

MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING SKÖNDALS CENTRUM



SLUTVERSION
2024-03-08

UPPDRAG

327403, Parkerings- och mobilitetsutredning Sköndals centrum

Titel på rapport:

MOBILITETS- OCH PARKERINGSUTREDNING SKÖNDALS CENTRUM

Status:

Slutversion

Datum:

2024-03-08

MEDVERKANDE

Beställare:

Stena Bygg AB

Kontaktperson:

Elin Cederholm

Konsult:

Tyréns Sverige AB

Uppdragsansvarig:

Filippa Grufvisare

Utredare:

Marcus Finbom, Hannah Doherty

Kvalitetsgranskare:

Jesper Johansson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
1.1	PLANERAD EXPLOATERING.....	4
1.2	HÅLLBARHETSMÅL.....	6
2	STYRANDE DOKUMENT	7
2.1	ÖVERSIKTSPLAN STOCKHOLM STAD	7
2.2	FRAMKOMLIGHETSSTRATEGI.....	7
2.3	RIKTLINJER FÖR PROJEKTSPECIFIKA OCH GRÖNA PARKERINGSTAL I STOCKHOLM FÖR BILPARKERING	7
3	NULÄGESANALYS	8
3.1	GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT	9
3.2	KOLLEKTIVTRAFIK.....	10
3.3	SERVICE I NÄROMRÅDET	11
3.4	BILÄGANDE I NÄROMRÅDET	12
3.5	BILPARKERING KVARTERSMARK.....	13
3.6	BILPARKERING ALLMÄN PLATSMARK	15
3.7	CYKELPARKERING KVARTERSMARK	17
4	FÖRÄNDRING AV BILPARKERING KVARTERSMARK	20
5	PARKERINGSEFTERFRÅGAN KVARTERSMARK	21
5.1	CYKELPARKERING BEFINTLIGA BOSTÄDER.....	21
5.2	CYKELPARKERING PLANERADE BOSTÄDER.....	21
5.3	BILPARKERING BEFINTLIGA BOSTÄDER.....	22
5.4	BILPARKERING PLANERADE BOSTÄDER.....	22
5.5	TOTAL BILPARKERINGSEFTERFRÅGAN BEFINTLIGA OCH PLANERADE BOSTÄDER.....	25
6	MOBILITETSÅTGÄRDER	26
6.1	MOBILITETSÅTGÄRDER BEFINTLIGA BOSTÄDER	26
6.2	MOBILITETSÅTGÄRDER PLANERADE BOSTÄDER.....	26
7	SAMMANFATTNING OCH REKOMMENDATION.....	31
8	REFERENSER.....	33

1 INLEDNING

Mobilitets- och parkeringsutredningen utgör del av underlag till detaljplan för fastigheterna Dalkarlslugget, Rosenbrödet, Smörrutan, Wienerkransen 3 och 1 samt Wienerbrödet 1 i Sköndals centrum.

Syftet med denna utredning är att bedöma parkeringsefterfrågan utifrån gällande parkeringsnorm för befintlig och planerad bebyggelse. Vidare görs en bedömning av möjlig reduktion på parkeringstalet utifrån en nulägesanalys och de mobilitetsåtgärder som föreslås implementeras inom fastigheterna.

I Sköndals centrum finns redan befintlig bebyggelse som tillsammans med den tillkommande redovisas i nedanstående tabell.

Tabell 1 Antal och typ av lägenheter i befintlig och tillkommande bebyggelse.

Typ av lägenhet	Befintlig	Andel befintlig	Tillkommande	Andel tillkommande
1 RoK	66	10%	86	20%
2 RoK	172	26%	147	35%
2,5 RoK	0	0%	36	9%
3 RoK	311	47%	73	17%
4 RoK	65	10%	73	17%
5 RoK	39	6%	6	1%
6 RoK	6	1%	0	0%
7 RoK	3	0%	0	0%
TOTALT	662		421	

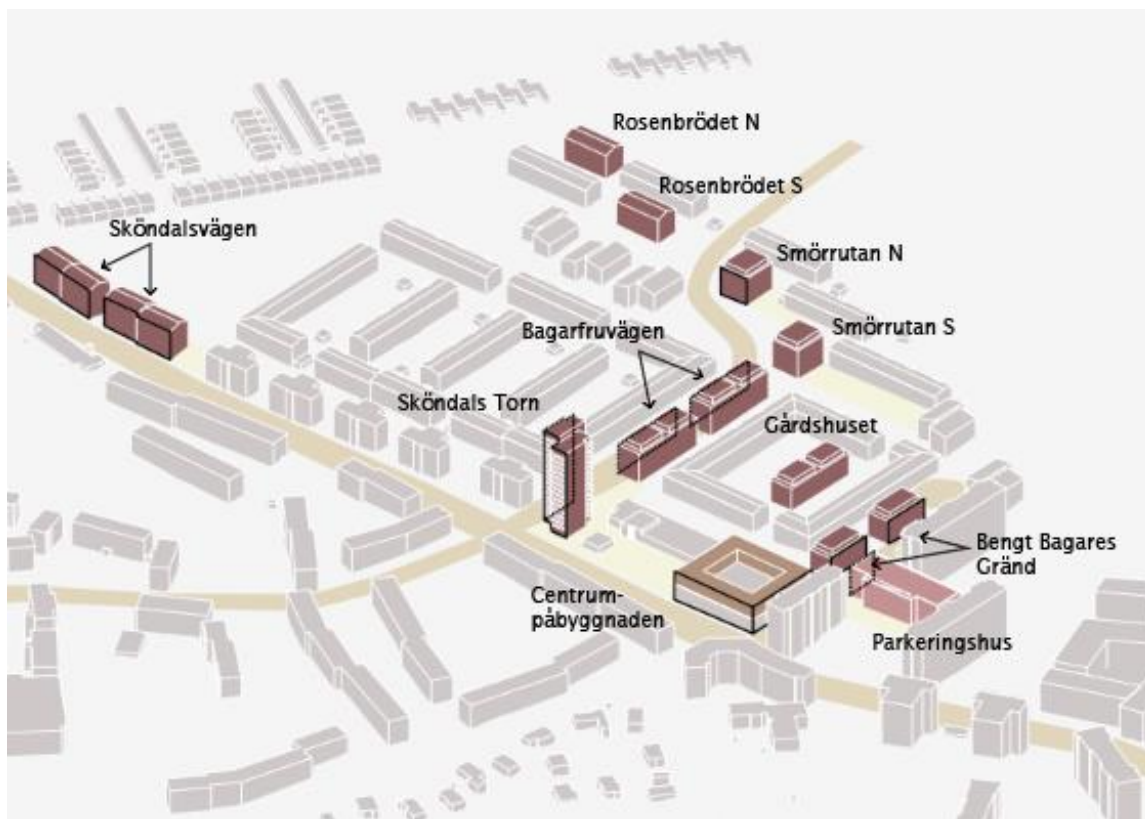
Det befintliga bostadsbeståndet i Sköndals centrum ägs av Stena Fastigheter och omfattar i dagsläget 662 lägenheter, samt ett antal intilliggande bostadsrättsföreningar.

Nästan hälften av de befintliga lägenheterna består av 3 rum och kök, och över hälften av de tillkommande lägenheterna är mindre lägenheter med 1-2 rum och kök. Det innebär en större variation av lägenheter i området.

1.1 PLANERAD EXPLOATERING

Stena Fastigheter planerar att förtäta området och komplettera det befintliga beståndet med 421 nya lägenheter. Många av de föreslagna bostadsbyggnaderna placeras på befintliga markparkeringsytor. Nyproduktionen planeras som en blandning av bostadsrätter och hyresrätter. Utvecklingen av området bidrar till ett tillkommande parkeringsbehov som ska hanteras genom parkeringshus och implementering av mobilitetsåtgärder inom fastigheterna.

I figur nedan visas den tillkommande bebyggelsens placering i Sköndals centrum.



Figur 1. Illustrationsskiss över den planerade bebyggelsen. Källa: Stena Fastigheter, FOJAB och Tyréns.

I tabell nedan redovisas lägenhetsfördelningen per fastighet i den tillkommande bebyggelsen.

Tabell 2 Redovisning av lägenhetsfördelning per fastighet (typ, storlek och antal lägenheter).

Typ av lägenhet		1 RoK	2 RoK	2,5 RoK	3 RoK	4 RoK	5 RoK	TOTALT
Lägenhetsstorlek (kvm)		29-35	47-55	52-55	68-74	78-88	97-104	
Sköndalsvägen	Antal	26	16	16	8	8	0	74
Rosenbrödet	Antal	7	14	0	13	3	0	37
Smörrutan	Antal	2	8	10	7	9	2	38
Bagarfruvägen	Antal	2	49	0	4	24	2	81
Gårdshuset	Antal	1	20	0	1	9	1	32
Bengt bagares gränd	Antal	8	12	0	14	6	0	40
Sköndals torn	Antal	12	8	10	20	14	1	65
Centrumpåbyggnad	Antal	28	20	0	6	0	0	54

1.2 HÅLLBARHETSMÅL

I följande kapitel sammanfattas globala, nationella och kommunala mål i relation till mobilitetsåtgärder.

1.2.1 GLOBALA HÅLLBARHETSMÅL

En omställning till mer hållbart resande är även en förutsättning för och ligger i linje med FN:s globala hållbarhetsmål 11. Hållbara städer och samhällen (United Nations Development Programme, 2021). Under detta mål återfinns bland annat följande delmål:

- *11.1 Säkra bostäder till överkomlig kostnad.* Färre bilparkeringsplatser ger lägre anläggningskostnader vilket möjliggör lägre hyror och bostadspriser.
- *11.2 Tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla.* Mobilitetstjänster möjliggör god tillgänglighet för fler utan att äga egen bil.
- *11.3 Inkluderande och hållbar urbanisering.* Mobilitetstjänsterna bidrar till en bättre mobilitet för de som inte äger egen bil.
- *11.6 Minska städernas miljöpåverkan.* Minskad bilanvändning ger minskade klimatutsläpp, bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer. Mobilitetstjänster för minskad efterfrågan på bilparkering bidrar till en omställning mot mer hållbart resande vilket bedöms ligga i linje med samtliga ovanstående mål och delmål.

