

# Trafik- och parkeringsutredning Stångholmsbacken



1.0	2019-02-15	Slutversion	Mohammed Al Kamil	Marcelo Walter	Mohammed Al Kamil
0.9	2019-02-12	Granskningshandling	Mohammed Al Kamil	Marcelo Walter	
0.8	2019-01-30	Granskningshandling	Mohammed Al Kamil		
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller.

## Innehåll

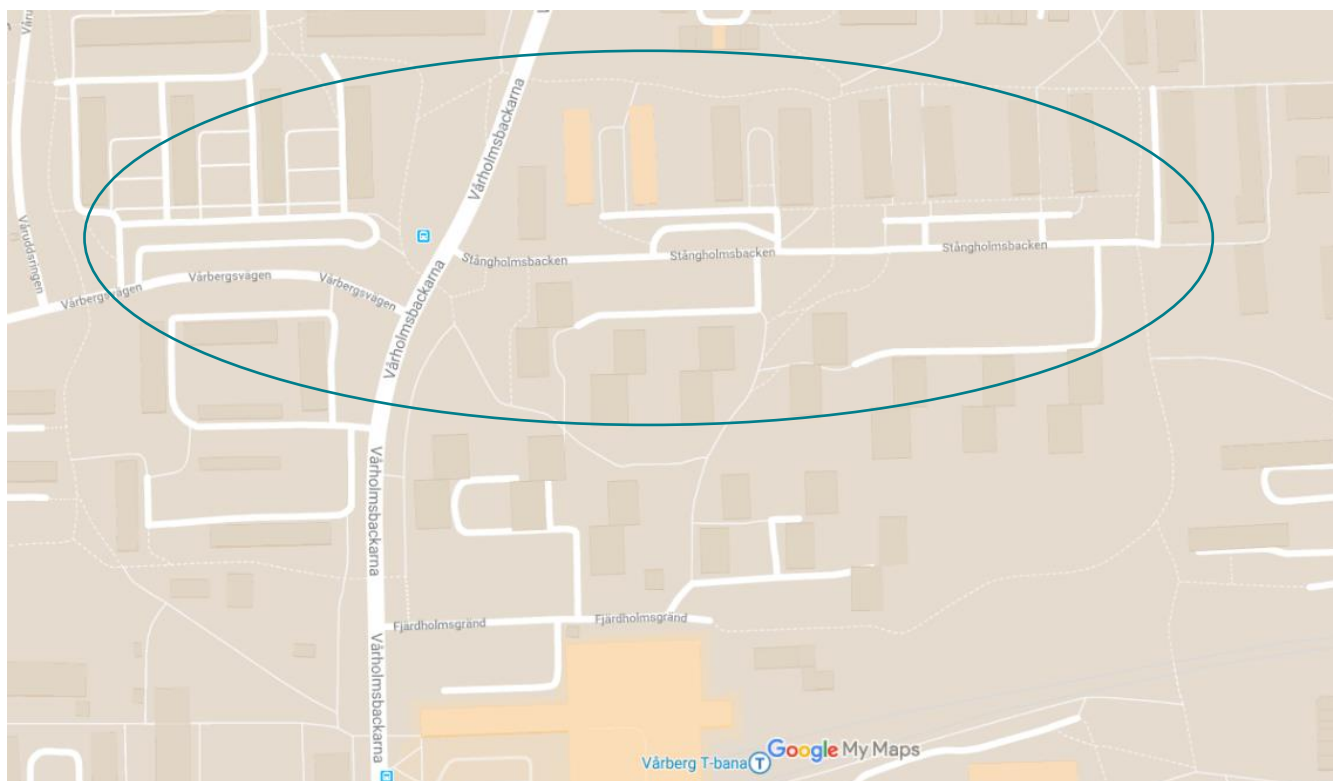
<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>3</b>
1.1	Bakgrund och syfte	3
<b>2</b>	<b>Förutsättningar</b>	<b>3</b>
2.1	Styrande dokument	3
2.2	Befintligt gaturum och parkering	4
2.3	Förutsättningar för resor med andra färdmedel än bil	5
2.3.1	Kollektivtrafik	5
2.3.2	Cykel	5
<b>3</b>	<b>Utredning</b>	<b>6</b>
3.1	Trafikalstring	6
3.2	Tillgänglighet, angöringsgator och trafikrörelser	8
3.3	Nya parkeringslösningar	11
3.3.1	Parkering för cykel	11
3.3.2	Parkering för bil	11
<b>4</b>	<b>Slutsatser</b>	<b>13</b>

## 1 Inledning

### 1.1 Bakgrund och syfte

Inom ramen för Stockholms stads stadsbyggnadsprojekt *Fokus Skärholmen* är området runt Stångholmsbacken utpekat för stadsutveckling. Området ska utvecklas i samverkan mellan staden och byggaktörsgruppen bestående av privata fastighetsägare och hyresvärdar som idag finns på platsen. Befintliga parkeringshus längs Stångholmsbacken och garage längs Vårbergsvägen planeras att rivas för att ersättas av bostadshus.

Med utgångspunkt från planförslaget är syftet med denna trafik- och parkeringsutredning att bilda underlag till planarbetet för utveckling av ny bebyggelse. I uppdraget ingår att kort beskriva och identifiera det befintliga trafiksystemet och gatuutformning. Större fokus ägnas åt att redovisa vilken ny trafiksituation som uppstår i och med planförslaget samt byggaktörernas planerade parkeringslösningar för bil och cykel. Avgränsningsområdet för utredningen omfattar planområdet som är schematisk avgränsat i Figur 1 nedan.



