

RAPPORT

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Parkeringsnormer för bostäder i Vallentuna kommun

Upprättad 2011-11-10

Godkänd av kommunfullmäktige 2012-01-16 KF § 9



Vallentuna
kommun

Inledning

Vallentuna kommun har ett övergripande ansvar för planering av parkering. I detaljplaner anges var parkering skall ordnas. Det är dock fastighetsägarnas skyldighet att ordna med parkeringsmöjligheter för den verksamhet som bedrivs på fastigheten. Parkeringsnormen ska fungera som vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglov. Parkering behandlas i Plan- och Bygglagen (8 kap, 9-10 §§) och parkeringsplatser är bygglovspliktiga.

Syftet med parkeringsnormen är att förebygga att problem med otillräcklig parkering uppstår och skapa en god tillgänglighet för bilister. Normen anger minimivärden för antal parkeringsplatser vid bostad. Parkeringsnormen får inte användas på ett sådant sätt att den strider mot rådande lag. Vidare ska denna rapport inte betraktas som en handbok utan som en teoretisk utgångspunkt.

Bakgrund

Enligt visionen i Översiktsplan 2010-2030 ska Vallentuna utvecklas till en attraktiv småstad som aktivt bidrar till en växande och hållbar storstadsregion. Genom förtätning av bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen skapas ett bättre underlag för handel och service samtidigt som det möjliggör för ökat stadsliv. Höga parkeringsnormer kan försvåra förtätningen och därmed hindra Vallentuna från att utvecklas enligt Översiktsplanens intentioner. Ett överskott av parkeringar kan få negativa konsekvenser för stadsbilden och bidrar inte till någon effektiv markanvändning. För få parkeringsplatser kan däremot generera söktrafik och s.k. vild parkering samt att intilliggande områden belastas med parkerade bilar. Området kan därmed uppfattas som oattraktivt för såväl boende som för besökande. Det är därför viktigt att p-normerna stämmer väl överens med det faktiska bilinnehavet samt med den bild av hur Vallentuna ska utvecklas.

Behovet av bilplatser påverkas av en rad faktorer som bl.a. boendetäthet, biltäthet, bilförarandel, närhet till service, kollektivtrafiknätens och gång- och cykelnätens attraktivitet. Men även utrymmesbrist påverkar (när staden i sig utgör en fysisk ram för ytterligare parkering) samt miljöaspekter och politisk vilja. Vilka stadsmiljökvaliteter som eftersträvas påverkar vilket utbud av bilplatser som skall erbjudas. Parkeringsnormen är därmed en utgångspunkt för bedömningen av parkeringsbehovet och kan justeras utifrån det aktuella projektets förutsättningar.

Resultatet av denna utredning kan användas för planering av boendeparkering vid nybyggnad, ombyggnad och vid ändrad användning av befintlig funktion. Normen anger minimivärden för antal bilplatser vid olika typer av bostäder. Om ett projekt avser andra ändamål än de som omfattas av parkeringsnormen eller har en speciell inriktning (t.ex. studentbostäder vårdboenden m.m.) bör parkeringsbehovet bedömas genom en särskild parkeringsutredning.

Nu gällande p-normer i Vallentuna finns redovisade i ”Riktlinjer för Riktlinjer för utvecklingsområdet centrala Vallentuna”, godkänd av kommunfullmäktige 2005-12-19 KF § 78, se tabell 1.

< 60 m2	60 - 100 m2	> 100 m2	Småhus	Småhus med additionsbostad
1,2 pl/lgh	1,5 pl/lgh	1,8 pl/lgh	2,0 pl/lgh	3,0 pl/lgh

Tabell 1. Nu gällande p-normer i Vallentuna kommun.

Metod

Som utgångspunkt för att bestämma normer för boendeparkering beräknas bilplatsbehovet. Detta görs med hjälp av boendetätheten och biltätheten enligt formeln:

$$\text{Bilplatsbehov} = \text{Boendetäthet} \times \text{Biltäthet}$$

För att sedan kunna bestämma normer för olika lägenhetstyper behöver en bedömning av bostadsytor göras. Utifrån genomsnittliga värden för bostadsytor och bilplatsbehov kan p-normer för 1 rok, 2 rok, 3 rok samt 4 rok beräknas.

