

Fokus Skärholmen

Parkeringsstal



stockholm.se

Uppdrag

267622, Fokus Skärholmen

Titel på rapport:

Fokus Skärholmen - Parkeringstal

Status:

Koncept

Datum:

2016-08-22

Medverkande

Beställare:

Avd Miljö och teknik, Exploateringskontoret, Stockholms stad

Kontaktperson:

Sven Brodin

Konsult:

Tyréns AB

Uppdragsansvarig:

Johanna Rahm, Tyréns AB

Kontakt:

118 86 Stockholm
Besök: Peter Myndes Backe 16
Tel vx 010 452 20 00
www.tyrens.se



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

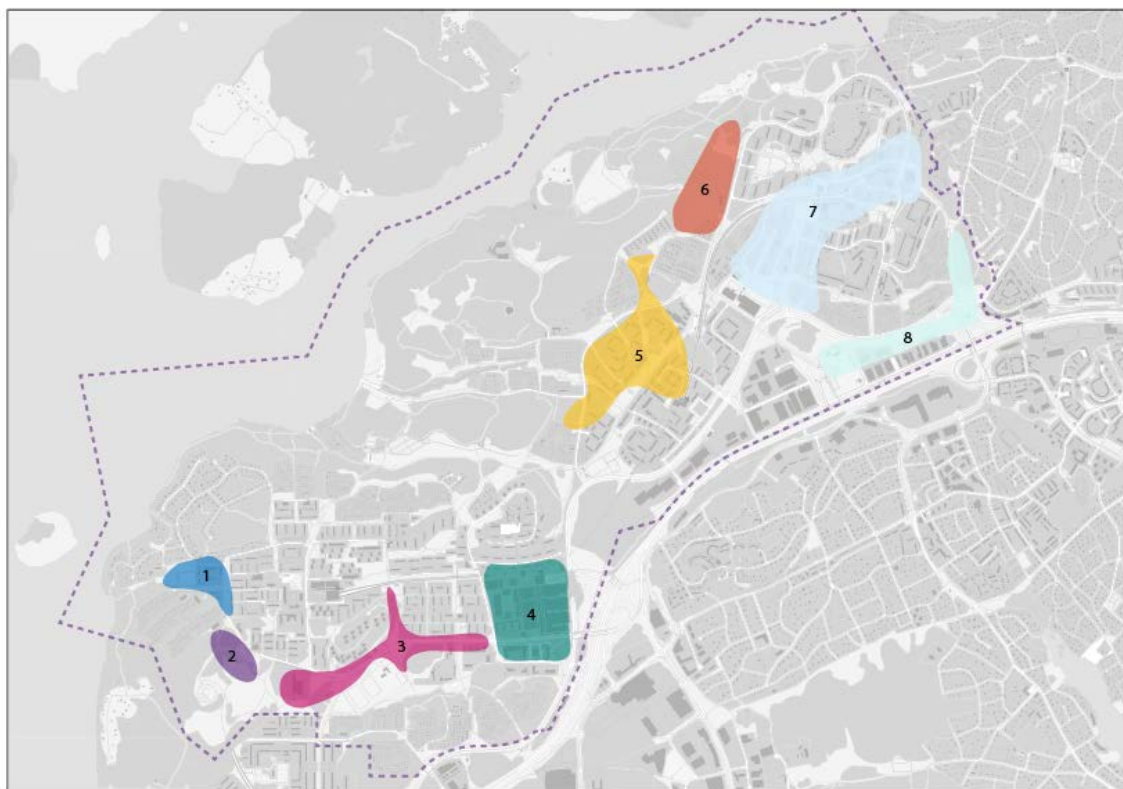
1	Inledning	3
1.1	Syfte/läsanvisning	3
2	Parkeringstal cykel	4
3	Placering och utformning av cykelparkeringar	5
4	Lägesspecifika parkeringstal för bil i Fokus Skärholmen	7
4.1	Avstånd till kollektivtrafikens stomnät	8
4.2	Avstånd till City	9
4.3	Tillgång till lokal service	10
4.4	Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark	11
4.5	Parkeringstal för respektive fokusområde	12
4.5.1	Fokusområde 1	12
4.5.2	Fokusområde 2	13
4.5.3	Fokusområde 3	13
4.5.4	Fokusområde 4	13
4.5.5	Fokusområde 5	14
4.5.6	Fokusområde 6	14
4.5.7	Fokusområde 7	14
4.5.8	Fokusområde 8	15
5	Placering av bilparkeringsplatser	16
5.1	Gemensamma parkeringsanläggningar	16
5.2	Parkering på fastigheten	16
6	Mobilitetstjänster Fokus Skärholmen	17
7	Hantering av parkering i en generell planprocess	19

1 INLEDNING

Stockholm växer och kommunen har som mål att bygga 140 000 bostäder fram till år 2030. Skärholmens stadsdelsnämndsområde planeras att utvecklas med fler bostäder och förstärkas som den utpekade tyngdpunkt den är i stadens Översiktsplan.