Figur 1: Planområdets ungefärliga läge, schematisk avgränsning.

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Styrande dokument

Stockholms stad har ett antal styrande dokument som all planering av bostäder och infrastruktur ska förhålla sig till. Nedan listas ett urval av dessa som är relevanta för denna utredning:

- Vision 2040-Ett Stockholm för alla.
- Översiktsplan för Stockholm.
- Framkomlighetsstrategin.

- Cykelplanen.
- Plan för säkra och trygga skolvägar.
- Stockholms stads riktlinjer – Projektera & bygg för god avfallshantering.
- Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal.
- Cykelparkeringstal i nyproduktion.
- Cykelparkering i staden – utformning av cykelparkeringar i Stockholms stad.

## 2.2 Befintligt gaturum och parkering

Inom planområdet finns tre olika gatutyper med olika funktioner och karaktärer. Vårholmsbackarna har funktionen av en huvudgata, Stångholmsbacken är en lokalgata med en vändplan vid Lillholmskolan och tredje gatutypen är angöringsgator för den befintliga bebyggelsen. Det är möjligt att vända via vändplaner och trevägsvändningar vid de mindre angöringsgatorna. Gatorna används dessutom för uppställning av utryckningsfordon samt av sopbilar som måste nå befintliga sopnedkast, se Figur 2 nedan.



Figur 2: Vårholmsbackarna (t.v.), Stångholmsbacken (m.) och angöringsgata (t.h.)

Cykelparkeringar är lokaliserade inom planområdets östra del och är placerade mot husväggar och nära entréer till husen. Cykelställen varierar i storlek mellan 5–20 parkeringsplatser, samtliga cykelställ möjliggör för fastlåsning av cykelhjulet.

Parkering för bil finns i under mark om två till tre plan vid områdets södra sida medan parkeringen i områdets norra sida är löst under befintlig bebyggelse och befintliga gårdar. Fordon parkerar även längsmed Stångholmsbacken. En enkel inventering av belägningsgraden<sup>1</sup> visade att det kvällstid (19:00) en vardag stod 48 fordon längsmed Stångholmsbacken. Enligt byggaktörerna, som har lokal kännedom, tillhör dessa fordon bland annat de boende i området. Enligt byggaktörerna som har lokal kännedom om platsen parkerar boende på gatan. I lägenhetskontrakten ingår en parkeringsplats per bostad, de övriga parkerade bilarna kan vara en andra bil i hushållet som parkeras avgiftsfritt på gatan. Det kan även vara boende som har sina bostäder en bit bort men väljer att ställa bilarna på Stångholmsbacken. Förutom boende i området ställer ett bilreparationsföretag sina fordon längsmed gatan. Enligt byggaktörerna väljer boende att ställa sina bilar på gatan eftersom de upplever att tryggheten är större och tillgängligheten blir bättre. Om fordonen står på gatan är de överblickbara från bostaden och mer lättillgängliga. Eftersom parkeringen längs gatan är avgiftsfri ökar benägenheten att parkera på gatan istället för de anvisade garagen.

<sup>1</sup> Inventeringen genomfördes under en vardag, morgon- och kvällstid



I övrigt visade det sig att parkeringsplatserna i garagen och parkeringsdäcken inte var fullbelagda under inventeringstillfället, se Tabell 1 nedan. Trots att inventeringen endast genomfördes under en vardag så kan det ge en fingervisning om hur parkeringsplatserna används.

Tabell 1: Inventering av beläggingsgrad, vardag morgon och kväll.

Fastighet	Antal P-platser i P-hus:	Antal parkerade bilar i P-Hus:	
		Kl. 9.00	kl. 19.00
<b>Stångholmen 2</b>	93	53	54
<b>Lillholmen</b>	77	35	46
<b>Bäverholmen</b>	118	62	79

