

Parkerings- och mobilitetsutredning för DP2A Stora Sköndal

SLUTRAPPORT 2021-06-16

Författare

Pelle Envall, Trafikutredningsbyrån AB

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1. Inledning	4
2. Lägesförutsättningar	8
3. Bilinnehav i närområdet.....	15
4. Lösningar för parkering och mobilitet	17
5. Effekter mot uppställda mål	20
6. Mobilitet på kvartersnivå: Utbud av bil- och cykelparkering i den nya bebyggelsen ...	22
Bilaga A – Beläggning kvällstid på urval av p-platser	32
Bilaga B – Beskrivning av ett urval av mobilitetstjänster.....	34
Bilaga C – Översikt över föreslagna gröna parkeringstal och utbudets placering.....	40

Sammanfattning

Syftet med den här rapporten är att redovisa hantering av parkering enligt Stockholms stads riktlinjer för en utbyggnad av lägenheter och lokaler inom Detaljplan 2A Stora Sköndal. Utredningen omfattar mobilitet i sin helhet inklusive cykel. Studien redovisar även förslag till samordning av bilplatser som sker i gemensamma lösningar inom exploateringsområdet, under grundskolan och M-huset (Kvarter A). Rapporten innehåller vidare FUABS förslag till omdisponering av p-tytor inom området pga exploateringen. I området finns bygggrätter för Wallenstam, NREP, Heba/Åke Sundvall, K2A, och MFAB. Även SISAB har en bygggrätt i planområdet.

Studien rekommenderar att ett mobilitetspaket på ambitiös nivå genomförs tillsammans med ett korrekt prissatt utbud av bilparkering. De mobilitetsåtgärder som byggaktörerna gemensamt föreslås ansvara för enligt principen med gröna parkeringstal är:

- Tydlig kommunikation och personligt möte
- Personlig välkomstcheck
- Bilpool för rekreation och inköp
- Smidiga hemleveranser
- Cykelpool och events för vardag och utflykter

Förutom ovanstående åtgärder finns det ett behov av SL genomför en utbyggnad av kollektivtrafikförbindelserna i området. Majoriteten boende får med rekommenderade lösningar ökade möjligheter att resa, och ökade möjligheter att färdas klimatsmart.

När ett mobilitetspaket på ambitiös nivå genomförts sätts stadens krav på parkeringsutbud för bil till 0,41 bilplatser per lägenheter inklusive besöksplatser, 0,38 platser per lägenhet om besöksparkering samnyttjas. Totalt innebär stadens riktlinjer anläggning av cirka 630 bilplatser och 3100 cykelplatser (se Tabeller 6.1 och 6.3). Det exakta antalet p-platser kommer ändras med justeringar av antal lägenheter. Bilaga C ger en översikt över föreslagna gröna parkeringstal och utbudets placering.

Trafikutredningsbyråns bedömning är att exploateringen inom detaljplanen kan fungera väl med ett parkeringsutbud på redovisad nivå men att det finns ett stort behov av konceptualisering och synliggöra de mobilitetslösningar som genomförs för att åstadkomma balans mellan utbud och efterfrågan på parkering i området. Det finns även ett behov att såväl staden som byggaktörerna prissätter bilparkering som en marknad. Målet behöver vara att bilägare direkt via parkeringsplatsens månadshyra betalar hela parkeringskostnaden (att delar av garagekostnaden inte läggs på bostadshyran).

För att ordna trafiken och förbättra tillgänglighet bör kommunen se över regelverk för besöksparkering i närområdet och införa avgifter. Avgifter skulle även minska söktrafik i området som orsakas av lägre pris på parkering på gatumark än på tomtmark i närheten.

1. Inledning

1.1. Syfte

Syftet med den här rapporten är att redovisa en parkerings- och mobilitetsutredning för Stora Sköndal Detaljplan 2A. Utredningen ger rekommendationer för hur stadens Gröna Parkeringstal ska tillämpas i området. Utredningen omfattar mobilitet i sin helhet inklusive cykel. Studien redovisar även förslag till samordning av bilplatser som sker i gemensamma lösningar inom exploateringsområdet, under grundskolan och M-huset (Kvarter A). Rapporten innehåller vidare FUABS förslag till omdisponering av p-ytor inom området pga exploateringen. Ett mål med de Gröna Parkeringstalen är att minska efterfrågan på bilparkering och ge boende tillgång till mobilitet som tjänst.

1.2. Kommunens mål och riktlinjer för parkering och mobilitet

1.2.1. Riktlinjerna som styr parkering och mobilitet

Stockholms stads riktlinjer för Gröna parkeringstal från år 2015 styr hur kommunen hanterar parkering och mobilitet vid detaljplan och bygglov¹. Riktlinjerna har för avsikt att säkerställa att boendeparkering huvudsakligen sker på tomtmark, att möjliggöra ett kostnadseffektivt bostadsbyggande genom att hålla nere kostnaderna och att hushålla med stadens mark samt att förenkla exploateringsprocessen genom ökad förutsägbarhet och transparens. Riktlinjerna understryker att efterfrågan på parkering beror på lägenheternas och verksamheternas läge – i lägen med bättre kollektivtrafik och bättre förutsättningar att gå och cykla är efterfrågan på bilparkering lägre.

Stockholms stads trafikstrategi (Framkomlighetsstrategin 2012-2021) beskriver hur Stockholm ska klara av en planerad befolkningstillväxt samtidigt som transportsystemet är tillgängligt. Trafikstrategin har konkretiserats i en åtgärds pyramid som prioriterar de färdssätt som innebär god resurshållning med trafikytor och har som mål att göra kollektivtrafik och cykelinfrastruktur bättre så att dessa färdssätt väljs på än fler resor, vilket ökar transportkapaciteten.

1.2.2 Parkeringstal vid ny – och ombyggnation

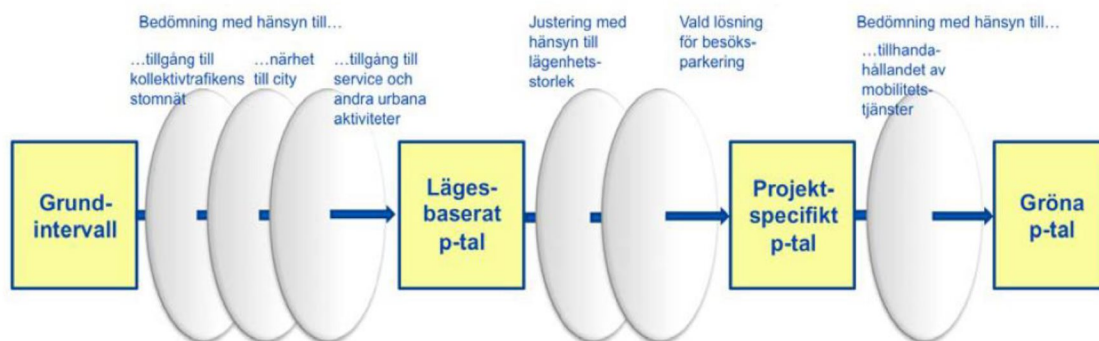
I stadens riktlinjer Gröna parkeringstal finns det parkeringstal vid ny- och ombyggnation av lägenheter. Parkeringstalen består av ett grundintervall, ett lägesbaserat parkeringstal, ett projektspecifikt parkeringstal och slutligen ett grönt parkeringstal. Det gröna parkeringstalet tar hänsyn till vilka mobilitetstjänster som byggaktören väljer att genomföra inom projektet. Med ett ambitiöst mobilitetspaket ger riktlinjerna 25 % rabatt på det projektspecifika parkeringstalet.

¹ Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering. Stockholms stad. Beslutad i kommunfullmäktige 2015-10-19.

För detaljplan Stora Sköndal Etapp 2A har staden i programskedet angett ett lägesbaserat parkeringstal för bil om 0,5 bilplatser per lägenhet.

Figur 1.1. Lägesbaserat parkeringstal för bil i programskedet.²

Det Gröna parkeringstalet i stadens modell är nästa steg och ska ta hänsyn till besöksparkering, lägenhetsstorlekar samt mobilitetstjänster.



Figur 1.2. Illustration över Stockholms stads riktlinjers stegvisa metod för hantering av parkeringsutbud för bil i detaljplan och bygglov.

Besöksparkering innebär ofta ett tillägg om 10 % bilplatser per lägenhet. Om parkeringen ordnas i ett större öppet garage med flytande platser så anser riktlinjerna att besöksparkeringen kunna lösas genom samnyttjande och då behöver parkeringstalet inte räknas upp.

Ett lägesbaserat parkeringstal om 0,5 bilplatser per lägenhet innebär i praktiken följande.

- För områden med övervägande andel stora lägenheter kan ges en höjning av det lägesbaserade parkeringstalet på upp till 20 % vilket innebär 0,66 bilplatser per lägenhet inkl. besöksparkering (0,6 med samnyttjad besöksparkering).
- Områden med normalstora lägenheter har ett anvisat parkeringsutbud om 0,55 bilplatser per lägenhet inkl. besöksparkering (0,5 med samnyttjad besöksparkering).
- Områden med övervägande andel små lägenheter kan ges en sänkning av det lägesbaserade parkeringstalet på upp till 30 % vilket innebär ned till 0,385 bilplatser per lägenhet inkl. besöksparkering (0,35 med samnyttjad besöksparkering).

Från talen dras som mest en rabatt på 25 % vid genomförande av ett mobilitetspaket på ambitiös nivå. Det innebär ett grönt parkeringstal om:

- 0,5 p-platser för områden med övervägande andel stora lägenheter inkl. besöksparkering (0,45 med samnyttjad besöksparkering).

² Epostkommunikation med Anton Anander, Trafikkontoret, Stockholms stad. Daterat 2021-02-22.

- 0,41 p-platser för områden med normalstora lägenheter inkl. besöksparkering (0,38 med samnyttjad besöksparkering).
- 0,29 p-platser för områden med övervägande andel små lägenheter inkl. besöksparkering (0,26 med samnyttjad besöksparkering).

Riktlinjerna medger en bedömning och flexibilitet vid dimensionering av parkeringsutbud för boende i stora och små lägenheter.

1.3. Långsiktiga mål och parkering

Stockholms stads riktlinjer beskriver att andelen resor med bil måste minska för att möjliggöra den förväntade befolkningstillväxten. Det kommer inte finnas plats i infrastrukturen om det är samma färdmedelsfördelning som idag.