1.2.2 NATIONELLA TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Regeringens transportpolitiska mål delas upp i övergripande mål, funktionsmål respektive hänsynsmål. (Regeringen, 2021)

- *Övergripande mål:* Ett mer varierat utbud av mobilitetsåtgärder bidrar till det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning eftersom de olika mobilitetslösningarna kan skräddarsys och anpassas efter olika målgruppers behov. Detta gör det även möjligt att åstadkomma en beteendeförändring som håller, även på lång sikt.
- *Funktionsmål:* Bättre riktade och anpassade mobilitetsåtgärder ger förutsättningar för alla att ha en god mobilitet utan att äga egen bil. Mobiliteten blir därför mer tillgänglig och i förlängningen även mer jämställd, när fler alternativ än att äga och resa med bil blir möjliga.
- *Hänsynsmål:* Väl anpassade mobilitetsåtgärder ger lägre bilinnehav, minskad bilanvändning och ökad andel hållbart resande. Det bidrar till målet att minska utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Hållbart resande inkluderar även mer aktiv transport vilket ger tydliga hälsofördelar.

1.2.3 KOMMUNALA MÅL

Stockholms stad har ett miljöprogram som redogör för prioriterade mål (Stockholm stad, 2020).

- *Mål 1: Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040:* Väl anpassade mobilitetsåtgärder bidrar till målet om att vara fossilfri till år 2040. Genom att begränsa antalet bilparkeringsplatser i kombination med att erbjuda alternativa transportsätt till bilen främjas hållbart resande och användningen av fossila utsläpp minskar.
- *Mål 6: Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö:* Främjandet av hållbart resande genom mobilitetsåtgärder bidrar till både friskare luft och lägre bullernivåer, vilket ger förutsättningar för trivsel och rekreation samt påverkar människors hälsa positivt.

2 STYRANDE DOKUMENT

Nedan beskrivs kortfattat de styrande dokument som har använts i arbetet med denna utredning.

2.1 ÖVERSIKTSPLAN STOCKHOLM STAD

Översiktsplanen vann laga kraft den 23 mars 2018 och belyser huvudinriktningen för Stockholms stads stadsutveckling 25 år framåt. Fyra övergripande mål sammanfattar planen. Stockholm ska vara en växande stad, en sammanhängande stad, ha god offentlig miljö samt vara en klimatsmart och tålig stad. Bostadsbyggande och anpassad transportinfrastruktur är högt prioriterade insatser då befolkningen i Stockholm förväntas nå 1,3 miljoner år 2040. Nybyggnation och transportplaneringen ska utvecklas ur ett socialt hållbart perspektiv, samt stärka gång-, cykel och kollektivtrafiken i Stockholms stad (Stockholms stad, 2018).

Stora Sköndal pekas ut som ett område med utvecklingsmöjligheter och stora satsningar ska göras för att utveckla området med tät stadsbebyggelse av bostäder, service, arbetsplatser, utbildning och verksamheter. Enligt översiktsplanen bör kollektivtrafiken i området ses över och förbättras, främst i förhållande till Farsta och Skarpnäck, för att knyta samman Sköndal med närliggande stadsdelar (Stockholms stad, 2018).

2.2 FRAMKOMLIGHETSSTRATEGI

Den första framkomlighetsstrategin antogs 2012 men i juni 2022 antog kommunfullmäktige en reviderad version. I den reviderade strategin läggs fokus på utmaningar gällande brist på gatuutrymme, samt klimatpåverkan och påverkan på människors hälsa. Styr dokumentet pekar på vikten och nödvändigheten i att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik i staden för att skapa mer plats åt attraktiva ytor för rekreation och sociala mötesplatser för fler. Strategin utgår från fyra huvudinriktningar; kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet som ska genomsyra arbetet med användningen av stadens vägar och gator (Trafikkontoret Stockholms stad, 2012).

2.3 RIKTLINJER FÖR PROJEKTSPECIFIKA OCH GRÖNA PARKERINGSTAL I STOCKHOLM FÖR BILPARKERING

Dokumentet antogs av kommunfullmäktige i Stockholms stad den 19 oktober 2015 och syftar till att fastställa en tydlig och transparent metod för beräkning av gröna parkeringstal inom kommunen. I dokumentet beskrivs riktlinjer för hur stadens handläggare och byggherrar bör jobba med gröna parkeringstal vid exploateringsprojekt. Riktlinjerna är till för att stödja principerna i stadens framkomlighetsstrategi, hushålla med stadens mark och möjliggöra kostnadseffektivt bostadsbyggande samt att göra exploateringsprocessen enklare genom ökad förutsägbarhet i projekt (Stockholms stad, 2015).

3 NULÄGESANALYS

Inom ramen för nulägesanalysen har två platsbesök i Sköndals centrum genomförts. Observationer, beläggningsräkningar och nummerskrivningar från platsbesöken redovisas i detta kapitel.

Den tillkommande bebyggelsen i Sköndals centrum planeras längs med Bagarfruvägen, Bengt Bagares gränd och Sköndalsvägen. Området har ingen tunnelbanestation, men ligger i nära anslutning till busshållplatserna Sköndals centrum (mellan 30 och 400 meter¹) och Norra Sköndal (mellan 400 och 850 meter). I Sköndals centrum finns lättillgängliga servicepunkter som exempelvis skola, matbutik, postombud och vårdcentral.



Figur 2. Den planerade bebyggelsen i Sköndals centrum, markerat i orange. Källa: Open Street Maps och Tyréns.

¹ Faktiskt gångavstånd angivet i ett spann för den planerade bebyggelse.

3.1 GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Lokalt sett har Sköndals centrum ett mindre utvecklat cykelnät som innebär att cyklister till stor del behöver dela vägbanan med motorfordon. Vid platsbesök noterades att många cyklister föredrog att cykla på gångbanan längs Sköndalsvägen i stället för i den delade vägbanan.



Figur 3. Exempel på cyklist som cyklar på gångbanan längs Sköndalsvägen. Källa: Tyréns.

Längs Sköndalsvägen, som utgör ett huvudstråk genom området, planeras det för ett nytt cykelpendlarstråk (Tyréns AB, 2021, 14). Via Tyresövägen i norr och Nynäsvägen i väst, kopplas Sköndals centrum till södra Stockholms regionala gång- och cykelstråk. Längs Tyresövägen ansluter cykelbanan till Örbyleden och västerort. I östlig riktning kopplar cykelstråket längs Tyresövägen samman Sköndal med Skarpnäck. Gång- och cykelstråken parallella med Nynäsvägen leder norrut mot centrala Stockholm och söderut mot Farsta centrum.

Sammanfattningsvis omges området av goda gång- och cykelförbindelser inom närområdet, likväl som till målpunkter längre bort i systemet.

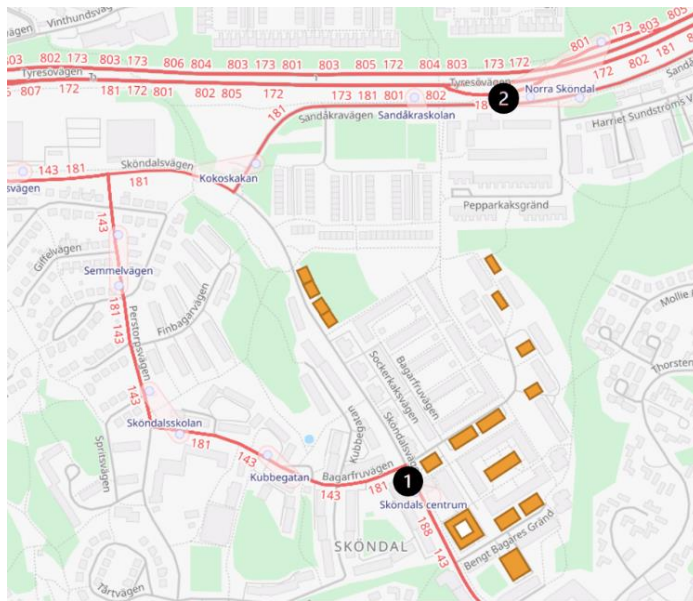
I lokalområdet finns god tillgänglighet till separerade gångbanor. Den befintliga gatustrukturen innehåller småskaliga gågator på kvartermark som möjliggör angöring till områdets bostadsentréer som inte kan nås från de allmänna gatorna.



Figur 4. Karta över cykelnätet i Sköndal med omnejd. Sköndals centrum har markerats med orange cirkel. Rosa linjer utgör cykelvägar. Källa: Stockholm stad (2021) och Tyréns.

3.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Den planerade bebyggelsen i Sköndals centrum har kort gångavstånd (mellan 1 och 5 minuter) till närmaste busshållplats, Sköndals centrum, längs Sköndalsvägen. På ett något längre avstånd (mellan 7 och 10 minuter) ligger Norra Sköndal busshållplats som är en viktig kollektivtrafikknutpunkt i närområdet med flera avgångar till centrala Stockholm och resterande söderort. I illustrationen nedan redovisas hållplatser och busslinjer i närheten av den nya bebyggelsen.



Figur 5. Sköndals kollektivtrafiknät med röda linjer. Den planerade bebyggelsen är markerad med orangea rektanglar och närliggande hållplatser med svarta numererade cirklar. Källa: Open Street Maps och Tyréns.

Faktiskt gångavstånd (i meter och minuter) till närliggande kollektivtrafikhållplatser samt vilken typ av kollektivtrafik som finns vid varje hållplats är sammanställt i nedanstående tabell. Faktiska gångavstånd är angivna i ett spann för den planerade bebyggelsen. Maxtimme innebär största möjliga trafikmängd under en timme på eftermiddagen en normal vardag.