Inom projekt Fokus Skärholmen är ambitionen att tillskapa cirka 4 000 nya bostäder. I det tidiga utredningsarbetet har åtta potentiella exploateringsområden identifierats i stadsdelen. Alla har sina specifika förutsättningar men ett återkommande tema är att exploatering ska ske på eller i anslutning till tidigare överdimensionerade trafikytor. Dessa trafikytor är ett arv från tidigare SCAFT-planering.

I samband med övergripande planarbete tar staden fram tre trafikutredningar. En stråk- och strukturutredning, en parkeringsutredning samt en utredning över trafikplats Bredängs framtida utformning. Föreliggande utredning fokuserar på de framtida parkeringstalen för cykel och bil i området.



Uttekade fokusområden som är aktuella för exploatering.

1.1 SYFTE/LÄSANVISNING

Dokumentet har som syfte att fungera som en handledning för byggherrar under detaljplane- och bygglovsprocess samt tydliggöra stadens intentioner avseende parkering, både för cykel och bil. Staden har riktlinjer för parkeringstal för både cykel och bil. Utredningen redovisar hur dessa har tillämpats i projekt Fokus Skärholmen.

2 PARKERINGSTAL CYKEL

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att parkeringen ska ordnas på tomtmarken eller inom huset. Cykelparkeringsplatserna ska vara lätta att komma åt.

Cykelparkeringstal är kommunens bedömning av vad som är ett skäligt antal cykelparkeringsplatser vid nyproduktion. Eftersom stadens tal är utformade i spann finns det möjlighet att anpassa antalet cykelparkeringsplatser efter de specifika förutsättningar som finns inom varje nybyggnadsprojekt. För bostäder och verksamheter som har ett tydligt avvikande behov kan en särskild utredning göras.

Bostäder:	2,5-4 platser per 100 kvm BTA ¹ , inklusive besöksparkering
Studentbostäder:	1,5 platser per lägenhet för lägenheter mindre än 35 kvm BTA och 2,5 platser per lägenhet för lägenheter större än 35 kvm BTA.
Skolor:	Cykelparkering bör finnas vid alla skolor och även möjliggöra parkering av cykelkärror, sparkcyklar med mera. Antalet cykelparkeringar kan variera mellan 30 till 70 per 100 elever beroende på skolans placering och elevernas ålder. Temporär/flexibel parkering kan iordningställas sommartid ² .

Cykelparkeringstal i Skärholmen

Pendelcyklingen i Skärholmen är relativt liten jämfört med andra stadsdelar i staden då avståndet till city är långt. Det behöver inte betyda att det inte finns ett behov av cykelparkeringsplatser i samma utsträckning som i andra stadsdelar. Cykelinnehavet kan vara detsamma även då cykling i större utsträckning sker lokalt och som rekreation. Oavsett om cykeln används för daglig arbetspendling eller för rekreation behövs trygga och bekväma cykelparkeringslösningar.

Cykelparkeringstalet beror främst på storleken på lägenheterna och hur många personer som bor i dessa. I nyproduktion bor det ca 2 personer per lägenhet i staden i stort. Huruvida detta antal kommer att skilja sig i Skärholmen är svårt att uppskatta, men alla ska ha möjlighet att äga en cykel.

Det är inte rimligt att anta att cykelinnehavet skulle skilja sig åt mellan de olika fokusområdena i Skärholmen om inte typen av bostäder skiljer sig åt, som t ex studentbostäder och äldreboende. Av denna anledning rekommenderas att cykelparkeringstalet är detsamma i alla planerade fokusområden inom stadsdelen.

Inom Fokus Skärholmen finns ett behov av förutsägbarhet för att driva effektiva planprocesser för större områden. Därmed bör ett cykelparkeringstal specificeras för att undvika den otydlighet som ett spann medför. Mot bakgrund av detta föreslås att cykelparkeringstalet minst 3 platser per 100 kvm BTA används inom Fokus Skärholmen, student- och ungdomsbostäder undantagna enligt stadens riktlinjer. Motiv för detta parkeringstal är en generell trend av ökat cyklande i samhället i kombination med en stor planerad satsning på cykelinfrastrukturen i Skärholmen.

¹ Bruttototal area (ovan mark)

² Stockholms stads plan för säkra skolvägar

3 PLACERING OCH UTFORMNING AV CYKELPARKERINGAR

Cykelparkering inomhus kan utformas på olika sätt, oavsett utformning är det viktigt att de har hög säkerhet, är lättillgängliga, är lokaliserade nära målpunkten, är ljusa och trygga samt bekväma att komma in och ut ur. Anläggningen bör planeras så att det även finns möjlighet att få plats med cykelkärror och trehjulingar.