Vidare finns det nationella klimatmål som Stockholms stad har att förhålla sig till. Sverige har antagit en klimatlag och ett klimatpolitiskt ramverk. Det långsiktiga målet är att Sverige ska ha netto-noll utsläpp av växthusgaser år 2045 (- 85 % samt minusutsläpp) jämfört med 2010. Transportsektorn anses vara särskilt utmanande och ett specifikt etappmål har satts för transportsektorn. Utsläppen för transporterna ska minska med 70 % till år 2030 jämfört med 2010.

Hälften av alla bilresor är kortare än 5 kilometer, i tätort ofta under 3–4 kilometer. Med andra ord har i snitt hälften av alla bilar du ser på en viss parkering färdats kortare sträcka än en halvtimmes promenad eller en 10–15 minuters cykelresa.

Figur 1.3. Efterfrågan på parkering vid verksamheter och på gata styr till stor del val av färd sätt. Ungefär hälften av hushållen i Stockholms stad äger bil och de väljer bil när det är smidigast för resan.

Flera rapporter hävdar att teknik (energieffektivare fordon och biobränslen) inte räcker för att nå 2030-målet för transportsektorn, utan att ett transporteffektivt samhälle också behövs. Detta påpekade exempelvis sex myndigheter³ i en kontrollstation nyligen (Boverket m.fl., 2020). Trafikverket bedömer att biltrafiken har potential att minska med 10 – 20 % till år 2030 jämfört med 2010, vilket är vad som krävs för att nå klimatmålen⁴ (Trafikverket, 2014). Den största potentialen bedöms finnas i storstäder. För att nå målet nämner Trafikverket bl.a. att ”Parkeringspolitiken i städerna inriktas på att antalet bilar på sikt kommer minska, liksom trafiken. Det kan t.ex. innefatta årlig minskning av antalet parkeringsplatser i kombination med höjda avgifter samtidigt som parkering för bilpool premieras” (s 40).

Att ta hänsyn till klimatmålet vid planering av bostäder bedöms vara viktigt av flera skäl:

³ Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen inom ramen för Energimyndighetens samordningsuppdrag. Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2020:3.

⁴ Målet i scenariostudien var att minska koldioxidutsläppen med 80 % jämfört med 2010.

1) Utbudet av parkeringsplatser påverkar bilinnehav och bilresande och därmed även möjligheterna att nå 2030-målet.

2) Alla hushåll har inte tillgång till egen bil. Därför är det viktigt att planera så att boende har god tillgänglighet utan egen bil.

3) Om klimatmålen nås kommer det inom Stora Sköndal finnas dyra parkeringsplatser som inte används.

Klimatomställningen måste samtidigt balanseras parkeringssituation som fungerar på kort och lång tid. Det ska vara attraktivt att bo i lägenheterna och de ska hyras ut till en kostnad som fungerar för olika inkomst.

2. Lägesförutsättningar

2.1. Behov av fördjupning

Detta kapitel redovisar en fördjupad beskrivning av planområdets lägesförutsättningar. Vid framtagandet av det lägesbaserade parkeringstalet görs en mycket enkel analys av planområdets läge som fördjupas här. Bilägande och bilberoende varierar stort från plats till plats och för olika grupper. Saker som man först kanske inte tänker på kan helt påverka möjligheten att välja bort bil, t.ex. tillgång till en matbutik eller förskola som enkelt nås till fots eller med cykel. Även närhet, tillgång och utbud av kollektivtrafik och t.ex. bilpool och hyrbil påverkar behov av egen bil.

Eftersom aktuellt planområde är en del av en helt ny stadsdel finns det även behov av att beskriva hur serviceutbud kommer att utvecklas på sikt.

2.2. Boendes förutsättningar att äga och inte äga bil

2.2.1. Översikt

2.2.1. Mål för områdets utveckling

Framtidens Stora Sköndal kopplar stadsdelen dels mot norr, mot Sandåkravägen och vidare mot Tyresövägen, dels mot Sköndalsvägen samt dels mot Lilla Sköndal. Stadsdelen blir på så sätt mer integrerad till sin omgivning i jämförelse med dagens institutionsområde som kan upplevas som relativt isolerat.

Det planeras för en utökad busstrafik inom etapp 2A med två hållplatser inom etappen. Planerad turtäthet är en buss var ca 10 minut med ca 10-15 minuters restid till Gullmarsplan, Farsta samt Skarpnäck⁵. Huvudgatan genom Etapp 2A är projekterad för cykelbanor som i delar av området kommer göras bredare än stadens riktlinjer vilket ska bidra till att göra cykelresor komfortabla och stressfria även för mindre vana cykelanvändare.

I planområdets närhet planeras tre torgbildningar. Magnoliatorget, i Etapp 1, Skogsbyns torg i Etapp 3A samt Berga torg i Etapp 3B. Vid dessa noder görs plats för lokaler, handel och närservice. Omfattningen på det framtida lokala affärsutbudet är idag inte klart.

Området idag

Stora Sköndal ligger 10 km söder om centrala Stockholm strax öster om Sköndals centrum. I området idag villor och lägenheter för seniora hyresgäster och en rad verksamheter. I området finns även vård- och omsorgsboenden, asylmottagning, hem för ensamkommande ungdomar, dagverksamheter, högskola och förskola. Stora Sköndal är också ett populärt utflyktsmål med natur, bad, promenadstråk och möjlighet till pulkaåkning på vintern.

Figuren nedan visar Stora Sköndals lokalisering och aktuell detaljplan.

⁵ Uppgifter lämnade av FUAB genom Pontus Nilsson.



Figur 2.1. Stora Sköndals lokalisering med detaljplaneområdet och norra samt sydöstra utgångspunkterna markerade.

På grund av planområdets storlek och höjdskillnader redovisas närhet till service från två olika utgångspunkter, se Figur 2.1.

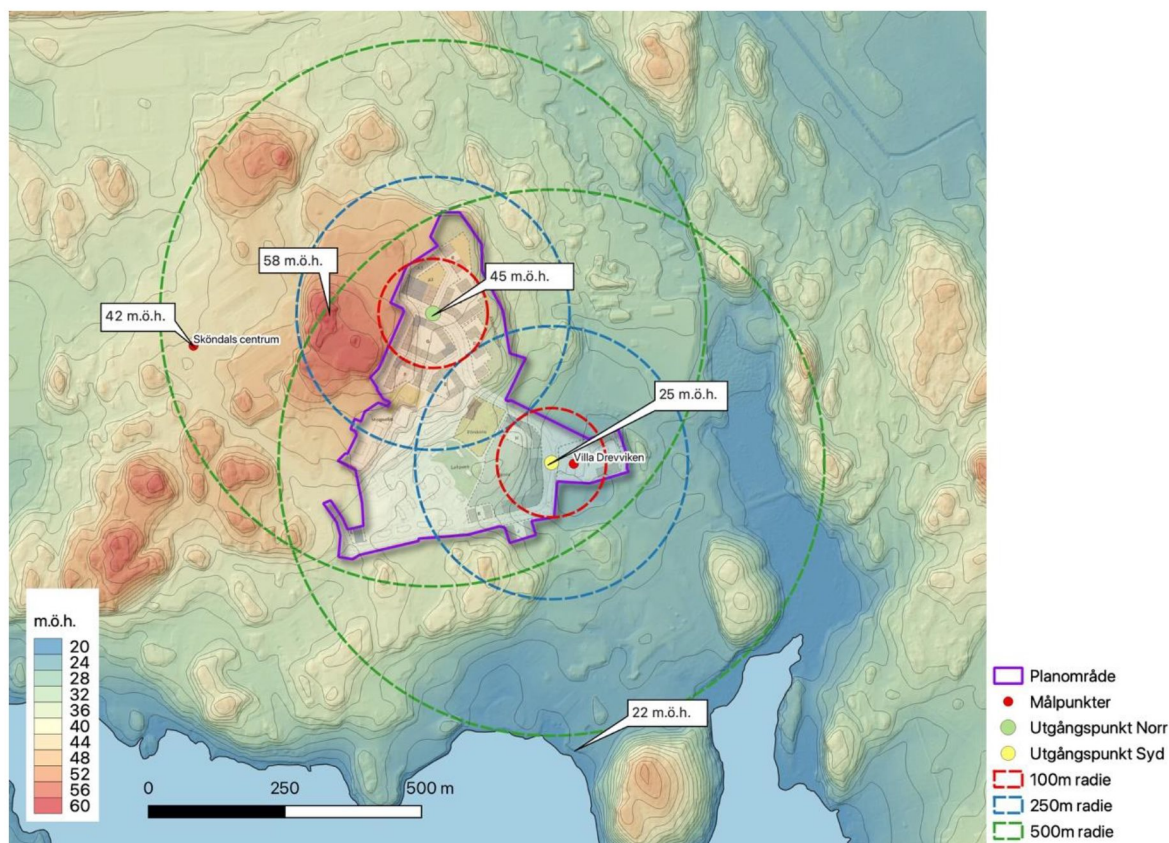
Norra utgångspunkten

Den norra delen av området har stor nytta av närheten till Sköndals centrum. Till Sköndals centrum är gångavståndet som minst ca 350 m, dvs en knapp fem minuters promenad eller ett par minuter per cykel.

I utformningen blir gångkopplingarna från norra delen av planområdet viktiga för att nå Sköndals centrum enkelt.

Södra utgångspunkten

Från den sydöstra delen av planområdet är det cirka 1 km till Sköndals centrum. Området vid Villa Drevviken ligger dessutom ca 20 meters lägre än Sköndals centrum. Höjdskillnaden påverkar i praktiken signifikant närhet till vardagsservice från denna del och är en viss tröskel för personer att gå och/ eller cykla till närservice.



Figur 2.2. Illustration av höjdskillnader i Stora Sköndal.

Utbud av service i Sköndals centrum

I Sköndals centrum finns bl.a. livsmedelsbutik (Hemköp), apotek, bibliotek, restauranger, frisörer, gym m.m.⁶ Här finns även vårdcentral och från centrumet avgår bussar. Sköndals centrum nås enklast till fots från norra delen av planområdet. Från södra delen är elcykel och bil de bekvämaste och snabbaste färdssätten även om en promenad på 10-15 min enkel väg kommer att vara förstahandsalternativet för några.

I Sköndals centrumets norra och södra delar finns även förskolor.

