

Handläggare
Tora Högberg

Projektspecifikt och grönt parkeringstal för Entré Bagarmossen

Följande sammanställning av lämpligt parkeringstal inom dp för Entré Bagarmossen 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. Väderskydd 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 Entré Bagarmossen görs bedömningen att **3 platser per 100 kvm BTA** är ett lämpligt cykelparkeringstal.

Cykelparkeringstal: 3 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 stomnät, 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 stomnät

Planområdet ligger ca 800 meter från Bagarmossens tunnelbanestation vilket kan anses vara ett gångavstånd. Det ger klassning C.

Avstånd till City

Planområdet ligger i kommunens ytterkant, över 7 km från Stockholm City vilket ger klassning E.

Tillgång till service och andra urbana aktiviteter

Planområdet ligger ca 6 km från Farsta centrum vilket är utpekatsom en tyngdpunkt i översiktsplanen med god service. Detta bedöms ge klassning E.

Lägesbaserat parkeringstal hamnar i spannet om 0,5-0,55 bilparkeringsplatser per lägenhet.

Utifrån ovanstående resonemang görs bedömningen att lämplig lägesbaserat parkeringstal för projekt dp Entré Bagarmossen är 0,5 platser 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 uppräknings 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.

Justering för besöksparkering

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

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*.

Detaljplan för Entré Bagarmossen består av sju byggaktörer: Veidekke, Bergsundet, Balder, Wallenstam, Einar Mattsson, Svenska Bostäder och Obos. Sammanlagt byggs ca 665 lägenheter inklusive ett seniorboende.

För de olika alternativen skulle parkeringsfördelningen se ut som följande:

Delområde A (Veidekke)

Delområde A (Veidekke) planerar att bygga 55 stycken lägenheter enligt nedan tabell. Förslaget visar en normal fördelning på små och stora lägenheter varför ingen justering av parkeringstalet görs.

Lägenhetstyp	Antal
2 rok	19 st (35 %)
3 rok	10 st (18 %)
Etagelägenhet	26 st (47 %)
Totalt	55 st

Det lägesbaserade p-talet på 0,5 räknas upp med 10 procent för att även innefatta besöksparkering vilket ger ett p-tal på 0,55.

Med lägenhetsfördelningen i tabellen ovan har bedömningen gjorts att Veidekke har en balanserad lägenhetsfördelning och därmed görs ingen justering av p-tal. Därmed blir det projektspecifika p-talet 0,55.

Veidekke planerar att erbjuda mobilitetsåtgärder motsvarande en medelnivå, enligt stadens riktlinjer, vilket kan ge en rabatt på parkeringstalet med 15 procent.

För de olika alternativen skulle parkeringsfördelningen se ut som följande:

Parkeringstyp	Parkeringstal	Antal parkeringar
Cykelparkering	3/100 kvm ljus BTA	151 platser
Cykelparkering	4/100 kvm ljus BTA	202 platser
Bilparkering utan åtgärds paket	0,55 platser/lgh	31 platser
Bilparkering med åtgärds paket grund	0,5 platser/lgh	28 platser
Bilparkering med åtgärds paket medel	0,47 platser/lgh	26 platser
Bilparkering med åtgärds paket ambitiös	0,41 platser/lgh	23 platser

Delområde B (Bergsundet)

Delområde B (Bergsundet) planerar att bygga 71 stycken lägenheter enligt nedan tabell och en lokal. Förslaget visar en normal fördelning på små och stora lägenheter varför ingen justering av parkeringstalet görs.

Lägenhetstyp	Antal
1 rok	12 st (17%)
2 rok	47 st (66 %)
3 rok	10 st (14 %)
4 rok	2 st (3 %)
Totalt	71 st

Det lägesbaserade p-talet på 0,5 enligt antagen parkeringsnorm. En särskild utredning har tagits fram som visar att behovet av parkeringsplatser generellt är lägre än vid vanliga lägenheter. Med hänsyn till målgruppen och referenser sätts p-talet för bli för seniorbostäder till 0,35 i detta projekt.