Cykelparkering vid bostäder och studentbostäder ska utformas enligt nedan:

- Cykelparkeringar ska placeras i nära anslutning till entréer och det ska vara lätt och gent att komma till cykelparkeringen.
- Cykelparkering ska alltid vara av en modell som medger ramlåsning. Väderskydd ska eftersträvas i möjligaste mån.
- Generellt är det bra med en mix av cykelparkering inomhus, utomhus under tak och i direkt anslutning till entréer för att fånga in efterfrågan från olika grupper.
- Cykelparkeringar ska vara belysta, överblickbara och upplevas som trygga.
- Cykelparkering för skolor bör placeras nära entréer och utformas så att de är trygga och attraktiva att använda för både elever, anställd och föräldrar. Om det är nödvändigt att placera parkeringen med avstånd från entrén är det viktigt att göra den attraktiv, till exempel med väderskydd. Cykelställena ska möjliggöra ramlås.³

För mer information om hur cykelparkering bör lösas, se Stockholms stads cykelhandbok.



Cykelrum bredvid bostadsentré i Zürich

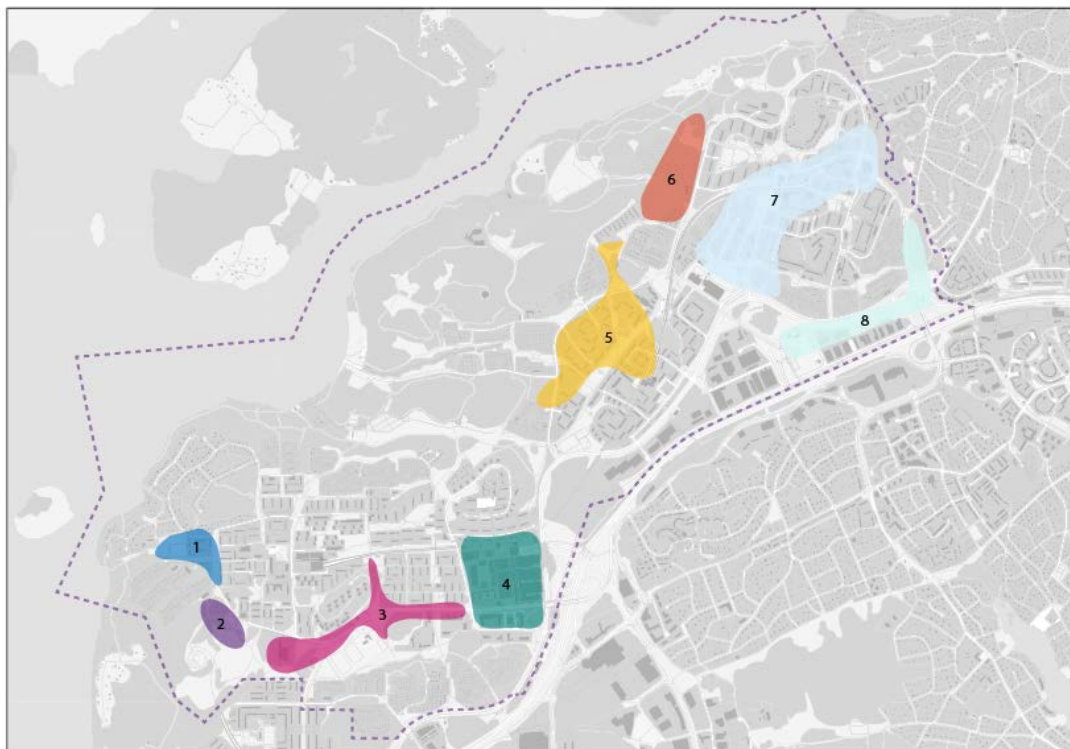
³Stockholms stads plan för säkra skolvägar

Nedan visas exempel på cykelställ som gör det möjligt att låsa fast cykelns ram.



4 LÄGESSPECIFIKA PARKERINGSTAL FÖR BIL I FOKUS SKÄRHOLMEN

I detta kapitel redovisas det lägesspecifika parkeringstalet för bil i Skärholmen enligt stadens nya riktlinjer⁴. Kapitlet klargör var någonstans i grundintervallet 0,3-0,6 bilparkeringar per lägenhet som respektive fokusområde i Skärholmens stadsdelsnämndsområde hamnar, utifrån tillgången till kollektivtrafik, service, avståndet till city och mängden lediga parkeringsplatser på fastighetsmark. Nästföljande steg i att ta fram projektspecifika och gröna parkeringstal kommer hanteras senare i detaljplaneprocessen. Dock ges vissa ytterligare specifikationer för lösning av besöksparkering och eventuellt mobilitetspaket specificeras i kapitel 5 och 6.