Tabell 3. Faktiskt gångavstånd till närliggande kollektivtrafikhållplatser.

Punkt	Hållplats	Avstånd	Kollektivtrafik	Antal avgångar i högtrafik
1	Sköndals Centrum	30-400 meter 1-5 minuter	Buss 143, 181, 188, 193	14 i maxtimme
2	Norra Sköndal	500-850 meter 7-10 minuter	Buss, 172, 173, 801, 802, 804, 805, 806, 807, 812c, 813c, 814, 815c, 822, 823, 873, 875, 892	80 i maxtimme

Gångavståndet till en av hållplatserna är inom riktlinjerna för god tillgänglighet, det vill säga 400 meter (Trafikverket: 2012). Flera av busslinjerna har direktkoppling till centrala bytespunkter i Storstockholm, som Farsta strand (181, 193), Gullmarsplan (181, 801) och Slussen (892). De närmaste tunnelbanestationerna är Hökarängen (grön linje 18) och Skarpnäck (grön linje 19), som ligger strax över 2 kilometer i väst respektive östgående riktning och har direkt anslutning till centrala Stockholm.

Från områdets norra och södra del är faktiska gångavståndet mellan 500 och 850 meter till Norra Sköndal där ett stort antal linjer till och från Gullmarsplan trafikerar. Under högtrafik är det flera avgångar varje minut och ger därför en snabb koppling till tunnelbanenätet och vidare in mot Stockholms centrala delar.

3.3 SERVICE I NÄROMRÅDET²

Bostadsbebyggelsen i Sköndal ligger inom promenadavstånd från flertalet olika serviceverksamheter. Tabellen nedan visar att inom 3 minuter till fots nås livsmedelsbutik, apotek, förskola, postombud och vårdcentral. Till skola är det 7 minuters gångavstånd och till större matbutik är det cirka 8 minuter till fots. För cykel är restiden till alla målpunkter mellan 3 till 11 minuter och är snabbare än bil, eller lika snabb.

I nedanstående tabell görs en jämförelse av restiden mellan dels gång och bil, dels cykel och bil. De bägge restiderna divideras med varandra vilket ger en restidskvot. Det innebär att om restidskvoten är 1,0 är restiden lika lång för båda trafikslagen och om den är 0,7 för gång/bil betyder det att gång är 30 procent snabbare än bil. För att beräkna den egentliga restiden läggs en terminaltid vid start och stopp till för alla resor med fordon. Terminaltiden läggs till för att simulera den tid det tar att till exempel låsa upp samt hitta parkering. För cykel är den totala terminaltiden satt till 2 minuter och för bil är den satt till 4 minuter. Enligt TRAST anses god standard motsvara en restidskvot på mindre än 1,5 medan låg standard motsvarar en restidskvot på större än 2,0.

En jämförelse mellan restid för gående och bil visar att restiden till mindre livsmedelsbutik, apotek, förskola, skola och vårdcentral uppfyller kraven för god standard vad gäller restidskvot. Restidskvoten för resor till fots till Gubbängsfältet och Farsta Centrum uppfyller låg standard jämfört med bil då avståndet till dessa platser är relativt långt. Restidskvoterna för cykel i relation till bil uppfyller god standard för att nå den grundläggande vardagliga servicen men även för att nå Gubbängsfältet och Farsta Centrum, då restiden alltid är snabbare jämfört med bil.

Målpunkt	Avstånd (m)	Rest id (min)	Restidskvot gång/bil	Restidskvot cykel/bil
Hemköp Sköndal Centrum (mindre matbutik)	(g) 180	2	0,5	0,6
	(c) 180	3		
	(b) 180	4		
Willys, Sköndal (större matbutik)	(g) 700	8	1,5	0,8
	(c) 700	4		
	(b) 750	6		
Apoteksgruppen	(g) 180	2	0,5	0,6
	(c) 180	3		
	(b) 180	4		
Förskolan Symfonin	(g) 190	2	0,5	0,6
	(c) 200	3		
	(b) 200	4		
Sköndalsskolan (F-6)	(g) 550	7	1,3	0,8
	(c) 550	4		
	(b) 550	5		
Postombud, Sköndals Spel & Tobak	(g) 160	2	0,4	0,6
	(c) 170	3		
	(b) 170	4		
Sköndals Vårdcentral	(g) 270	3	0,7	0,6
	(c) 290	3		
	(b) 350	5		
Gubbängsfältet	(g) 2200	26	2,6	1,0
	(c) 2200	10		
	(b) 3000	10		
Farsta Centrum	(g) 2600	31	2,5	0,9
	(c) 2600	11		
	(b) 4300	13		

Figur 6. Viktiga målpunkter med restidskvot för gång (g), cykel (c) och bil (b) avrundat till en decimal. Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5), mindre god standard (1,5-2,0) samt låg standard (>2,0). Källa: Tyréns.

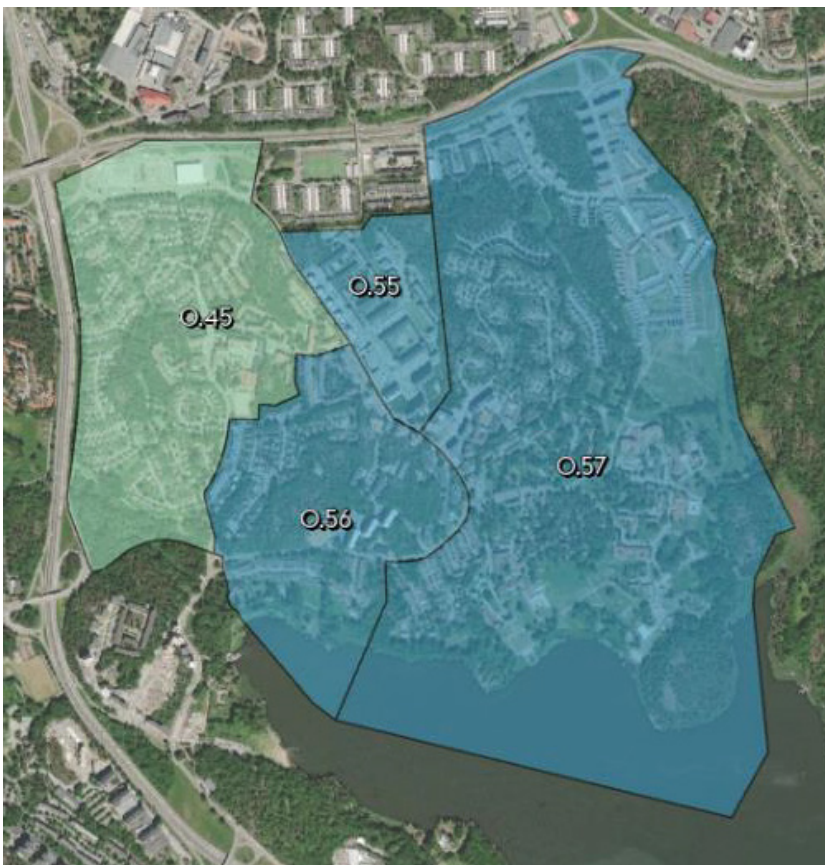
² Angivna avstånd i detta avsnitt utgår från Bagarfruvägen 60, vilket är mittpunkt i Stenas bostadsområde.

3.4 BILÄGANDE I NÄROMRÅDET

I dagsläget hyrs **338 parkeringsplatser ut av Stena till boende**, av totalt 662 hushåll i området. Det **motsvarar 0,51 parkeringsplatser per lägenhet** och ger en viktig indikation om vilka resvanor som finns hos Stenas nuvarande hyresgäster.

En ytterligare viktig bedömningsgrund för efterfrågan på parkering är biläganade i befintliga fastigheter i ett område, då det ger en god indikation över platsens service och kommunikationer, samt hur beroende de boende är av att äga en egen bil. I ett pågående forskningsprojekt studerar Tyréns bland annat statistik över biläganade i demografiska statistikområden (DeSO).³

I de DeSO-områden⁴ som ligger inom Sköndal har därför biläganade analyserats. Sammanlagt består underlaget av ca 2400 lägenheter i flerbostadshus, det vill säga inga villor eller radhus är inkluderade. Syftet är att analysera den planerade bebyggelsens sammansättning av lägenheter med det genomsnittliga biläganadet. Nedanstående figur visar på att biläganadet för Sköndal ligger mellan 0,46-0,57 bilar per lägenhet, **genomsnittet för hela området är 0,52 bilar per lägenhet**. Dock har området en relativt stor andel större lägenheter, där 55 procent är större än 70 kvadratmeter. Det innebär att ungefär hälften av hushållen i flerbostadshus saknar tillgång till egen bil.

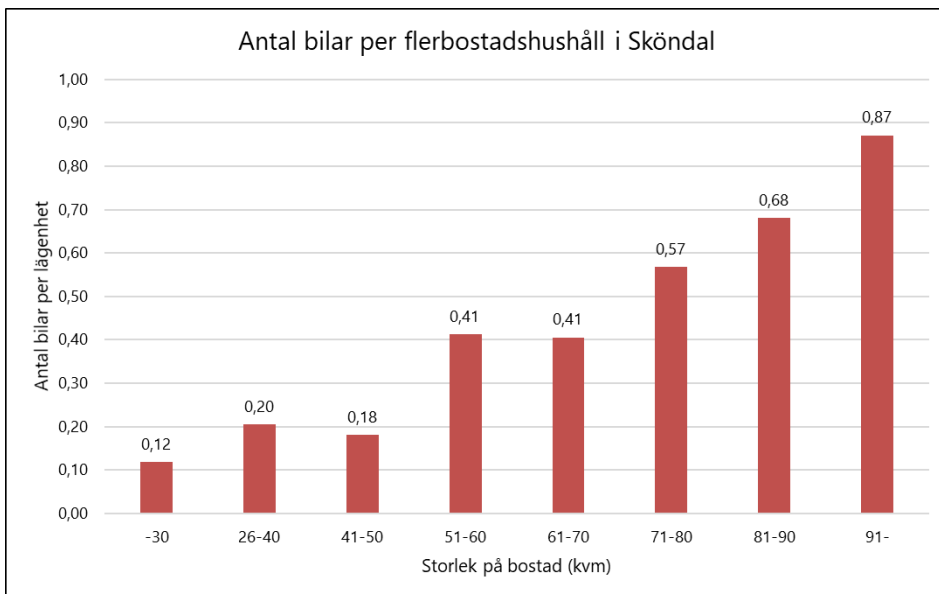


Figur 7. Genomsnittligt antal bilar per lägenhet per DeSO-område. Sköndals centrum är inom DeSo-området som har ett biläganade på 0,55 bilar per lägenhet. För Stenas hyresgäster är motsvarande siffra 0,51 bilar per lägenhet. Källa: SCB och Tyréns (2020).