Ingen justering för vare sig lägenhetsfördelning och besöksparkering görs med hänvisning till den särskilda utredningen för seniorbostäder.

Bergsundet inför inte några åtgärder för mobilitet.

Den särskilda utredningen visar även på behovet av cykelplatser för åldersgruppen seniorboende och sätts utifrån den till 1 cpl/100 kvm ljus BTA.

Parkeringstyp	Parkeringstal	Antal parkeringar
Cykelparkering	1/100 kvm ljus BTA	50 platser
Bilparkering utan åtgärds paket	0,35 platser/lgh	25 platser

Delområde C (Balder)

Delområde C (Byggaktör) planerar att bygga 80 stycken lägenheter enligt nedan tabell. Förslaget visar en normal fördelning på små och stora lägenheter varför ingen justering av parkeringstalet görs.

Lägenhetstyp	Antal
1 rok	20 st (23%)
2 rok	20 st (23 %)
3 rok	23 st (25 %)
4 rok	17 st (19 %)
5 rok	8 st (10%)
Totalt	88 st

Det lägesbaserade p-talet på 0,5 räknas upp med 10 procent för att även innefatta besöksparkering vilket ger ett p-tal på 0,55.

Med lägenhetsfördelningen i tabellen ovan har bedömningen gjorts att Byggaktör har en balanserad lägenhetsfördelning och därmed görs ingen justering av p-tal. Därmed blir det projektspecifika p-talet 0,55.

Balder planerar att erbjuda mobilitetsåtgärder motsvarande en grundnivå, enligt stadens riktlinjer, vilket kan ge en rabatt på parkeringstalet med 10 procent.

För de olika alternativen skulle parkeringsfördelningen se ut som följande:

Parkeringstyp	Parkeringstal	Antal parkeringar
Cykelparkering	3/100 kvm ljus BTA	216 platser
Bilparkering utan åtgärds paket	0,55 platser/lgh	48 platser
Bilparkering med åtgärds paket grund	0,5 platser/lgh	44 platser
Bilparkering med åtgärds paket medel	0,47 platser/lgh	41 platser
Bilparkering med åtgärds paket ambitiös	0,41 platser/lgh	36 platser

Delområde D (Wallenstam)

Delområde D (Wallenstam) planerar att bygga 74 stycken lägenheter enligt nedan tabell.

Lägenhetstyp	Antal
1 rok (29-35 kvm)	37 st (35 %)
1 rok (38 kvm)	5 st (23 %)
2 rok (45-50 kvm)	17 st (23 %)
3 rok (66-74 kvm)	9 st (15 %)
4 rok (84 kvm)	6 st (4 %)
Totalt	74 st

Det lägesbaserade p-talet är 0,5.

Med lägenhetsfördelningen i tabellen ovan har bedömningen gjorts att Wallenstam har en övervägande del små lägenheter (mindre eller lika med 35 kvm). Därmed justeras p-talet ned till 0,35. P-talet justeras upp för besöksparkering till 0,39.

Wallenstam planerar att erbjuda mobilitetsåtgärder motsvarande ambitiös nivå, enligt stadens riktlinjer, vilket kan ge en rabatt på parkeringstalet med 25 procent.

För de olika alternativen skulle parkeringsfördelningen se ut som följande:

Parkeringstyp	Parkeringstal	Antal parkeringar
Cykelparkering	3/100 kvm ljus BTA	
Bilparkering utan åtgärds paket	0,39 platser/lgh	29 platser
Bilparkering med åtgärds paket grund	0,35 platser/lgh	26 platser
Bilparkering med åtgärds paket medel	0,33 platser/lgh	24 platser
Bilparkering med åtgärds paket ambitiös	0,29 platser/lgh	21 platser

Delområde E (Einar Mattsson)

Delområde E (Einar Mattsson) planerar att bygga 27 stycken lägenheter enligt nedan tabell. Förslaget visar en normal fördelning på små och stora lägenheter varför ingen justering av parkeringstalet görs.