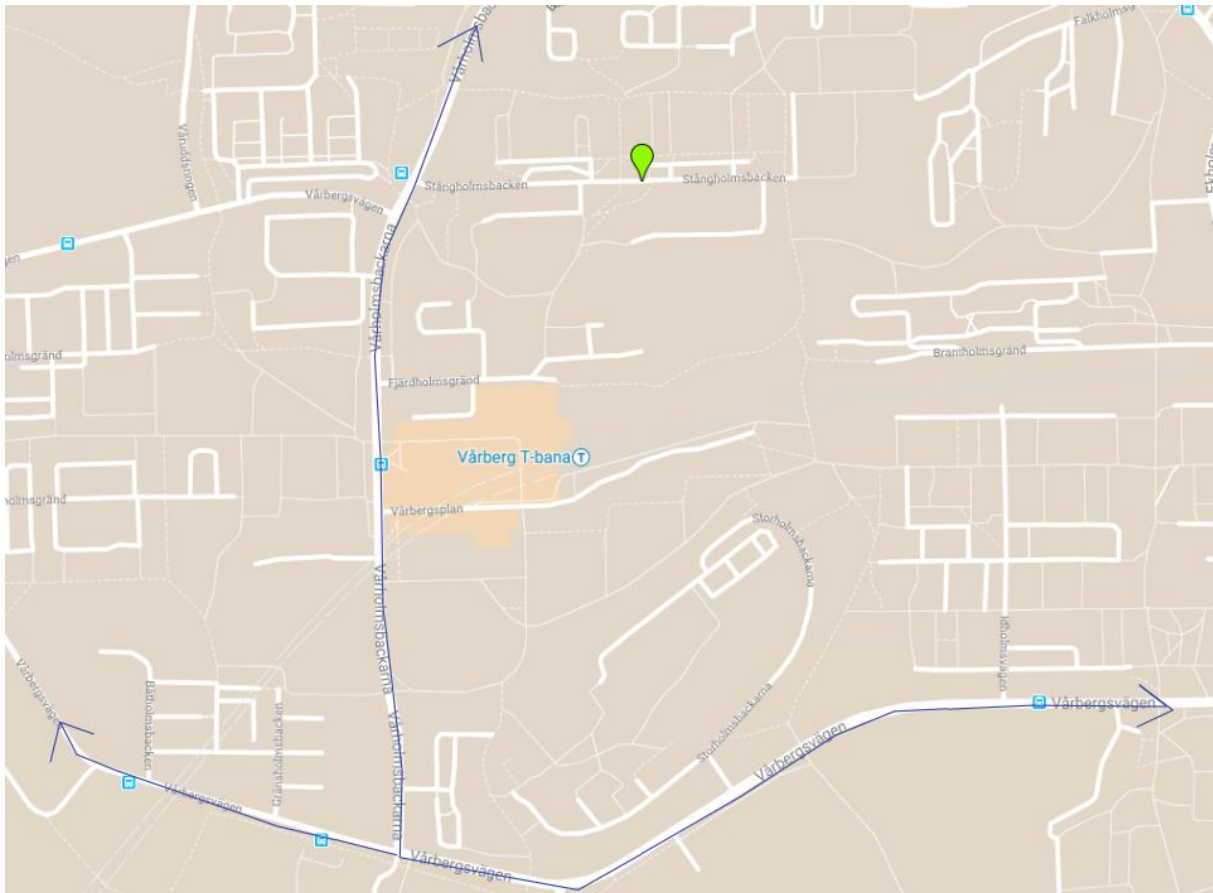
## 2.3 Förutsättningar för resor med andra färdmedel än bil

### 2.3.1 Kollektivtrafik

Längsmed Vårholmsbackarna finns två busshållplatser som trafikeras av busslinje 135 mellan Vårberg Centrum och Mälardalshöjden. En närtrafikbuss linje 914 mellan Skärholmen C, Vårberg C och Vårberg sjukhem trafikerar Stångholmsbacken en gång i timmen mellan klockan 9–15 på vardagar. Planområdet ligger inom gångavstånd cirka 400–700 meter från Vårbergs tunnelbanestation. Där trafikeras tunnelbanans röda linje med slutdestination mot Ropsten och Norsborg.

### 2.3.2 Cykel

Det befintliga cykelnätet har kopplingar till olika målpunkter. Cykelstråken består av lokalnät med varierande kvalitet och sätter krav på lokalkännedom från den enskilde trafikanten. Inom projektet Stångholmsbacken håller Stockholms stad på att se över en dubbelriktad gång- och cykelbana längs med Stångholmsbacken. Inom arbetet med Fokus Skärholmen planeras bättre cykelkopplingar till viktiga målpunkter generellt. Exempelvis planeras inom detaljplan för Vårberg ett dubbelriktat gång- och cykelstråk längs med Vårbergsvägen, se Figur 3 nedan.



Figur 3: Planerade gång- och cykelkopplingar inom stadsdelsområdet i samband med detaljplan Vårbergsvägen och Stångholmsbacken.

Sammantaget innebär det att Vårbergsborna får fler alternativ att välja mellan. Stråken längsmed Stångholmsbacken och vidare genom Vårbergsvägen till viktiga målpunkter, såsom Skärholmen centrum till öster, innebär att cykeln kan bli ett attraktivt alternativ. Detta då ett större utrymme tillägnas cyklister samt att orienterbarheten förbättras i och med att stråken får en huvudstråksstandard i enlighet med stadens cykelplan.

### 3 Utredning

#### 3.1 Trafikalstring

Genom att beräkna det nya bostadsområdets trafikstring kan det fås en uppfattning om hur vägsystemet rent kapacitetsmässigt kommer att påverkas av bebyggelsen. För att beräkna hur mycket trafik den nya exploateringen kan förväntas alstra har Trafikverkets Trafikalstringsverktyg använts som en grund för beräkningarna. Trafikalstringsverktyget är ett planeringsstöd utformat för att underlätta uppskattning av genererad trafik i samband med planering av nya eller befintliga områden. Verktöget bygger på kunskap vi har idag kring alstring av transporter beroende på lokalisering och markanvändning och gör en sammanslagen beräkning baserat på typen av bostad samt den totala ytan.

Figur 4 nedan visar dagens trafikflöde (Stockholms stad, mätdata från 2014). Trafiksiffrorna varierar något beroende på riktningfördelning. Rent kapacitetsmässigt är dessa flöden inte så höga vilket innebär att det sällan sker köbildningar/trängsel. Observera att det inte finns några beräkningar framtagna för Stångholmsbacken.



Figur 4: Trafikflöden räknat i ÅVDT, siffror och karta hämtade från Stockholms stad.

