

Handläggare
Ludwig von Werder
010-505 66 79

Projektspecifikt och grönt parkeringstal för Pulkan

Följande sammanställning av lämpligt parkeringstal inom dp för Pulkan är framtagen i enlighet med Stockholms stads gällande parkeringstal för cykel, *Cykelparkeringstal i nyproduktion* och för bil, *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal*.

Cykelparkering

Grundläggande riktlinjer för cykelparkering är att den ska vara lätt att komma åt och hänsyn ska tas till mer utrymmeskrävande cyklar och tillbehör, som lastcyklar och cykelkärror. För att cykelparkeringarna ska upplevas som attraktiva och användas behöver de alltid medge ramlåsning. Vädskydd är eftersträvaransvärt där detta är möjligt. Det är vidare bra med en mix av olika typer av cykelparkering ex, nära entréer, på gårdar under tak och inomhus i cykelrum.

Antalet cykelparkeringsplatser beror på lägenhetsstorlekar och förmodat antal boende men en riktlinje är att alla boende ska kunna parkera en cykel i anslutning till sin bostad. Utifrån detta har staden definierat cykelparkeringstal i ett spann om 2,5–4 cyklar per 100 kvm ljus BTA. Var talet bör placeras inom detta spann avgörs inom varje projekt. För dp för Pulkan görs bedömningen att 3,1 platser per 100 kvm BTA är ett lämpligt cykelparkeringstal.

Cykelparkeringstal: 3,1 cykelparkeringsplatser per 100kvm ljus BTA.

Bilparkering

Föreslagna bilparkeringstal tas fram i följande fyra steg i enlighet med gällande riktlinjer.

1. Lägesbaserat parkeringstal bedömt utifrån planområdets geografiska läge.
2. Projektspecifikt parkeringstal, anpassning med hänsyn till lägenhetsstorlek.
3. Justering för besöksparkering.
4. Gröna parkeringstal, valfri justering mot genomförande av mobilitetsåtgärder.

Lägesbaserat parkeringstal

Det lägesbaserade parkeringstalet avgörs utifrån planområdets avstånd till kollektivtrafikens stamnät, avstånd till City samt tillgång till service och andra urbana aktiviteter. Bedömning av de lägesbaserade parametrarna görs i skalan A-E där A kan sägas motsvara ett parkeringstal på 0,3 och E motsvara ett parkeringstal på 0,6. Parametrarna viktas lika.

Avstånd till kollektivtrafikens stamnät

Planområdet ligger ca 250 meter från Västertorps tunnelbanestation vilket kan anses vara gångavstånd. Det ger klassning C.

Avstånd till City

Planområdet ligger utanför centrala stadens utvidgning men närmare än 7 km från city och ger klassning D

Tillgång till service och andra urbana aktiviteter

Planområdet ligger ca 250 meter från Västertorps centrum där ett finns ett begränsat utbud av service. Detta bedöms ge klassning E.

Lägesbaserat parkeringstal: 0,5 bilparkeringsplatser per lägenhet.

Projektspecifikt parkeringstal

Enligt riktlinjerna bör en anpassning kunna göras med hänsyn till det aktuella projektets lägenhetssammansättning. För projekt med övervägande andel stora lägenheter görs en uppräknig av parkeringstalet med upp till 20 procent och för projekt med övervägande andel små lägenheter görs en nedräkning med upp till 30 procent. Boverket definierar begreppet ”små bostäder”

som lägenheter med en boarea om högst 35 kvm och detta bedöms vara vad som avses med skrivelsen små lägenheter.

Viktor Hansson har förslag för lägenhetsfördelning som presenteras nedan. Förslaget visar en normal fördelning på små och stora lägenheter varför ingen justering av parkeringstalet görs.

Lägenhetstyp	Antal (st)
2 rok	18
3 rok	20
4 rok	20
Totalt	58

Justering för besöksparkering

Enligt riktlinjerna ska besöksparkering motsvarande 10 % adderas till parkeringstalet för bil. Undantag görs i de fall då parkering löses i större gemensamma anläggningar med flytande platser eftersom detta möjliggör samnyttjande mellan bostads och besöksparkering.

Eftersom detta inte är fallet i Pulkan räknas parkeringstalet upp med 10 % till 0,55 platser per lägenhet.

Projektspecifikt parkeringstal: 0,55 bilparkeringsplatser per lägenhet.

Grönt parkeringstal

Mot genomförande av mobilitetsåtgärder kan ytterligare nedräkning av parkeringstalet göras. Beroende på åtgärdernas omfattning och ambitionsnivå medges nedräkning med mellan 10-25 procent av det projektspecifika parkeringstalet. Om en byggaktör gör valet att jobba med mobilitetsåtgärder i syfte att minska antalet bilparkeringar är det upp till denne att beskriva de åtgärder som planeras i ett pm vilken kan biläggas exploateringsavtal. Som utgångspunkt för utformning av mobilitetspaket används den beskrivning som återfinns i dokumentet *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal*.

För de olika alternativen skulle parkeringsfördelningen se ut som följande:

Parkeringsstyp	Parkeringsstal	Antal parkeringar
Cykelparkering	3,1 platser/ 100 kvm ljus BTA	162 platser (5 250 kvm ljus BTA)
Bilparkering utan åtgärds paket	0,55 platser/lgh	32
Bilparkering med åtgärds paket grund	0,5 platser/lgh	29
Bilparkering med åtgärds paket medel	0,47 platser/lgh	27
Bilparkering med åtgärds paket ambitiös	0,42 platser/lgh	24

Under förutsättning att nedan listade mobilitetstjänster arbetas med kan en sänkning i p-talet på 15% ges, vilket motsvarar en **medel** nivå.

Nästa steg är att redovisa hur dessa mobilitetsåtgärder kommer att fungera i praktiken. Exempel på frågeställningar att utgå ifrån finns i kolumnen *kommentarer* i tabellerna i följande avsnitt.

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:

Kommentar:

<input checked="" type="checkbox"/>	Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.	
<input checked="" type="checkbox"/>	Lätt nåbara cykelrum	
<input checked="" type="checkbox"/>	Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc.	
<input checked="" type="checkbox"/>	Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång cykel och kollektivtrafik	Hur genomförs detta, finns det tidigare exempel på hur byggaktören arbetat med denna åtgärd?

Medel nivå

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:

		Kommentar:
<input checked="" type="checkbox"/>	Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området	Beskriv detta vidare, vem är det som finansierar bilpoolsmedlemskap och hur länge?
<input checked="" type="checkbox"/>	Prova-på-kort på kollektivtrafik-erbjudande under viss tid	Finansiering?
<input checked="" type="checkbox"/>	Förbättrade cykelfaciliteter (ex reparations- och tvättrum, ladduttag för el-cykel, besöksparkering nära entréerna etc)	Tydliggör i ritningar
<input checked="" type="checkbox"/>	Cykelpool med bl a lastcykel, cykelkärra och elcykel.	Finansiering?

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.

		Kommentar:
<input type="checkbox"/>	Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år.	
<input type="checkbox"/>	Subvention av månadskort för kollektivtrafik.	
<input type="checkbox"/>	Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning	
<input type="checkbox"/>	Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning	

<input type="checkbox"/>	Attraktivt, tryggt och lätt nåbara cykelrum i markplan.	
--------------------------	---	--

Andra mobilitetstjänster

Kommentar:

<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/>		