
PM

Reviderad version 2020-02-21

Parkeringsutredning för kv. Geografiboken 1, Abrahamsberg

Bakgrund

I Abrahamsberg, Bromma, finns fastigheten Geografiboken 1 som är i ett detaljplaneskede i och med förslag på exploatering. Ett vårdboende om 80 bostäder föreslås på en befintlig markparkering inom fastigheten.

Syfte

Denna parkeringsutredning syftar till att utreda parkeringsbehovet för den tänkta exploateringen i Abrahamsberg, Bromma. Utredningen kommer redovisa parkeringsbehovet för den befintliga bebyggelsen på fastigheten samt hur det projektspecifika parkeringstalet räknats fram för den nya tänkta bebyggelsen.

Planområdet

Geografiboken 1 består idag av 3 hyresbostadshus vilket omfattar totalt 40 lägenheter. Inom fastigheten finns även en markparkering om 36 parkeringsplatser samt en förskola och några smålokaler. Det nya vårdboende planerar inhysa 80 lägenheter.



Figur 1. Fastigheten Geografiboken 1, gulmarkerat område visar läget på den tänkta exploateringen.

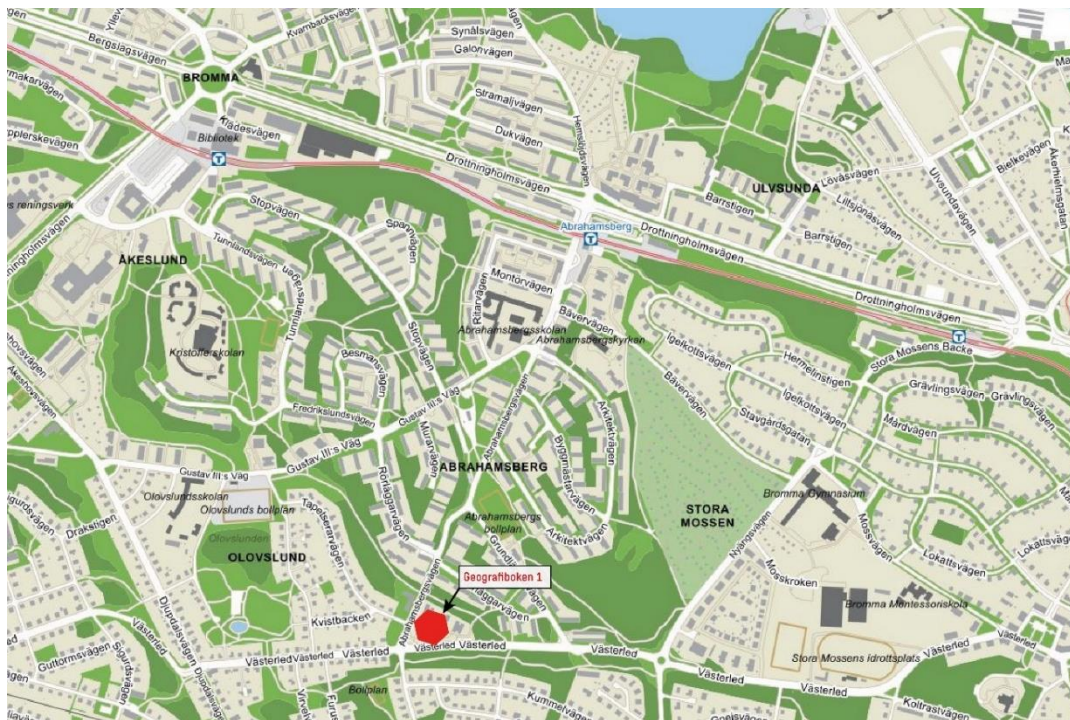
Parkeringstal för nyproduktion

Vid bedömning av parkeringsbehovet och parkeringstalet för den nya bebyggelsen på Geografiboken 1 har "Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering" studerats (Stockholms stad, 2015a).

Den nya bebyggelsen på Geografiboken 1 är av typen kategoriboenden och därmed skall parkeringstalet inte sättas utefter okategoriserade bostäder, vilket gröna parkeringstal baseras på. För att skapa ett skräddarsytt parkeringstal för den nya bebyggelsen är dock invägande faktorer som lägesbaserat parkeringstal viktigt att inkludera i denna utredning. I modellen bedöms därmed vårdboende i det projektspecifika parkeringstalet in som ett kategoriboende. I och med att Stockholms stad ej har listat vårdboende som kategoriboendexempel i modellen görs referenser till parkeringsnormer och parkeringsutredningar i andra kommuner i Stockholms län - Järfälla kommun och Sollentuna kommun.

Lägesbaserat parkeringstal

Geografiboken 1 är beläget i Abrahamsberg utmed tunnelbanans gröna linje. I figur 2 visas fastighetens geografiska läge i förhållande till Abrahamsbergs och Brommaplans tunnelbanestationer. Abrahamsbergs tunnelbanestation finns inom ett avstånd om cirka 850 meter. Drygt en kilometer bort finns Brommaplan som är en bytespunkt i kollektivtrafik med tunnelbanestationen och flertalet busslinjer.