Utbud av service i Skarpnäck och Farsta

Utöver Sköndals centrum finns större och samlade utbud av vardagsservice i Skarpnäck centrum och Farsta centrum. Avståndet till Skarpnäck är drygt 2 km. Avståndet till Farsta centrum drygt 3 km. Farsta centrum är ett av södra Stockholms största handelsområden med ungefär 150 butiker, restauranger och många arbetsplatser. I Farsta finns även två större livsmedelsbutiker (ICA Kvantum och Coop Farsta). I Farsta centrum finns flera vårdcentraler liksom lokaler för gym och träning

⁶<https://www.stenafastigheter.se/stena-fastigheter/har-finns-vi/stockholm/skondals-centrum/>

Skarpnäck och Farsta nås enklast med bil eller kollektivtrafik. För att nå t-banan vid Farsta centrum är buss eller cykel de attraktivaste färdmedlen pga kostnader och reglering av parkering för bil.

Kollektivtrafik

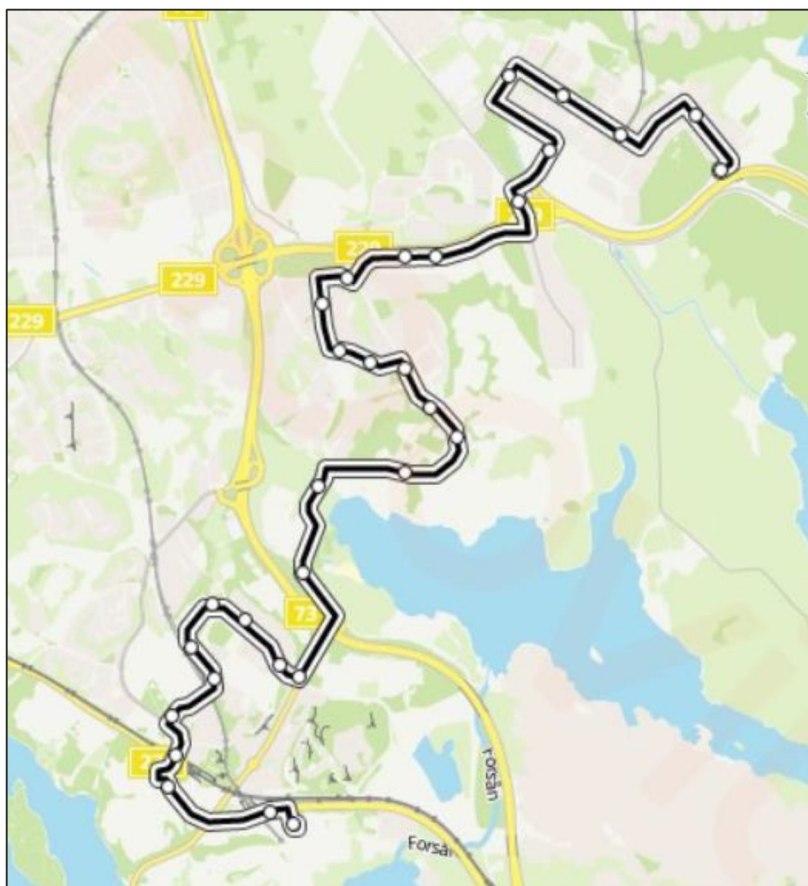
Från Sköndals centrum avgår busslinjerna 181, 182, 188 och 193 (193an är nattbuss vardagar). Bussarna 181, 182 och 188 går till Farsta, Skarpnäck och Hökarängen för vidare resande med tunnelbana. Det går i nuläget inga direktlinjer från Sköndals Centrum till målpunkter centralt i Stockholm eller några fjärrbussar för längre resande direkt från Sköndal.

Närmsta tunnelbanestationer finns i Farsta och Skarpnäck. Med cykel till både T-banan i Farsta respektive Skarpnäck är det ca 3 km vilket med cykel innebär 12-14 min. Att gå tar cirka 30-40 min.

Tabell 2.1. Restider med kollektivtrafik till arbetsplatsnoder.

Plats	Restid buss
	Fr Sköndals centrum
Stockholm central	28-43 min
Södersjukhuset	30-40 min
Medborgarplatsen	22-32 min
Farsta Centrum	7-11 min
Skarpnäck Centrum	14-17 min
Gullmarsplan	12-20 min

Med tunnelbanan i Skarpnäck tar det 15-20 min till Stockholms Central och från tunnelbanan i Farsta 15-22 min. Kombineras exempelvis cykelresa från Sköndal med tunnelbana från Farsta eller Skarpnäck blir den sammanlagda restiden till Stockholm C 35-45 min. Detta är likt restiden med buss från Sköndals Centrum. Om buss eller tunnelbana är mest attraktivt beror på slutmålet.



Figur 2.3. Linjesträckning för bussen mellan Farsta, Sköndal och Skarpnäck. Gatunätet och målpunkterna i området ger en omständig sträckning.

För boende som flyttar till Sköndal bedöms dagens utbud med kollektivtrafiken vara ett tillgängligt och attraktivt sätt att resa i vardagen, men också för fritidsresor och helgresor. En viktig aspekt är att gång och cykelvägar från boende till hållplatser är gena, säkra och tillgängliga. Vid hållplatser behöver det vara möjligt till att parkera cykel på ett säkert sätt.

Det finns diskussioner om en ny busslinje från Sköndals Centrum till Gullmarsplan. Så länge ingen ny busslinje körs är det ovan som gäller för de boende.

Bilpool och hyrbil

Trafikutredningsbyrån har inte identifierat något utbud av kommersiella bilpoolsbilar inom planområdet. M (tidigare Sunfleet) har bilpoolsbilar vid Farsta Centrum (ca 3 km från Sköndal), Nordmarksvägen 4 i Farsta (3,7-3,5 km) Gubbängsvägen 17 i Enskede (ca 2,8-3 km) och på Riksrådsvägen 46 (3,4-3,2 km).

Hyrbilar finns på Circle K på Nynäsvägen i Sköndal (2,5-2,7 km), OKQ8 på Forshagagatan 1 i Farsta (3-2,8 km), Circle K på Ågesta Broväg (3,4-3,2 km). Dessa platser erbjuder även hyrsläp.

7

Varje personbil i en "back-to-base" bilpool ersätter mellan 4-15 privatägda bilar. En genomsnittlig bilpoolsbil minskar därmed parkeringsefterfrågan med 3-14 p-platser i närområdet. Studier av Sveriges största och expanderande bilpoolsoperatör tyder på att minskningen av parkeringsefterfrågan lokalt för deras verksamhet är i lägre delen av spannet. Studier som drar slutsatsen att bilpoolsbil ersätter privatägda bilar i högre delen av spannet inkluderar att användare skjuter fram inköp av bil.

Det planeras inom Detaljplan 2A för bilpoolsplatser inom kvarter, bl.a. i M-huset (Kvarter A, se Figur 5.1).

2.2.2. Vardagsservice inom området när utbyggt

När området är fullt utbyggt kommer Stora Sköndal vara en modern stadsdel med ca 4500 bostäder och 15 000 kvadratmeter nya lokaler för vård, kultur och handel⁸. Utöver utbyggt vård- och omsorgsverksamhet, skolor, utbyggt campus med gymnasium och högskola, idrottshall m.m. kommer nya gator, parker, stråk och torg att skapas⁹. Området ska utvecklas så att utbud av vardagsservice blir bättre än idag. Även tillgängligheten till andra områden kommer utvecklas.

2.2.3. Slutsatser

Att utträta ärenden med bil som boende i Stora Sköndal idag är smidigt. Bilen tar en enkelt till Sköndals såväl som Farsta centrum. Kostnaderna för att äga bil bedöms i nuläget vara relativt låga pga inga eller låga avgifter för parkering i samband med butiksbesök mm. Den som lever ett liv utan bilägande har från norra delen av planområdet ett gott utbud av service inom ett kortare gångavstånd, men dock ett avstånd som kräver god förmåga att promenera.

Att flytta in som bilfritt hushåll till de södra delarna av planområdet innebär i utgångsläget antingen behov av elcykel, elassisterad lastcykel eller tillgång till bilpool för att smidigt kunna utföra många vardagsärenden. Ett stärkt kollektivtrafikutbud inom området är en avgörande punkt för att skapa en god mobilitet för alla hushåll, inte minst vintertid.

Med cykel ökar tillgängligheten till verksamheter och områden med ett än bredare utbud av vardagsservice men även till arbetsplatser. Cykel blir attraktivt när det finns bra cykelvägar som förbinder Stora Sköndal med målpunkter i närområdet, främst Skarpnäck, Hökarängen och Farsta såväl som till Gullmarsplan och Södermalm.

Avsaknaden av direktlinjer för busstrafiken till större målpunkter i Stockholmsområdet, Gullmarsplan undantaget, innebär ofta behov av minst ett byte. Idag går det bussar mellan Sköndals centrum och Farsta, Skarpnäck och Hökarängen för vidare resande.

⁷ Faktarutan bygger på information från bl.a. Åkerman & Nyblom (2014), Indebetou & Börefelt (2014) och Shaheen & Chan (2015).

⁸ <http://framtidensstoraskondal.se/omradet-i-framtiden-2/>

⁹ Se Stockholms stads informationssida: <https://vaxer.stockholm/omraden/stora-skondal/>

Sammanfattningsvis bedöms Stora Sköndal kunna bli en attraktiv plats att bo på för de som i vardagen mest färdas till fots, med cykel, kollektivtrafik och taxi. Det vill säga även attraktivt och fungerande för den hälft av Stockholms hushåll i lägenhet som inte äger bil. Men för att locka många sådana hushåll och för att ge dem ett riktigt bra mobilitetserbjudande behövs betydande åtgärder, inte minst god tillgång till bil som tjänst för rekreations- och inköpsresor.

3. Bilinnehav i närområdet

3.1. Bilar per boende

Som visas i tabellen nedan varierar bilinnehavet i närområdet mellan olika områden. Data från andra ytterstadsområden i länet visar också att lägenhetens storlek och den boendes ålder påverkar bilinnehavet och därmed efterfrågan på parkering.

Tabell 3.1. Statistik över bilar i trafik och förmånsbilar disponerade av boende.

Urval	Område	Antal boende	Antal bilar	Bilar per boende	Per hushåll
Stora Sköndal	Område 1240	3546	734	0,21	0,53
Sköndals centrum (lght)	Område 1310	1941	462	0,24	0,55
Sköndalsbroväg (inkl. radhus)	Område 1170	1999	614	0,31	0,61
Skönstaholm/ Hökarängen (hyresrätt)	Område 1290	1968	406	0,20	0,41
Boende i lght -40 kvm	Huddinge kommun	5148	-	0,17	(0,2)
18-40 år - eget boende	Botkyrka kommun	5404	1022	0,19	-
18-40 år - eget boende – tio lägsta områden	Botkyrka kommun	957	95	0,10	-

Notera att Sköndals centrum har ett bilinnehav om 0,55 bilar i trafik per hushåll. Det kan jämföras med yngre hushåll och boende i mindre lägenheter som har ett bilinnehav om 0,2 bilar per lägenhet eller ännu lägre.

