



2016-10-11

Tekniska nämnden

Dnr Ten 2015/685

**Ny parkeringsnorm för Järfälla kommun****Förslag till beslut**

Bygg- och miljöförvaltningens förslag till tekniska nämnden, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige

1. Parkeringsnorm för Järfälla kommun antas.

**Ärendet i korthet**

Bygg- och miljöförvaltningen har, efter uppdrag från kommunfullmäktige, arbetat fram ett förslag till ny parkeringsnorm för Järfälla. Parkeringsnormen anger riktlinjer för den minsta mängd bil- och cykelparkering som ska skapas på kvartersmark vid varje om- och nybyggnad.

Precis som för nu gällande parkeringsnorm har kommunen delats in i zoner med tillhörande parkeringstal. Det nya zonindelningsförslaget är baserat på närhet till kollektivtrafik och service men också bebyggelseutveckling enligt översiktplanen samt nuvarande bilinnehav. En nyhet jämfört med tidigare norm är att naturreservaten bildar ett eget område ditt inga parkeringstal knyts. Istället ska särskild utredning alltid gälla vid eventuella om- och nybyggnationer där.

Parkeringstalen för cykel och bil anger minimivärden för mängden parkering som ska skapas. Dessa är framtagna genom en bedömning om förväntat bilinnehav per bostadskategori samt minsta mängd bil- och cykelandel som förväntas för respektive verksamhetskategori. Gällande cykelparkeringsnormen finns också en målsättning om ökat cyklande. Därför är den, i de flesta fall, högre satt än bilparkeringsnormen.

**Handlingar**

1. Bygg- och miljöförvaltningens tjänsteskrivelse, 2016-10-11
2. Parkeringsnorm för Järfälla
3. Bilaga 1, metodbeskrivning av framtagande av parkeringsnorm
4. Bilaga 2, jämförelse mellan parkeringsnorm 2011 och 2017

**Bakgrund**

Järfälla växer i en takt som är jämförbar med den under 1960-talet. Den nu planerade bebyggelsen är dock betydligt tätare än då, framför allt inom den regionala stadskärnan Barkarby-Jakobsberg där en tät och yteffektiv stad planeras.



För att bygga både yt- och kostnadseffektivt behöver funktioner som inte är optimerade granskas närmare. En sådan faktor är fastigheternas parkeringsbehov. Markanvändningen är inte särskilt effektiv om inte parkeringen förläggs i flera plan eller i underjordiska garage, men då blir parkeringen mycket dyr i investering och även i drift. Stora markparkeringar som är betydligt billigare att anlägga ger i sin tur en gleshet som inte är förenlig med en tät stad.

Parkeringsnormen anger en viljeinriktning om hur kommunen ser på den framtida bebyggda miljön. Höga parkeringstal säkerställer att alla verksamheter i alla situationer klarar av sitt parkeringsbehov. Det skapar dock också en gles struktur, väldigt höga investeringskostnader för exploatören samt att det signalerar en tro på ett fortsatt bilberoende/bilorienterat samhälle. Sammantaget blir följden av krav på mycket parkering en styrning mot ett högt biläggande.

Med lågt satta parkeringstal finns en risk att exploatören endast ser på detta tal som det faktiska behovet och att det därför inte byggs så mycket som marknaden faktiskt är villig att betala. Låga parkeringstal ger också bättre förutsättningar att bygga en tät och yteffektiv stad.

Omkring 70 % av hushållen i Järfälla har tillgång till en eller flera bilar<sup>1</sup>. Denna siffra är ett medelvärde för hela Järfälla och det finns en tydlig skillnad mellan områden med flerfamiljshus kontra småhus samt gällande närheten till kollektivtrafik och service. En ny parkeringsnorm bör inte uppmuntra till att öka bilinnehavet per hushåll om styrningen ska vara mot ett mer hållbart resande.