Förutsättningar

Bestämning av bilplatsbehov

Vid beräkning av bilplatsbehov har en inventering av 6 småhusområden och 18 lägenhetsområden gjorts, varefter de inventerade områdena har delats upp i grupper efter de zoner de ligger i samt vilken boendetyper de tillhör (flerbostadshus/småhus). Statistik har hämtats från Statistiska centralbyrån (SCB), dels vad gäller biltäthet samt vad gäller uppgifter för befolkningsmängd.

I statistiken för biltäthet inkluderas inte tjänstebilar. Andelen tjänstebilar i Sverige är enligt SCB cirka 20 %, varför biltätheten i Vallentuna har räknats upp med samma siffra.

De senaste 20 åren har bilinnehavet i Sverige ökat med cirka 10 %, vilket bl.a. beror på ökad levnadsstandard. Parkeringsnormer bör sättas för att klara områdets försörjning både vid exploateringstillfället och på lång sikt. För att trygga att antalet parkeringsplatser kopplade till fastigheten är tillräckligt även inom den närmsta framtiden har därför resultatet från inventeringen räknats upp med ytterligare 10 %.

Det statistiska underlaget för beräkning av bilplatsbehovet antas innehålla en viss felmarginal. För att ta höjd för detta har resultatet räknats upp med ytterligare 10 %.

Resultatet av inventeringen redovisas i bilaga 1.

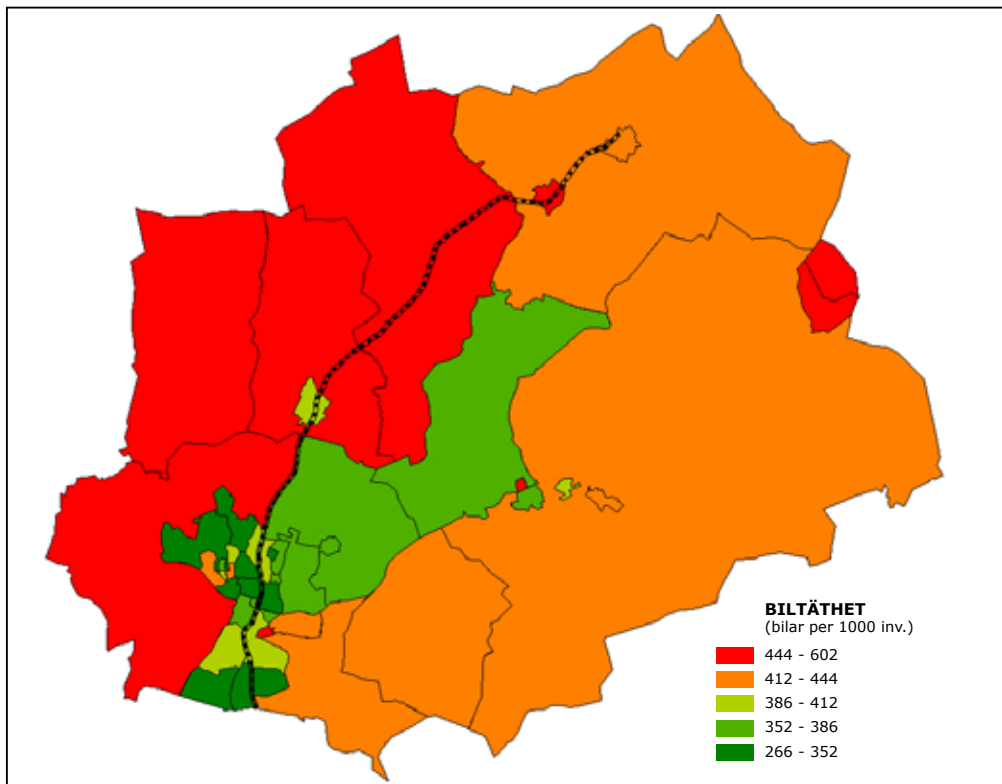
I inventeringen ingår inte besöksparkering.