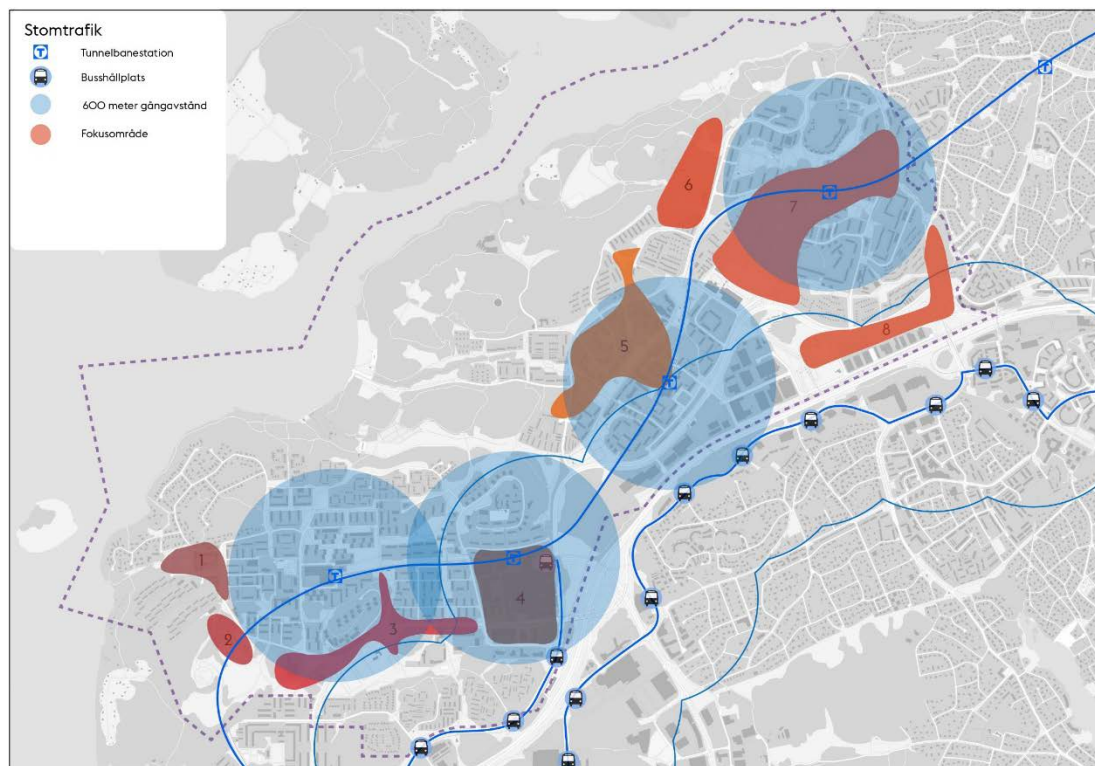


De planerade exploateringsområdena i Skärholmen är markerade med siffrorna 1-8 i kartan ovan. Hur de fyra kvaliteterna, tillgång till kollektivtrafik, tillgång till service, avståndet till city och mängden lediga parkeringsplatser på fastighetsmark, bedöms redovisa i stycke 4.1 – 4.4, följt av parkeringstal för respektive fokusområde.

⁴ Projektspecifika och gröna parkeringstal från 2015.

4.1 AVSTÅND TILL KOLLEKTIVTRAFIKENS STOMNÄT

Avstånd till tunnelbanelinjer och bussarnas stomlinjer utgör en faktor i bedömningen av det lägesspecifika parkeringstalet. Cirkelarna runt tunnelbanestationerna samt linjerna utmed stombusslinjen, representerar 600 meters avstånd från station/hållplats.



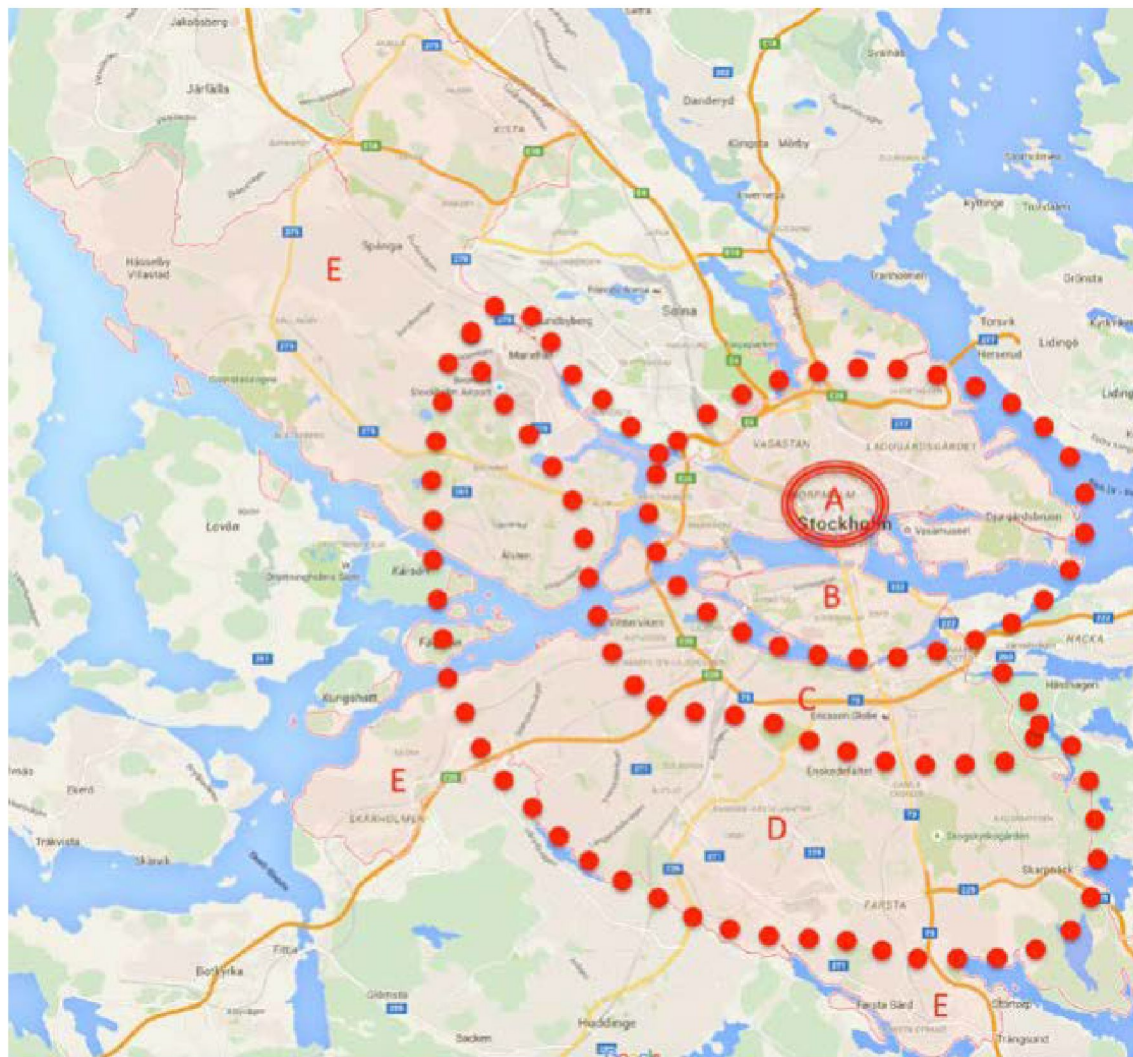
Bedömning av tillgång till kollektivtrafik kan ske enligt nedanstående principer:

- Omedelbar närhet till tunnelbanestation och pendeltågsstation, inom centrala staden och centrala stadens utvidgning ger högsta klassningen –A.
- Övriga områden som ligger inom nära gångavstånd till högkvalitativ kollektivtrafik som tunnelbanan, pendeltågstation och stombuss ger klassningen –B.
- Områden med längre gångavstånd till spårbunden kollektivtrafik och stombuss ger klassningen –C.
- Områden som har cykelavstånd till spårbunden kollektivtrafik och stombuss ger klassningen –D.
- Områden där det är nödvändigt att cykla en lång sträcka och/eller byta från buss till spårbunden kollektivtrafik eller stombuss ges klassningen –E.

Avstånd till kollektivtrafik i Skärholmen

I Skärholmen har det endast tagits hänsyn till avstånd till tunnelbanan, då stombusslinje 173 i huvudsak går på andra sidan av E4 som utgör en stor barriär och därför kraftigt minskar attraktiviteten för boende i Skärholmen. Dessutom ligger hållplatserna tätt vilket sänker bussens hastighet. Då Skärholmen inte uppfyller det högsta kravet i principerna ovan kan inget fokusområde få klassning A avseende närhet till kollektivtrafik. Det finns inte heller något fokusområde som ligger så långt från kollektivtrafiken att cykel är nödvändigt för att ta sig till kollektivtrafiken. I de planerade fokusområdena kommer alltså avståndet till kollektivtrafik få klassningen B eller C.

4.2 AVSTÅND TILL CITY



Bedömning av avgång till city kan ske enligt nedanstående principer:

- Områden som ligger i city (enligt definition från vision för city) har klass –A.
- Områden som ligger inom tullarna har klass –B.
- Områden som ligger inom centrala stadens utvidgning har klass –C.
- Områden som ligger utanför centrala stadens utvidgning och inom ca 7 kilometer från city har klass D.
- Områden som ligger längre bort än ca 7 kilometer från city har klass –E.

Avstånd till city från Skärholmen

Större delen av Skärholmen ligger i zon E, endast Bredäng hamnar inom klass D.

Bedömning av tillgång till lokal service kan ske enligt nedanstående principer:

4.4 TILLGÅNG TILL LEDIGA GARAGEPLATSER PÅ TOMTMARK

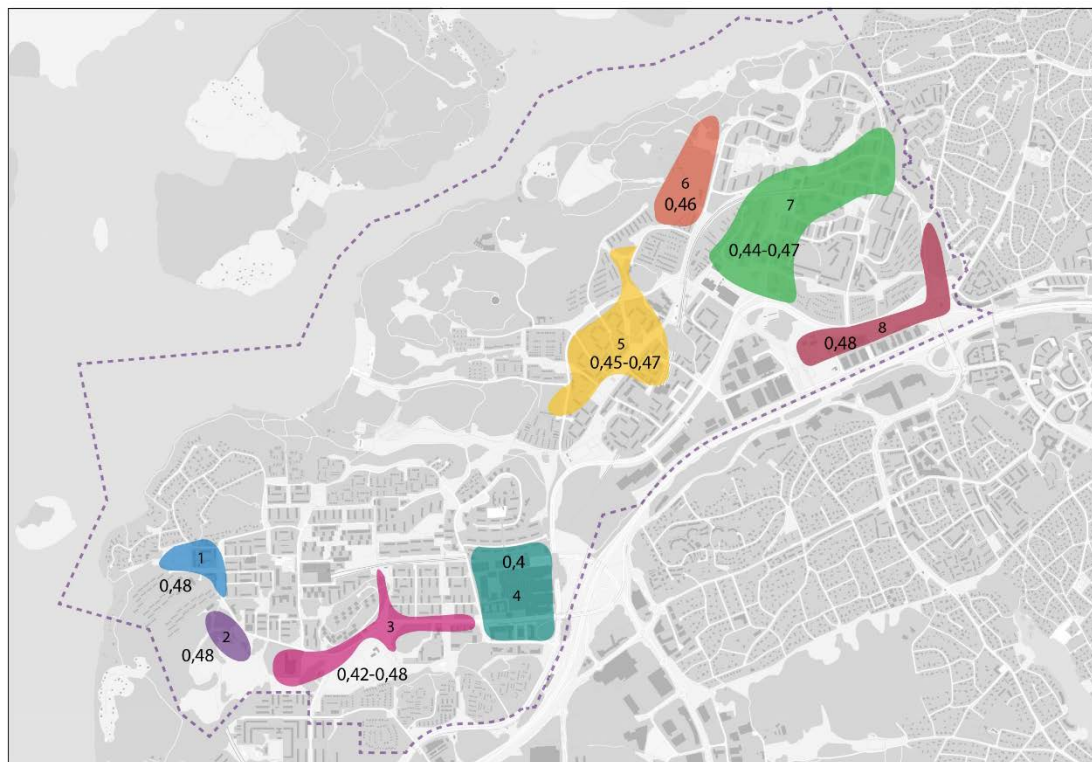
När bedömningen av de övriga aspekterna är gjord och det resulterande parkeringstalet antingen hamnar lågt eller högt i spannet är det viktigt att beakta tillgången till parkering på fastighetsmark som finns i området. Är tillgången låg och parkeringstalet är lågt kan det justeras upp. På motsvarande sätt gäller att om parkeringstalet är högt och det finns mycket lediga garageplatser på fastighetsmark så kan parkeringstalet justeras ner.

Lediga garageplatser i Skärholmen

Tillgång till parkering på fastighetsmark ska vara en aspekt att ta hänsyn till endast då klassificeringen hamnar i den allra lägsta eller allra högsta delen av grundintervallet, dvs då alla de övriga kvaliteterna bedöms ligga i den högsta eller lägsta delen av spannet. Den sammanvägda bedömningen av de ovan redovisade faktorerna kommer inte att hamna i extremlägen varför denna aspekt inte är relevant i Skärholmen. Det kan ändå kommenteras att tillgången på parkeringsplatser på tomtmark i Skärholmen idag är god, men det är möjligt att en del av dessa kommer att försvinna i och med den planerade exploateringen.

4.5 PARKERINGSTAL FÖR RESPEKTIVE FOKUSOMRÅDE

Bilden nedan redovisar parkeringstalen för respektive fokusområde. I vissa fall anges kvaliteterna och parkeringstalen i spann då vissa fokusområden är geografiskt utbredda. Det innebär att det lägre parkeringstalet ska tillämpas i den del av fokusområdet som ligger närmast tunnelbanestation och lokalservice i centrum och det högre parkeringstalet längre bort. I stycke 4.5.1- 4.5.8 redovisas hur kvaliteterna bedömts för respektive område.



Sammanfattning av de lägsspecifika p-talen för fokusområdena

4.5.1 FOKUSOMRÅDE 1

	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik			X		
Närhet till city					X
Tillgång till lokal service			X		

Motivering: Gångvägar utan större nivåskillnader som upplevs som relativt trygga och ljusa mellan området och tunnelbana/centrum även om området inte ligger helt nära tunnelbanan. Mataffär, vård, skola i närområdet samt tillgång till bättre service i Skärholmens centrum. Cykelavstånd till Skärholmen och Kungens kurva. Avståndet till city är långt.

Valt parkeringstal utifrån ovanstående bedömning: 0,48.

4.5.2 FOKUSOMRÅDE 2

	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik			X		
Närhet till city					X
Tillgång till lokal service			X		

Motivering: Gångvägar utan större nivåskillnader som upplevs som relativt trygga och ljusa mellan området och tunnelbana/centrum även om området inte ligger helt nära tunnelbanan. Mataffär, vård, skola i närområdet i Vårbergs centrum samt tillgång till bättre service i Skärholmens centrum. Cykelavstånd till Skärholmen och Kungens kurva. Avståndet till city är långt.

Valt parkeringstal utifrån ovanstående bedömning: 0,48.

4.5.3 FOKUSOMRÅDE 3

	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik		X	X		
Närhet till city					X
Tillgång till lokal service		X	X		

Motivering: Likt tidigare motiveringar för område 1 och 2 men med något bättre tillgång till kollektivtrafik och service. Avståndet till city är långt.