³ DeSO delar in Sverige i områden som har mellan 700 och 2 700 invånare. Indelningen tar hänsyn till de geografiska förutsättningarna så att gränserna, i möjligaste mån, följer exempelvis gator, vattendrag och järnvägar. Viktiga byggstenar som använts för att skapa DeSO är tätorter och valdistrikt. Källa: <https://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso---demografiska-statistikomraden/>

⁴ DeSO område 0180C1170, 0180C1240, 0180C1270 och 0180C1310.

I nedanstående diagram är det genomsnittliga bilägandet uppdelat på lägenhetsstorlekar i intervall om 10 kvadratmeter, förutom för små lägenheter.



Figur 8. Antal bilar per flerbostadshushåll i Sköndal. Källa: Tyréns och SCB (2020).

Det genomsnittliga bilägandet i Sköndal visar på en stark korrelation mellan storlek på lägenhet och bilägande. I lägenheter under 50 kvadratmeter är bilägandet 60 procent lägre än områdets genomsnitt, vilket innebär att bland mindre lägenheter äger bara vart femte hushåll en egen bil.

3.5 BILPARKERING KVARTERSMARK

Detta avsnitt redovisar befintlig parkering på kvartersmark för hyresgäster, vad de olika parkeringsplatserna kostar och hur beläggningen på utomhusparkeringen sett ut vid två tillfällen.

Beläggningsräkning av utomhusparkeringen på kvartersmark har utförts vid två tillfällen. Första beläggningsräkningen utfördes en torsdag i september mellan klockan 19.00 och 21.00. Andra räkningen genomfördes en måndag i oktober klockan 21.00 och 23.00.

I tabellen nedan redovisas vilken typ av parkering som finns tillgänglig på kvartersmark. Utomhusparkeringen utgör den största delen med 399 (323+33+3+40) parkeringsplatser, 74 procent av totalen. Kostnaden för parkering utomhus är lägre än resterande parkeringstyper, med ett pris på 340 kr/plats och månad. Den högsta kostnaden gäller för bilparkering i garage, där medianpriset är 980 kr.

Tabell 4. Antal befintliga parkeringsplatser på kvartersmark samt pris för dessa.

Typ	Antal	Pris (kronor/månad)
Utomhus boende	323	340
Utomhus, lokalhyresgäster (Wienerkransen 1)	33	340
Utomhus boende, laddplats	3	850
MC garage	14	400
Garage	129	980*
Utomhus centrum	40	1h p-skiva 06-21. Avgift övrig tid
TOTALT	542	

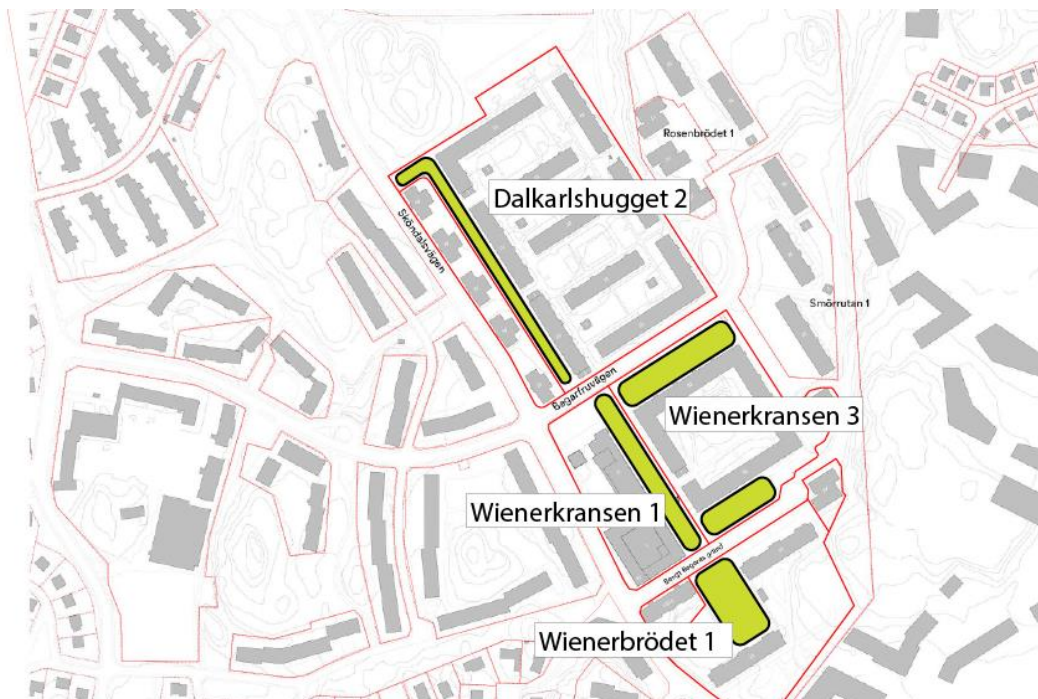
*Priset för bilparkering i garage varierar mellan 720-1180 kr, medianpris är 980 kr.

Beläggingsgrad för de befintliga parkeringsytorna utomhus redovisas per fastighet i Tabell 5. Vid den första beläggingsräkningen har fastigheterna en beläggingsgrad mellan 58 och 71 procent (torsdag kl 19.00-21.00), på totalen är beläggingsgraden 66 procent. Vid den andra beläggingsräkningen har fastigheterna en beläggingsgrad mellan 25 och 82 procent (måndag kl 21.00-23.00), på totalen är beläggingsgraden 75 procent.

Tabell 5. Resultat beläggingsräkning per fastighet vid två olika tillfällen (utomhusparkering kvartersmark).

Fastighet	Antal p-platser	Antal bilar	Beläggingsgrad	Antal bilar	Beläggingsgrad
		Inventering 1		Inventering 2	
Dalkarlslugget 2	78	55	71%	59	76%
Wienerkransen 1	24	16	67%	6	25%
Wienerkransen 3 N	82	56	68%	66	80%
Wienerkransen 3 S	57	33	58%	47	82%
Wienerbrödet 1	90	59	66%	69	77%
TOTALT	331	219	66%	247	75%

Nedanstående karta visar de befintliga parkeringsytorna där beläggingsräkning skett. Besöksparkering till centrumanläggningen (40 platser) har inte ingått i beläggingsräkningen.



Figur 9. Karta över befintlig parkering på kvartersmark. Källa: Stena Fastigheter, FOJAB och Tyréns.

3.6 BILPARKERING ALLMÄN PLATSMARK

3.6.1 REGLERING

Längs östra delen av Bagarfruvägen, samt norra delen av Sköndalsvägen, är parkering tillåten med undantag för torsdagar mellan kl. 8-16.00, under perioden 1/11 till 15/5. Framför sopstationen, mellan Wienerkransen 3 och Smörrutan 1, längs med Bagarfruvägen finns en lastplats på 15 meter där parkering är förbjuden mellan kl.06-16.00 varje dag. All parkering är avgiftsfri.

Längs östra delen av Bengt bagares gränd är parkering tillåten med undantag för fredagar mellan kl. 8-16.00, under perioden 1/11 till 15/5. All parkering är avgiftsfri.

3.6.2 BELÄGGNING OCH NUMMERSKRIVNING

Vid platsbesök en måndag i oktober mellan kl. 22.00 och 23.00 noterades beläggningsgraden på allmän platsmark. Vid samma tillfälle gjordes en nummerskrivning av parkerade bilar på Bagarfruvägen, Bengt Bagares Gränd, Sköndalsvägen, Dalbobranten, Kubbegatan, Smörbrödsvägen och Thorsten Levenstams väg. Samtliga gator med kantstensparkering inom en radie av cirka 500 meter ingick i inventeringen.

Studerade sträckor längs dessa gator framgår i figuren nedan.



Figur 10. Längs svarta linjerade sträckor genomfördes nummerskrivning. Stenas bostadsbestånd markerat i orange. Källa: Open street maps och Tyréns.

Vid platsbesöket noterades nästan full beläggning på parkeringsplatserna längs Bengt Bagares Gränd, Bagarfruvägen och Sköndalsvägen med endast enstaka lediga platser. På de övriga gatorna var det en lägre beläggning, särskilt på gatorna längs med småhusområden. Beläggningsgraden varierade mellan 76 och 100 procent beläggningsgrad och totalt fanns det 38 lediga platser på inventerade gator.

Vid sammanställning av nummerskrivningen konstateras att på Bagarfruvägen och Bengt Bagares Gränd tillhörde cirka hälften av de parkerade bilarna boende hos Stena Fastigheter. Sköndalsvägen som också ligger nära Stenas fastighetsbestånd hade 37 procent boende. Längs Dalbobranten intill kvarteret Kaksmulan återfanns endast 18 procent boende.

Totalt på de inventerade gatorna var det strax över var tredje bil som tillhörde boende hos Stena Fastigheter, medan ungefär 2 av 3 bilar ej gjorde det.

Det blev noterbart färre fordon parkerade längs Smörbrödsvägen när den övergick till småhusområde.