Bedömning av bostadsytor

Den genomsnittliga bostadsyta för lägenheter är 91,8 kvm, vilket ger ca 100 kvm bruttoarea (BTA). Det genomsnittliga värdet blir utgångspunkt för beräkning av p-normer för olika lägenhetsstorlekar. En 1 rok bedöms vara 50 kvm BTA, en 2 rok bedöms vara 80 kvm BTA, en 3 rok bedöms vara 110 kvm BTA och en 4 rok bedöms vara 140 kvm BTA.

Principer för zonindelning

Bilinnehavet för olika nyckelkodsområden (NYKO) redovisas i figur 1. Det går tydligt att utläsa en koppling mellan lågt bilinnehav och närhet till god kollektivtrafik utmed bl.a. Roslagsbanans stationer. Detta skulle motivera en tillämpning av zonindelning för p-normer i Vallentuna. Kommunens centrala delar samt vissa områden utmed Roslagsbanan skulle kunna ha en lägre p-norm än kommunens mer perifera delar.



Figur 1. Karta över biltäthet (antal bilar per 1000 invånare) för respektive NYKO i Vallentuna kommun. I biltätheten inkluderas inte tjänstebilar.

Zonindelningen för p-normerna baseras på närhet till kollektivtrafik och dess turtäthet. I det här sammanhanget bedöms gångavståndet 500 meter (motsvarar 385 meter fågelvägen) vara acceptabelt till hållplatser som trafikeras av bussar. För hållplatser som trafikeras av spårbunden trafik accepteras ett längre gångavstånd, 900 meter (motsvarar 692 meter fågelvägen).

Zonindelningen bygger på kollektivtrafiken som är beslutad för 2012 och kan därför ändras vid förändringar i kollektivtrafiken.

Zonindelning

Zon 1 är områden med 900 meters gångavstånd till någon av Roslagsbanans hållplatser från Ormsta och söderut. Turtätheten mellan Ormsta och Östra station är relativt hög. Däremot är förbindelserna till Lindholmen något sämre, varför denna hållplats klassats som zon 2 fast med en radie av 900 meter.

Zon 2 är områden med kortare gångavstånd än 500 meter från busshållplatser.

I Molnby är turtätheten något sämre än i Lindholmen, denna station för Roslagsbanan har därför klassats som zon 2 med samma radie som för busshållplatser inom tätort.

Området runt busshållplatsen i Karby/Brottby utmed E18 ingår i zon 2 och har den större radien pga. de goda bussförbindelserna till Stockholm C. Dock är den inte jämförbar med någon av de högtrafikerade hållplatserna utefter Roslagsbanan, vilka ingår i zon 1.

Kollektivtrafiken i Vallentuna är främst anpassad för arbetspendling. Behovet av besöksparkering bedöms därför vara relativt stort, speciellt i områden där kollektivtrafiken är mindre god. Andelen besöksparkeringar bör därför vara större i zon 2 än i zon 1.

Zon 3 är de områden som ligger utanför zon 1 och 2. Inom zon 1 och 2 bedöms tillgängligheten till kollektivtrafik vara god respektive relativt god och därför finns goda förutsättningar för en lägre parkeringsnorm än i zon 3.