Valt parkeringstal utifrån ovanstående bedömning: 0,42-0,48 (varierar då området är stort med olika avstånd till service och kollektivtrafik).

4.5.4 FOKUSOMRÅDE 4

	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik		X			
Närhet till city					X
Tillgång till lokal service	X				

Motivering: Serviceutbudet är bästa tänkbara och större delen av området ligger i direkt anslutning till tunnelbanan, därav klass B. Avståndet till city är långt.

Valt parkeringstal utifrån ovanstående bedömning: 0,4.

4.5.5 FOKUSOMRÅDE 5

	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik		X	X		
Närhet till city					X
Tillgång till lokal service			X		

Motivering: Mataffär, vård, skola i direkt anslutning till området samt tillgång till bättre service i Skärholmens centrum. Vissa delar av område har sämre tillgång till kollektivtrafik i Sättra än andra. Avståndet till city är långt.

Valt parkeringstal utifrån ovanstående bedömning: 0,45-0,47 (varierar då området är stort med olika avstånd till service och kollektivtrafik).

4.5.6 FOKUSOMRÅDE 6

	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik			X		
Närhet till city				X	
Tillgång till lokal service			X		

Motivering: Har tillgång till Bredängs serviceutbud på gångavstånd utan större nivåskillnader och omvägar. Längre till Skärholmen och Kungens kurva. Avståndet till city är fortfarande långt men området hänger ihop med kontinuerlig stadsbebyggelse och ligger närmare city än övriga fokusområden, detta kan leda till högre grad av pendlingscykling. Ligger på gångavstånd till Bredängs tunnelbana.

Valt parkeringstal utifrån ovanstående bedömning: 0,46.

4.5.7 FOKUSOMRÅDE 7

	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik		X	X		
Närhet till city				X	
Tillgång till lokal service			X		

Motivering: Området sträcker ut sig runt Bredängstunnelbana varför kollektivtrafik och service i lokalcentrummet är mycket nära till ganska nära. Avståndet till city är fortfarande långt men området hänger ihop med kontinuerlig stadsbebyggelse och ligger närmare city än övriga fokusområden, vilket kan leda till högre grad av pendlingscykling.

Valt parkeringstal utifrån ovanstående bedömning: 0,44-0,47 (varierar då området är stort med olika avstånd till service och kollektivtrafik).

4.5.8 FOKUSOMRÅDE 8

	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik			X		
Närhet till city				X	
Tillgång till lokal service				X	

Motivering: Avståndet till city är fortfarande långt men området kommer hänga ihop med kontinuerlig stadsbebyggelse och ligger närmare city än övriga fokusområden, detta kan leda till högre grad av pendlingscykling. Här planeras stadsgata med någon typ av service. Det är dock ett längre gångavstånd till servicen i Bredängs centrum och tunnelbanan än från andra områden varför tillgången till lokal service klassas som D. I detta fall har avstånd till kollektivtrafik klassats något bättre än för områden på samma avstånd till tunnelbana då det planeras en hållplats i närheten för den framtida Spårväg Syd. Skulle denna inte bli av bör klassning för kollektivtrafiken justeras.

Valt parkeringstal utifrån ovanstående bedömning: 0,48.

5 PLACERING AV BILPARKERINGSPLATSER

Bilparkering kan lösas på två sätt vid nyexploatering, dels genom parkeringsköp i en gemensam anläggning, dels genom parkering på den egna fastigheten och då oftast i garage.

5.1 GEMENSAMMA PARKERINGSANLÄGGNINGAR

Det planeras att i vissa etapper byggas gemensamma parkeringsanläggningar som ett sätt att möjliggöra samnyttjande av parkering och hålla nere kostnaderna. Parkeringsköp i gemensam parkeringsanläggning kan då komma utgöra en förutsättning för markanvisning i dessa etapper. När parkeringen för en fastighet löses i en gemensam parkeringsanläggning där platser samnyttjas så behöver inte det projektspecifika parkeringstalet räknas upp med 10 procent för besöksparkering⁵.

Parkeringsköpet kan ske i en nybyggd anläggning eller i en redan befintlig anläggning.

Avstånd till parkering om denna löses i parkeringsanläggning kan vara ungefär 600 meter fågelvägen. Det blir då samma avstånd som rekommenderat maxavstånd till kollektivtrafikens stamnät. Detta möjliggör att t ex parkeringshus kan placeras på ett flexibelt sätt i området. Dessutom innebär parkering på lite avstånd att gång, cykel och kollektivtrafik blir lite mer attraktiva val när människor väljer hur de ska resa.

Antalet parkeringsplatser i gemensamma anläggningar bör vara minst 100 platser⁶ för att samnyttjande ska fungera på ett bra sätt – vilket innebär att drygt 200 lägenheter behöver använda dessa – beroende på parkeringstal.

I det fall man väljer att lösa parkeringen i en gemensam parkeringsanläggning bör det ändå vara möjligt att vid behov upprätta särskilda platser för funktionshindrade inom den egna fastigheten om avståndet till gemensam parkeringsanläggning är långt.

