetspendling till de arbetsplatsområden i kollektivtrafiknära lägen där det erbjuds attraktiva alternativ till bilanvändning. Utvecklingen har gått mot att i allt högre grad uppmuntra bra alternativ till resor med egen bil i staden genom god närhet till kollektivtrafik och goda förutsättningar för att gå och cykla. Samtidigt kvarstår ett behov av parkeringsplatser för bil som måste tillgodoses. Det finns därför behov av att se över parkeringsnormen.

Arbetet med att utveckla parkeringsnormen har genomförts av en arbetsgrupp bestående av representanter från stadsledningsförvaltningen, miljö- och byggnadsförvaltningen och tekniska förvaltningen. Samråd har skett med Bostadsstiftelsen Signalisten och verksamma byggherrar i staden.

Förutsättningar för parkeringsnormen

Resvanor

Region Stockholms senaste resvaneundersökning bland Stockholms läns invånare från 2019 visar på övergripande nivå att andelen som reser med bil har minskat, medan andelen resor med gång- och cykel har ökat sedan 2015. Sammantaget visar undersökningen att bilanvändningen i Solna har gått ner från 32 procent till 17 procent mellan 2015 och 2019. Kollektivtrafikens andel är konstant över tid, men eftersom invånarantalet har ökat under samma tid har antalet kollektivtrafikresor ändå ökat kraftigt. När även inpendlare till Solna räknas har kollektivtrafikresandet de senaste tio åren ökat med nästan 50 procent. Av Solnaborna har 64 procent något sorts resekort för kollektivtrafiken som används vid kollektivtrafikresor.

Även andelen resor med cykel har ökat. Stockholms stads undersökningar visar att antalet cyklister som färdas in mot innerstaden har ökat med 70 procent de senaste tio åren. På gränssnitten mellan Stockholm och Solna har antalet cyklister ökat med 36 procent under samma period. Enligt Region Stockholm är Solna den kommun i Stockholms län som når flest arbetsplatser inom både 30 och 45 minuters cykling. Region Stockholms resvaneundersökning visar att 57 procent av Solnaborna i åldersgruppen 16–84 år har tillgång till en fungerande cykel eller el-cykel.

Bakom utvecklingen ligger stora insatser, inte minst från fastighetsägarna i Arenastaden, Solna Business Park och Solna Strand, för att styra arbetspendlingen till kollektivtrafik och cykel.

Bilnehav

Bilnehavet i Solna är förhållandevis lågt i jämförelse med övriga kommuner i Stockholms län. I Solna är bilnehavet 0,50 bilar per hushåll (SCB 2020). Då är även leasingbilar och avställda bilar inräknade. Det låga bilnehavet beror sannolikt på att många bostäder ligger nära service, med goda cykelmöjligheter och med god kollektivtrafikförsörjning.

Bostäder och arbetsplatser

Planeringen för bostäder och arbetsplatser har en inriktning mot ett stadsmässigt byggande. Byggnation av bostäder och arbetsplatser i staden sker i huvudsak genom förtätningar i befintlig stadsmiljö med god närhet till kollektivtrafik. Parkering tillskapas på kvartersmark, ofta i garage under bebyggelsen på den egna fastigheten eller på annans fastighet genom parkeringsköp eller samfälliga gemensamma

lösningar. Möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser mellan bostäder och arbetsplatser utreds för att undvika kostsamma lösningar.

För arbetsplatser är behoven av att nyttja bil i arbetet idag i allmänhet litet. Parkeringar vid arbetsplatser är numera också sällan avgiftsfria. Möjligheten till flexibla arbetstider och att förlägga delar av arbetstiden till hemmet bedöms öka, vilket även möjliggör ett visst samnyttjande av parkeringsplatser vid arbetsplatserna. Flertalet kontor som planeras idag har 50 - 60 anställda per 1000 m² ljus BTA. Fastighetsägare arbetar också med att erbjuda attraktiva utrymmen och tjänster för de som väljer att ta cykeln till jobbet istället för bilen.

