

## Parkeringstal Playce

I Stockholms stad tillämpas riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. Riktlinjerna utgör grund för stadens process att fastställa parkeringstal för flerbostadshus för de projekt där staden är markägare. Det projektspecifika parkeringstalet föreslås av stadens tjänstemän efter dialog med aktuell byggaktör, och beslutas genom politiska beslut i exploateringsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden. Som utgångspunkt har staden bland annat tagit fram riktlinjer och kompletterande tillämpningsanvisningar.

Följande sammanställning av lämpligt parkeringstal inom detaljplan för del av Akalla 4:1 är framtagen i enlighet med Stockholms stads gällande parkeringstal för cykel, *Cykelparkeringstal i nyproduktion* och för bil, *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal*

Detta PM fylls används som underlag för fastställande av parkeringstal. Det kan med fördel fyllas i gemensamt efter dialog mellan och stadens tjänstemän.

## Bilparkering

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

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden, samt politiska direktiv.
2. Lägesbaserat p-tal (dvs identifiera var någonstans inom intervallet som just det aktuella projektet skall placeras). Detta baseras på lägesfaktorer och stadskvaliteter.
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek samt vald lösning för besöksparkering.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.

## Lägesbaserat parkeringstal

### *Riktlinjer*

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. När den bedömningen är gjord och det resulterande p-talet antingen blir lågt eller högt i spannet – är det viktigt att beakta tillgången till parkering på kvartersmark som finns i området. Är tillgången låg och p-talet är lågt kan p-talet justeras upp. På motsvarande sätt gäller att om p-talet är högt och det finns stort utbud av lediga garageplatser på kvartersmark så kan p-talet justeras ner.

### *Bedömning*

#### *Avstånd till kollektivtrafikens stomnät*

Planområdet ligger i utkanten av Kista längs Torshamnsgatan. Avstånd till Helenelunds pendeltågsstation är ca 1 km. Avståndet till bussar och tunnelbana i Kista centrum är ca 800 m. Ingen buss går i direkt anslutning till planområdet.

Bedömningen i detta läge ger värde D

#### *Avstånd till City*

Avståndet till Stockholm City är cirka 1 mil. Det ger värde E

#### *Tillgång till service och andra urbana aktiviteter*

I Kista Centrum finns ett brett utbud av handel och restauranger. Mycket kommunal service och andra urbana aktiviteter är koncentrerade dit. Det ger värde C

	A	B	C	D	E
Kollektiv- trafik				X	
Närhet till City					X
Tillgång till lokal service urbana aktiv			X		

### *Summering*

De lägesspecifika egenskaperna ger ett lägesspecifikt p-tal på 0,53

## Projektspecifikt parkeringstal

### *Riktlinjer*

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.

### *Bedömning*

#### Högdal

Lägenhetstyp	BOA [m2]	Antal
LGH 2 RoK	50	273
LGH 4 RoK	90	84

#### Lågdal

Lägenhetstyp	BOA [m2]	Antal
LGH 1 RoK	35	28
LGH 2 RoK	50	93
LGH 4 RoK	95	42

## Justering för besöksparkering

Parkeringstal räknas normalt upp med 10 %. Parkering anordnas i större, öppet garage med flytande platser så besöksparkering anordnas genom samnyttjande. Därför behöver ingen uppräknings ske.

Efter bedömning av lägenhetssammansättning så kan den projektspecifika p-talet sänkas med 10%.

$$0,53 \cdot 0,9 = 0,48$$

## Grönt parkeringstal

### *Riktlinjer*

Mot genomförande av mobilitetsåtgärder kan ytterligare nedräkning av parkeringstalet göras. Beroende på åtgärdernas omfattning och ambitionsnivå medges nedräkning med mellan 10-25 % av det projektspecifika parkeringstalet. Om en byggherre 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* samt framtagna *Exempelsamling*. Nya innovativa idéer uppmuntras

### *Bedömning*

Byggaktören har meddelat att man vill uppnå 10 % rabatt enligt gröna parkeringstal. Detta ska uppnås genom generösa cykelrum i marknivå innehållande cykelfaciliteter för att kunna utföra cykelservice. Tillsammans med riktad information mot framtida boenden kan detta minska bilinnehavet parkeringsbehovet.

Det ger ett Grönt p-tal på

$$0,48 \cdot 0,9 = 0,43$$

## Cykelparkering

### *Riktlinjer*

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 eftersträvarsvärt 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 BTA. Var talet bör placeras inom detta spann avgörs inom varje projekt.

### *Bedömning*

Det medellånga avståndet till kollektivtrafiken och den tydliga cykelprofilen för boende gör att det är lämpligt med ett högt cykelparkeringstal. Många små lägenheter gör också att det behövs fler cyklar per BTA än andra projekt. Därför föreslås ett p-tal för cyklar till 3,5 platser /100 kvm ljus BTA.