Resultatet från trafikstringberäkningen visar att de nya bostäderna inom projektet kommer att generera ny biltrafik motsvarande cirka 870 fordon per dygn. Se Tabell 1 nedan:

**Tabell 1:** Trafikalstring efter utbyggnad

Område	Antal bilresor/dygn
Hasselholmen	128
Väster om Vårholmsbackarna (två norra punkthusen och södra punkthuset)	105
Stångholmen 1	124
Stångholmen 2	67
Lillholmen	119
Bäverholmen	327
<b>Totalt</b>	<b>870</b>

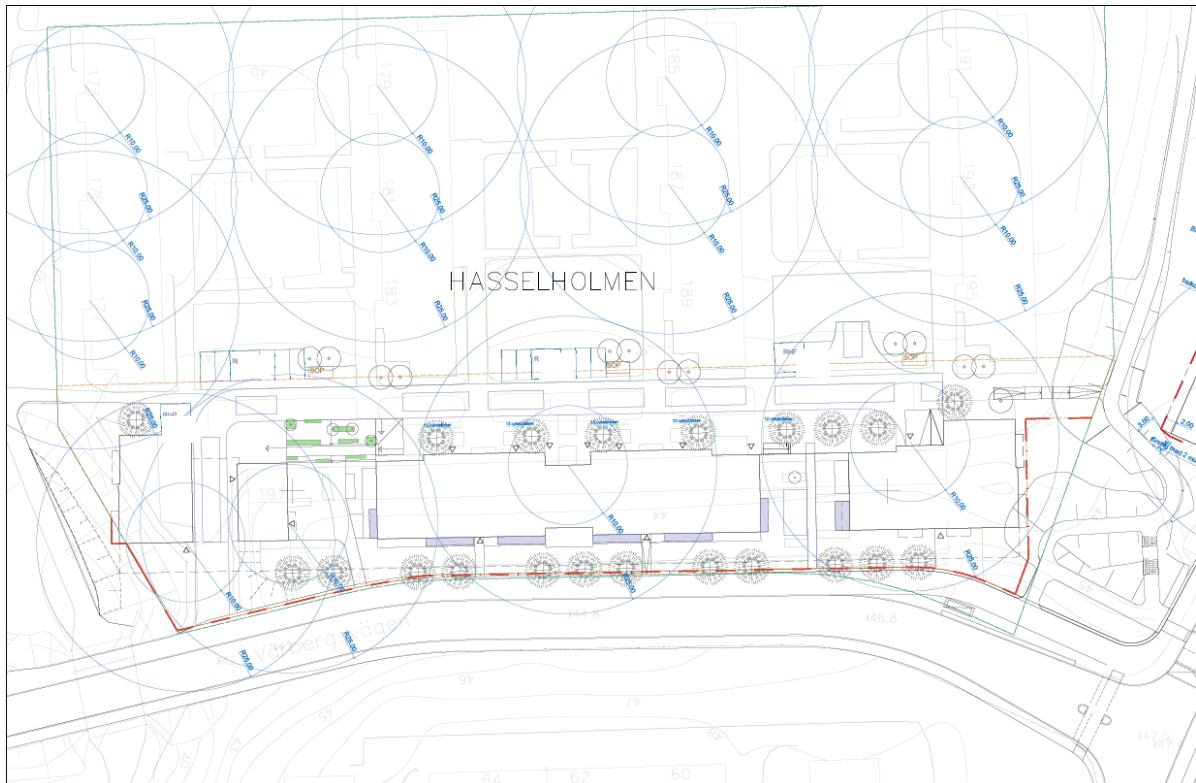
Under maxtimmen, den högst belastade timmen under för- och eftermiddagen en normal vardag, motsvarar det cirka 10 % av dygnstrafiken. Den nya biltrafiken riskerar med andra ord inte att leda till någon belastning i givet exploateringsgraden och befintlig trafikmängd.

### 3.2 Tillgänglighet, angöringsgator och trafikrörelser

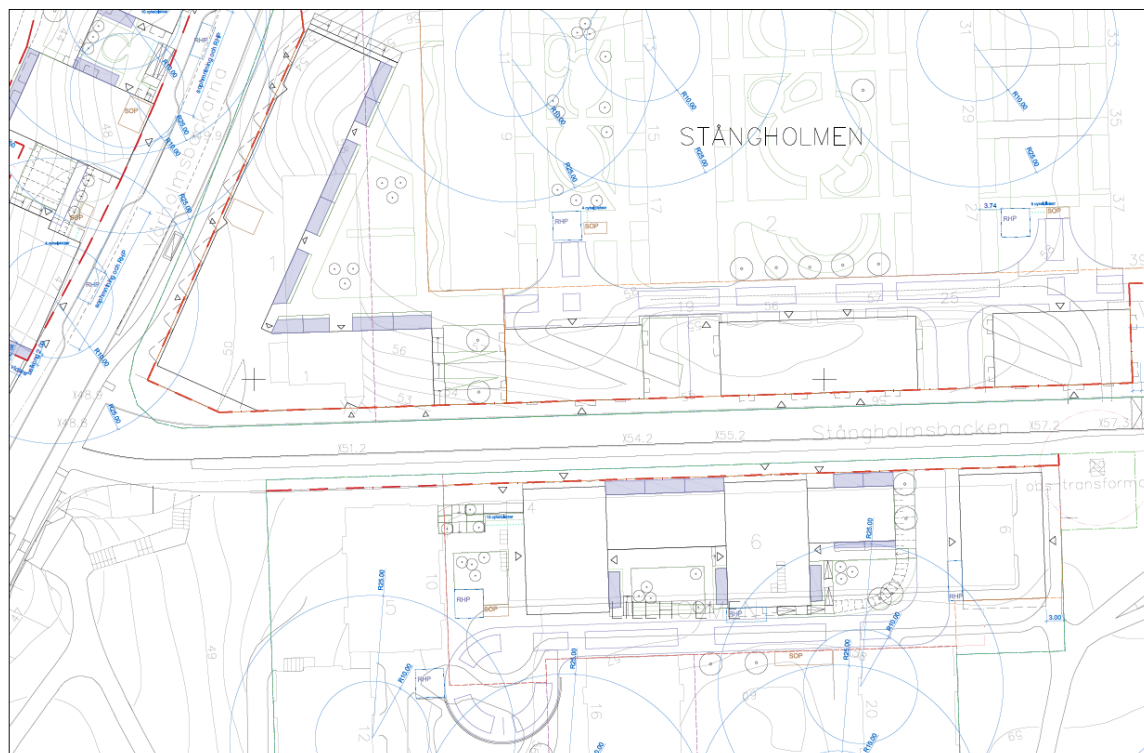
I samband med den planerade bebyggelsen har ett helhetsgrepp tagits över angöringsgatorna i området. Det är tänkt att angöringsgatorna ska ligga kvar i befintligt läge. Här kommer det med andra ord att vara möjligt för de boende att angöra för kortare ärenden, avfallsfordon kommer att trafikera för sophämtning och vid akutfall även räddningsfordon. Se Figurerna 5–7 som visar avstånd/upptagningsområde för tillgänglighet mellan angöring/parkeringsplats för rörelsehindrade och bebyggelse. Kraven på tillgänglighet utgår från Stockholms stads krav (10 meter) och BBR-kravet (25 meter). Tillgänglighetskravet för angöring på ett avstånd på 10 meter klaras via angöringsgatorna. Parkeringsplats för rörelsehindrade (hädanefter förkortat RHP) planeras att lösas först och främst i garage och på kvarteretsmark. Där det inte är möjligt lösa används istället angöringsgatornas körbana. I kvarteret två norra punkthusen och södra punkthuset löses eventuell plats för RHP i angöringsfickan (se Figur 6 nedan). Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är det fördelaktigt att parkeringsplats för rörelsehindrade anläggs i angöringsfickan, detta för att slippa backrörelser och körning över gångbana. Stångholmsbackens lutning samt cykelbanans placering gör det svårt för radhusen (Lillholmen/Bäverholmen) att klara tillgänglighetskraven från norrsidan. Boende i radhusen kommer att nå RHP via genomgående trapphus och gårdar.