Från en studie av bilägande i flerbostadshus i Älvsjö vet vi i mer i detalj hur bilägandet ser ut i olika åldersgrupper (WSP, Parkeringsutredning för små lägenheter vid Älvsjö station, 2013, s.7). Älvsjö kan vara intressant som ett exempel på en tätare stadsdel, så som Stora Sköndal kommer att utvecklas.

I Älvsjö är bilinnehavet i yngre åldersgrupper som följer:

- 20-30 år: 0,08 privatägda bilar per person (0,10 inkl. juridiskt ägda)
- 20-35 år: 0,12 privatägda bilar per person (0,14 inkl. juridiskt ägda)
- 20-39 år: 0,14 privatägda bilar per person (0,17 inkl. juridiskt ägda)

Bilnehavet bland boende av alla åldrar i flerbostadshus i Älvsjö är ca 0,21 bilar per invånare, enligt underlaget till beslutet bakom ändringar av Stockholms Stads prissättning för gatuparkering. Älvsjö har samtidigt stadens högsta bilnehav på områdesnivå när boende i småhus är inräknade.

3.2. Prioritering mellan pris och gångavstånd

Trafikutredningsbyrån bedömer att flertalet bilägare i planområdets mindre lägenheter kommer att försöka kompromissa med ett längre gångavstånd när det innebär ett en lägre parkeringskostnad. Unga boende som äger bil i första hand kommer att söka efter billig parkering i närområdet.

På Sköndalsvägen (mellan Sjöändan och Thorsten Levenstams väg) finns ett 40-tal gratis platser på allmän plats mark. Längs Dalbrobranten finns runt 50 gratisplatser. Ytterligare ett platser finns längs västra delen av Sköndalsvägen ned mot Perstorpsvägen och på sträckan genom Sköndals centrum och sidogator. Alla dessa gator är nattetid fullbelagda närmast planområdet. Först sista avsnittet närmast Perstorpsvägen finns lediga platser. Totalt finns troligen minst ett par hundra gratisplatser inom 600 m från planområdet, något som också bidrar till att konkurrera med bil som tjänst i planområdet.

Det är viktigt att notera att unga ofta avstår från att äga bil om det är för krångligt eller dyrt (Trafikanalys 2012).

3.3. Slutsatser om bilnehav och parkeringsefterfrågan

Bilnehavet i Sköndals centrum är i paritet med det av Stockholms stad anvisade parkeringstalet om 0,55 bilplatser per lägenhet inklusive besöksplatser. Bilnehavet i yngre åldersgrupper är relativt lågt. Parkeringsefterfrågan för mindre lägenheter i området är sannolikt betydligt lägre än kommunens lägesbaserade parkeringstal.

Observera att bilnehavsstatistiken ovan inte tar hänsyn till ev. mobilitetstjänster som genomförs inom planområdet och inte heller förhåller sig att priserna för garageparkering sannolikt blir betydligt högre i nya hus i närliggande områden.

Genom att söka mer detaljerad information om parkeringsutbud och lägenhetssammansättning för Sköndal centrum kan analysen av parkeringsefterfrågan för planområdet förfinas. Möjligheten till parkeringsköp eller att mernyttja befintliga parkeringsanläggningar bör även det ägnas viss uppmärksamhet.

Eftersom området närmast i söder och öster består av verksamheter med högre dagbefolkning än nattbefolkning finns det fördelar med att zooma ut och se parkeringsmarknaden

4. Lösningar för parkering och mobilitet

Detta kapitel presenterar ett övergripande alternativ för platsspecifik hantering av parkering och mobilitet för den nya bebyggelsen inom planområdet.

4.1. Förslag till utbud av bilparkering

Nedanstående tabell sammanfattar Trafikutredningsbyråns förslag till utbud för parkering för planområdet. Rekommendationen stämmer med stadens schablon för gröna parkeringstal. Trafikutredningsbyrån föreslår att betydande mobilitetsåtgärder genomförs genom ett mobilitetspaket på ambitiös nivå.

Tabell 4.1. Förslag till parkeringstal för planområdet

Lägenhetsstorlekar	Stadens schablon för grönt p-tal med mobilitetspaket på ambitiös nivå	Kommentar
Övervägande andel normalstora lägenheter	0,41 (0,38 vid samnyttjade besöksplatser)	Riktlinjer saknar uppgift om vad som anses vara normalstora lägenheter.
Övervägande andel små lägenheter	0,29 (0,26 vid samnyttjade besöksplatser)	
Studentlägenheter, Colive (eget rum och wc, delat kök)	0,025	Endast tillgång till parkering för rörelsehindrade.

Trafikutredningsbyråns bedömning är att:

- Områdets läge och karaktär bidrar till att många boende förväntar sig att bilparkering ska finnas i garage till relativt låg kostnad.
- Det är en god idé att generellt vara försiktig med att gå under stadens anvisade bilplatsutbud, men att planera p-ytor för flexibilitet. Stadens rabatt är ekonomiskt och fördelningsmässigt förmånlig men har tydliga risker i hus med många stora lägenheter.
- Det finns bättre sätt att hantera de utmaningar med ett förväntat relativt hög efterfrågan på parkering än att öka bilplatsutbudet över de nivåer som redovisas i tabellen.
- Det finns nytänkande möjligheter som kan användas för att sänka parkeringsefterfrågan under stadens schablon för det lägesbaserade parkeringstalet. En sådan möjlighet är att försäljning av större lägenheter sker tillsammans med ett erbjudande om att köpa bilplats i området.

- Kollektivtrafikförsörjningen av området behöver förtydligas för att möjliggöra en förfinad analys av lämpligt spann på parkeringsutbudet.

4.2. Anvisat utbud av cykelparkering

För Stora Sköndal detaljplan 2A har staden anvisat 3 cykelplatser per 100 kvm BTA för normala bostäder. För studentbostäder gäller nedanstående figur.

<p>Bostäder: 2,5 - 4 parkeringsplatser per 100 m² BTA[1].</p> <p>Studentbostäder: 1,5 parkeringsplatser per lägenhet för lägenheter mindre än 35 m² 2,5 parkeringsplatser per lägenhet för lägenheter större än 35 m²</p> <p>Arbetsplatser[2]: Minst 0,2 parkeringsplatser per anställd.</p>
--

Figur 4.1. Utdrag ur Stockholms stads cykelparkeringstal vid nyproduktion.

4.3. Förslag till mobilitetspaket

4.3.1. Mobilitetspaketets innehåll

Följande åtgärder har identifierats för att ge boende goda möjligheter att leva ett gott liv utan bilägande och svara mot fastighetsägarens ansvar att minimera parkeringsefterfrågan på gatumark.

- Tydlig kommunikation och personligt möte
- Personlig välkomstcheck
- Bilpool för rekreation och inköp
- Smidiga hemleveranser
- Cykelpool och events för vardag och utflykter
- Korrekt prissättning av parkeringsutbudet

Det är viktigt marknadsföra bostadsprojektet gentemot en målgrupp som är bilfri.

Vid uthyrning och försäljning av mindre lägenheter måste det tydligt framgå kostnad för garage och att utbudet av bilplatser kan vara begränsat.

En mindre avgift bör sättas för att stå i kö till bilplats. Avgiften kan lämpligen gå tillbaka till boende i form av en bilpoolscheck.

De utvalda mobilitetstjänsterna kommer att fylla resebehoven hos boende på ett mer fullständigt sätt än anläggandet av enbart bilplatser för enskilt bruk.

4.3.2. Om valet av mobilitetstjänster

Utförligare beskrivning av ett urval av mobilitetstjänster görs i Bilaga B.

Tydliga koncept och information vid försäljning är av stor vikt för att klargöra platsens förutsättningar för de blivande invånarna. Marknadsföringsmaterial tas fram som fokuserar på huset och kopplingen till hållbar mobilitet. Exempel på koncept finns i den folder som tagits fram för Brf Blicken i Haninge, se Figur 4.1. I foldern ges boende exempel på hur en vecka utan bil ser ut. Klarar man en vecka utan eget ägd bil kan man kanske klara ytterligare en vecka.

Onsdag: Cykla till Rudan

En kvällsöpp i Rudan – vinst låter det skönt! Men hur syns det om du får ner alla handväskan, picknicktårter och baklagnas karn? Vi rekommenderar husets cykelpool.

Det är gratis, miljövänligt och kul. Dessutom är det bra för hälsa. Att cykla är sunt och gott om kaffe. Brf Blickens cykelpool erbjuder två lådcyklar: en säker e-assisterad (får dig som inte gillar att svetta i uppförsbacken på väg hem) och en minire, samt två älsklyklar. Cyklarna står parkerade i anslutning till entrén och bokas enkelt och kostnadsfritt via din mobil, dagtid kl 06–23. Föreningen står för reparatur, försäkring och däckbyte. Det enda du behöver göra är att trampa.

E-bilförsäkring Ta en till från din cykel och beställ en från Brf Blickens som också erbjuder vi på en glass-check/bas-check à 100 kr.



Figur 4.1. Sida ur Riksbyggens folder för en veckas hållbara resor i Brf Blicken i Haninge.

Genom resecoachen introduceras boende till hur de olika mobilitetstjänsterna i huset fungerar vilket minskar det upplevda behovet av att äga en bil.

En viktig målgrupp är yngre vuxna där många ej har körkort. För dem ger en generell anslutning till bilpool inte en ökad mobilitet. Istället kan en mobilitetspott inkluderas i hyran. Möjlighet behöver undersökas att inkludera en sådan avgift som ett tillägg till reglerad hyra och om boende önskar tillägget föreslås fastighetsägaren skjuta till ett goodwill-belopp för de som beställer tillägget. Mobilitetspotten används sedan för betalning av t.ex. av bilpoolsanvändning.

De boende kan då ges möjlighet att genom mobilitetskortet eller under resecoachsamtalen välja en eller flera fastighetsknutna tjänster:

- Bilpool
- Taxi
- Hyrbil
- Kollektivtrafikkort
- Kostnadsfria hemleveranser

Cykelrum av hög kvalitet är av stor vikt för att lådcykel ska kunna användas i praktiken. Med en cykelservicestation kan man enkelt laga eller utföra service på sin cykel.