Den gemensamma anläggningen bör utformas på ett sådant sätt att det utgör ett bullerskydd i de fall det finns behov av detta. Anläggningen ska ha levande bottenvåningar och upplevas trygga. Bilpoolsplatser ska placeras på de attraktivaste platserna. Erfarenheter visar att platser för elbilar med fördel ska placeras längre in i en garageanläggning då de annars riskerar att blockeras av fordon utan laddningsbehov. Skyltningen till platserna med ladduttag ska vara tydlig. Elladdning ska förberedas på samtliga platser medan ladduttag ska vara installerad på 20 procent av platserna. För att kunna samutnyttja platser på ett effektivt sätt ska platserna vara flytande, dvs platser ska inte reserveras för specifika fordon. Det ska finnas ett parkeringsledningssystem så att lediga platser enkel går att hitta.

5.2 PARKERING PÅ FASTIGHETEN

Om parkering inte löses via parkeringsköp i gemensam parkeringsanläggning ska parkering tillhandahållas på den egna fastigheten. Platserna ska då anläggas i garage.

Oavsett om parkeringen löses i gemensamma parkeringsanläggningar eller på fastigheten så är det viktigt att se till att trafik till och från parkeringen inte orsakar onödig trafik i bostadsområden.

⁵ Enligt stadens riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal så ska parkeringstalet räknas upp med 10 procent för att inrymma besöksparkering på tomtmark. Besöksparkering efterskänkes om samnyttjande möjliggörs – genom t ex större öppna garage med flytande platser.

⁶ Stockholm parkering

6 MOBILITETSTJÄNSTER FOKUS SKÄRHOLMEN

Det gröna parkeringstalet fås genom det projektspecifika parkeringstalet justeras pga. paket med mobilitetstjänster. Olika nivåer av mobilitetspaket ger olika mycket rabatt på parkeringstalet: grundläggande nivå ger 10 procent rabatt, medelnivå ger 15 procent och ambitiös nivå ger 25 procent rabatt. Att arbeta med gröna parkeringstal är ett erbjudande och inte ett tvång. Nedan visas exempel på vad de olika nivåerna kan innehålla för mobilitetstjänster⁷. Observera att det endast är exempel och andra mobilitetstjänster kan användas.

Grundläggande nivå

Ett mobilitetspaket på grundläggande nivå kan ge en maximal rabatt på 10 procent. 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 resmöjligheter 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)
- Tillgång till bilpool i området

Medelnivå

Ett mobilitetspaket på medelnivå kan ge en maximal rabatt på 15 procent. 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 procent. 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

För att få rabatt på parkeringstalet ska byggherren ta fram en utredning som visar på vilket sätt mobiliteten ska lösas i den egna fastigheten och vilken ambitionsnivå väljer man på mobilitetspaketet (10, 15, 25 procent). Utredningen ska redovisa vilka mobilitetstjänster som valts och varför.

⁷ Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms för bilparkering, 2015

Mobilitetstjänster i Skärholmen

Skärholmens stadsdelsnämndsområde har en väl utbyggd infrastruktur för biltrafik och goda kopplingar till E4/E20 som gör det attraktivt att välja bilen. Samtidigt har stora delar av området god tillgång till tunnelbanan. Avståndet till city och den barriäreffekt som E4/E20 skapar gör att pendlingscyklingen kan antas vara lägre än i andra stadsdelar. Den låga cykelandelen kan också förklaras med att det inte finns en tradition av cykling i området. Det kan därför finnas behov av att jobba extra med cykelåtgärder i samband med framtagande av mobilitetstjänster. T ex kan det finnas intresse för en cykelskola för vuxna och större behov av cykelpooler för att underlätta att börja cykla för den som inte äger en egen cykel. En cykelpool i området kan därför behöva innehålla flera vanliga cyklar utöver specialcyklarna (eldrivna cyklar, lådcyklar, vikcyklar, cykelkärror etc). För att ytterligare belysa cykelanvändande och cykelinnehav i Skärholmen behövs en utredning.

I övrigt kan de mobilitetstjänster som föreslås i Riktlinjer för Gröna parkeringstal antas fungera väl i Skärholmen.

7 HANTERING AV PARKERING I EN GENERELL PLANPROCESS

I en generell planprocess finns möjligheten att byggherrar kommer in i projektet efter antagen detaljplan. Det betyder att en del av stadens kontroll av byggherrarnas ambitioner rörande parkering förskjuts från planskedet till bygglovsskedet. Här föreslås den process som ska gälla i dessa fall.

Byggherren introduceras i projektet genom tecknande av exploateringsavtal/överenskommelse om exploatering. I avtalet/överenskommelsen ingår skrivelse om parkeringstal för cykel och bil samt eventuella mobilitetsåtgärder kopplat till detta. I ansökan om bygglov redovisar byggherren sina avsikter rörande placering och utformning av parkeringsplatser samt eventuella mobilitetsåtgärder. Bygglovsenheten hämtar in synpunkter rörande redovisningen av parkering från ansvarig projektledare på exploateringskontoret.