

Parkerings- och mobilitetsutredning Grenå 4

PM

HSB

Uppdragsnummer: 7339

Upprättad av: Jonathan Höglund

Datum: 2024-03-15

Rev: 2024-05-20

Granskad av: Pär Båge

Datum: 2024-03-15

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	3
1.1	<i>Detaljplan Grenå 4</i>	<i>3</i>
1.2	<i>Förutsättningar</i>	<i>4</i>
2	Parkeringstal och mobilitet.....	5
2.1	<i>Bilparkeringstal bostäder.....</i>	<i>5</i>
2.2	<i>Bilparkeringstal verksamheter.....</i>	<i>9</i>
2.3	<i>Cykelparkeringstal bostäder.....</i>	<i>10</i>
2.4	<i>Cykelparkeringstal verksamheter.....</i>	<i>10</i>
2.5	<i>LSS-boende.....</i>	<i>10</i>
3	Parkeringsbehov	11
3.1	<i>Bilparkeringsbehov.....</i>	<i>11</i>
3.2	<i>Cykelparkeringsbehov.....</i>	<i>11</i>

1 Bakgrund och syfte

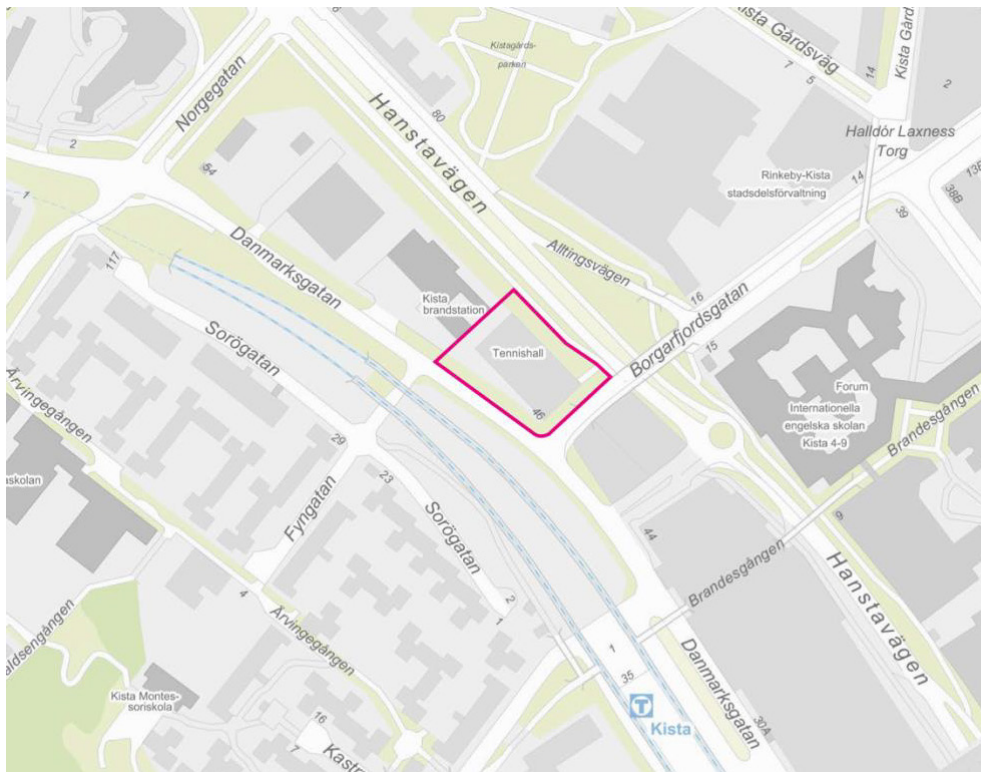
Iterio AB har på uppdrag av HSB fått i uppgift att utföra en parkerings- och mobilitetsutredning gällande fastighet Grenå 4 i Kista i Stockholm. Inom fastigheten planeras 279 lägenheter, sex LSS-boenden och verksamheter i bottenvåningen.

Syftet med uppdraget är att utreda parkeringstal och parkeringsbehov för cykel och bil, baserat på bedömd parkeringsnorm utifrån ”Projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm” samt planerad exploatering, för att bedöma vilket parkerings- och mobilitetsutbud som bör erbjudas inom projektet.