Intresse bör undersökas bland boende för att cykelpoolen tillhandahåller olika typer av *elassisterade transportcyklar*. Cyklar som kan användas av boende vid inköpsresor och utflykter i närområdet.

5. Effekter mot uppställda mål

5.1. Stockholms stads mål

Genom föreslagen lösning introduceras flera hundra Stockholmare till bilpool och el-assisterade lådcyklar. Trafikutredningsbyrån bedömer att det innebär att unga personer i någon omfattning kommer skjuta upp inköp av egen bil. Äldre Stockholmare ges tillgång till ett boende med ekonomiskt bättre alternativ till att fortsatt äga bil.

En ökad efterfrågan och konkurrenssituation kommer att uppstå både dagtid och nattetid för gratisplatser på gatumark i närområdet. Besöksparkering på gatumark i närområdet och inom planområdet behöver avgiftsbeläggas och/ eller tidsberäknat. En ökad konkurrens om parkering leder i sin tur till att ev. ledigt parkeringsutbud på tomtmark i närheten av planområdet tas i anspråk vilket är positivt.

Elbilspoolen kan utformas så att de även kommer befintliga boende till del. Det skulle i sin tur bidra till ett visst minskat bilägande i närområdet.

Tydliga koncept och information som fokuserar på hållbar mobilitet vid uthyrning bidrar till att minimera parkeringsefterfrågan.

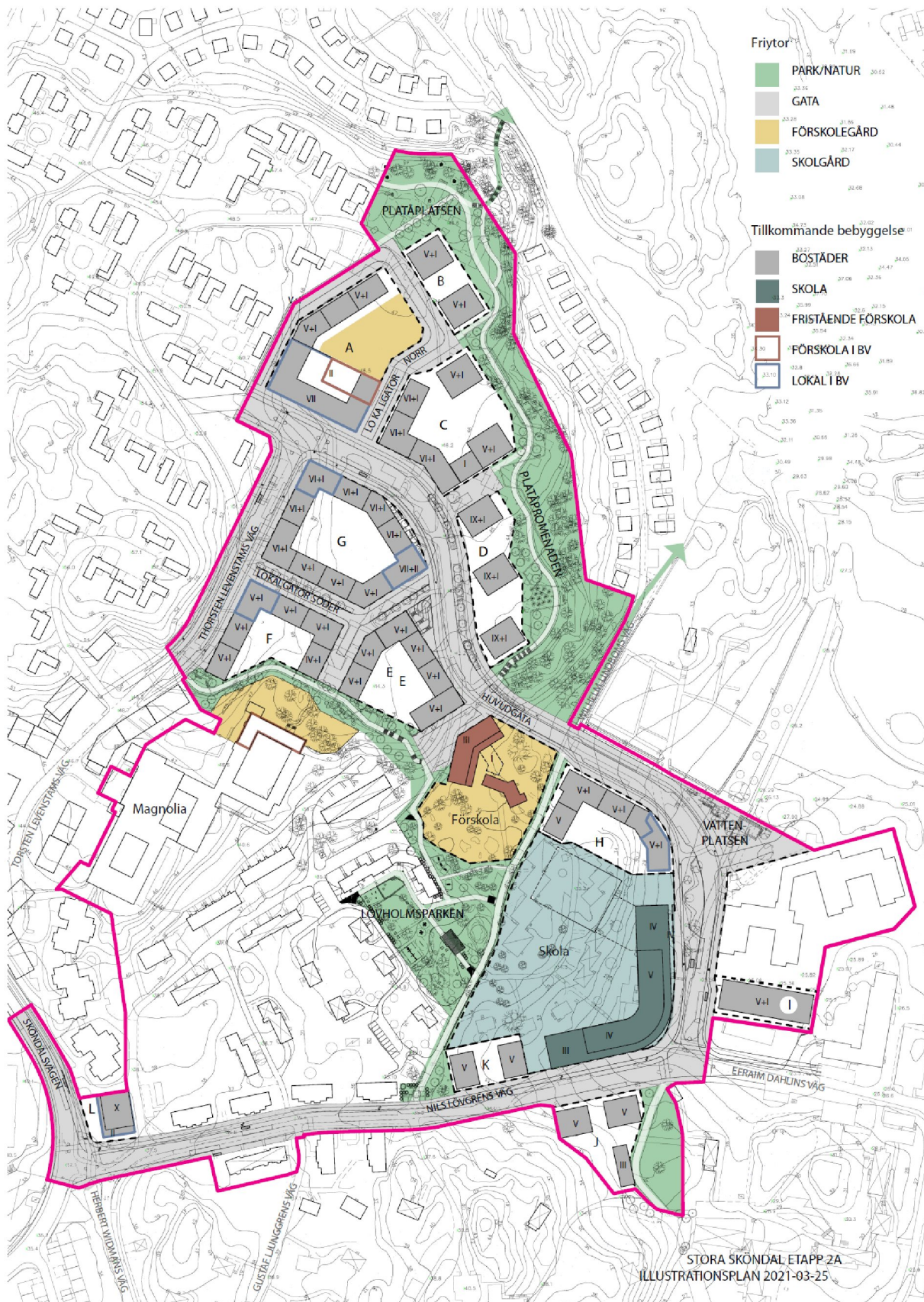
Trafikutredningsbyrån bedömer att genomförandet av ett mobilitetspaket innebär att boende parkerar färre bilar på gatumark än vad som är sannolikt när enbart ett utbud av bilparkering erhålls av byggaktören. Det kan vara väsentligt vid t.ex. ett kraftigt trendbrott med ökat i bilägande i regionen.

5.2. Effekter för boende

Användning av bil, när bilen är det smidigaste eller billigaste färdsmittet, görs tillgänglig för alla boende med körkort. En stor andel boende får högre mobilitet genom tillgång till bil som tjänst och cykelpool jämfört med ett alternativ som enbart ger ett utbud av bilplatser.

Boende får tillgång till elbil till låg kostnad utan fasta avgifter. Det är bilar med lägre utsläpp som många unga efterfrågar och känner stort engagemang för att samhället ska ställa om till.

Det skulle underlätta att p-platser för besökare görs bokningsbara så fort rimligt tekniskt och ekonomiskt möjligt.



Figur 5.1. Illustrationsplan över planområdet.

6. Mobilitet på kvarternivå: Utbud av bil- och cykelparkering i den nya bebyggelsen

I detta kapitel redovisas antal lägenheter, bilparkeringsåtaganden samt ges en översikt över vilket parkeringsutbud respektive byggaktör redovisar i nuläget. FUAB ansvarar för en samordning av parkeringsutbudet totalt i etappen. Det innebär att några byggaktörer har avtal om samordningsplatser (bilparkeringsåtaganden) som kan användas av andra kvarter för att få till en god lösning.

6.1. Översikt för ny bebyggelse

6.1.1. Bilparkering

Tabell 6.1. Antal normallägenheter och planerat bilplatsutbud inom kvarter som rapporterats från respektive byggaktör (exklusive studentlägenheter mm).

Aktör	Antal lägenheter ¹⁰	Antal bilplatser inom kvarter	Utbud per lägenhet	Kommentar
Wallenstam	364	175	0,48	Inkl. 24 bilpoolsplatser.*
HEBA/ Åke Sundvall	759	339	0,45	Ca 1600 kvm lokaler.
NREP	80-85	-	-	P-köp skoltomten.
K2A	109	-	-	P-köp skoltomten.
MFAB	75	12	-	P-köp skoltomten.
SISAB	-	110	-	Skoltomten, garageplatser tillgängliga för p-köp.
Summa	1387-1392	636	0,45	0,04 tillgängligt för lokaler, colive, studentlägenheter

* Räknas bilpoolsplatserna bort från de 175 bilplatserna blir utbudet 0,41 per lägenhet.

För de kvarter som Wallenstam respektive HEBA/ Åke Sundvall utvecklar har FUAB ett avtal om parkeringstillgång. För närvarande så ser behovet av de avtalade tillgängliga platserna

¹⁰ Exklusive studentlägenheter, LSS och colive-lägenheter.

hos Wallenstam och Heba/Åke Sundvall endast ut att utgöras av 10 st + 5 st men slutligt besked om omfattning av behov skall beslutas inför granskning av detaljplanen¹¹.

När colive, LSS-boende och studentlägenheter räknas in ökar det totala antalet planerade bostäder till nära 1600 st.

Tabell 6.2. Översikt över krav på parkering enligt stadens schablon och planerat garage på SISABs skoltomt. För fler detaljer se avsnitten 6.4 - 6.6.

Aktör	Krav på p-platser enligt stadens schablon	Antal bilplatser	Kommentar
NREP	33-35	-	
K2A	47	-	Ev. enstaka platser vid hus.
MFAB	26	12	Trygghetsbostäder. Sänkt efterfrågan jämfört med normalstora lägenheter.
Gem. mobilitetstjänst	6-10	-	
SISAB/ Stockholm Parkering		110	Platser tillgängliga för p-köp. Yta för mobilitetstjänster tillkommer.
Summa	112-118	122	

Parkeringsutredningen förutsätter att MFAB, K2A och NREP nyttjar ett nytt garage under skolan. Givet de projektspecifika parkeringstalet inklusive avdrag för ambitiöst mobilitetspaket så behöver dessa tre byggherrar totalt 100-106 p-platser inkl. ytor för gemensam mobilitetstjänst. Det innebär att det kvarstår upp till 10 p-platser i skoltomtens garage.

På möte mellan FUAB och Idrottsförvaltningen har framkommit att Idrottsförvaltningen önskar nyttja resterande platser i skoltomtens garage som besöksparkering för en ny idrottshall. Det bör noteras att efterfrågan på bilparkering för en fullsatt idrottshall kvällstid och på helger är större än 10 platser enligt stadens nyckeltal. Idrottsförvaltningen planerar ett max antal samtidiga besökare till 250 personer, varav ca 100 aktiva inklusive ledare och tränare samt upp till 150 åskådare. Å andra sidan är parkeringsefterfrågan från anställda i Stora Sköndal lägre under kvällar och helger. Frågan om parkeringsutbud för en ny idrottshall följs upp mellan Exploateringskontoret och Idrottsförvaltningen.¹²

¹¹ Enligt uppgifter från FUAB 2021-03-30.

¹² Enligt uppgifter från Ebab, epost daterat 2021-06-02.

6.1.2. Cykelparkering

Totalt innebär stadens anvisade parkeringstal för cykel att cirka 3 100 ska anläggas. Tabellen nedan visar fördelningen per byggaktör.