För de befintliga bostäderna finns det idag en problematik när det kommer till RHP och tillgänglighet i och med att alla entréer inte klarar avståndet på 10–25 meter. Om projektet även ska klara tillgänglighetskravet för det befintliga beståndet ställer det stora utmaningar. I och med att angöringsgatorna ligger kvar i befintligt läge så klarar inte alla entréer avståndet 10–25 meter som Figurerna 5–7 visar. För att överhuvudtaget förbättra tillgängligheten och klara 10–25 meter mellan RHP och till närmaste entré skulle det innebära att befintliga gårdar behöver asfalteras och ändras på. Dessutom har området en svår utmaning med stora nivåskillnader vilket skulle innebära stora ingrepp i befintlig mark. Situationen förblir därmed oförändrad vad gäller avstånd mellan RHP och entréer. Detta gäller särskilt den bakre raden av punkthusen, söder om Stångholmsbacken.

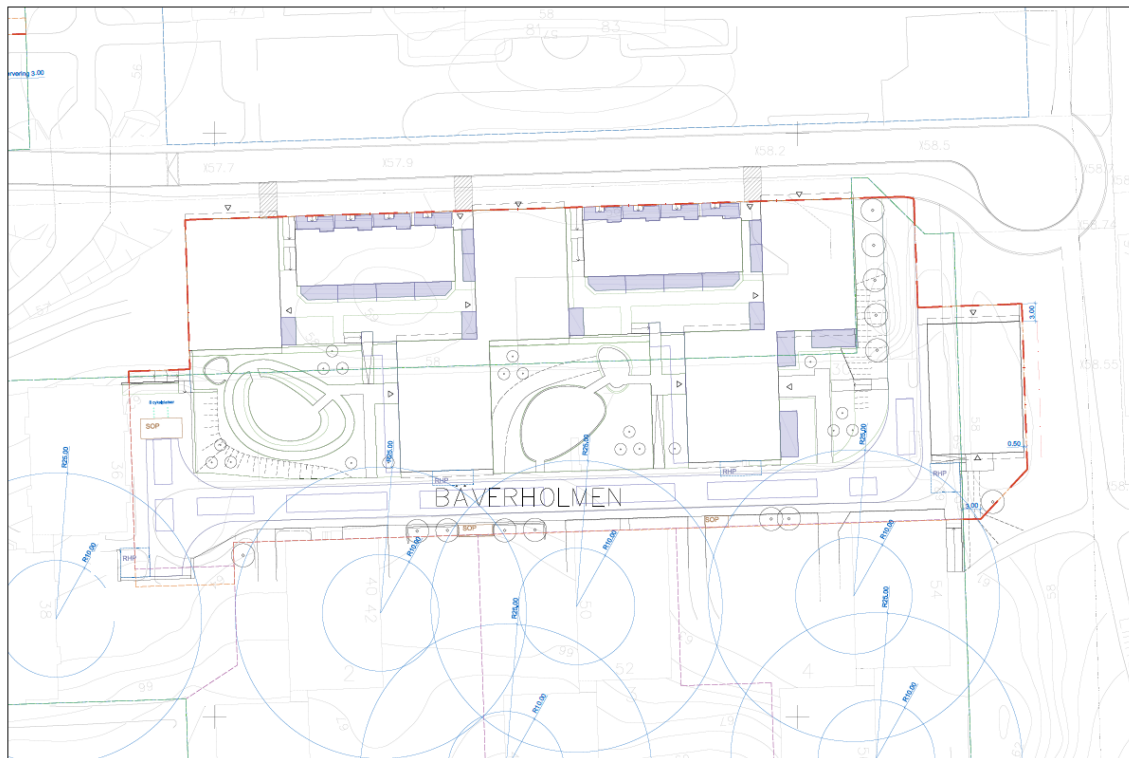




Figur 5: Kvarteret Hasselholmen, underlag från ARKITEMA.