1.1 Detaljplan Grenå 4

Fastighet Grenå 4 är belägen i Kista, cirka 11 kilometer nordväst om Stockholms innerstad och cirka 160 meter från Kista tunnelbanestation och galleria. Planområdet avgränsas av Borgarfjordsgatan, Hanstavägen och Danmarksgatan.

Planförslaget syftar till att möjliggöra ett nytt kvarter med 280 lägenheter (cirka 19 000 m² BTA), sex LSS-boenden samt verksamheter i bottenvåningen. Bostäderna föreslås uppföras i två byggnader: ett höghus och en lågdel. I detta skede planeras byggnaderna som två separata fastigheter med olika upplåtelseformer. Höghuset planeras eventuellt med hyresrätter och lågdelens planeras med bostadsrätter. De båda byggnaderna delar garage, för vilket det kommer att bildas en gemensamhetsanläggning. Övriga funktioner så som cykelrum, undercentraler, miljörum o.s.v. är separata.



Figur 1: Illustration över planområdets (magenta färgad linje) läge i Kista.

1.2 Förutsättningar

- Parkeringstalet för bostäderna räknas ut med utgångspunkt ur Stockholms styrdokument ”Projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm”
- En bedömning av lämpligt parkeringstal och parkeringsbehov för LSS-bostäderna (gruppboende) görs separat inom denna utredning då det inte finns ett framtaget parkeringstal för denna typ av verksamhet
- Det lägesbaserade parkeringstalet är redan förbestämt och satt till 0,425 platser per lägenhet i dialog med Stockholms stad
- Ett lämpligt cykelparkeringstal har beslutats vara 3 platser per 100 m² ljus BTA enligt Stockholms stad
- Med anledning av att projektet i detta skede avser att bilda två fastigheter bör två separata parkeringstal räknas fram. Då detta inte är helt säkert och kan komma att ändras utgår utredningen från ett och samma parkeringstal för hela projektet
- Föreslaget garage har i detta skede endast plats för totalt 84 parkeringsplatser. Projektet har som ambition att lösa eventuellt fler parkeringsplatser via p-köp i annat allmänt och närliggande garage.

2 Parkeringstal och mobilitet

Nedan följer resonemang för att bedöma lämpliga bil- och cykelparkeringstal i projekt Grenå 4.

2.1 Bilparkeringstal bostäder

För att fastställa projektets bilparkeringstal följs följande arbetsmetod enligt ”Projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm”.

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden (0,3-0,6 bilar per lägenhet)
2. Lägesbaserat p-tal (som identifierar var någonstans inom intervallet 0,3-0,6 som just det aktuella projektet skall placeras).
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek. (Små lägenheter sänker p-talet med 30% och enbart stora lägenheter höjer p-talet med 20%). Besöksparkering tillkommer med 10% på kvartersmark om inte parkeringen löses genom samnyttjande i en gemensam öppen parkeringsanläggning.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.

Den exakta uttolkningen metodens fyra steg och det slutgiltiga parkeringstalet fastställs i dialog med Stockholms stads handläggare.

2.1.1 Grundintervall

Grundintervallet bestäms med utgångspunkt i det aktuella bilinnehavet per lägenhet i staden och anges i ett spann på 0,3-0,6. För stadsdelen Rinkeby-Kista där planområdet ligger anges ett bilinnehav på **0,49 fordon per lägenhet**.

2.1.2 Lägesspecifikt parkeringstal

Det lägesbaserade parkeringstalet har bestämts i samråd med Stockholms stad och har satts till **0,425 parkeringsplatser per lägenhet** enligt bedömningen nedan.

- Avstånd till kollektivtrafikens stomnät – A (0,3)
- Avstånd till City – E (0,6)
- Tillgång till service och andra urbana aktiviteter – B (0,375)

$(0,3 + 0,6 + 0,375) / 3 = 0,425$ platser per lägenhet.

2.1.3 Projektspecifikt parkeringstal

Det projektspecifika p-talet utgörs av ett fastställt värde och påverkas av storlekssammansättningen på de lägenheter som byggs samt vald lösning för boendeparkering.