Tabell 6.3. Bostadsyta mm och anvisat cykelparkeringsutbud per byggaktör.

Aktör	Bostäder exkl. student och special-lägenheter		Antal student-lägenheter		Special-lägenheter		Lokaler		Totalt antal cykelplatser	Kommentar
	Kvm BTA	Cykelplatser*	<35 kvm	Cykelplatser**	Antal	Cykelplatser	Kvm BTA	Cykelplatser		
Wallenstam	18 800	564	110	165	6	10	332+1101	30	769	110 st colive, 6 LSS. Lokaler 332 kvm, Fsk 1100 kvm
HEBA/ Åke Sundvall	52000	1 560	-	-	-	-	1630	40	1 600	
NREP	6 500	195	-	-	-	-	100	5	200	
K2A	8 100	243	88	132	-	-	100	5	380	Studentlägenheter 21-25 kvm, ingen över 35 kvm.
MFAB	4 947	120****	-	-	-	-	419	20	140	Trygghetsbostäder, trehjuliga cyklar, mikromobilitet, elrullstolar.
Summa	90 347	2710	198	297	6	10	3682	100	3089	Totalt ca 3100 cykelplatser.

* 3 per 100 kvm BTA, ** 1,5 per lägenhet, ***2,5 per lägenhet. **** Förslag till projektspecifikt cykelparkeringstal pga trygghetsbostäder. Förväntat lägre cykelinnehav men större behov av plats för elrullstolar och platskrävande cyklar. Riktlinjernas schablon motsvarar 148 cyklar.

6.2. Wallenstam

Tabell 6.3. Antal lägenheter och lägenhetsstorlekar i Wallenstams kvarter. Uppdaterad 15 mars 2021.

Område	Övriga	1 rok	2 rok	3 rok	4 rok	Kommentar
Kvarter A	110	13	62	30	3	110 st colive, ca 15 kvm rum med wc, delat kök.
Kvarter B	-	42	48	21	0	
Kvarter C	6	52	51	25	17	6 st LSS
Totalt	116	107	161	76	20	Summa 480 lägenheter.

Totalt antal lägenheter: 480 hyresrätter (364 exkl. colive och LSS). Ökat från 447 från februari.

Storlek: Övervägande andel små/ normalstora lägenheter (colive och LSS borträknade)

Antal p-platser för bil i nuläget: 175 bilplatser (inkl. 24 bilpool) vilket motsvarar 0,48 (175/364). 10 st samordningsplatser ger 0,45 (165/364).

Projektspecifikt tal

Ett projektspecifikt parkeringstal enligt riktlinjerna skulle vara 364 lägenheter * 0,41 plus 116 * 0,025 vilket ger 152 platser. Det motsvarar ett projektspecifikt tal för de tre kvarteren om 0,32 bilplatser per lägenhet med ambitiöst mobilitetspaket.

Nyckeltal

Bostäder	18 800 kvm + 3 559 kvm kollektivbostäder + 437 kvm LSS
Lokaler	332 Kvm
Förskola	1 101 kvm
Mobilitetstjänster	11 374 kvm

6.3. HEBA/ Åke Sundvall

Tabell 6.4. Antal lägenheter och lägenhetsstorlekar i HEBA/ Åke Sundvalls kvarter. Uppdaterad 18 och 29 mars 2021.

Område	Övriga	1 rok	2 rok	3 rok	4 rok	5 rok	Kommentar
Kvarter D	-	105	103	16	-		Ett rum och kök 31-33 kvm. Två rum och kök 39-43 kvm. Tre rum och kök är i de flesta fall 48-56 kvm.
Kvarter E		49	17	47	19		Under utredning
Kvarter F		55	17	50	19		Under utredning

Kvarter G		104	38	72	45	3	Under utredning
Totalt		313	175	185	83	3	Under utredning. Totalt 759.

Totalt 759 lägenheter¹³. 535 lägenheter i kvarter med normalstora lägenheter. Ett kvarter med 224 små lägenheter (Kvarter D). Små lägenheter kan ges 30 % rabatt på parkeringstalet enligt stadens riktlinjer.

339 p-platser för bil i aktuellt skede. Det motsvarar ett p-utbud om 0,45 bilplatser per lägenhet. Bilplatser för lokaler föreslås samnyttjas inom kvarter.

Projektspecifikt tal

Ett projektspecifikt parkeringstal enligt riktlinjerna skulle vara 535 lägenheter * 0,41 plus 224 * 0,29 vilket ger 284 platser. Det motsvarar ett projektspecifikt tal för de tre kvarteren om 0,38 bilplatser per lägenhet med ambitiöst mobilitetspaket.

Nyckeltal

Bostäder	52 000 BTA lägenheter (D: 11 090 kvm, F: 10 180 kvm, E: 11 600 kvm, G: 19 130 kvm)
Lokaler	1 630 kvm lokaler ¹⁴ .

6.4. NREP

Tabell 6.5. Antal lägenheter och lägenhetsstorlekar i NREPs kvarter. Uppdat. 15 mars 2021.

Område	Övriga	1 rok	2 rok	3 rok	4 rok	5 rok	Kommentar
Kvarter H		6	9-14	19-20	34	8-11	Arkitektens preliminära bedömning.
Totalt		6	9-14	19-20	34	8-11	Anger 80-85 st

Totalt 80-85 st normalstora lägenheter.

Antal p-platser inom kvarteret: 0 bilplatser, ca 300 cykelplatser.

¹³ Uppdaterat till 767 lägenheter den 29 mars.

¹⁴ D:160m², E: 390m², F: 150m² och G:930m² (LOA)

Projektspecifikt tal

Ett projektspecifikt parkeringstal enligt riktlinjerna skulle vara 80-85 lägenheter * 0,41 vilket ger 33-35 platser med ambitiöst mobilitetspaket.

Nyckeltal

Bostäder	6500 kvm
Lokaler	100 kvm

6.5. K2A

Tabell 6.6. Antal lägenheter och lägenhetsstorlekar i K2As kvarter. Uppdaterad 16 mars 2021. J + 18st 3 rok – färre lght totalt).

Område	Övriga	1 rok	2 rok	3 rok	4 rok	Kommentar
Kvarter J	-	30	20	18	-	
Kvarter K	-	88	-	-	-	21-25 kvm. Studentlägenhet. Inga större än 35 kvm.
Kvarter L	-	18	21	18	2	Senior/ boende för äldre.
Totalt	-	136	41	18	2	Summa 197 lägenheter.

Totalt antal lägenheter: 109 hyresrätter plus 88 studentlägenheter

Storlek: Normalstora + studentlägenheter

Antal p-platser för bil i nuläget: 0 platser. Byggaktör har tidigare meddelat att de har möjlighet till enstaka platser för rörelsehindrade och ev. bilpoolsfordon.

Projektspecifikt tal

Ett projektspecifikt parkeringstal enligt riktlinjerna skulle vara 0,41 för 109 lägenheter vilket ger 45 bilplatser. Därutöver 2 platser för studentbostäderna¹⁵. Totalt 47 platser för 197 lägenheter vilket innebär 0,24 platser per lägenhet.

¹⁵ Student och ungdomslägenheter behöver enligt beslut i stadens budget för 2015 "endast förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Ett vägledande riktvärde för behovet är ca 5 % av alla parkeringar i en anläggning, enligt "Stockholm - en stad för alla, Handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö", 2008. 5 % av det lägesbaserade talet om 0,5 motsvarar ett projektspecifikt p-tal på 0,025 för studentbostäder. Det motsvarar 2 bilplatser för 88 studentlägenheter.

Nyckeltal

Bostäder	11 130 kvm (3880 +3020+4200 + 30 gem.h.lokal)
Lokaler	100 Kvm

6.6. MFAB*Tabell 6.7. Antal lägenheter och lägenhetsstorlekar i MFABs kvarter. Uppdaterad 2021-03-29.*

Område	Övriga	1 rok	2 rok	3 rok	4 rok	Kommentar
Kvarter I	75	-	-	-	-	Trygghetsbostäder plus lokaler i bottenvåning.
Totalt	75	0	0	0		75 trygghetsbostäder

Totalt 75 lägenheter för trygghetsboende.

Storlek: Övervägande andel små/ normalstora lägenheter

Trygghetsboende definieras i projektet som ett boende för äldre som är för friska för äldreboende men som vill ha mer trygghet och social samvaro än vad de kan få i sitt nuvarande hem. Termen trygghetsboende kom 2008 så boendeformen är relativt ny. Fler och fler servicehus omvandlas idag till trygghetsboende. Boendet har gemenskapslokaler för måltider, samvaro, hobby och rekreation. Trygghetsboenden har ibland personal/bovärd på plats på angivna tider. Det krävs inget bostadsbeslut för att bo i trygghetsboende. Du hyr eller köper din bostad på eget initiativ.¹⁶

Kvarter I

Antal p-platser enligt senaste besked:

12 bilplatser

96 cyklar i källare och ytterligare på gård.

Trafikutredningsbyrån bedömer att en rimlig efterfrågan på bilparkering är 20 bilplatser för boende. Efterfrågan styrs till stor del av definitionen av trygghetsbostäder.

¹⁶ <https://seniorval.se/bra-att-veta/trygghetsboende#:~:text=Trygghetsboende%20%C3%A4r%20f%C3%B6r%20%C3%A4ldre%20som,servicehus%20omvandlas%20idag%20till%20trygghetsboende.>

6 platser för lokalerna där även anläggningen inom SISABs tomt kan samnyttjas. Besöksparkering på kvällar föreslås ske genom samnyttjande av Stiftelsen Stora Sköndals bilplatser i närområdet Längs Nils Lövgrens väg inom planområdet finns ytterligare 28 besöksplatser tillgängliga.

Projektspecifikt tal

Ett projektspecifikt parkeringstal enligt riktlinjerna skulle vara 0,27 för 75 lägenheter vilket ger 20 bilplatser. Därutöver 6 platser för lokalerna som markparkering. Totalt 26 platser för 75 lägenheter vilket innebär 0,35 platser per lägenhet.

Nyckeltal

Bostäder	4513 BOA (Totalt Ljus BTA 6440 kvm, varav 4 947 kvm avser bostäderna)
Lokaler	419 kvm (LOA)

6.7. Parkering för befintlig bebyggelse och verksamheter

6.7.1. Översikt över befintlig bebyggelse

Inom hela planområdet finns idag befintlig bebyggelse. Delar av denna bebyggelse rivs i sin helhet och ersätts med nya hus. Delar av befintlig bebyggelse kommer vara kvar.