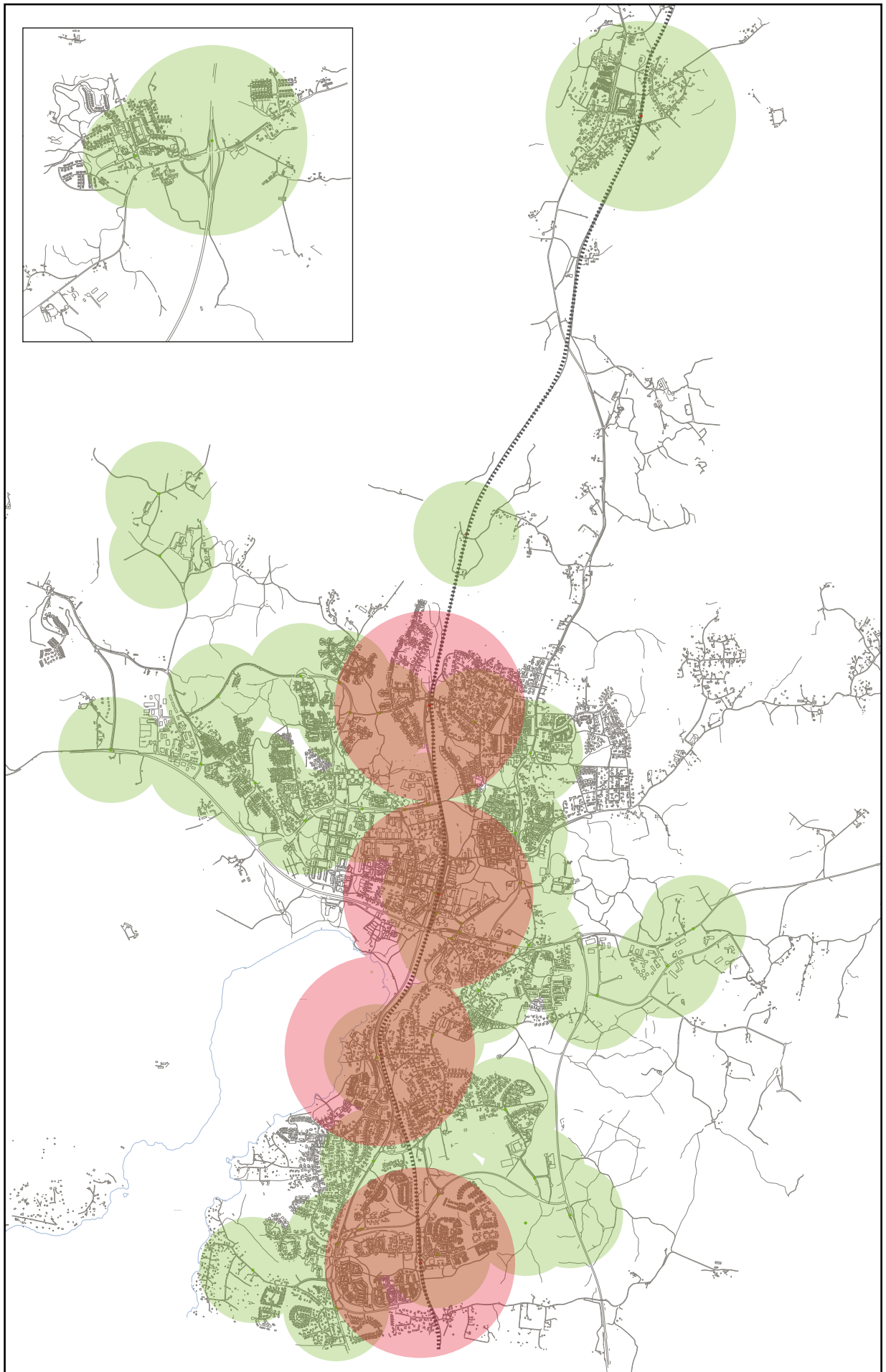
Även i zon 3 bedöms behovet av besöksparkering vara stort.

Zonindelningen redovisas i figur 2.

Jämförelser med andra kommuner

En omvärldsanalys har gjorts som visar att Vallentunas nu gällande normer är förhållandevis höga i relation till p-normer i andra kommuner. Det krävs dock fördjupade studier för bl.a. pendling, stadsstruktur, socioekonomisk sammansättning och normernas aktualitet för att de ska vara lämpliga att jämföra. Omvärldsanalysen har därför inte påverkat rapportens resultat, utan redovisas endast i informativt syfte.