Lägenhetstyp	Antal
1 rok (< 35 kvm)	2 st (x %)
2 rok (7 mini <35 kvm)	15 st (x %)
3 rok	2 st (x %)
4 rok	8 st (x %)
Totalt	27 st

Det lägesbaserade p-talet på 0,5 räknas upp med 10 procent för att även innefatta besöksparkering vilket ger ett p-tal på 0,55.

Med lägenhetsfördelningen i tabellen ovan har bedömningen gjorts att Einar Mattsson har en balanserad lägenhetsfördelning och därför görs ingen justering av p-tal. Därmed blir det projektspecifika p-talet 0,55.

Einar Mattsson planerar att erbjuda mobilitetsåtgärder motsvarande en grundläggande nivå, enligt stadens riktlinjer, vilket kan ge en rabatt på parkeringstalet med 10 procent.

För de olika alternativen skulle parkeringsfördelningen se ut som följande:

Parkeringstyp	Parkeringstal	Antal parkeringar
Cykelparkering	3/100 kvm ljus BTA	
Bilparkering utan åtgärds paket	0,55 platser/lgh	15 platser
Bilparkering med åtgärds paket grund	0,5 platser/lgh	14 platser
Bilparkering med åtgärds paket medel	0,47 platser/lgh	13 platser
Bilparkering med åtgärds paket ambitiös	0,41 platser/lgh	11 platser

Delområde F (Svenska Bostäder)

Delområde F (Svenska Bostäder) har förslag för lägenhetsfördelning som presenteras nedan.

Lägenhetstyp	Antal
1 rok (29-35 kvm)	77 st (51%)
2 rok	11 st (7 %)
3 rok	2 st (2 %)
4 rok	61 st (40 %)
Totalt	151 st

Det lägesbaserade p-talet är 0,5 enligt stadens parkeringsnorm.

Med lägenhetsfördelningen i tabellen ovan har bedömningen gjorts att Svenska Bostäder i kv F har en övervägande del små lägenheter vilket ger en sänkning på 30%.

Parkeringstalet justeras för besöksparkering och det projektspecifika parkeringstalet blir därmed 0,39.

Svenska bostäder planerar att erbjuda mobilitetsåtgärder motsvarande en ambitiös nivå, enligt stadens riktlinjer, vilket kan ge en rabatt på parkeringstalet med 25 procent.

För de olika alternativen skulle parkeringsfördelningen se ut som följande:

Parkeringstyp	Parkeringstal	Antal parkeringar
Cykelparkering	3/100 kvm ljus BTA	358 platser
Bilparkering utan åtgärds paket	0,39 platser/lgh	59 platser
Bilparkering med åtgärds paket grund	0,35 platser/lgh	53 platser
Bilparkering med åtgärds paket medel	0,33 platser/lgh	50 platser
Bilparkering med åtgärds paket ambitiös	0,29 platser/lgh	44 platser

Delområde G (Obos)

Delområde G (Obos) planerar att bygga 54 stycken lägenheter enligt nedan tabell. Förslaget visar en normal fördelning på små och stora lägenheter varför ingen justering av parkeringstalet görs.

Lägenhetstyp	Antal
1,5 rok	18 st (33 %)
3 rok	9 st (17 %)
3-4 rok	9 st (17 %)
4 rok	10 st (18 %)
5 rok	8 st (15 %)
Totalt	54 st

Det lägesbaserade p-talet på 0,5 räknas upp med 10 procent för att även innefatta besöksparkering vilket ger ett p-tal på 0,55.

Med lägenhetsfördelningen i tabellen ovan har bedömningen gjorts att Obos har en balanserad lägenhetsfördelning och därmed görs ingen justering av p-tal. Därmed blir det projektspecifika p-talet 0,55.

Obos planerar att erbjuda mobilitetsåtgärder motsvarande en ambitiös nivå, enligt stadens riktlinjer, vilket kan ge en rabatt på parkeringstalet med 25 procent.