Figur 2. Geografiboken 1 är beläget i Abrahamsberg. Illustrationsunderlag källa: stockholm.se/Karta/

Projektspecifikt parkeringstal

Det projektspecifika p-talet för kategoriserade bostäder utgörs av ett fastställt värde och påverkas av:

- Storlekssammansättningen på de lägenheter som byggs
- Vald lösning av boendeparkering

Avsteg från modellen kan göras för kategori-boenden, avsteg ska motiveras och dokumenteras (Stockholms stad, 2015b). I detta fall föreslås avsteg från modellen i och med att den nya bebyggelsen endast kommer bestå av vårdboende.

Vårdboende har behovet av parkering för främst besökare och personal. Boendeparkering för vårdboende anses lågt samtidigt som platser bör finnas för besökare och personal. Detta då fastighetens parkeringsbehov ska lösas inom kvartersmark.

I tabell 1 redovisas de parkeringstal satta för kategori-boendet vårdboende i Järfälla kommun samt Sollentuna kommun. I bedömning av det projektspecifika parkeringstalet för Geografiboken 1 används dessa som jämförande riktlinjer. En viktig faktor vid jämförelse med dessa kommuner är Geografibokens läge till kollektivtrafikutbud, distans till Stockholms city. Det betyder att de jämförande parkeringstalen för vårdboende bör anses som maximala parkeringstalet för vårdboende på Geografiboken 1.

Tabell 1. Parkeringstal för vårdboende i jämförande kommuner.

| Jämförande kommun | P-tal vårdboende inklusive besökande och personal |
|-------------------|--|
| Järfälla kommun | 0,1 bilplatser per bostad (jämförs med zon A+) |
| Sollentuna kommun | 0,115 bilplatser per bostad (5 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA, varav 4 för besökare). Konvertering utifrån Geografibokens storlek på bostad 31 kvm. |

Behovet för boende i den nya bebyggelsen bedöms vara obefintlig. Parkering till den nya bebyggelsen bör vara avsedd för personal och besökare.

Samtliga bostäder planeras ha storleken 31 kvm och avser ett boende för en person per lägenhet.

Bedömningen att 30% av personalen är i behov av parkeringsplats samtidigt – denna procentsats är att betrakta som en buffert då läget på vårdboendet skapar goda möjligheter för personal att pendla med kollektivtrafik eller annat färdmedel än bil. Besöksplatserna kan även nyttjas av hemsjukvårdspersonal som kommer korta stunder. I tabell 2 nedan innebär denna bedömning ett parkeringstal i samma storleksordning som Järfälla kommun samt Sollentuna kommun. Trots att parkeringstalet för vårdboendet avser personal och besökande redovisas det i parkeringsplatser per bostad, detta för jämförbarhetens skull.

Tabell 2. Bedömning parkeringsbehov vårdboende.

| Vårdboende | Antal parkeringsplatser |
|----------------------------------|---|
| Personal | 30% av personalen på 20 pers = 6 p-platser |
| Besökande | 4 p-platser, placeras i tillgängligt garage |
| Bedömning projektspecifikt P-tal | 0,125 p-platser per bostad |

Parkeringstal för befintlig bebyggelse

Den befintliga markparkeringen består av 36 stycken parkeringsplatser avsedd för bostadshyresgästerna varav 31 platser som i nuläget är uthyrda till hyresgäster.

Nedanstående tabell redovisar hur markparkeringen används idag och utifrån det en bedömning av antalet parkeringsplatser som behöver ersättas.

Tabell 3. Användning av markparkering.

| Parkering | Befintligt antal parkeringsplatser | Antal parkeringsplatser som ersätts, utifrån dagens beläggning |
|-------------------------------|------------------------------------|--|
| Bostadsparkering, hyresgäster | 31 | 31 |
| Externa hyresgäster | 1 | 0 |
| Besöksplatser | 0 | 0 |
| Ej uthyrda | 4 | 0 |
| Totalt | 36 platser | 31 platser |

De markparkeringsplatser som ersätts kommer att placeras i parkeringsgarage under vårdboendet. Den förväntade avgiftsnivån på de nya parkeringsplatserna i garaget kommer sannolikt bli högre än nuvarande kostnad för markparkeringen (månatlig avgift på 500 kr).

Parkeringstalet för de befintliga hyresbostadshusen blir baserat på tabell 3 ovan 0,775 parkeringsplatser per bostad.

