

## Bilaga 2

# Bakgrund till parkeringstalen

Att beräkna parkeringstal för bil handlar om att försöka finna en balans mellan tillräckligt antal parkeringsplatser vid nyetablering eller förändrad markanvändning, samtidigt som markanvändningen och transportsystemet effektiviseras. Ett överutbud på parkeringsplatser kan medföra en högre efterfrågan på biltransporter till området än vad som är önskvärt, samtidigt som ett alltför litet antal parkeringsplatser kan innebära att parkeringsproblem sprider sig till angränsande områden.

En parkeringsplats är aldrig gratis vare sig den anläggs och/eller underhålls av kommunen eller enskild. Det är önskvärt att de som använder parkeringsplatser är med och betalar i större utsträckning än idag.

För cykelparkering handlar det snarare om att erbjuda ett tillräckligt antal cykel-parkeringsplatser av god standard och rätt lokaliserade, och som tillåter antalet cykelresor att öka.

### **Att beräkna parkeringstal**

När man beräknar parkeringstal för bostäder gäller devisen att varje bil ska ha en bilplats inom gångavstånd från bostaden. De boende ska erbjudas möjlighet att lämna bilen hemma vid arbetspendling. Det innebär alltså inte att bilen måste kunna stå parkerad precis vid bostaden, utan att alla som äger en bil bör ha möjlighet att parkera den inom rimligt gångavstånd.

För parkeringstal vid arbetsplatser handlar det istället om att bedöma hur stor andel av de verksamma och besökande som anländer med bil.

Parkeringstal beräknas med s.k. behovstalsberäkningar:

- Boendetäthet x Biltäthet = Behovstal för bostäder
- Arbetstäthet x Bilförarandel = Behovstal för arbetsplatser

Denna behovstalsberäkning ger normer som kommunen kan kräva vid förhandlingar om bygglov av byggherre/fastighetsägaren med hänvisning till Kommunallagens likabehandlingsprincip, samt Plan- och Bygglagen. Avsteg från parkeringsnormen kan göras om byggherren/fastighetsägaren påvisar ett antal åtgärder som kan åstadkomma en minskad biltransportefterfrågan.

I sammanhanget är det viktigt att skilja på begreppen parkeringsbehov och parkeringsefterfrågan. Ordet behov indikerar att det är något som inte går att påverka. När parkering diskuteras är därför begreppet efterfrågan mer lämpligt att använda i och med att det vittnar om något som går att påverka; efterfrågan på parkering vid exempelvis verksamhetsområden är starkt beroende av lokaliseringens läge i staden, vilken kvalitet kollektivtrafiken har i området, hur snabbt det går att gå och cykla till och från området, hur långt gångavstånd parkeringsplatsen är placerad från målpunkterna i området, samt om det tas ut en parkeringsavgift eller inte etc.

## Bostäder

### Flerbostadshus

Utifrån behovstalsberäkningar för de tre zonerna har följande parkeringstal för flerbostadshus räknats fram.

Tabell 1.1 Parkeringstal för bil vid flerbostadshus.

	ZON A	ZON B	ZON C
Generellt	0,45	0,55	0,70
Liten (< 45 kvm)	0,25	0,30	0,40
Mellan (45–70 kvm)	0,45	0,50	0,60
Stor (70kvm <)	0,75	0,80	0,90
Besöksparkering	0,05	0,10	0,10

Förslagen till parkeringstal ovan baseras på det faktiska bilinnehavet (antal privatbilar per person) och boendetätheten i Huddinge för zon A och B, i zon C har en uppskattning gjorts.

Tabell 1.2 Bilinnehav och boendetäthet per zon.

	ZON A	ZON B	ZON C
Boendetäthet*	2,17	2,17	2,32
Bilinnehav*	0,22	0,25	0,30

\* Zon A och B faktiska, zon C uppskattad

### Från parkeringstal per bostad till parkeringstal per 1 000 kvm BTA

Översättning från parkeringstal per lägenhet till parkeringstal per 1 000 kvm BTA bygger på antagande om en genomsnittslägenhet på 65 kvm BOA vilket motsvarar 84 kvm BTA.

### Studentbostäder

Bilinnehavet i studentbostäder i Flemingsberg (Hälsovägen 20 och Röntgenvägen 5) är 0,06 per person. I studentbostäder antas en person per lägenhet.

För besöksparkering vid studentbostad antas halva behovet jämfört med vanliga flerbostadshus.

## Småhus

	ZON A	ZON B	ZON C
Boendetäthet*	2,38	2,38	2,38
Bilnehav**	0,32	0,32	0,35

\*Motsvarar dagens boendetäthet i Stuvsta

\*\* Zon A och B motsvarar bilnehavet i Stuvsta per invånare, källa SCB, BILPAK.

Eventuella tjänstebilar ingår inte i statistiken då dessa är registrerade på företag. Zon C är ett medelvärde av zonen

### Verksamheter

Parkeringstalen för verksamheter har tagits fram genom att multiplicera arbetstäthet och förväntad cykel- eller bilförandel. I zon A antas en högre cykelandel än i zon C, medan bilförandelen antas vara högre i zon C jämfört med zon A.

### Yta per arbetande och besökande

I figuren nedan redovisas bakgrundsdata över arbets- och besökstäthet för respektive verksamhet.

Tabell 1.3 Antal arbetande och besökande per 1 000 kvm BTA. Uppgifterna kommer främst från Henriksson (1990), *Parkeringslexikon*, men är anpassade utifrån lokala förutsättningar.