Projekt med övervägande andel stora lägenheter görs en uppräknig med upp till 20 % och projekt med en övervägande andel små lägenheter kan ett avdrag med upp till 30 % ges. Små lägenheter definieras som lägenheter med en storlek på 35 kvadratmeter eller mindre.

Projekt Grenå 4 planeras bestå av följande lägenhetsfördelning med respektive storlek.

Tabell 1: Planerad lägenhetsfördelning Grenå 4.

Lägenheter	Antal	Spann storlek, kvm
1 rok	46	26-35
2 rok	167	34-59
3 rok	49	69-74
4 rok	17	87
Totalt	279	

Med hänsyn till att projektet har 17% små lägenheter anses ingen sänkning av parkeringstalet kunna tillämpas.

Enligt Stockholms stad anses stora lägenheter överstiga cirka 90 kvadratmeter eller vara 4-5 rumsenheter. Men hänsyn till detta räknas 6% av lägenhetsfördelningen utgöra stora lägenheter vilket inte bedöms föranleda en uppräknig av parkeringstalet. Bedömningen är att lägenhetsfördelningen är jämn mellan stora/små lägenheter och att parkeringstalet därmed inte ska räknas upp.

Parkeringstalet bör räknas upp med 10 % om parkering inte löses genom samnyttjande i en gemensam öppen parkeringslösning. I projektet föreslås parkering lösas i öppna garage med flytande platser för allmänheten. Parkeringstalet ska därmed inte räknas upp.

Det projektspecifika parkeringstalet bedöms vara **0,425 parkeringsplatser per lägenhet**.

2.1.4 Grönt parkeringstal

Gröna parkeringstal är ett frivilligt erbjudande som exploatören har med möjlighet att sänka parkeringstalet genom att tillhandahålla olika positiva mobilitetstjänster till de boende (ett mobilitetspaket). Syftet är att sänka det verkliga parkeringsbehovet genom att underlätta att frivilligt avstå från att äga en bil.

Tydliga kriterier eller riktlinjer för hur ett mobilitetspaket ska se ut finns inte, i stället ger Stockholms stad ett antal inriktningar för hur vissa tjänster kan bedömas utifrån olika ambitionsnivåer. Det är viktigt att betona att andra åtgärder kan föreslås om det bedöms att de har motsvarande potential för respektive ambitionsnivå.

- Grundläggande nivå: minskning av parkeringstalet med 10%
- Medelnivå: minskning med 15%
- Ambitiös nivå: minskning med 25%.

Inom projekt Grenå 4 planeras följande mobilitetstjänster:

Inköp i bilpoolstjänst

Att erbjuda de boende tillgång till bilpool är ett klimatsmart alternativ till privatägd bil med syfte att underlätta för de största behovsärendena med bil. Tjänsten ska dessutom inte begränsas till ett visst område för att möjliggöra längre resor.

Enligt Stockholms stad bör 1 bilpoolsplats erbjudas per 50 lägenheter. Med bakgrund att cirka 280 bostäder planeras innebär detta ett bilpoolsutbud på totalt 6 platser i projektet. Platserna föreslås placeras inom planerat garage och antalet platser föreslås ses över när bilpoolsaktör valts och behovet har gått igenom mer detaljerat.

För att nå framgång ska bilpoolstjänsten skrivas in i föreningarnas stadgar samt informera föreningarna om att de ska medverka och bidra till en årlig uppföljning och utvärdering i minst 10 år. Skulle efterfrågan och behovet av fler bilpoolsplatser öka ska föreningarna utöka antalet platser. Tjänsten kommer tydligt kommuniceras till de boende och varje hushåll garanteras ett medlemskap. Dessutom kommer kostnaden ingå i avgiften i minst 10 år för att öka incitamentet att nyttja bilpoolen.

Etablering av cykelpool

Utöver bedömt cykelparkeringsbehov (se kapitel 3.2) föreslås en cykelpool etableras för de boende. En cykelpool är ett klimatsmart alternativ för boende som inte äger egen cykel, för ”sällan-cyklister” och för att erbjuda ett varierat utbud av olika cyklar för att möta olika vardagsbehov.