### **Uppdaterad zonindelning**

Nuvarande parkeringsnorm för Järfälla kommun är indelad i tre zoner. En central zon nära pendeltågsstationerna, en halvcentral zon samt en perifer zon. Dessa benämns som zon A, B och C. Zonerna utgår i princip helt ifrån avstånd till pendeltågsstationerna och följer nuvarande bebyggelsestruktur. Någon särskild hänsyn till hur olika kommundelar ska utvecklas tas inte.

Den nya zonindelningen baseras däremot bland annat på översiktsplanens intentioner med den framtida bebyggelsen. Avgörande faktorer för att ett hushåll ska klara sig väl utan bil är närhet till kollektivtrafik samt närhet till offentlig och kommersiell service. Avstånd till kollektivtrafikens stomtrafik, d.v.s. pendeltågsstation, tunnelbanestation samt stombusshållplats, har viktats samman med tillgång till handels- och annat serviceutbud inom gångavstånd samt områdets inriktning i översiktsplanen. De tunnelbaneentréer som ingår i järnvägsplanen för tunnelbanans utbyggnad till Barkarby innefattas i analysen. Stombusshållplatserna som inräknas är de som idag trafikeras av linje 178. Stombusshållplatser har dock inte viktats lika högt som de spårbundna stationerna eftersom busstrafiken inte bedömts lika attraktiv. Som ytterligare en faktor har nuvarande bilinnehav<sup>2</sup> vägts in, då områden med lågt bilinnehav inte ska ges onödigt höga bilparkeringstal.

Områden nära kollektivtrafikhållplats i stomnätet, med stort handelsutbud, lågt befintligt bilinnehav samt med en utveckling mot en urban stadsmässig struktur

---

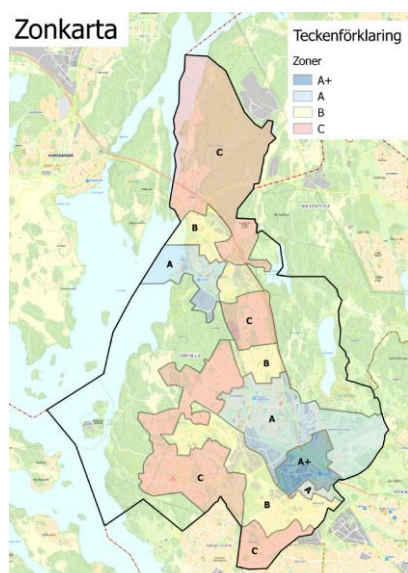
<sup>1</sup> SCB-statistik 2014-12-31

<sup>2</sup> Geografiskt indelat efter NYKO nivå 3

enligt översiktsplanen har fått en zontillhörighet med de lägsta parkeringstalen för bil. Den regionala stadskärnan samt området närmast Kallhälls station utgör den nya zon A. Ett område med särskilt god tillgänglighet till kollektivtrafik definieras som zon A+. Denna zon, runt Barkarby station, kommer att få ett för Järfälla unikt läge med tillgång till såväl pendeltåg, tunnelbana som stombuss samt sannolikt även regionaltåg på sikt.

Zon B har något längre till kollektivtrafikens stomnät samt ett större avstånd till större serviceutbud. I översiktsplanen är dess områden antingen klassade som förtättningsområden eller områden med bibehållen karaktär. Zon C är de mest perifera lägena och kännetecknas av ett idag högt bilägande och har i översiktsplanen klassats som områden med småskalig eller bibehållen karaktär.

Till skillnad från den förra parkeringsnormen så ingår inte naturreservaten i zonindelningen utan utgörs av egna områden. Vid exploatering i naturreservaten ska alltid en särskild utredning göras för att bedöma parkeringsbehovet för bil och cykel. Vid eventuellt inrättande av naturreservat intill Igelbäcken så ska zonkartan uppdateras.



Om förutsättningar ändras, t.ex. att en ny stationsuppgång byggs eller att ny service uppstår i ett område, kommer zonkartan uppdateras.

### **Parkeringstalens framräknande**

En viktig faktor för framför allt en verksamhets parkeringsbehov är hur många människor som befinner sig samtidigt på platsen. Här har samma antagande om anställda och besökare per 1000 m<sup>2</sup> bruttototalarea (BTA) har gjorts som i nu gällande normdokument. För bostäder anges antal parkeringsplatser per bostad och för verksamheter för antal anställda och besökare per 1000 m<sup>2</sup> BTA.