Figur 6: Kvarteren Två norra punkthusen, södra punkthuset, Stångholmen 1, 2 och Lillholmen, underlag från ARKITEMA.

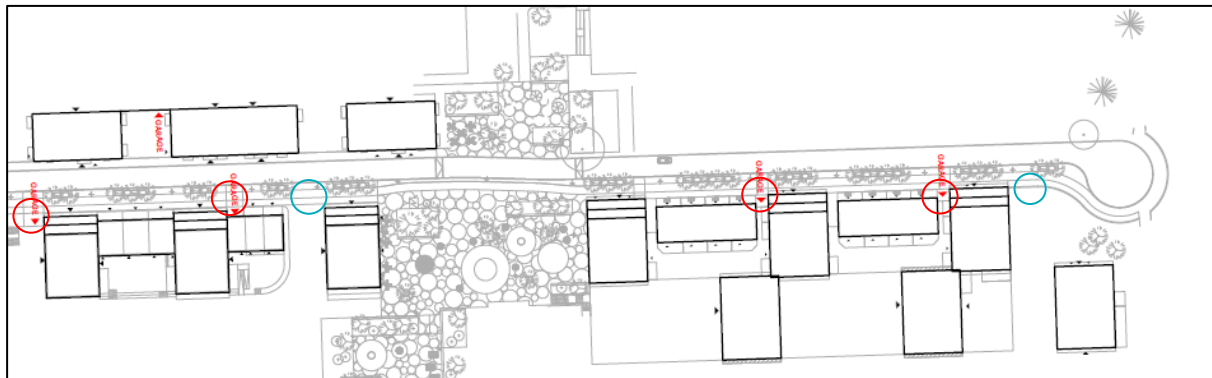


Figur 7: Kvarteret Båverholmen, underlag från ARKITEMA.

Utformningen av gatorna planeras att dimensioneras för möte mellan tunga fordon och personbilar, detta innebär en körbanebredd på 5,5 meter. Utformningen av gatorna har kontrollerats med hjälp av en körspårsanalys för att säkerställa att tungtrafik kan trafikera gatorna med hänsyn till exempelvis svepyta.

Vilken typ av vändlösning (vändplan eller trevägsvändning) för avfallsfordon har studerats i alla angöringsgator. I Stockholms stads riktlinjer för god avfallshandling förespråkas en vändplan med en yta på totalt 21 meter i diameter men att det inom vissa fall fungerar med en trevägsvändning beroende på trafikmiljön. Bedömningen för angöringsgatorna är att en trevägsvändning anses vara lämplig med tanke på att trafikmiljön inte förväntas att vara intensiv. Flödet av biltrafik och oskyddade trafikanter bedöms bli lågt vilket motiverar en lösning med trevägsvändning. Dessutom tar denna lösning mindre yta i anspråk vilket besparar de befintliga gårdsmiljöerna.

Stångholmsbacken får en viktig koppling för skolelever som ska ta sig till och ifrån Lillhomsskolan genom en planerad gång- och cykelbana längsmed Stångholmsbackens södra sida. Inom denna sträcka uppstår ett par konfliktpunkter då fordonen som kör via angöringsgatorna samt in och ut från garagen kommer att korsa elevernas skolväg, se röd markering för in- och utfart för garage och blå markering för in- och utfart angöringsgata i Figur 8 nedan. Här är det viktigt att se över lämpliga åtgärder för att uppmärksamma bilister om korsade skolelever samt att biltrafiken tvingas till att sänka hastigheterna när fordonen korsar gång- och cykelbanan. Åtgärderna kan exempelvis vara en röd asfaltsbeläggning och/eller genomgående gång- och cykelbana med en kantstenslösning som tvingar bilister att sänka farten när fordonen ska köra över kantstenen.



Figur 8: Konfliktpunkter angöringsgator, in- utfart garage och skolväg, Stångholmsbacken. Underlag från Urban Minds.

### 3.3 Nya parkeringslösningar

Följande sammanställning av lämpligt parkeringstal inom detaljplan för Stångholmsbacken är framtagen i enlighet med Stockholms stads gällande parkeringstal för cykel, *Cykelparkeringstal i nyproduktion och för bil, Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal.*

#### 3.3.1 Parkering för cykel

Enligt *Stockholms stads riktlinjer för cykelparkeringstal i nyproduktion och Cykelparkering i staden – utformning av cykelparkeringar i Stockholms stad* bör det eftersträvas att cykelparkeringarna utformas med god tillgänglighet för cyklister. Detta innebär att användare ska med enkelhet komma åt cykelställen utan några förhinder som försvårar användningen av dessa. Vidare bör cykelparkeringarna dimensioneras för alla typer av cyklar och tillbehör såsom cykelkärror och lastcyklar. Stockholms stad förordar cykelställ där det är möjligt att låsa cykeln vid ramen, även väderskydd skulle öka attraktiviteten av att använda cykelparkeringarna. I stadens riktlinjer framgår det att cykelparkeringstalet bör hamna i ett spann mellan 2,5–4 cyklar per 100 kvm BTA när det kommer till bostäder. Byggaktörerna i detta projekt utgår från 3 platser per 100 kvm BTA vilket är ett lämpligt cykelparkeringstal. För att bespara gårdsytorna i så stor utsträckning som möjligt kommer majoriteten av cykelparkeringarna att lösas i garage. Fördelningen av cykelparkeringarna blir cirka 95 % i garage/förråd och 5 % utomhus nära entréer. De befintliga bostäderna kommer inte ha möjlighet att parkera sina cyklar i de nya garagen. Anledningen till detta är att man idag har möjlighet att parkera cyklarna i cykelförråd. För de nya bostäderna kommer garagen att vara i direktkontakt med trapphusen. De cykelparkeringar som planeras inomhus/garage kommer att nås invändigt genom gårdarna och trapphusen via hiss.