För de olika alternativen skulle parkeringsfördelningen se ut som följande:

Parkeringstyp	Parkeringstal	Antal parkeringar
Cykelparkering	3/100 kvm ljus BTA	148 platser
Bilparkering utan åtgärds paket	0,55 platser/lgh	30 platser
Bilparkering med åtgärds paket grund	0,5 platser/lgh	27 platser
Bilparkering med åtgärds paket medel	0,47 platser/lgh	26 platser
Bilparkering med åtgärds paket ambitiös	0,41 platser/lgh	22 platser

Delområde H (Svenska Bostäder)

Delområde H (Svenska Bostäder) 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
1/2 rok (< 35 kvm)	23 st (31 %)
2 rok	17 st (15 %)
3 rok	39 st (22 %)
4 rok	46 st (41 %)
5 rok	1 st (1%)
Totalt	112 st

Med lägenhetsfördelningen i tabellen ovan har bedömningen gjorts att Svenska Bostäder har en balanserad lägenhetsfördelning och därför görs ingen justering av p-tal och räknas upp med 10% för besöksparkering. Därmed blir det projektspecifika p-talet 0,55.

Svenska Bostäder planerar att erbjuda mobilitetsåtgärder motsvarande en ambitiös nivå, enligt stadens riktlinjer, vilket kan ge en rabatt på parkeringstalet med 25% procent. Därmed blir det gröna p-talet 0,41.

För de olika alternativen skulle parkeringsfördelningen se ut som följande:

Parkeringstyp	Parkeringstal	Antal parkeringar
Cykelparkering	3/100 kvm ljus BTA	315 platser
Bilparkering utan åtgärds paket	0,55 platser/lgh	62 platser
Bilparkering med åtgärds paket grund	0,5 platser/lgh	56 platser
Bilparkering med åtgärds paket medel	0,47 platser/lgh	53 platser
Bilparkering med åtgärds paket ambitiös	0,41 platser/lgh	46 platser

Delområde I (Svenska Bostäder)

Delområde I (Svenska Bostäder) har förslag för lägenhetsfördelning som presenteras nedan.

Lägenhetstyp	Antal
1 rok (35 kvm)	19 st (58%)
1 rok (>35 kvm)	3 st (0%)
3 rok	2 st (5 %)
4 rok	14 st (37%)
Totalt	38 st

Det lägesbaserade p-talet är 0,5 enligt stadens parkeringsnorm.

Med lägenhetsfördelningen i tabellen ovan har bedömningen gjorts att Svenska Bostäder i kv i har en övervägande del små lägenheter vilket ger en sänkning av parkeringstalet på 30%.

Parkeringstalet justeras för besöksparkering och det projektspecifika parkeringstalet blir därmed 0,39.

Svenska bostäder planerar att erbjuda mobilitetsåtgärder motsvarande en medel nivå, enligt stadens riktlinjer, vilket kan ge en rabatt på parkeringstalet med 15 procent.

För de olika alternativen skulle parkeringsfördelningen se ut som följande:

Parkeringstyp	Parkeringstal	Antal parkeringar
Cykelparkering	3/100 kvm ljus BTA	90 platser
Bilparkering utan åtgärds paket	0,39 platser/lgh	15 platser
Bilparkering med åtgärds paket grund	0,35 platser/lgh	13 platser
Bilparkering med åtgärds paket medel	0,33 platser/lgh	13 platser
Bilparkering med åtgärds paket ambitiös	0,29 platser/lgh	11 platser

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:

Kommentrar:

<input type="checkbox"/>	Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.	
<input type="checkbox"/>	Lätt nåbara cykelrum	
<input type="checkbox"/>	Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc.	
<input type="checkbox"/>	Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång cykel och kollektivtrafik	

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:

Kommentrar:

<input type="checkbox"/>	Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området	
<input type="checkbox"/>	Prova-på-kort på kollektivtrafik- erbjudande under viss tid	
<input type="checkbox"/>	Förbättrade cykelfaciliteter (ex reparations- och tvättrum, ladduttag för el-cykel, besöksparkering nära entréerna etc)	
<input type="checkbox"/>	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.

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"/>		