Tabell 6. Resultat från beläggningsräkning och nummerskrivning på angränsande gator

Gatunamn	Antal platser	Antal bilar	Beläggning	Antal boende hos Stena	Andel boende hos Stena	Antal övriga parkerade
Bagarfruvägen	39	35	90%	16	46%	19
Bengt Bagares Gränd	14	14	100%	8	57%	6
Sköndalsvägen	51	41	80%	15	37%	26
Dalbobranten	66	50	76%	9	18%	41
Kubbegatan	13	13	100%	0	0%	13
Smörbrödsvägen	21	16	76%	3	19%	13
Thorsten Levenstams väg	17	14	82%	0	0%	14
TOTALT	221	183	83%	51	39%	132

3.6.3 ANALYS AV FÖRÄNDRINGAR AV BILPARKERING ALLMÄN PLATSMARK

Majoriteten av kantstensparkeringen längs Bagarfruvägen och Bengt Bagares Gränd planeras att tas bort i framtiden. Vid platsbesök noterades att omkring hälften av de parkerade bilarna på dessa gator tillhörde boende i Stenas fastigheter.

Vid en minskad tillgång till kantstensparkering längs de allmänna gatorna, skulle det kunna innebära en ökad efterfrågan av parkering på Stenas kvartersmark. I dagsläget är parkering på allmänna gator avgiftsfri men även om/när avgift införs på dessa kommer den vara lägre än Stenas avgift i planerat garage. Skillnaden idag mellan allmänna gator och den billigaste markparkeringen hos Stena är 340 kr. Potentiell skillnad i framtiden mellan högsta avgift 300 kr (taxeområde 5) och garageparkering (se garagepriser i tabell 4) kommer därför vara minst 700 kr.

Det bedöms därför som troligt att de boende som står på gatan och är priskänsliga kommer fortsätta parkera på gatan. Inom ett längre gångavstånd fanns det sent på kvällen gott om parkering på allmänna gator vid den angränsande småhusbebyggelsen. Detta visar på fortsatt goda möjligheter för boende hos Stena att nyttja allmänna gator, särskilt med tanke på att det fanns 38 lediga platser i samband med beläggningsräkningen.

Vid ett införande av boendeparkering och parkeringsavgifter på allmänna gator kommer även en del av parkeringsefterfrågan avta. Främst handlar det om bilägare som sällan använder sin bil och använder gatan för långtidsparkering.

Om boende som idag parkerar på allmänna gator trots allt önskar att nyttja plats i Stenas tillkommande garage, kommer utrymme att finnas för det. Stena tar höjd för cirka 25 extra platser i garaget, motsvarande hälften av de som parkerar på gatan idag.

3.7 CYKELPARKERING KVARTERSMARK

I fastigheterna i Stenas bestånd finns möjlighet att parkera inomhus i cykelrum och utomhus i cykelställ. Majoriteten av cykelrummen finns på gårdarna i nära anslutning till entréerna, fåtal cykelrum finns i källare som nås via dörr från gårdarna. Besöksparkering sker utomhus i cykelställ.

Endast kvarter Kaksmulan saknar cykelparkering inomhus. All cykelparkering sker i tvåvåningsställ på gården.

På bilden nedan visas cykelrummens placering. Utomhus finns cykelställ i direkt anslutning till samtliga entréer, ej markerat i bilden.

Tre av femton cykelrum kommer att försvinna i samband med exploateringen (Wienerkransen 3 och Rosenbrödet 1), vilka tillkommer på annan plats. Det handlar om totalt 140 cykelparkeringsplatser i cykelrum som behöver ersättas.



Figur 11. Cykelrummens placering i Stenas befintliga bostadsbestånd. Cykelrum på gård markerat i gult. Cykelrum i källarplan markerat i orange. Cykelställ utomhus vid entréer är ej markerade på kartan. Källa: Stena Fastigheter, FOJAB och Tyréns.

Vid beläggningsräkning en måndag i början av oktober kl. 19.00-21.00 noterades total beläggningsgrad för Stenas samtliga cykelparkeringar (inomhus och utomhus) på 73 procent, inräknat vuxen- och barncyklar. Totalt noterades 712 cyklar i alla cykelrummen varav 598 var vuxencyklar.

Tabell 7. Typ av cykelparkering och beläggning dels för vuxencyklar, dels för vuxen- och barncyklar samt totalt antal cyklar.

Placering	Beläggning (vuxna)	Beläggning (inkl barn)	Totalt antal cyklar
Samtliga platser	61%	73%	712
Inomhus	86%	104%	590
Utomhus	27%	30%	122
<i>Framhjulsställ</i>	29%	34%	88
<i>Ramlås</i>	31%	31%	10
<i>Tvåvåningsställ</i>	21%	21%	24

Tabellen ovan visar på beläggning dels för endast vuxencyklar, dels för alla cyklar inklusive barncyklar. En separering gjordes då barncyklar oftast var för små för att nyttja cykelställen och låg istället utspridda på golvet. Där det fanns takkrokar användes de endast av mindre barncyklar. Total beläggningsgrad inomhus låg på 104 procent, men endast vuxencyklar hade en beläggning på 86 procent. Total beläggningsgrad utomhus var 30 procent. Beläggningsgraden var i genomsnitt relativt låg oavsett typ av cykelställ utomhus (framhjulsställ 29 procent, ramlås 31 procent, tvåvåningsställ 21 procent).

3.7.1 CYKELPARKERINGENS STANDARD

Vid platsbesök observerades att cykelställ utomhus användes i liten utsträckning och i de flesta fall inte alls. De få cyklarna som var parkerade vid dessa var ofta fastlåsta i ramen utmed långsidan på cykelställen, vilket är en indikation på att möjlighet till ramlåsning efterfrågas. Vid de cykelrum som hade korta men relativt branta ramper ned till cykelrum i källarplan noterades en lägre beläggning inomhus (vuxencyklar 77%, inklusive barncyklar 87%) och högre beläggning i utomhus (vuxencyklar 53%, inklusive barncyklar 53%) jämfört med andra fastigheter. Denna fördelning gällde oavsett typ av cykelställ utomhus, vilket kan tyda på att cykelrum i källarplan upplevs som mindre lättillgängliga än cykelrum på gård och att fler därför parkerar utomhus.

Både inom- och utomhus saknades oftast möjlighet till ramlåsning i cykelstället. Ramlåsning fanns utanför husen på Bengt Bagares Gränd 4-8, dock hade de ställen inte högre beläggning än grannhuset som hade endast framhjulsställ. Dock användes rampernas räckan i stor utsträckning för att låsa fast cyklar i ramen, vilket tyder på en sådan efterfrågan. Det saknas dedikerade ytor för mer ytkrävande cyklar så som exempelvis lådcyklar. I de cykelrummen på gård (gulmarkerade i figur 11) fanns det dock oftast möjligheter för ytkrävande fordon att parkera och låsas fast i ställ. Dock är inte cykelrummen avsedda för dessa cykeltyper, vilka har behov av större svängradier än vanliga cyklar.



Figur 12. Exempel på cykelparkering utomhus, där möjlighet till ramlås saknas i framhjulsställen. Källa: Tyréns.

3.7.2 CYKELPARKERING KVARTER KAKSMULAN

Utredningen bedömer det intressant att lyfta beläggningen i kvarter Kaksmulan, då fastigheten är relativt nybyggd och har utgått från parkeringstal i gällande riktlinje. Den har även en stor andel mindre lägenheter som gör den relevant för att jämföra med den planerade Centrumpåbyggnaden.

Vid platsbesök en torsdag i september respektive en måndag i oktober kl. 19.00-21.00 observerades beläggningen på cykelparkeringarna utomhus i kvarter Kaksmulan. Det finns inga cykelparkeringar inomhus i denna fastighet. Kvarteret är nybyggt och ligger i Sköndals centrum. Totalt stod 25 cyklar, vid första tillfället, och 24 cyklar, vid andra tillfället, parkerade på 115 cykelparkeringsplatser, vilket motsvarar en beläggning på 21 procent. Inga parkerade cyklar observerades på loftgångarna det vill säga utanför de boendes ytterdörrar.



Figur 13. Beläggningen vid ett av cykelställen i kvarter Kaksmulan. Källa: Tyréns.

4 FÖRÄNDRING AV BILPARKERING KVARTERSMARK

I samband med förtätningen av området kommer ett flertal parkeringsytor på kvartersmark att försvinna, men nya parkeringsanläggningar kommer att tillkomma.

Tabell 8. Parkeringsanläggningar som försvinner i och med exploateringen i området.

Fastighet	Antal p-platser
Bagarfruvägen	-83
Bengt bagares gränd	-55
Wienerbrödet 1	-64
Centrum P	-32
Lastgatan	-7
TOTALT	-241

Tabell 9. Möjliga tillkommande parkeringsanläggningar.

Fastighet	Antal p-platser
Mobilitetshus	207
Garage Rosenbrödet	25
Garage Bengt bagares gränd	84
TOTALT	316

Det totala antalet befintliga parkeringsplatser redovisade i Tabell 4 är 542 platser. För att beräkna antalet tillgängliga platser för befintliga boende i Stenas fastigheter subtraheras 14 platser för MC, 40 platser för centrumbesökare samt även 33 platser för lokalhyresgäster. **Det motsvarar att det idag finns 455 platser tillgängliga för de boende.** Det innebär att tillgänglighet till parkering för MC, lokalhyresgäster och centumparkering inte påverkas efter utbyggnad jämfört med nuvarande situation.

Total tillgång av parkeringsplatser efter utbyggnad blir **530 bilplatser** enligt tabellen nedan. Målet är att det nya mobilitetshuset ska ha friflytande platser för att även möjliggöra för besöksparkering.

Tabell 10. Tillgängliga parkeringsplatser efter utbyggnad.

Parkering	Antal p-platser
Befintligt boende (tabell 4)	455
Försvinner (tabell 8)	-241
Tillkommer (tabell 9)	316
TOTALT	530

5 PARKERINGSEFTERFRÅGAN KVARTERSMARK

I detta kapitel redovisas parkeringsefterfrågan för befintlig och planerad bebyggelse.