#### 3.3.2 Parkering för bil

Inom detta projekt har en översyn av det befintliga parkeringsbeståndet gjorts. Från byggaktörernas håll har ett helhetsgrepp tagits över området för att effektivisera parkeringsanvändningen. De nya förutsättningarna för bilparkeringen enligt byggaktörerna är följande:

- Dimensionerande parkeringstal för nya och befintliga fastigheter är 0,45 platser per lägenhet (för befintliga fastigheter är dagens parkeringstal cirka 1 plats per lägenhet). Detta innebär att befintliga parkeringstalet kommer att förändras i och med planförslaget från 1 plats/lägenhet till 0,45/lägenhet.

- För vissa kvarter (kvarteren presenteras nedan) kommer de nya garagen att inrymma plats för det befintliga beståndet som i och med planförslaget får 0,45 platser per lägenhet. Men detta inkluderar inte fordon som står långsmed Stångholmsbacken.

De föreslagna parkeringstalen för bil (nyproduktion) har tagits fram i enlighet med Stockholms stads gällande riktlinjer. De tal som presenteras utgår från den nya bebyggelsen. Riktlinjerna bygger på fyra steg:

- Lägesbaserat parkeringstal bedömt utifrån planområdet geografiska läge i förhållande till olika parametrar. Det lägesbaserade parkeringstalet görs utifrån planområdets avstånd till kollektivtrafik, avstånd till city samt tillgången till service och andra urbana aktiviteter.
- Projektspecifikt parkeringstal bedömt utifrån lägenhetsstorlek. Inom detta steg görs en upp- eller nedräkning av parkeringstalet om det är en övervägande andel stora eller små lägenheter.
- Justering för besöksparkering. Det ska ske en uppräknig av parkeringstalet med 10% för att inrymma besöksparkering.
- Grönt parkeringstal, en valfri åtgärd mot genomförande av mobilitetstjänster. I detta steg kan byggaktörerna räkna ned parkeringstalet om man genomför mobilitetstjänster. För projektet Stångholmsbacken har byggaktörerna valt att inte genomföra några mobilitetsåtgärder då det reella behovet avses lösas utifrån det projektspecifika parkeringstalet.

Inom projektet är grundparkeringstalet (lägesbaserade talet) för alla kvarter satt på 0,45 platser per lägenhet. Därefter har parkeringstalet justerats utifrån lägenhetsstorlek samt besöksparkering. För kvarteren med planerade radhus gäller inte stadens riktlinjer för gröna parkeringstal. Parkeringstalet är därmed satt på 1 plats per radhus. Resultat redovisas nedan.

De aktuella kvarteren är listade i siffror för enklare orientering, se Figur 9 nedan. Från väster är det:

1. Hasselholmen, parkeringstal på 0,43 platser per lägenhet.
2. Väster om Vårholmsbackarna
  - a. Två norra punkthusen: parkeringstal på 0,47 platser per lägenhet.
  - b. Det södra punkthuset: parkeringstal på 0,43 platser per lägenhet.
3. Stångholmen 1, parkeringstal på 0,43 platser per lägenhet.
4. Stångholmen 2, parkeringstal på 0,49 platser per lägenhet.
5. Lillholmen, parkeringstal på 0,47 platser per lägenhet. För radhus gäller 1 plats/radhus.
6. Bäverholmen, parkeringstal på 0,47 platser per lägenhet. För radhus gäller 1 plats/radhus.



Figur 9: Ungefärliga utbredningen av kvarteren. Numrerade för enklare orientering.

En del av kvarteren planerar för garage och andra kvarter planerar att genomföra parkeringsköp. Kvarter nummer 2 och 5 (Väster om Vårholmsbackarna och Lillholmen) har för avsikt att genomföra parkeringsköp, resterande kvarter (nummer 1, 3, 4 och 6) planerar för garage. Lillholmen (5) planerar för nytt garage men klarar inte att uppnå det nya parkeringstalet, lösningen blir då att genomföra parkeringsköp. Inom vilket/vilka garage det rör sig om är inte fastställt i detta skede. Men ambitionen att det sker i något/några av garagen i kvarteren 3, 4, och 6. Bockholmen (kvarteret strax norr om kvarter 6 och som inte ingår i projektet) har även beviljat att sälja garageplatser för resterande kvarter som är intresserade.