Omvärldsanalysen som redovisas i bilaga 2 innehåller dels p-normer för områden i närliggande kommuner (Upplands Väsby, Sigtuna, Täby och Åkersberga), och dels p-normer för andra kommuner (i såväl Stockholms län som i övriga delar av Sverige).



Figur 2. Zonindelning för Vallentuna 2011, Karby/Brottbys infälld. Röd markering utgör zon 1 och grön markering utgör zon 2.

Parkeringsnorm för bostäder

Flerbostadshus

Utifrån resultatet från beräkningen av bilplatsbehov samt med ett resonemang kring zonindelning föreslås följande p-normer för flerbostadshus i Vallentuna kommun:

	1 rok	2 rok	3 rok	4 rok	Besök (inkl.)
Zon 1	0,6	0,8	1,1	1,2	0,1
Zon 2	0,7	0,95	1,2	1,5	0,2
Zon 3	0,8	1,1	1,4	1,7	0,2

Tabell 2. Parkeringsnorm för flerbostadshus, pl/lgh med besöksparkering inräknad.

I zon 1 bedöms en lämplig norm för besöksparkering vara 0,1 pl/lgh. I zon 2 och 3 bedöms det finnas ett större behov av besöksparkering, varför 0,2 pl/lgh föreslås.

Småhus

Resultatet från beräkningen av bilplatsbehov för småhus visar att ett småhus behöver cirka 1,5 platser per hus/villa. Eftersom parkering vid villa oftast sker på uppfarten finns goda möjligheter att tillhandahålla 2 bilplatser per hus. Om en bra gemensamhetsparkering (som är trygg, upplyst, övervakad etc.) för området kan anläggas kan normen sänkas till 1,5.

I zon 1 och 2 bedöms en lämplig norm för besöksparkering vara 0,2 pl/lgh. I zon 3 kan man förutsätta att besöksparkering kan ske som kantstensparkering.

	Småhus	Småhus med gemensam parkeringsyta	Besök (inkl.)
Zon 1 & 2	2	1,7	0,2
Zon 3	2	-	Utmed bef. kantsten

Tabell 3. Parkeringsnorm för småhus, pl/lgh med besöksparkering inräknad.

Bilaga 1

Sammanställning av inventering (nuläge)

Nedan visas en sammanställning av inventeringen fördelad på föreslagen zonindelning. I rutan ”Bilplatsbehov uppräknat” har inventeringsresultatet räknats upp med felmarginalen 10 % samt med ytterligare 10 % för ökad levnadsstandard.

Småhus inom zon 1

	NYKO	Boendetäthet (inv/lgh)	Biltäthet (bilar/inv)	Bilplatsbehov (bilplatser/lgh)	Bilplatsbehov uppräknat (bilplatser/lgh)
Vallentuna C	111220	2,71	0,49	1,33	1,60
Murkelvägen	114820	3,67	0,36	1,33	1,60
Snitt		3,19	0,43	1,33	1,60

Småhus inom zon 2

	NYKO	Boendetäthet (inv/lgh)	Biltäthet (bilar/inv)	Bilplatsbehov (bilplatser/lgh)	Bilplatsbehov uppräknat (bilplatser/lgh)
Lugnet	112300	2,79	0,50	1,40	1,68
Lovisedal	114720	2,69	0,42	1,13	1,36
Karby	711000	3,17	0,46	1,45	1,74
Lindholmen	310000	2,75	0,46	1,28	1,54
Snitt		2,85	0,46	1,32	1,58