Redovisad bilparkeringsefterfrågan för befintliga bostäder utgår från faktiskt användande (uthyrda platser), medan den planerade bebyggelsens efterfrågan utgår från Stockholm stads parkeringsnorm med ett lägesspecifikt parkeringstal på 0,5 bilplatser per lägenhet.

För cykel beräknas efterfrågan för planerade bostäder utifrån 3 cykelplatser per 100 kvadratmeter BTA. För befintliga boende görs inga ändringar av tillgången till cykelparkering.

5.1 CYKELPARKERING BEFINTLIGA BOSTÄDER

I samband med den genomförda beläggningsräkningen en måndag i oktober kl 19.00-21.00 kunde parkeringsefterfrågan för cykel konstateras i de befintliga bostäderna. Genom att beräkna antalet cyklar per lägenhet och jämföra det med den planerade bebyggelsen visar det på en lägre efterfrågan i befintlig bebyggelse jämfört med parkeringstal 2,5 per 100 kvadratmeter BTA (som är det lägsta inom spannet på 2,5-4 cykelplatser per 300 kvm).

Jämförelsen visar parkeringsnormens lägsta p-tal inom spannet är 72 procent högre än befintlig cykelparkeringsefterfrågan, och jämfört med endast vuxencyklar (som nyttjar cykelställen) är parkeringsnormen 100 procent högre.

Tabell 11. Beräkning av antalet cyklar per lägenhet utifrån beläggningsräkning (jämfört med kravet på minsta p-tal 2,5/100 kvm vid nyexploatering).

	Alla cyklar	Endast vuxencyklar	Utrymmeskrävande	Jämförelse: p-tal 2,5/100 kvm för den nya bebyggelsen
Antal lägenheter	662	662	662	421
Antal cyklar	712	598	10	784
Cyklar per lägenhet	1,08	0,90	0,02	1,86

5.2 CYKELPARKERING PLANERADE BOSTÄDER

För cykelparkering är parkeringsnormen för Stockholms stad mellan 2,5-4 cykelplatser per 100 kvadratmeter ljus BTA.

En viktig faktor som styr efterfrågan på cykelparkering är den omkringliggande cykelinfrastrukturen. I avsnitt 3.1 beskrivs det lokala cykelvägnätet, där det bland annat tydliggörs att längs huvudgator saknas det separerade cykelbanor vilket gör att många cyklister föredrog att cykla på gångbanan.

Cykelägandet i de befintliga bostäderna visar på en markant lägre efterfrågan på cykelplatser jämfört med spannet i parkeringsnormen för cykel. Därför bedöms behovet av cykelparkeringar kunna ligga i den lägre delen av spannet inom parkeringsnormen, på 3 cykelplatser per 100 kvadratmeter ljus BTA. Utifrån dagens efterfrågan på cykelparkering i de befintliga bostäderna, görs bedömningen att även ett potentiellt ökat cyklande i framtiden och därmed ökat behov av parkering, kan rymmas inom detta parkeringstal.

Tabell 12. Antal cykelplatser per fastighet utifrån parkeringsnorm för cykel.

Fastighet	Ljus BTA	P-tal	Antal cyklar
Sköndalsvägen x 2	2 500 + 2500	3 / 100	150
Rosenbrödet	2 808	3 / 100	84,2
Smörrutan	3 140	3 / 100	94,2
Bagarfruvägen x 2	3 265 + 3265	3 / 100	195,9
Gårdshuset	2 412	3 / 100	72,4
Bengt bagares gränd x 2	1 606 + 1606	3 / 100	96,4
Sköndals torn	5 640	3 / 100	169,2
Centrumpåbyggnad	2 632	3 / 100	79
TOTALT	31 374		942

Sammanlagt skulle 942 cykelplatser behöva ordnas för den nya bebyggelsen enligt föreslaget parkeringstal inom parkeringsnormen.

5.3 BILPARKERING BEFINTLIGA BOSTÄDER

Det finns idag 662 lägenheter i Stenas befintliga bestånd samt 455 bilplatser tillgängliga för boende. Av dessa är 338 platser uthyrda (borträknat dubbeluthyrningar då Stena framåt planerar att inte erbjuda just dubbeluthyrningar), vilket motsvarar ett parkeringstal på 0,51 bilar per lägenhet.

5.3.1 GRÖNT PARKERINGSTAL BEFINTLIGA BOSTÄDER

Genom att erbjuda befintliga hyresgäster mobilitetsåtgärder kan parkeringsefterfrågan sänkas och parkeringstalet reduceras. För hyresgäster i de befintliga bostäderna är målet att erbjuda ett brett paket av mobilitetsåtgärder. Paketet motsvarar omkring 12 procent i reduktion vid nyproduktion av bostäder. En något försiktigare reduktion beräknas dock för de befintliga bostäderna, med 10 procent reduktion på parkeringstalet, det vill säga grundläggande nivån i stadens riktlinje. Möjligheten finns därför att de boendes parkeringsefterfrågan kan komma att minska mer än reduktionen på 10 procent med tanke på paketets omfattning och dess möjliga effekter. Se kapitel 6 för beskrivning av åtgärderna.

Tabell 13. Parkeringsefterfrågan efter reduktion genom mobilitetsåtgärder, befintliga bostäder.

Fastighet	Antal lgh	Antal (uthyrda) p-platser	P-tal	Reduktion	Antal p-plats
Befintliga bostäder	662	338	0,51	10%	304,2

Sammanlagt innebär det en parkeringsefterfrågan på **305 parkeringsplatser**.

5.4 BILPARKERING PLANERADE BOSTÄDER

5.4.1 LÄGESSPECIFIKT PARKERINGSTAL

Det lägesspecifika parkeringstalet för Sköndals centrum är satt till 0,5 per lägenhet. I tabell nedan görs en sammanställning för beräkningar av parkeringsefterfrågan per fastighet.

Tabell 14. Antal bilplatser per fastighet utifrån lägesspecifikt parkeringstal.

Fastighet	Antal lgh	P-tal	Antal p-plats
Sköndalsvägen	74	0,5	37
Rosenbrödet	37	0,5	18,5
Smörrutan	38	0,5	19
Bagarfruvägen	81	0,5	40,5
Gårdshuset	32	0,5	16
Bengt bagares gränd	40	0,5	20
Sköndals torn	65	0,5	32,5
Centrumpåbyggnad	54	0,5	27
TOTALT	421		210,5

Sammanlagt innebär det en parkeringsefterfrågan på **211 parkeringsplatser**.

5.4.2 PROJEKTSPECIFIKT PARKERINGSTAL

Det projektspecifika parkeringstalet tas fram genom att analysera den planerade bebyggelsens sammansättning. I nedanstående tabell redovisas fördelningen av olika typer av lägenheter i projektets alla fastigheter.

Tabell 15. Fördelning lägenheter i respektive fastighet.

Fastighet		1 RoK	2 RoK	2,5 RoK	3 RoK	4 RoK	5 RoK	Totalt
Sköndalsvägen	Antal	26	16	16	8	8	0	74
	Andel	35%	22%	22%	11%	11%	0%	100%
Rosenbrödet	Antal	7	14	0	13	3	0	37
	Andel	19%	38%	0%	35%	8%	0%	100%
Smörrutan	Antal	2	8	10	7	9	2	38
	Andel	5%	21%	26%	18%	24%	5%	100%
Bagarfruvägen	Antal	2	49	0	4	24	2	81
	Andel	2%	60%	0%	5%	30%	2%	100%
Gårdshuset	Antal	1	20	0	1	9	1	32
	Andel	3%	63%	0%	3%	28%	3%	100%
Bengt bagares gränd	Antal	8	12	0	14	6	0	40
	Andel	20%	30%	0%	35%	15%	0%	100%
Sköndals torn	Antal	12	8	10	20	14	1	65
	Andel	18%	12%	15%	31%	22%	2%	100%
Centrumpåbyggnad	Antal	28	20	0	6	0	0	54
	Andel	52%	37%	0%	11%	0%	0%	100%

Sköndalsvägen, Rosenbrödet, Bagarfruvägen, Gårdshuset och Bengt bagares gränd har alla en hög andel mindre lägenheter, där mer än 50 procent är 1 eller 2 rum och kök. Dock ger endast lägenheter under 35 kvadratmeter en maximal reduktion om 30 procent för det projektspecifika parkeringstalet, vilket gör att inget av fastigheterna uppfyller kravet för en ytterligare reduktion i det projektspecifika parkeringstalet.

Fastigheten Centrumpåbyggnaden har 87 procent 1-2 rum och kök och är därför aktuellt för en projektspecifik reduktion. Den genomsnittliga lägenhetsstorleken för

alla lägenheter i Centrumpåbyggnaden är 41 kvm per lägenhet, vilket visar på en hög andel små lägenheter nära 35 kvm. Bedömningen är därför att det projektspecifika parkeringstalet för Centrumpåbyggnaden kan **justeras ned med 25 procent**, vilket motsvarar 0,375 per lägenhet. Totalt innebär det en parkeringsefterfrågan på 20,25 platser, en minskning med 6,75 bilplatser för Centrumpåbyggnaden. **Totalt för den planerade bebyggelsen innebär det 204 bilplatser.**

Tabell 16. Antal bilplatser per fastighet utifrån projektspecifikt parkeringstal.

Fastighet	Antal lgh	P-tal	Antal p-plats
Sköndalsvägen	74	0,5	37
Rosenbrödet	37	0,5	18,5
Smörrutan	38	0,5	19
Bagarfruvägen	81	0,5	40,5
Gårdshuset	32	0,5	16
Bengt bagares gränd	40	0,5	20
Sköndals torn	65	0,5	32,5
Centrumpåbyggnad	54	0,375	20,25
TOTALT	421		203,75

5.4.3 FÖRDJUPAD ANALYS AV PROJEKTSPECIFIKT BILÄGANDE

Observera att detta avsnitt endast visar på ett möjligt scenario av bilägannde i den kommande bebyggelsen. Dessa siffror räknas inte med i den slutliga bilparkeringsefterfrågan.