Bildelning och Bilpool

Utbudet av bilar i olika former av bildelningstjänster och bilpooler är idag relativt begränsat. Utbudet av bildelningstjänster bedöms dock öka i och med att fler ser fördelarna med att kunna ha tillgång till bil utan att behöva äga en bil. Det kommer i sin tur att påverka behovet av parkeringsplatser för privatbilar

Laddplatser

År 2020 ligger andel elbilar och laddhybrid bilar på 18 procent, vilket ska jämföras med 2 procent år 2015 (SCB, 2020). Denna utvecklingen bedöms fortsätta i och med att elbilar och ledhybrider har lägre klimatpåverkan än andra fordon.

Utgångspunkter för beräkning av parkeringsbehov

Efterfrågan på parkering för en fastighet beror på flera faktorer såsom:

- Projektspecifika förutsättningar, exempelvis målgrupp och typ av verksamhet eller bostäder.
- Geografiskt läge, det vill säga närhet och tillgång till service och förutsättningar att gå, cykla eller resa kollektivt.
- Mobilitetsåtgärder som är knutna direkt till fastigheten och de enskilda hushållen. En mobilitetsåtgärd är en åtgärd som ger boende och anställda ett incitament och möjlighet att resa på andra sätt än med egen bil.

Övriga projektspecifika faktorer som ska vägas in vid fastställande av en fastighets parkeringsbehov:

- Samnyttjande av parkeringsplatser mellan olika verksamheter
- Samfälliga parkeringslösningar för flera projekt eller ett större område
- Dynamisk prissättning och reglering

Mot denna bakgrund utgår beräkningen av Solna stads parkeringsnorm från vilken typ av bostad eller verksamhet som planeras och närheten till kollektivtrafik. Som underlag till parkeringsnormen har en karta utarbetats där tre olika zoner definierats utifrån närhet till kollektivtrafik (bilaga). Parkeringsnormen för besökare är inräknat i den totala parkeringsnormen.

Parkeringsnormen för bil kan därefter reduceras i bostadsprojekt genom att möjliggöra bilpoolstjänster genom att tillskapa reserverade p-platser för bilpoolsbilar på kvartersmark. Syftet är att möta den förväntade utvecklingen av bilpoolstjänster. En bilpoolsplats ersätter fem vanliga parkeringsplatser. Lösningen ska säkerställas under minst 10 år efter bygglovens slutbesked.

Därutöver finns möjlighet att reducera parkeringsnormen i bostads- och arbetsplatsprojekt med ytterligare upp till 15 procent om samtliga nedanstående mobilitetsåtgärder uppfylls:

- Bostäder och verksamheter: All cykelparkering ska ligga i markplan inomhus eller utomhus under tak med möjlighet till ramlåsning.
- Bostäder och verksamheter: Det ska finnas ett avsatt utrymme för cykelservice. Exempel på funktioner som bör finnas är verktyg, luftpump, arbetsbänk och tvätt.
- Bostäder: Utrymme för cykelpool inkl lastcyklar och elcyklar. 1 cykel per 3 500 kvm ljus BTA. Parkering för cykelpoolens cyklar ska ordnas utöver parkeringsbehovet som beräknats utifrån parkeringsnormen.

- Bostäder: Utrymmen för in- och utlämning av paket och större avfallsfraktioner. Kylt utrymme för matleveranser.
- Verksamheter: Omklädningsrum och duschmöjligheter för cykelpendlare samt möjlighet till laddning av batterier till el-cyklar.
- Bostäder: Årskort i kollektivtrafiken för nyinflyttade som delas ut i samband med överlämning av nyckel. Ett årskort (till fullpris) per lägenhet.

Mobilitetssåtgärderna som ligger till grund för fastställande av parkeringsnormen ska på lämpligt sätt kunna styrkas och ska långsiktigt säkerställas i exploateringsavtal och i samband med bygglovgivning. Slutligt parkeringstal fastställs av byggnadsnämnden i samband med bygglovgivning.