Lägenheter inom zon 1

	NYKO	Boendetäthet (inv/lgh)	Biltäthet (bilar/inv)	Bilplatsbehov (bilplatser/lgh)	Bilplatsbehov uppräknat (bilplatser/lgh)
Centralvägen	111110	1,81	0,45	0,81	0,98
Allévägen södra	111210	1,39	0,42	0,58	0,70
Fornminnesvägen Brf Granen	111310	1,76	0,38	0,67	0,80
Mörbyvägen	111310	1,48	0,38	0,56	0,67
Murstensvägen	113610	2,84	0,33	0,94	1,12
Takpannevägen	111310	2,28	0,33	0,75	0,90
Allévägen norra	111310	1,49	0,38	0,57	0,68
Bällstabergr Brf Blåsippan och	114800	1,54	0,52	0,80	0,96
Bällstabergr Brf Rallarrosen	114810	1,38	0,52	0,72	0,86
Bällstabergr Brf Tallbacken	114610	1,60	0,41	0,66	0,79
Bäästabergr Brf Fågelbärlunden	114610	1,36	0,41	0,56	0,67
Bällstabergr Brf BoKlok, Bällstalund 2	114610	1,62	0,41	0,66	0,80
Bällstabergr Brf Gläntan	114820	2,02	0,36	0,73	0,87
Snitt		1,74	0,41	0,69	0,83

Lägenheter inom zon 2

	NYKO	Boendetäthet (inv/lgh)	Biltäthet (bilar/inv)	Bilplatsbehov (bilplatser/lgh)	Bilplatsbehov uppräknat (bilplatser/lgh)
Sörgården	111410	1,85	0,36	0,67	0,80
Norrgården	111410	1,89	0,36	0,68	0,82
Karby	711000	2,00	0,46	0,92	1,10
Bällstabergr öster	114800	1,77	0,47	0,83	1,00
Lindholmen	310000	1,40	0,46	0,64	0,77
Snitt		1,78	0,42	0,75	0,90

Bilaga 2

Omvärdsanalys

Område	Förutsättningar	Parkeringsnorm							
		1 rok	2 rok	3 rok	4 rok	5 rok	stadsradhus	småhus	besök
Upplands Väsby									
Brunnby park III i Carlslund	ca 2 km till pendeln	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9			
Vilunda (norr om kyrkvägen)	centralt, ca 500 m till pendeln	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9			0,1
Oxunda torg	ca 800 m till pendeln	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9			0,1
Södra Messingen		0,44	0,66	0,88	1,1	1,32	2		0,1
Norra Messingen	centralt	0,7-1,0							?
Sigtuna									
Märsta port	ca 1 km till pendeln	1	1	1	1	1	2	2	
Arhem	ca 1,5 km till pendeln	1	1	1	1	1			
Ekillå	ca 2 km från pendeln	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5		2	
Österåker									
Bergavägen i Åkersberga	stadsgata i centralt läge	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65			0,1
Bergsättra Västra	ca 1,5 km till Roslagsbanan	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	2		
Österskärs handel	ca 100 från Österskärs stn	1	1	1	1	1			0,1
Haninge									
Poseidons gräns	centralt	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9			0,1
Täby									
Täby centrum		0,9	0,9	0,9	0,9	0,9			
Solna									
Generell norm		1	1	1	1	1	2	2	0,1
Örebro									
City		0,2	0,3	0,7	0,8	0,9			0,1
Innerstad		0,25	0,4	0,8	0,8	0,9			0,15
Mellanområde		0,3	0,48	0,9	0,95	1,05			0,18
Ytterstad		0,35	0,55	1	1,1	1,2			0,2
Landskrona									
Zon A		0,8	0,8	0,8	0,8	0,8		2	0,1
Zon B		0,95	0,95	0,95	0,95	0,95		2	0,15
Uppsala									
Zon 1		0,7	0,7	0,7	0,7	0,7		-	
Zon 2		0,8	0,8	0,8	0,8	0,8		1,2	
Zon 3		1,1	1,1	1,1	1,1	1,1		1,5	
Järfälla									
Zon A		0,6	0,6	0,8	0,8	0,8		1	0,1
Zon B		0,7	0,7	0,9	0,9	0,9		2	0,1
Zon C		0,9	0,9	1,1	1,1	1,1		2	
Norrälje									
Generell norm		0,8	0,8	0,8	0,8	0,8			
Nyköping									
Generell norm		1	1	1	1	1			
Malmö									
Generell norm		0,5-1,0						2	0,1