Som en fördjupad analys kan statistiken över biläganndet per lägenhetsstorlek i Sköndal (se avsnitt 3.4) även delas in i olika lägenhetstyper anpassat till den planerade bebyggelsen. Det möjliggör att beräkna ett statistiskt genomsnittligt bilägannde för den nya bebyggelsen, baserat på det befintliga biläganndet i närområdet.

I tabell nedan har de olika typerna av lägenheter multiplicerats med det genomsnittliga biläganndet. Resultatet visar på hur biläganndet kan komma att se ut i den nya bebyggelsen.

Tabell 17. Genomsnittligt bilägannde för olika typer av lägenheter i den planerade bebyggelsen.

Typ av lägenhet	Antal nya lgh	Bilägannde per lgh	Antal bilar
1 RoK	86	0,17	14,9
2 RoK	147	0,31	45,7
2,5 RoK	36	0,41	14,8
3 RoK	73	0,50	36,7
4 RoK	73	0,68	49,7
5 RoK	6	0,87	5,2
TOTALT	421		167

Totalt innebär det en parkeringsefterfrågan på 167 bilar, vilket motsvarar ett projektspecifikt parkeringstal på ca 0,40 bilar per lägenhet. Det motsvarar en reduktion på ca 18 procent för sammansättningen av lägenheter jämfört med det projektspecifika parkeringstalet på 0,375-0,5 per lägenhet som innebär 204 parkeringsplatser (se avsnitt 5.4.2).

5.4.4 GRÖNT PARKERINGSTAL PLANERADE BOSTÄDER

Genom att erbjuda nya hyresgäster mobilitetsåtgärder kan parkeringsefterfrågan sänkas och parkeringstalet reduceras. För hyresgäster i de nya bostäderna är målet att erbjuda ett paket av mobilitetsåtgärder som ger 20 procent reduktion på parkeringstalet, det vill säga *en nivå mellan medel och ambitiös nivå* i Stadens riktlinje. Se kapitel 6 för beskrivning av åtgärderna.

Tabell 18. Parkeringsefterfrågan efter reduktion genom mobilitetsåtgärder.

Fastighet	Antal lgh	Reduktion	P-tal	Antal p-plats
Sköndalsvägen	74	20%	0,4	29,6
Rosenbrödet	37	20%	0,4	14,8
Smörrutan	38	20%	0,4	15,2
Bagarfruvägen	81	20%	0,4	32,4
Gårdshuset	32	20%	0,4	12,8
Bengt bagares gränd	40	20%	0,4	16,0
Sköndals torn	65	20%	0,4	26,0
Centrumpåbyggnad	54	20%	0,3	16,2
TOTALT	421			163

Sammanlagt ger mobilitetsåtgärder en parkeringsefterfrågan på **163 bilplatser vid en reduktion på 20 procent** för alla nya bostäder. De 163 bilplatserna (efter en reduktion på 20 procent) kan jämföras med det statistiska genomsnittet av bilägande i Sköndal, som utan mobilitetsåtgärder motsvarar 167 bilplatser (se avsnitt 5.4.3).

5.5 TOTAL BILPARKERINGSEFTERFRÅGAN BEFINTLIGA OCH PLANERADE BOSTÄDER

Vid en reduktion genom mobilitetsåtgärder på 10 procent för befintliga boende och 20 procent för tillkommande boende blir det sammanlagt **468 bilplatser i parkeringsefterfrågan**.

Det bör betonas att en reduktion av befintliga hyresgästers parkeringsefterfrågan med 10 procent är en försiktig reduktion. Utifrån att priset för markparkering idag är 340 kr (se tabell 4) är det ett rimligt antagande att endast prishöjningen av garage kommer att sänka efterfrågan på parkering. Tillsammans med erbjudandet om mobilitetsåtgärder kan det locka boende att göra sig av med sin egenägda bil.

Tabell 19. Slutlig parkeringsefterfrågan för befintliga och planerade bostäder (grönt p-tal).

Typ av lägenhet	Antal p-plats	Reduktion	Behov p-platser efter reduktion
Tillkommande	204	20%	163
Befintligt (antal uthyrda)	338	10%	304,2
TOTALT	542		467,2

Vid en beläggningsräkning och nummerskrivning i området kring Stenas kvarter noterades att 51 boende parkerade längs de allmänna gatorna. Stena planerar att ta höjd för att cirka hälften av dessa kan komma att efterfråga plats i det nya garaget. Detta behov utreds vidare i nästkommande skede.

6 MOBILITETSÅTGÄRDER

Åtgärderna nedan syftar till att sammantaget underlätta resande och mobilitet för boende i Stenas fastigheter i Sköndals centrum och på så sätt minska efterfrågan på bilparkering. Åtgärderna är utformade och anpassade med avseende på bland annat typ av bebyggelse, förutsättningar för resande med respektive trafikslag samt det geografiska läget.

6.1 MOBILITETSÅTGÄRDER BEFINTLIGA BOSTÄDER

För de befintliga bostäderna är fastighetsägarens ambition att erbjuda ett mobilitetspaket motsvarande 10 procent, det vill säga grundläggande nivån i Stadens riktlinje. De åtgärder som föreslås ingå i mobilitetspaketet är:

- Marknadsföring och kommunikation
- Lätt nåbara cykelrum
- Cykelfaciliteter till exempel fast luftpump och automatisk dörröppnare till cykelrum
- Dedikerade parkeringsplatser för bilpool
- Förbättrade cykelfaciliteter till exempel cykelservice och tvättstation, ladduttag för elcykelbatterier
- Cykelpool

De befintliga bostädernas cykelrum är placerade på gårdarna i nära anslutning till entréerna och är redan idag lätt nåbara (tre av femton cykelrum kommer dock att försvinna i samband med exploateringen, men kommer ersättas på annan plats).

Stena planerar att installera cykelfaciliteter såsom exempelvis fast luftpump och automatisk dörröppnare såväl som cykelservice- och tvättstation samt ladduttag för elcykelbatterier. Cykelfaciliteterna placeras så att de är tillgängliga för samtliga befintliga hyresgäster.

Stena föreslår även att de befintliga bostäderna får tillgång till en cykelpool och dedikerade platser för bilpool. De två sistnämnda åtgärderna används gemensamt av både befintliga och planerade bostäder, och placeras så att de är tillgängliga för samtliga.

6.2 MOBILITETSÅTGÄRDER PLANERADE BOSTÄDER

För de planerade bostäderna är ambitionen att erbjuda ett mobilitetspaket motsvarande 20 procent, det vill säga en nivå mellan medel och ambitiös nivå i Stadens riktlinje.

Längst ned i kapitlet redovisas möjliga åtgärder för ambitiös nivå, vilka kan bli aktuella för fastighetsägaren att se över längre fram i processen.

De åtgärder som föreslås ingå i mobilitetspaketet är:

Grundläggande nivå 10%

- Marknadsföring och kommunikation
- Cykelparkering av god kvalitet
- Lätt nåbara cykelrum
- Cykelfaciliteter t.ex. fast luftpump och automatisk dörröppnare till cykelrum

Medelnivå 15%

Utöver mobilitetsåtgärderna i grundläggande nivån ingår även:

- Dedikerade parkeringsplatser för bilpool
- Prova-på-kort på kollektivtrafik – erbjudande under viss tid
- Förbättrade cykelfaciliteter t.ex. cykelservice- och tvättstation, ladduttag för elcykelbatterier
- Cykelpool

Utökad medelnivå 20%

Utöver mobilitetsåtgärderna i grundläggande- och medelnivån, ingår även nedan åtgärder vilka bedöms motsvara en slutlig reduktion på 20 procent.

- Leveransskåp
- Professionell mobil cykelservice

Nedan ges en utförligare beskrivning av respektive mobilitetsåtgärd.

6.2.1 MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION

Kunskapen om olika färdmedel är oftast begränsad (människor känner ofta till färdmedlet som de brukar använda) och resvanor är i regel vanebaserade. Det betyder att människor ofta väljer det färdmedel som de är vana vid utan att överväga alternativen. Det tar vanligtvis tid att vänja sig vid ett nytt färdmedel (till exempel att orientera sig i kollektivtrafiken) och andra aktiviteter och aktivitetsmönster är ofta uppbyggda kring vissa färdmedel. Därför tenderar människor att vara mer benägna att förändra sina resvanor i samband med en flytt eller byte av arbetsplats.

Följande moment ska ingå i informationsarbetet gentemot de boende:

- Vid inflyttning ska det finnas information om närheten till kollektivtrafik och dess förbindelser samt följande mobilitetsåtgärder:
 - Cykelparkering
 - Cykelservice
 - Cykelpool
 - Bilpool
- Kommunikationsplan. Marknadsföringen av området ska förmedla att det erbjuds ett brett spektrum av mobilitetsåtgärder utöver endast bilparkeringsplats. I marknadsföring bör det framgå att området är en fastighet med lägre parkeringstal men goda möjligheter till hållbart resande och ett brett utbud av mobilitetstjänster samt goda möjligheter till kollektivtrafikresande.
- Vid inflyttning: Välkomstpaket med till exempel cykelkarta, information om mobilitetstjänster, kollektivtrafikförbindelser samt upplysning om lägre parkeringstal i projektet.
- Efter inflyttning: Event där de boende får testa mobilitetstjänster och registrera sig för bil- och cykelpool. Eventet erbjuder möjlighet för de boende att lämna in sina cyklar för reparation/service.

6.2.2 CYKELPARKERING AV GOD KVALITET

Cykelparkeringen på fastigheten utformas med god kvalitet och hög standard, enligt stadens handböcker för cykelparkering. Det innebär att det ska finnas tillräckligt med utrymme (mått och svängradier) för både vanliga och ytkrävande cyklar, så att det blir enkelt och bekvämt att parkera och använda sin cykel. Parkeringen ska vara lätt att nå och eventuella passager förses med automatisk dörröppnare.