För att möta och understödja omställningen till elbilar och laddhybrider med lägre klimatpåverkan än andra fordon ställs krav i parkeringsnormen om att parkeringsgarage för bilar ska förses med laddningsmöjligheter. Minst 50 procent av alla bilparkeringsplatser för både bostäder och verksamheter ska vara utrustade med laddningsmöjlighet för bil. Samtliga platser ska dock vara förberedda för framtida laddningsmöjligheter (kanalisation, utrymme och kapacitet i elcentral).

Parkeringsnorm för bil

Bostäder

Behoven av parkeringsplatser kommer att variera för de bostäder som ska byggas i Solna och beror på flera faktorer såsom målgrupp, boendeform, storlek och närhet till kollektivtrafik. Normen föreslås ha en flexibilitet som medger att olika krav kan ställas beroende på boendeform och läge.

Enbostadshus

De villor och radhus som planeras i Solna är relativt stora och de boende kommer, i hög utsträckning, att vara familjer med barn. Bilinnehavet kommer att vara relativt stort. När det skapas gemensamma parkeringsanläggningar finns större möjlighet till samnyttjande. Behoven av platser blir då lägre.

Enbostadshus	Enskild, parkering bpl/bostad			Gemensam parkering bpl/bostad		
	zon1	zon2	zon3	zon1	zon2	zon3
Boende och besök	1	1	2	1	1	1,5
Slutligt P-tal fastställs efter beaktande av mobilitetsåtgärder och ev övriga projektspecifika faktorer						

Flerbostadshus

Större delen av de bostäder som planeras att byggas i Solna kommer att ligga i flerbostadshus. Bostäderna byggs oftast i miljöer som redan idag är tätbebyggda och parkeringsbehovet ska ombesörjas inom den egna fastigheten. Parkeringstalen för bil beräknas per 1000m² ljus BTA. En byggnads storlek uttryckt i kvm ljus BTA anger byggnadens bruttoyta ovan mark exklusive teknikrum för fastighetsinstallationer.

Flerbostadshus	parkering bpl/1000 kvm ljus BTA		
	zon1	zon2	zon3
Boende och besök	6,5	7,5	8,5
Slutligt P-tal fastställs efter beaktande av mobilitetsåtgärder och ev övriga projektspecifika faktorer			

Studentbostäder

Bil innehavet hos studenter är lägre än för andra invånare och parkeringsnormen föreslås anpassas efter det. Kraven på parkeringsplatser för studentbostäder i zon 1 och 2 utgår därför utöver kravet i PBL om tillgänglig parkeringsplats för rörelsehindrade. För zon 3 beräknas parkeringstalen för bil per 1000m² ljus BTA. En byggnads storlek uttryckt i kvm ljus BTA anger byggnadens bruttoyta ovan mark exklusive teknikrum för fastighetsinstallationer.

Studentbostadshus	parkering bpl/1000 kvm ljus BTA		
	zon1	zon2	zon3
Boende och besök	1	1	2

Arbetsplatser

Behoven av parkeringsplatser varierar mellan olika arbetsplatser. Viktiga faktorer som styr efterfrågan är faktorer såsom tillgången på platser, priset på platserna och närhet till kollektivtrafik.

Kontor

De arbetsplatser som planläggs i Solna är till största delen kontor där användningen av bil i arbetet är relativt begränsad. Flertalet arbetsplatser kommer att lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen. Parkeringstalen för bil beräknas per 1000m² ljus BTA. En byggnads storlek uttryckt i kvm ljus BTA anger byggnadens bruttoyta ovan mark exklusive teknikrum för fastighetsinstallationer. För särskilt besöksintensiva kontor krävs särskild utredning.

	parkering bpl/1000 kvm ljus BTA		
	zon1	zon2	zon3
Anställda och besök	6,5	8	10
Slutligt P-tal fastställs efter beaktande av mobilitetsåtgärder och ev övriga projektspecifika faktorer			

Parkeringsnorm för cykel

Bostäder

Parkeringsstalen för cykel beräknas per 1000m² ljus BTA för bostäder. Ytor för gemensam cykelparkering som ordnas i markplan i huvudbyggnad ingår inte i den beräkningsgrundade arean. Minst 40 procent av cykelparkeringsplatserna ska vara lättillgängliga, det vill säga cykelparkering ska placeras i nära anslutning till entré/hiss/ramp. Minst 10 procent ska vara anpassade för platskrävande cyklar.