I och med att befintliga parkeringsplatser ersätts med dyrare parkeringsplatser i garage kommer månadskostnaden att öka för hyresgästerna. Detta är ett incitament för en eventuellt lägre efterfrågan av parkeringsplatser inom området för befintliga bostäder inom Geografiboken 1. Detta då den ökande hyreskostnaden per parkeringsplats i förhållande till befintlig hyreskostnad blir en markant skillnad. Den markanta avgiftsskillnaden påverkas även av att ett boendeparkeringsstillstånd i området Bromma kan erhållas till en kostnad på 500 kronor i månaden. Det finns därför risk att boende på Geografiboken 1 väljer bort en

garageparkeringsplats till att istället ansöka om ett boendeparkeringstillstånd. Parkering på gata bedöms därför riskera öka, särskilt om det finns ett överskott av platser i närområdet.

Kostnaden för nya parkeringsgaraget innebär att byggkostnaden för en parkeringsplats kostar mellan 350 000-400 000 kronor. Som ett räkneexempel antas följande:

Avbetalning på 30 år utan hänsyn till kalkylränta.

Resultatet är en årskostnad på cirka 11 600-13 000 kronor för en hyresgäst av bilparkering. I jämförelse med nuvarande hyreskostnad per månad innebär det en väsentlig utgiftshöjning. Det är svårt att bedöma boendes priskänslighet och i vissa fall kommer boende anse att det är värt att betala mer för en parkeringsplats av exempelvis trygghetsskäl eller att man alltid har en uppvärmd bil om vinterhalvåret.

Bedömningen är att denna prisskillnad faktiskt utgör en brytpunkt för många boende då med hänvisning till Hammarby sjöstads tidigare parkeringssituation. Innan Hammarby sjöstad hade en boendeparkeringsavgift i samma kostnadsnivå som avgifterna i garage fanns en stor efterfrågan på gatuparkering för de som accepterade att man fick leta efter en ledig plats. När staden senare höjde boendeparkeringskostnaden på gata skedde en överflyttning av parkanter till garagen. Idag är efterfrågan i garage i nivå med utbudet.

För att hitta den framtida efterfrågan av parkeringsplatser för de befintliga bostäderna används Stockholms gröna parkeringstal. Det lägesbaserade parkeringstalet för Geografiboken 1 visar på ett parkeringstal på 0,55 bilplatser per bostad, se tabell 4. Ett parkeringstal på 0,55 parkeringsplatser per bostad för befintlig bebyggelse på Geografiboken 1 innebär en bedömning att 20 stycken parkeringsplatser bör ersättas för befintlig bebyggelse. Övanstående beräkning tillämpas inte på Geografiboken 1, utan parkeringstalet 0,775 (31 p-platser) för befintliga bostäder används till detaljplanen.

Tabell 4. Lägesbaserat parkeringstal för Geografiboken 1.

| | Klassning mellan A-E (punkt 4, klassning A, C, E) |
|-------------------------------------|--|
| 1. Kollektivtrafik | C 850 m till tunnelbanestationen Abrahamsberg. 1,2 km till Brommaplan med bussar med goda tvärförbindelser. |
| 2. Närhet till city | D Ligger utanför centrala stadens utvidgning och inom 7 km från Stockholm city. |
| 3. Tillgång till lokal service | C Ett längre gångavstånd till Abrahamsberg och Brommaplan. Cirka 3 km bort till Bromma Blocks. |
| 4. Lediga garageplatser på tomtmark | C Normal tillgång på parkeringsplatser på tomtmark. |

| | |
|------------------------------|------|
| Bedömning lägesbaserat P-tal | 0,55 |
|------------------------------|------|

Parkeringslösning

De befintliga parkeringsplatserna i marknivå kommer att ersättas och placeras i garage. Fem stycken platser kommer att utformas enligt ett så kallat mekaniskt parkeringssystem. För ritning se bilaga 1. För referensexempel för mekaniskt parkeringssystem, se bilaga 2.

Platser för rörelsenedsatta parkanter

Tillgänglig parkering bevaras enligt befintlig placering i markplan, se figur 3 nedan. I garage bör åtminstone en plats kunna iordningställas som plats för rörelsehindrade.



Figur 3. Utkast situationsplan (obs byggnadens utseende inaktuellt), Geografiboken 1 190604, ÅWL Arkitekter.

Slutsats

Tabell 6. Slutsats

| | Sammanställning parkering för detaljplan | |
|------------------------------------|--|---|
| | Parkeringstal | Antal p-platser |
| Befintlig bebyggelse | 0,775 p-platser/bostad | 31 p-platser |
| Ny bebyggelse | 0,125 p-platser/bostad | 10 |
| Totalt (ny+ bef bebyggelse) | 0,34 p-platser/bostad | 41 p-platser (varav 2 besöksplatser + 2 PRH i markplan) |

Referenser

Järfälla kommun, 2017. Parkeringsnorm för Järfälla kommun.

Stockholms stad, 2015a. Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering.

Stockholms stad, 2015b. Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering – Tillämpningsanvisningar.

Trivector, 2017. Parkeringsutredning – Mässområdet i Sollentuna.

Bilagor

Bilaga 1, Garageplan Geografiboken ÅWL Arkitekter.

Bilaga 2, Referensexempel kv Elektronen Sollentuna.