## 4 Slutsatser

Följande slutsatser kan dras utifrån utredningen:

- Gång- och cykelkopplingar förbättras i området. Längsmed Stångholmsbacken har dock sex konfliktpunkter identifierats. Fordon som ska in-/ut på angöringsgatorna och in-/ut från garage kommer att korsa en viktig skolväg för elever som går eller cyklar till skolan. Åtgärder bör genomföras för att nedprioritera fordonen vid korsningspunkterna, exempelvis genomgående gång- och cykelbana, röd asfaltsbeläggning och/eller kantstenslösning.
- Det sker en liten ökning av trafiken i samband med tillväxten av bostäder i området. De nya bostäderna beräknas generera cirka 870 fordon per dygn. Samtidigt kommer parkeringstalet för befintliga bostäder att minska. Detta innebär att befintlig trafikmängd på sikt kan komma att reduceras. Oavsett om befintlig trafikmängd minskar eller om den förblir oförändrad så riskerar den (tillsammans med de nya bostädernas trafikökningen) inte att bidra till trängsel/köbildning. Anledningen är helt enkelt att det rör sig om låga flöden som inte innebär några kapacitetsproblem.
- Angöringsgatorna behåller sin funktion som tidigare vilket möjliggör för angöring till bebyggelsen. Transportväg för avfallsfordon sker via angöringsgatorna med en möjlighet att vända i en trevägsvändning. Trots att denna lösning innebär en backrörelse som inte är lika trafiksäker som en rundkörning i en vändplan, så bedöms det vara lite trafik i angöringsgatorna. Gatorna är med andra ord inte trafikintensiva vilket kan motivera en lösning via en trevägsvändning. Vidare är motiveringen till varför projektet planerar för trevägsvändning är för att vändplaner tar alltför stora ytor i anspråk. Befintliga gårdsmiljöer kan därmed besparas.



- Parkeringslösningarna som har föreslagits följer stadens riktlinjer för cykelparkeringstal i nyproduktion:
  - Cykelparkeringstalet som är satt är 3 platser per 100 kvm BTA vilket ligger i det övre spannet och motiverar de boende att använda cykel. Fördelningen av cykelparkeringarna blir cirka 95 % i garage/förråd och 5 % utomhus lokaliserade vid entréer. Motiveringen till denna fördelning är för att bespara gårdsytorna i så stor utsträckning som möjligt. Konsekvensen av att majoriteten av cykelparkeringarna planeras inomhus är att det kan minska attraktiviteten av att välja cykeln. Å andra sidan minskar risken för stöld med tanke på att det bara är de boende som kommer att ha tillgång till cykelrummen.
  - Cykelparkeringar med möjlighet att låsa fast cykeln vid ramen är att rekommendera då dessa modeller minskar risken för stöld av cyklar.
- Parkeringslösningarna som har föreslagits följer stadens riktlinjer för gröna parkeringstal
  - Den nya bebyggelsen har fått bilparkeringstal på ett spann mellan 0,43–0,49 plats per lägenhet. För kvarteren med radhus gäller inte stadens riktlinjer, utan då gäller 1 plats per hus. Genom att ta ett helhetsgrepp kring parkeringssituationen i området vill byggaktörerna effektivisera parkeringsanvändningen.
  - Alla nya bostäder planerar inte för garage. Dessa kvarter har för avsikt att genomföra parkeringsköp i något/några av resterande kvarter. De nya garagen planeras att inrymma plats för det befintliga beståndet som i och med planförslaget får ett sänkt parkeringstal.
  - Att de befintliga fastigheterna får ett nytt parkeringstal (från cirka 1 plats per lägenhet sänkt till 0,45 plats per lägenhet) kan påverka människors val av färdmedel. Mer ingående innebär det att en del av de boende kommer att behöva resa på andra sätt än med bil. Å ena sidan följer detta Stockholms stads *Framkomlighetsstrategi*, nämligen att fler människor ska resa med hållbara färdmedel (gång, cykel, kollektivtrafik) än med bil. Å andra sidan kan detta vara en alltför stor förändring i och med att de boende i en lång tid haft ett parkeringstal på 1 plats per lägenhet. Att det dessutom har varit möjligt att parkera gratis längsmed Stångholmsbacken förstärker vanan att resa med bil ytterligare. Vidare kan en förflyttning av parkerade fordon ske till andra platser i stadsdelen. Trots att det inte är aktuellt med mobilitetsåtgärder inom projektet kan det vara mer fördelaktigt att arbeta med dessa tjänster. Mobilitetståtgärderna skulle fungera som ett alternativ gentemot en privatägdbil, exempelvis prova-på-SL-kort eller bilpool.
- Tillgänglighet och RHP:
  - För de nya bostäderna planeras RHP på kvartersmark och i garage om/när behovet uppstår. Även angöringsgatornas körbana kan komma att användas för uppställning av RHP om/när behovet uppstår. Tillgänglighetskravet förväntas att lösas på detta sätt. Stångholmsbackens lutning samt cykelbanans placering gör det svårt för radhusen (Lillholmen/Bäverholmen) att klara tillgänglighetskraven från norrsidan. Boende i radhusen kommer att nå RHP via genomgående trapphus och gårdar.
  - För de befintliga bostäderna finns det idag en problematik när det kommer till RHP och tillgänglighet i och med att alla entréer inte klarar avståndet på 10–25 meter. Entréerna närmast angöringsgatorna klarar dock ett tillgängligt avstånd för angöring och RHP. Planförslaget innebär med andra ord inte

någon förändring för de befintliga bostäderna. Dock om projektet ska skapa en god tillgänglighetsstandard innebär det att befintliga gårdar behöver ändras och asfalteras. En målkonflikt uppstår där tillgänglighet står emot gårdsmiljöer. I och med att de befintliga bostäderna idag inte har några uppställda ytor för RHP kan det därav vara motiverat att bevara gårdarna så som de är idag. Å andra sidan innebär detta att området i stort, efter planförslagets förverkligande, kan skapa en ojämlig miljö. Med andra ord, boenden i den nya miljön får en bättre standard jämfört med boenden i det befintliga beståndet. Som en lösning för detta får de befintliga hyresgästerna möjlighet att ansöka om och bo i det nya beståndet.