Med erfarenhet från Göteborgs stad rekommenderas cirka 3 cykelpoolsplatser per 100 lägenheter. I ett första skede kan 6 cyklar erbjudas för de 280 planerade bostäderna. Platserna föreslås bestå av en blandning av el- och lådcyklar och

antalet kan komma att utökas om efterfrågan ökar. Platserna ska placeras i cykelrum/garaget.

För att nå framgång ska cykelpooltjänsten skrivas in i bostads-/hyresrättsföreningens stadgar samt informera föreningarna om att de ska medverka och bidra till en årlig uppföljning och utvärdering i minst 10 år. Skulle efterfrågan och behovet av fler cykelpoolsplatser öka ska föreningarna utöka antalet platser. Tjänsten kommer tydligt kommuniceras till de boende och varje hushåll garanteras ett medlemskap. Dessutom kommer kostnaden ingå i avgiften i minst 10 år för att öka incitamentet att nyttja cykelpoolen.

Goda cykelfaciliteter och -standard

En god standard ökar attraktiviteten att välja cykel som färdmedel vilket bidrar till ett mer hållbart resande. I projekt Grenå 4 planeras för cykelrum i entrénivå och i källarnivå via garaget av hög kvalitet med möjlighet till ramlåsning, laddning av elcyklar, hjälmåskåp och plats för såväl normalstora cyklar som lådcyklar. För att optimera antalet platser i cykelrummen kan tvåvåningsställ (med gasfjädring) och/eller vägghängd parkering komma att byggas. Platser som anläggs utomhus väderskyddas till viss del och placeras inom 25 meter från entréer.

I fastigheterna erbjuds möjlighet till reparation och tvätt av cykel. I verkstaden planeras det för upphängning av cykel, verktyglåda, cykelpump och slang för tvätt. Vägen till cykelrummen utformas lättillgängligt där dörrar dimensioneras för lådcyklar och förses med automatik, väl belyst och med tydlig skyltning. Hissar i fastigheten dimensioneras för att möjliggöra förvaring av en normal cykel i lägenheten.

Extern cykelservice

De boende i fastigheterna föreslås erbjudas en extern service av sin cykel en gång om året. Service föreslås ske i eller i anslutning till fastigheterna. Servicen föreslås ske t.ex. under våren inför kommande cykelsäsong. Åtgärden kompletterar fastighetens cykelverkstad där möjlighet finns till reparation året runt. Tjänsten bör skrivas in i föreningarnas stadgar och tydligt kommuniceras till de boende där kostnaden kommer ingå i avgiften i minst 10 år.

Information om kollektivtrafikavgångar i fastigheten

I fastigheternas entréer planeras digitala informationsskyltar som löpande informerar om bland annat kollektivtrafikavgångar i området i syfte att underlätta planeringen av resande för såväl boende som besökande.

Information om resmöjligheter

Redan i tidigt skede kommer information ges ut till boende om att det erbjuds ett begränsat antal parkeringsplatser, samt att HSB främjar hållbara resvanor. Boende kommer även informeras om övriga föreslagna mobilitetstjänster som främjar en hållbar livsstil utan privatägd bil, samt närheten till cykelstråk och kollektivtrafikens hållplatser och linjer. Informationen ges ut kontinuerligt fram till inflytt.

Miljörum för återvinning

Ett miljörum som möjliggör återvinning av olika material och fraktioner såsom tidningar, kartong, glas, plast och metall kommer erbjudas för de boende. Miljörummet lokaliseras lättillgängligt i markplan. Möjligheten till ett miljörum i boendenära miljö innebär att behovet för privatägd bil minskar för att åka och återvinna sitt avfall på annan plats. Lastplats för sopbil säkerställs i nära anslutning till miljörummets entré.

Erbjudande av dramaten-väska

I samband med inflytt kommer samtliga boende, en per hushåll, få en dramaten-väska som inflyttningspresent. Detta för att uppmuntra de boende om att promenera till närmsta matbutik för att handla (beläget i Kista galleria, cirka 200-300 meter söder om fastigheterna) samt för att underlätta bärandet av tunga matkassar.

Bedömningen är att ovan föreslagna mobilitetsåtgärder bedöms motsvara ambitiös nivå enligt ”Projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm” och därmed sänka det projektspecifika parkeringstalet med 25% till **0,32 platser per lägenhet**.