Enbostadshus

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

Flerbostadshus

I Solna finns idag drygt två boende per hushåll men i nybyggda hus är vanligtvis boendetätheten högre än i de befintliga bostäderna. Parkeringsnormen baseras på en boende per 30 kvm ljus BTA.

Flerbostadshus cykelplatser/1000m ² ljus BTA	Boende	Besökare	Totalt
Boende och besökare	36*	6	42

**Varav minst 10 procent ska vara anpassade för platskrävande cyklar. Minst 50 procent av cykelparkeringsplatserna ska vara inomhus eller i låsbart förråd. Utvändiga platser ska vara anpassade till ramlås.*

Studentlägenheter

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

Studentlägenheter cykelplatser /bostad	Boende	Besökare	Totalt
Boende och besökare	1	0,2	1,2*

**Alla cykelparkeringsplatser ska ha ramlås möjlighet*

Arbetsplatser

Parkeringsstalen för cykel beräknas per 1000m² ljus BTA för arbetsplatser. Ytor för gemensam cykelparkering som ordnas i markplan i huvudbyggnad ingår inte i den beräkningsgrundade arean. Cykelparkeringen för besökare bör placeras väl synlig och i närheten till entrén.

Kontor

Följande norm föreslås baserad på genomsnittlig arbetstäthet om 15 - 20 kvm ljus BTA per anställd.

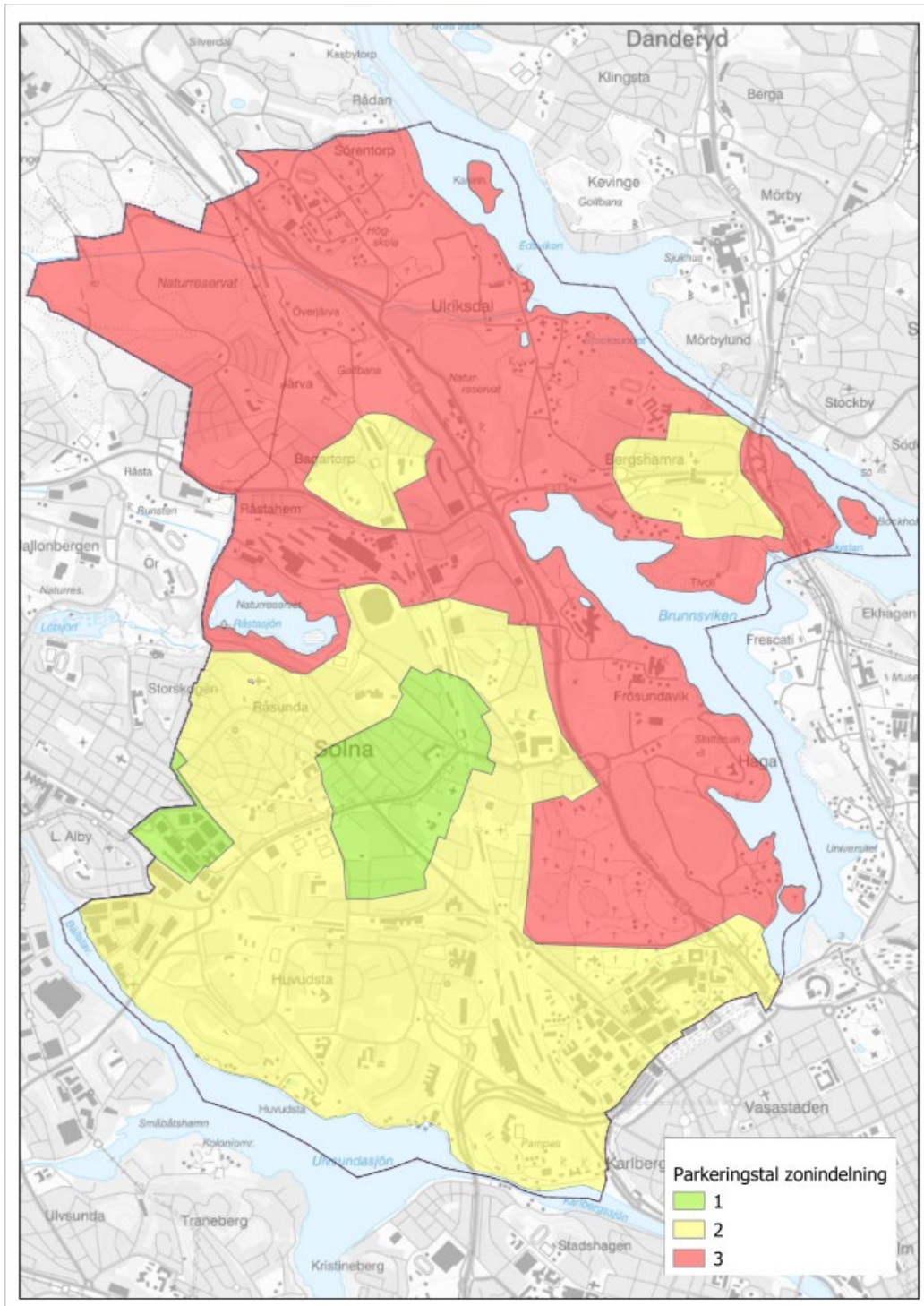
Kontor cykelplatser /1000m ² ljus BTA	anställda	Besökare	Totalt	Cykelplatser per anställd
	20-26	2*	22-28	Ca 0,4