Figur 6.1. Bebyggelse som bevaras respektive rivs inom planområdet.

Som visas i figuren ovan så behålls en betydande mängd bostadsbebyggelse i sydvästra delen av planområdet ned mot Sköndalsvägen/ Nils Lövgrens väg. Delar av denna bebyggelse har tillgång till bilparkering på uppfart, i garage eller invid tomtgräns.

6.7.3. Bilparkering som utgår eller läggs till vid exploatering

Tabellen och figuren på nästa sida redovisar de parkeringsytor som utgår pga exploatering inom detaljplaneområdet.

Tabell 6.8. Bilparkering som utgår eller läggs till vid exploatering. Se Figur 6.6. för en karta.

Plats	Utbud	Förändring i antal platser	Kommentar
Sköndalsvägen 113C (Kollekten 1)	20	- 20	Markparkering för Kollekten 1s hyresgäster. Kollekten 1. 16 förhyrda platser, 4 besöksplatser med avgift. Utgår pga bostadskvarter L.
Waldemar Rudins väg 13-23.	5	+ 5	Mot J. Nordströms väg. Ej reglerad. Förslag från FUAB att ersätta 5 kantstensparkeringar med 10 platser i vinkel.
Waldemar Rudins väg 1-11.	4	+ 6	Mot J. Nordströms väg. Ej reglerad. Slänt. Förslag från FUAB att ersätta 4 kantstensparkeringar med 10 platser i vinkel.
Erik Engmarks väg 4-10	30-40	- 30-40	Provisorisk parkering. Gratis 4h. Parkering utgår och ersätts av skola.
Summa	59-69	Minus 39-49	Minskning något större än kvällsoverskott (-7 platser), se Bilaga A.

Jämfört med nuläget försvinner mellan 39-49 platser. Beläggningen på dessa platser kvällstid är sammantaget relativt låg, se Bilaga A. Totalt innebär förändringen (nya platser som skapas plus antal lediga p-platser kvällstid minus borttagna p-tytor) en minskning med 7 bilplatser.

I praktiken används den provisoriska parkeringen på Erik Engmarks väg delvis felaktigt. Vid Trafikutredningsbyråns besök stod en bärgningsbil, en större lastbil, en husvagn och en husbil parkerade där. Fordon som Trafikutredningsbyrån inte bedömer har med Stiftelsen Stora Sköndals verksamhet att göra. De förändringar som föreslagits bedöms därför kunna hanteras genom av FUAB önskade utbyggnader av 11 bilplatser netto vid Waldemar Rudins väg 1-11 respektive 13-23, under förutsättning att Remeos platser vid John Nordströms väg kan samnyttjas eller flyttas inom området. Platserna längs hela John Norströms väg och David Mårtenssons väg och de nya platserna vid Waldemar Rudins väg (vid J. Nordströms väg) föreslås göras om till tillståndsparkering där de boende kan välja bästa lediga plats.

Notera att ingen mätning gjorts dagtid på den provisoriska parkeringen på Erik Engmarks väg. Effekterna av att denna provisoriska parkering tas bort beror på vem som parkerar där och vilken efterfrågan som finns dagtid.

6.7.4. Befintliga verksamheter som blir kvar

Förskolan Villan på Bertil Andréns väg 5 påverkas ej av exploateringen utan blir kvar.

Även Johannesgården är en befintlig verksamhet inom detaljplaneområdet som blir kvar i området.

6.7.5. Hantering av parkering för befintlig bebyggelse och kvarvarande verksamheter

FUAB har tagit fram ett material som beskriver befintliga parkeringar i nuläget, under genomförande samt efter utbyggd etapp för bostäder och verksamheter inom etapp 2A (*Stora Sköndal, Parkering befintliga bostäder/ verksamheter I etapp 2A. Daterad 2021-06-01*). Enligt FUABs material kan den parkeringsefterfrågan som finns hanteras genom omfördelning inom och i anslutning till etappområdet. Inga ytterligare p-platser för bil behöver tillskapas¹⁷.

¹⁷ Epost om parkering för befintlig parkering. Kommunikation mellan Ebab och Stadsbyggnadskontoret. Daterad 2021-06-02.

Bilaga A – Beläggning kvällstid på urval av p-platser

Planområdet har pga de många nya bostäder som byggs störst efterfrågan på parkering under kvälls- och nattetid liksom helger. Följande tabeller redovisar därför beläggningen på ett antal p-platser kvällstid i området.

Resultaten visar på potentialen för samnyttjande av parkering i området. Totalt finns ett överskott kvällstid på över 90 platser efter det att detaljplanen är genomförd.

Tabell A1. Urval av befintliga p-tytor inom planområde och dess närområde som behålls. Beläggning under sen vardagskväll mars månad 2021.

Plats	Utbud	Beläggning	Kvälls-överskott	Kommentar
Nils Lövgrens väg 1-7	28	6	22	Avgiftsbelagd. Gata ägda av stiftelsen. Varav 2 hkp och 5 korttidsparkeringar (15 min)
Stora Sköndals väg 105	17	2	15	Kvartersmark. Oreglerad. Varav 2 hkp. Disposition ändras men ej antal platser.
Efraim Dahlins väg 18-22	28	3	25	Kvartersmark. Gratis 6h.
Efraim Dahlins väg 9-17	Ca 25	1	24	Endast tillstånd.
John Nordströms väg 1.	7	6	1	Förhyrda platser (en markerad hkp).
John Nordströms väg 3.	Ca 16	3	13	Förhyrda platser på grusad yta. Hyrda av Remeo.
David Mårtenssons väg 5	4	3	1	
Summa	Ca 109	24	101	Stort överskott kvällstid när förhyrda platser inkluderas.

Tabell A2. Samtliga befintliga p-ytor inom planområde och dess närområde som utgår och ersätts av ny bebyggelse eller utökad parkering. Beläggning under sen vardagskväll mars månad 2021. Förändring i antal platser efter detaljplan genomförd jämfört med mars 2021.

Plats	Utbud	Beläggning	Kvälls- överskott	Förändring i antal platser	Kommentar
Sköndalsvägen 113C (Kollekten 1)	20	15	5	Minus 20	Markparkering inom Kollekten 1. 16 förhyrda platser, 4 besöksplatser med avgift. Utgår pga bostadskvarter L.
Waldemar Rudins väg 13-23.	5	3	2	Plus 5	Mot J. Nordströms väg. Ej reglerad. Förslag att ersätta med 10 platser i vinkel.
Waldemar Rudins väg 1-11.	4	1	3	Plus 6	Mot J. Nordströms väg. Ej reglerad. Slänt. Förslag att ersätta med 10 platser i vinkel.
Erik Engmarks väg 4-10	30-40	8*	22-32	Minus 30-40	Provisorisk parkering. Gratis 4h. Parkering utgår och ersätts av skola.
Summa	59-69	27	32-42	Minus 39-49	Minskning något större än kvällsöverskott (-7 platser).

* Vid Trafikutredningsbyråns besök stod en bärgningsbil, en större lastbil, en husvagn och en husbil parkerade på ytan. Fordon som Trafikutredningsbyrån inte bedömer har med Stiftelsen Stora Sköndals verksamhet att göra.



Bilaga B – Beskrivning av ett urval av mobilitetstjänster

Innehåll

1. Tydlig kommunikation och personligt möte
2. Bilpool
3. Cykelpool för elassisterade låd- och transportcyklar

1. Tydlig kommunikation och personligt möte

Genomförande

Byggherren tillser att det finns ett startpaket med information och förmåner i samband med inflytt som introducerar boende till de åtgärder som gjorts inom fastigheten för att inbjuda till ett klimatsmart resande redan när bostäderna annonseras mot boende, att fastigheten är planerad för biltillgänglighet men inte bilägande. Paketet och tjänsterna kommuniceras även på ett personligt möte med minst 30 % av första årets boende. Personliga informationsmöten genomförs av resecoach enligt PTP-metoden.

PTP står för Personal Travel Planning och är en etablerad metod för personliga möten om resbehov och resvanor där man ger individanpassad och riktad information och råd om färdssätt i syfte att kanske kunna trigga en frivillig förändring av resvanor (Bonsall 2009). Ett annat ord för samma sak är resecoach. Metoden är mer effektiv i en situation där resmönstren ändå förändras - som vid byte av bostad eller arbete.

Syfte

När man flyttar byter man resande. Syftet med startpaketet är att skapa resvanor som människor är nöjda med. Genom PTP-mötet ges nya hyresgäster incitament anpassade för deras behov att pröva resande med kollektivtrafik, cykel och till fots. Är man nöjd med det färdssätt man prövar först så blir det lätt en vana. Detta kan bidra till att förbättra bilfria hushålls mobilitet och göra så att hushåll skjuter upp bilköp och/ eller förändrar sitt resande.

Startpaketet innehåller:

- Karta över området med lokal service och kollektivtrafikhållplatser
- Kundansökan för bilpool med testa på erbjudande (där tillämpligt)
- Kundansökan för lastcykelpool med testa på erbjudande (där tillämpligt)
- Rabatterbjudande och check på cykelservice (där tillämpligt)
- Tips på lokala cykel- och kollektivtrafikutflykter under vår, sommar och höst med testa på erbjudande
- Information om fastighetens cykelrum och andra cykelparkeringar
- Tio minuters cykelkarta (så långt kommer man på tio minuter med cykel)
- Resecheck till både taxi och bilpool (där tillämpligt)

Förvaltning av startpaket

Materialet förvaras i bostadens lägenhetspärm eller på husets hemsida. Fastighetsägaren eller förvaltare tar över ansvar från byggherre att hålla information i startpaketet aktuell. Startpaketet är gratis för den boende. En framgångsfaktor för startpaketet är att det behöver

vara klart vid inflyttning och användas redan vid inledande kommunikation. Detta för att belysa att huset ligger på en plats med goda cykelmöjligheter och bra kollektivtrafikförbindelser.

Exempel

Projektet Innovativ Parkering tillämpar resecoachmöten vid nybyggnad av bostadshus i Stockholm. På projektets hemsida finns också exempel på broschyrer som ingår i startpaket (www.innpark.se). "Värm upp på vägen" och Klimatmatchen är exempel på informationsmaterial (<http://tiny.cc/varmpavagen>, www.klimatmatchen.se). Trafikverkets rapport "Konsten att sälja in hållbart resande" beskriver exempel på arbetssätt inom området.