2.2 Bilparkeringstal verksamheter

Bilparkeringstalet för verksamheter har bedömts kunna vara 0 med hänsyn till att det i detta skede är oklart vilken typ av verksamhet som planeras och att ytan för verksamheter är liten. Parkering för personal och besökande hänvisas till övrig allmän parkering i området.

2.3 Cykelparkeringstal bostäder

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att cykelparkeringen antingen ska ordnas på kvartersmark eller inom byggnaden.

Cykelparkeringstalet har bestämts i samråd med Stockholms stad och har satts till **3,0 platser per 100 m² ljus BTA**.

2.4 Cykelparkeringstal verksamheter

Givet att det ännu är osäkert vilken typ av verksamhet som kan föreslås och att ytan för verksamheter är liten anses det inte finnas ett uppenbart behov av cykelparkering specifikt för verksamheten.

Cykelparkering för personal och besökande föreslås hänvisas till övrig utomhusparkering som planeras i projektet. Därmed är det viktigt att cykelparkering som planeras utomhus placeras strategiskt och är attraktiva nära verksamheterna för att de ska kunna samnyttjas.

2.5 LSS-boende

Stockholms stad har inget angivet parkeringstal för LSS-bostäder. För att kunna göra en bra bedömning av verksamhetens parkeringsbehov har referensexempel inhämtats från annan kommun i Stockholmsregionen.

LSS-boende i detta fall, när det handlar om en form av gruppboende, bedöms motsvara verksamheten äldreboende. Enligt Järfälla kommun är bil- och cykelparkeringstalet för denna typ av verksamhet **0,2 platser per bostad**.

3 Parkeringsbehov

3.1 Bilparkeringsbehov

Utgångspunkten är det projektspecifika parkeringstalet som satts till 0,425 platser per lägenhet. Projektets ambition är att införa mobilitetsåtgärder som motsvarar en sänkning med 25%. Detta resulterar i ett grönt parkeringstal på 0,32 platser per lägenhet. Det är viktigt att mobilitetstjänster och reseinformation tydligt kommuniceras för att de ska få ett genomslag bland de boende och för att underlätta för ett mer hållbart resande.

Ett parkeringstal på 0,32 platser per lägenhet för bostäderna (280 stycken) motsvarar ett parkeringsutbud på totalt 90 platser. Utöver detta tillkommer sex bilpoolsplatser.

Ett parkeringstal på 0,2 platser per bostad för sex LSS-bostäder motsvarar ett parkeringsutbud på en (1) plats. Inga parkeringsplatser föreslås lösas för verksamheter utan hänvisas till övrig allmän parkering i området. Totalt har projekt ett parkeringsbehov på 97 parkeringsplatser.

Parkeringsbehovet föreslås lösas i eget garage (84 platser) och som p-köp (13 platser) i annat allmänt och närliggande garage.

3.2 Cykelparkeringsbehov

Enligt Stockholms stad skall cykelparkeringstalet för Grenå 4 vara 3 platser per 100 m² ljus BTA. Givet att det planeras för 19 000 m² ljus BTA innebär detta totalt 570 cykelparkeringsplatser. Inom projektet finns det dock många tekniska ytor förlagda i ljus BTA. Dessa ytor uppgår till 625 m² vilket i sig utgör ett cykelparkeringsbehov på 19 cykelparkeringsplatser inom det totala behovet på 570 platser. Dessa ytor och dess resulterande parkeringsbehov föreslås ses över i kommande skede för att fastställa det totala cykelparkeringsbehovet.

Cykelparkering ska utformas för att personer ska välja cykeln som transportmedel. Inom projektet planeras det för cykelrum inomhus i entrénivå, i källarnivå via garaget samt cykelparkering utomhus i nära anslutning till entréer. Målet är att majoriteten (cirka 75%) ska vara beläget inomhus och resterande utomhus. Detta är rimligt att anta med hänsyn till att folk köper allt dyrare cyklar med en ökad efterfrågan på säkerhet och att få låsa in sin cykel, till exempel under vinterhalvåret och nattetid.

Se Bilaga 1 för detaljerade planer för placering och utformning av cykelparkeringsplatser.