**Cykelparkering för besökare placeras väl synlig och i närheten till entrén.*

Parkeringsnorm för övriga verksamheter

Det finns verksamheter där parkeringsbehovet är svårt att definiera i generella tal. Exempel på sådana verksamheter är handel, industri, hotell, restaurant, café, idrottsanläggningar, museum, skolor och vård. För denna typ av verksamheter krävs alltid en särskild utredning av parkeringsbehovet såväl för bil som för cykel.

Bilaga - Zonindelning utifrån närhet till kollektivtrafik



Referenser

Trivector Traffic (2014). Effekter av Sunfleet bilpool på bilinnehav, ytteranvändning, trafikarbete och emissioner

<https://www.bing.com/search?form=MOZILBR&pc=MOZI&q=%E2%80%A2+Effekter+av+Sunfleet+bilpool+p%C3%A5+bilnehav%2C+ytteranv%C3%A4ndning%2C+trafikarbet+och+emissioner-+Trivector+2014>

Trivector Traffic (2015). Trafikeffekter av nya former av bilanvändning, Möjliga effekter i Stockholm.

<https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1844448>

Jonas Åkerman och Åsa Nyblom (2014). Kunskapssammanställning om bilpooler, bostadsparkering och attityder till delat bilägande

http://www.innpark.se/docs/kth_kunskap_om_bilpooler_slutlig.pdf

Fastighetsägarna Stockholm. (2018). Från parkering till mobilitet-Framtidens säkra fastigheter i ett nytt mobilitetslandskap sid 25, --.

<https://www.fastighetsagarna.se/globalassets/rapporter/stockholms-rapporter/fran-parkering-till-mobilitet.pdf>

RISE (2020). Bostäder och mobilitet, sidan 11.

<https://www.hv.se/globalassets/bilder/forskning/sesma/workshop---mobilitet-och-fastigheter.pdf>

PBL Kunskapsbanken 2018

https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/parkering_hallbarhet/verktyg/flex/