2. Bilpool

Genomförande

Ett avtal tecknas mellan byggherren och en kommersiell bilpoolsoperatör. Avtalet ger boende i huset utan egen tillgång till bil möjlighet att boka bilpoolsbil vid behov. Bilpoolsoperatör garanterar tillgång till fordon, bokningssystem, attraktiva km-priser och timpriser m.m. för en viss period. Avtalet bör tecknas på fastigheten och följa med denna om försäljning sker. Bilpoolen kan vara ett öppet system där bilar används av såväl boende, närboende såväl som verksamma i hela stadsdelen. Åtgärden bör innefatta att byggherren/förvaltaren följer upp bilinnehavet hos de som bor i respektive fastighet och rapportera detta till kommunen en gång vart annat år. I vissa fall kan behov finnas för fastighetsägaren att subventionera bilpoolsmedlemskap i hyran/avgiften under viss tid för att öka dess attraktivitet.

Syfte

Syftet med åtgärden är att boende ska ersätta egen ägd bil med medlemskap i bilpool. Därigenom minskar efterfrågan från boende på parkering. För bilfria hushåll ger bilpoolen möjlighet till ökad mobilitet.

Placering och bokning

Parkeringsplatser för bilpooler ska vara reserverade för dess användning. Platserna bör ligga närmare bostaden än parkeringsplatser för privatägda bilar.

Varaktighet och prissättning

I kvarteret Fullriggaren i Malmö har byggherren och kommunen kommit överens om att byggherren finansierar ett femårigt bilpoolsavtal. Det ligger i byggherrens intresse att åstadkomma ett bra avtal med bilpoolsoperatören som ger både denne och byggherren ekonomiska incitament att göra bilpoolslösningen framgångsrik och därigenom självfinansierande på sikt. Boende betalar inga fasta avgifter för bilpoolen, endast km- priser och timpriser för det de kör.

Framgångsfaktorer

Det är bra om detaljplanen är förberedd för bilpool och reserverar parkeringsplatser på kvartersmark som ligger i direkt anslutning till gata. Detta för att bilpoolsfordonen ska vara väl synliga för många. Marknadsföring innan inflytt genom resecoach, ett enkelt bokningssystem och rimliga priser utan anslutningsavgifter är viktiga framgångsfaktorer. Det är av stor vikt att bilpoolsfordon finns på plats innan inflyttning sker i huset.

Exempel

Brf Blicken i Haninge, Fullriggaren i Malmö. Hammarby sjöstad vad gäller hur parkeringsplatser för bilpooler hanteras i detaljplaner och parkeringsreglering. Många fastigheter planeras just nu med denna åtgärd runt om i landet. Exempel på operatörer; www.ourgreencar.se www.bilpoolen.nu, www.sunfleet.com, www.stockholmsbilpool.nu och www.moveabout.se.

3. Cykelpool för ertasserade låd- och transportcyklar

Genomförande

Byggherren köper in lastcyklar (och/eller lastkärror för cykel), skapar lämpligt bokningssystem, regelverk och tillgodoser parkeringsutrymme. Byggherren skriver vidare ett avtal med ett företag som underhåller, tar emot felrapportering och lagar cyklar vid behov. Cyklar kan bokas och användas av boende. Alla boende får automatiskt medlemskap i lastcykelpoolen (slutet system, cyklarna kan endast användas av poolens medlemmar). Cyklarna kan designas med husets eller förvaltarens logotype och namn.

Syfte

Syftet med en lastcykelpool är att ge boende möjlighet att använda lastcyklar utan behov att själva investera i en ganska dyr cykel. På så sätt kan nya resvanor etableras. Lastcyklar erbjuder nya möjligheter för boende, med eller utan bil, att veckohandla livsmedel, transportera barn liksom att transportera stora och skrymmande föremål. Hushåll ges nya möjligheter att ompröva egen ägd bil då lastcyklar erbjuder alternativ till många korta bilresor.

Placering och bokning

Lastcykelpoolen bör idealt inrymmas i ett fåtal för ändamålet designade cykelrum, alternativt under tak nära entré. Dörrar måste vara enkla att öppna och tillräckligt breda. Trappsteg eller trösklar får inte förekomma (lastcyklar är för tunga att lyfta). Lastcyklar bokas timvis genom speciella lås och mobilapp.

Varaktighet och prissättning

Fastighetsägarens tar kostnader för inköp av cyklar samt underhåll och bokningssystem av lastcyklar. Kostnader för reparationer, försäkring etc. bekostas av förvaltare. Hyra av lastcyklar för boende bör initialt vara avgiftsfri.

Framgångsfaktorer

För att tjänsten ska ha framgång är det viktigt att cyklarna är väl synliga fysiskt och i informationsmaterial samt att det går snabbt och enkelt att nå cyklarna. Vidare krävs bokningssystem som möjliggör timvis bokning av cyklar. På sikt, vid stor efterfrågan, kan eventuellt hyresavgifter behöva införas för längre lånetider än två till tre timmar. För denna åtgärd bör beaktas i vilken omfattning närliggande cykelbanor och viktiga stråk medger god framkomlighet för bredare cyklar. Notera att lastcyklar även kan vara intressanta att använda för förskolor och andra verksamheter i fastigheten.

En erfarenhet från andra lastcykelpooler är att lastcyklar är stöldbegärliga varför rejäla lås och möjlighet till fastlåsnings i ett fast objekt krävs vid bostadshusets lastcykelparkering.

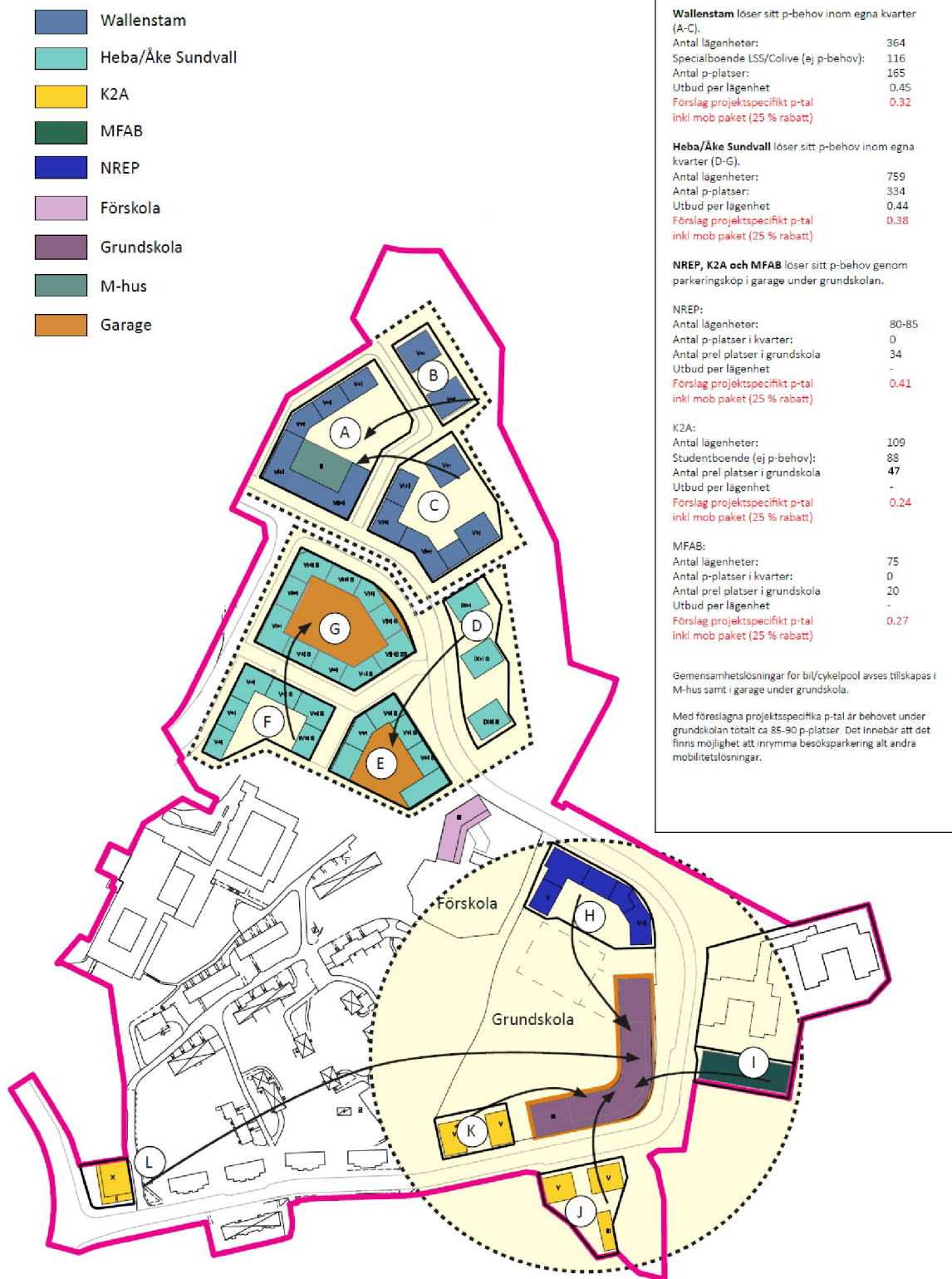
Exempel

Bostadsrättsföreningen Friheten, Bagarmossen. Se DN-artikel här: <https://www.dn.se/sthlm/ladcyklar-kan-minska-bilbehovet/> Kvarteret Fullriggaren, Malmö Hemfrid levererar städ- och andra RUT-tjänster via lastcykel på bl.a. Södermalm.

Åtgärdens roll för att påverka parkeringsefterfrågan

En pool med lånelastcyklar är ett exempel på lösning som går att kombinera med många andra åtgärder, inkl. bilpool. I cykelstaden Köpenhamn äger 28 % av tvåbarnsfamiljer en lastcykel. För mer än en av sex (17 %) av alla hushåll med lastcykel ersätter lastcykeln enligt uppgift en eget ägd bil (Copenhagen 2012). Potentiellt har därmed lastcyklar möjligheten att ersätta upp till var sjätte parkeringsplats för bil. Mognadsgraden för lastcykelanvändning är dock betydligt lägre i många svenska stadsdelar idag. Faktum är att synen på och användningen av lastcyklar är en av de beståndsdelar som tydligt skiljer svenska orter från cykelstaden Köpenhamn.

Bilaga C – Översikt över föreslagna gröna parkeringstal och utbudets placering.



Parkerings- och mobilitetsutredning för DP2A Stora Sköndal

TUB Trafikutredningsbyrå AB

Långsjövägen 11

131 33 Nacka

www.trafikutredningsbyran.se