### ***Cykelparkering***

Parkeringstalen för cykel har till stor del utgått ifrån Järfällas handlingsplan för cykeltrafiken samt den regionala cykelplanen för Stockholms län. Båda dokumenten



har som målsättning att minst 20 % av resorna år 2030 ska göras med cykel. Detta har återspeglats i parkeringstalen för cykel för verksamheter.

För bostäder ska cykelparkeringsnormen underlätta för ägande av cykel. Därför har vissa justeringar gjorts sedan förra normdokumentet som angav 2,5 cykelplatser per bostad oavsett storlek. För små lägenheter (ett rum och kök) har kravet justerats ned något för att sannolikt ligga närmare verkligheten och därmed också skapa acceptans hos exploatörer. Det nya parkeringstalet för enrumslägenheter blir detsamma som för studentlägenheter, dvs 1,5 cykelplatser per lägenhet. För större lägenheter och småhus med gemensam parkeringsanläggning har istället parkeringstalet höjts till tre cykelplatser per bostad.

### ***Bilparkering***

Bilparkeringstalen för bostäder är satta utifrån vetskapen om hushållens nuvarande tillgång till bil. Flerbostadshus har lägre bilinnehav än småhus.

För verksamheter utgår parkeringstalen utifrån förutsättningar om minsta bedömda bilandel samt antal anställda och besökare per 1000 m<sup>2</sup> BTA. Bilandelen förutsätts öka ju mer perifert i kommunen verksamheten ligger.

### **Flexibilitet kring bilparkeringstalen**

Ett antal verktyg för att minska bilparkeringskravet föreslås finnas att tillgå. Dessa gäller bilpool, samnyttjande samt möjligheten att erhålla fria parkeringstal.

Att erbjuda bilpool i ett nybygg kvarter är ett effektivt sätt att minska mängden parkering samtidigt som man erbjuder tillgången till bil. Att tillhandahålla en bilpoolsplats jämföras med att bygga fyra vanliga bilplatser.

Om en fastighet eller intilliggande fastigheter består av olika verksamheter men har tillgång till samma parkeringsplatser kan en överenskommelse om samnyttjande slutas. Detta ger en mindre mängd parkeringsplatser än om alla verksamheters parkeringsbehov ses för sig och därefter adderas.

Inom zonerna A och A+ kan exploatörer erbjudas fria parkeringstal, dvs att de får bygga frivilligt antal parkeringsplatser, mot att man gör kraftfulla åtgärder för att minimera behovet av bilägande. Åtgärderna, som ska underlätta för ökat cyklande och kollektivt resande, ska ses som ett attraktivt val för exploatören jämfört med att bygga dyra garagelösningar. Genom att skapa fastigheter med lågt bilinnehav ökar inte heller biltrafikbelastningen i samma takt som befolkningsökningen. Att erbjudandet endast gäller zonerna A och A+ är för att där redan finns ett bra utbud av kollektivtrafik och service.

### **Slutsatser**

Parkeringsnormen anger en viljeinriktning om hur kommunen ser på den framtida bebyggda miljön. Stor tonvikt har lagts på att parkeringsnormen är en miniminorm, d.v.s. att talet som anges endast skapar ett slags grundutbud av parkering och att den som ska exploatera eller bygga om en fastighet har ett stort eget ansvar att bedöma fastighetens parkeringsbehov utifrån innehållet. Detta är också i linje med vad plan- och bygglagen säger om hos vem ansvaret ligger för att tillgodose parkeringsbehovet.



Parkeringsnormerna för bilparkering är genomgående tämligen lågt satta för att möjliggöra ett yteffektivt byggande med stort fokus på hållbart resande.

Mikael Rångeby  
Bygg- och miljödirektör

Nina Karlsson  
Avdelningschef Kvalitet och strategi

**Beslutet ska skickas till**

Kommunstyrelsen  
Akten