ARBETANDE	ZON A	ZON B	ZON C
Kontor	35	35	35
Handel	10	10	10
Restaurang	10	10	10
Matvarubutik	10	10	10
Förskola	20	20	20
Alternativt per avdelning	5 pedagoger och 20 barn	5 pedagoger och 20 barn	5 pedagoger och 20 barn
Skola åk F–5	Uttrycks per lärare		
Skola åk 6–9	Uttrycks per lärare		
Gymnasium <sup>25</sup>	Uttrycks per lärare		
Högskola	Parkeringstal uttrycks per arbetande		
Simhall/ idrottsanläggning	Parkeringstal uttrycks per arbetande		

BESÖKANDE	ZON A	ZON B	ZON C
Kontor	4	4	4
Handel	40	40	40
Restaurang	70	70	70
Matvarubutik	40	40	40
Förskola	Parkeringstal uttrycks per barn		
Skola åk F–5	Parkeringstal uttrycks per elev		
Skola åk 6–9	Parkeringstal uttrycks per elev		
Gymnasium	Parkeringstal uttrycks per elev		
Högskola	Parkeringstal uttrycks per elev		
Simhall/ idrottsanläggning	Parkeringstal uttrycks per besöksplats		

<sup>25</sup> För beräkning av cykelparkeringstalen för grundskolelever har bland annat Huddinge kommuns färdmedelsstatistik via projektet säkra skolvägar varit vägledande. För beräkning av cykeltal för gymnasieeleverna har antal elever som erhåller ett SL-kort från skolan tagits med i beräkningen.

## Cykelandel

Tabellen nedan visar en uppskattning av maximal cykelandel för anställda och besökare till verksamheter under bra väderförhållanden. Cykelandelarna utgår från resultaten i Huddinges resvaneundersökning men har justerats, dels för att kunna hantera en högre framtida cykelandel, dels för att säkerställa att samtliga som väljer att cykla under goda väderförhållanden ska kunna ha en anordnad cykelparkering. I besökare ingår elever, studenter och föräldrar som skjutsar barn till förskola.

Tabell 1.4 Uppskattad cykelandel bland anställda och besökande till verksamheter. Baseras på maximalt andel cyklister under bra väderförhållanden.

CYKELANDEL ARBETANDE	ZON A	ZON B	ZON C
Kontor	35 procent	25 procent	20 procent
Handel*	30 procent	30 procent	25 procent
Restaurang	30 procent	25 procent	15 procent
Matvarubutik	30 procent	25 procent	20 procent
Förskola	40 procent	40 procent	40 procent
Skola åk F–5	40 procent	40 procent	30 procent
Skola åk 6–9	40 procent	40 procent	30 procent
Gymnasium	30 procent	30 procent	30 procent
Högskola	20 procent	20 procent	20 procent
Simhall/idrottsanläggning	Uttrycks per besökare		
CYKELANDEL BESÖKANDE	ZON A	ZON B	ZON C
Kontor	10 procent	10 procent	10 procent
Handel*	30 procent	25 procent	25 procent
Restaurang	30 procent	30 procent	25 procent
Matvarubutik	25 procent	20 procent	20 procent
Förskola	40 procent	40 procent	40 procent
Skola åk F–5	60 procent	50 procent	40 procent
Skola åk 6–9	70 procent	60 procent	60 procent
Gymnasium	80 procent	80 procent	80 procent
Högskola	25 procent	25 procent	25 procent
Simhall/idrottsanläggning**	40 procent	40 procent	30 procent

\* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras

\*\* Särskild utredning bör genomföras

## Bilförarandel

Uppskattning av hur stor andel av anställda och besökare som åker bil till respektive verksamhet. Bilförarandelen har uppskattats med hjälp av resultaten från Huddinges resvaneundersökning. I besökare ingår elever/studenter/föräldrar som skjutsar barn.

Tabell 1.5 Uppskattad bilförandel bland anställda och besökande till verksamheter

BILFÖRARANDEL ARBETANDE	ZON A	ZON B	ZON C
Kontor	25 procent	30 procent	50 procent
Handel*	30 procent	35 procent	50 procent
Restaurang	30 procent	30 procent	50 procent
Matvarubutik	30 procent	30 procent	50 procent
Förskola**	25 procent	30 procent	40 procent
Skola åk F–5	30 procent	30 procent	40 procent
Skola åk 6–9	30 procent	30 procent	40 procent
Gymnasium	30 procent	40 procent	50 procent
Högskola	30 procent	40 procent	50 procent
Simhall/ idrottsanläggning	Särskild utredning krävs		
BILFÖRARANDEL BESÖKANDE	ZON A	ZON B	ZON C
Kontor	30 procent	40 procent	60 procent
Handel*	30 procent	30 procent	40 procent
Restaurang	20 procent	20 procent	25 procent
Matvarubutik	25 procent	30 procent	40 procent
Förskola	1 p-plats / 20 barn**		
Skola åk F–5	1 p-plats / 30 barn		
Skola åk 6–9	1 p-plats / 50 barn		
Gymnasium	1 p-plats / 50 elever	1 p-plats / 50 elever	1 p-plats / 40 elever
Högskola	1 p-plats / 20 helårsstudenter	1 p-plats / 20 helårsstudenter	1 p-plats / 20 helårsstudenter
Simhall/ idrottsanläggning	Särskild utredning krävs		

\* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras

\*\* Antagande om 5 pedagoger och 20 barn per förskoleavdelning