Synliga och trygga cykelrum antas uppmuntra till användning av cykel. Det bidrar till ökad trygghet om t.ex. dagsljus strömmar in alternativt om cykelrummet är väl upplyst samt är lätt att överblicka. Det ska kännas tryggt att parkera sin cykel.

Cykelservice bör erbjudas (fast installerad tryckluftspump, verktyg för cykelservice och möjlighet att tvätta cykeln). Det bör även finnas ladduttag för elcykelbatterier. Löpande städning och underhåll samt möjlighet till felanmälan av utrustningen behöver säkerställas så att den alltid fungerar väl och upplevs som pålitlig (jämförbart med hur tvättstugor sköts).

Cykelparkeringar på gårdsmark bör erbjuda möjlighet att låsa fast cyklarna med ramlås.

Cykelparkering för besökare bör finnas nära entrén.

6.2.3 TILLGÅNG TILL DEDIKERADE PARKERINGSPLATSER FÖR BILPOOL

Exploatören möjliggör parkeringsplatser för bilpool, utomhus inom området.

Bedömningen är att 22 bilpoolsplatser kan täcka de boendes behov, vilket motsvarar 2 procent av antalet lägenheter.

Bilpoolen bör ha en varierad fordonsflotta med fordon för olika typer av resor, exempelvis kortare inköpsresor, dagsturer och transport av skrymmande varor. Det finns numera ett brett utbud av elfordon såsom mindre och energieffektiva fordon, transportfordon samt mer exklusiva modeller. En bilpool med ett brett utbud kan därför bättre möta olika sorters transportbehov jämfört med att äga en egen bil.

6.2.4 PROVA-PÅ-KORT KOLLEKTIVTRAFIK

Exploatören erbjuder prova-på-kort på kollektivtrafiken under minst 2 månader för alla nyinflyttade under en period på 5 år (kan ingå i välkomstpaketet).

6.2.5 CYKELPOOL

Exploatören förser boende med tillgång till cyklar via en cykelpool. Exploatören bekostar medlemsavgiften för cykelpoolen under de fem första åren och cykelpoolsleverantören säkerställer att cyklarna förser med dubbade vinterdäck och har tillgång till årlig service. I cykelpoolen ska olika typer av cyklar (till exempel elcykel, eldriven lådcykel och cykelkärra) erbjudas.

Bedömningen är att det bör tillhandahållas upp till 20 ellastcyklar varav 10 eldrivna lådcyklar till cykelpoolen. Cyklarna bör placeras i cykelrum av god kvalitet och ska vara lättillgängliga för samtliga boende.

6.2.6 LEVERANSSKÅP

Möjligheten att ta emot paket, matvaror och andra leveranser är viktig. Med förändrade konsumtionsmönster där e-handel ökar kraftigt och även prognostiseras att fortsätta öka är leveransskåp en lösning med stor potential för minskad efterfrågan på privata bilresor.

Placeringen av leveransskåpen kan ske på olika platser inom ett område – som vid husens entré eller vid återvinningshus. För den planerade bebyggelsen föreslås att de nya fastigheterna får leveransskåp utanför entréerna.

Exploatören ansvarar för att tjänsteleverantör ställer skåp vid fastigheten.

6.2.7 PROFESSIONELL MOBIL CYKELSERVICE

Exploatören säkerställer att en professionell cykelservice erbjuds till de boende på plats 2 gånger per år under de första 3 åren. Kontinuerlig cykelservice minskar risken att människor slutar cykla på grund av bristande underhåll eller skada på cykeln. Service erbjuds vår och höst för att förbereda inför de olika cykelsäsongerna. Under höstservicen byts exempelvis däck till dubbdäck för att underlätta cykling under vinterhalvåret.

Nedan redovisas möjliga åtgärder för att uppnå ambitiös nivå, vilka *kan bli aktuella för fastighetsägaren att se över längre fram i processen.*

Ambitiös nivå 25%

Utöver mobilitetsåtgärderna i grundläggande nivån, medelnivån och utökade medelnivån ingår då även:

- Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år.
- Personlig resecoach vid inflyttning
- Anpassad prissättning på parkeringsavgifter
- Uppföljning och utvärdering

6.2.8 BILPOOL

Boende erbjuds bilpoolsmedlemskap och de betalar därmed endast för de kilometer de kör. Medlemskapet i bilpoolen ska ordnas och vara betald av exploatören i fem år och medlemsavgiften ska ingå i hyran. Poolbilarna ska ha egna parkeringsplatser på fastigheten.

Bilpoolen bör ha en varierad fordonsflotta med fordon för olika typer av resor, exempelvis kortare inköpsresor, dagsturer och transport av skrymmande varor. Det finns numera ett brett utbud av elfordon såsom mindre och energieffektiva fordon, transportfordon samt mer exklusiva modeller. En bilpool med ett brett utbud kan därför bättre möta olika sorters transportbehov jämfört med att äga en egen bil.

6.2.9 PERSONLIG RESECOACH VID INFLYTTNING

Mobilitets- och resecoachsamtal innebär en individanpassad mobilitetsrådgivning i syfte att få till en förändring av resvanor. Resecoachen informerar de boende om de mobilitetsåtgärder som finns i fastigheten och hjälper även till praktiskt med att visa hur mobilitetsåtgärder fungerar samt ser över den boendes vardagliga resebehov.

6.2.10 ANPASSAD PRISSÄTTNING PÅ PARKERINGSAVGIFTER

Parkeringsavgifterna för bilparkeringsplats bör ligga närmare den faktiska anläggnings- och driftskostnaden för bilparkering för att nå en högre grad av självfinansiering. I dagsläget är kostnaden för parkering ofta subventionerad genom hyror/avgifter, dvs. kostnaden för parkering betalas delvis genom hyror och delvis genom parkeringsavgift. En hög grad av självfinansiering av parkering innebär lägre boendekostnader för de som inte äger egen bil.

6.2.11 UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

Denna åtgärd är värdefull både för exploatören och staden, som underlag inför framtida exploateringar vilka har potential att införa mobilitetsåtgärder. Uppföljningen bör innehålla information om parkeringsbeläggning för cykel och bil samt användningen av bil- och cykelpool men även nöjdheten hos boende med mobilitetsåtgärder. Förslagsvis genomförs undersökningen årligen de fem första åren och delges Stockholms stad.

7 SAMMANFATTNING OCH REKOMMENDATION

Enligt parkeringsnormen behöver 204 bilplatser ordnas för tillkommande bostäder. Tillsammans med de 338 uthyrda platserna för befintliga hushåll blir det en parkeringsefterfrågan på totalt 542 bilplatser

Med ett **paket med mobilitetsåtgärder** kan efterfrågan på bilparkering minskas, och istället behöver endast **468 bilplatser** säkerställas.

Möjlig tillgång till parkeringsplatser efter utbyggnad är i dagsläget planerat till **530 bilplatser, vilket innebär en god marginal på 62 extra platser.**

De extra platserna möjliggör utrymme för både poolbilar och eventuell efterfrågan från boende som idag parkerar på de allmänna gatorna.

Bedömningen är att reduktionen är försiktig och kommer därför inte skapa problem med parkering på kommunal mark. Den analysen grundas i följande punkter:

- Avsnitt 5.4.3 visar på parkeringsefterfrågan i den tillkommande bebyggelsen utifrån det genomsnittliga bilägandet, vilket statistiskt visar på 18 procent lägre bilägande än det projektspecifika parkeringstalet. Bedömningen är också att det inte kommer leda till en brist på parkeringsplatser då det är möjligt att anlägga upp till 530 parkeringsplatser.
- Det planeras för ett brett utbud av mobilitetsåtgärder för både befintliga och tillkommande boende, där en försiktig reduktion görs för befintliga boende. Det gör att effekten av mobilitetsåtgärderna möjligen underskattas och parkeringsefterfrågan därför blir än lägre.
- Anläggandet av ett mobilitetshus, där en stor del av parkeringarna samlas, leder till ett längre gångavstånd till bilparkering jämfört med idag. Det ger kortast gångväg till cykel och mer likvärdigt gångavstånd till kollektivtrafik jämfört med bil, vilket är en viktig faktor för att främja hållbara resor.
- Förtätning på befintliga markparkeringar gör också att kostnaden för parkering för många hyresgäster kommer öka när de behöver hyra parkeringsplats i garage. Kostnad för parkering är en av de enskilt viktigaste faktorerna som påverkar bilinnehavet.

Parkeringsefterfrågan för cykel är beräknad till **942 cykelplatser** för de 421 nya lägenheterna.

Mängden cykelplatser innebär att flera relativt stora ytor som kommer behöva hårdgöras för cykelparkering, och därmed negativt inverka på lekytor och dagvattenhanteringen. I avsnitt 3.7.2 redovisas parkeringsefterfrågan i det nybyggda kvarteret Kaksmulan. På de totalt 115 cykelplatserna var endast 24-25 cyklar parkerade, en beläggningsgrad på 21 procent. Det visar på en lägre efterfrågan på cykelparkering i dagsläget jämfört med stadens normer. En möjlig risk är att efterfrågan på cykelparkering i de planerade bostäderna kan understiga parkeringstalet, som i exemplet kvarteret Kaksmulan. Även i den äldre bebyggelsen var cykelinnehavet lägre, åtminstone 25 procent lägre cykelinnehav än det lägsta parkeringstalet enligt normen.

Normens riktlinjer har dock också ett längre tidsspann i åtanke, där staden över tid ser en ökad efterfrågan på cykelparkering. Ett sätt att undvika att bygga cykelparkeringar

som inte nyttjas är att visa var utrymme för att tillgodose framtida behov finns i planområdet, och att i exploateringsavtalet fastställa att fastighetsägaren har ansvaret att anlägga ytterligare platser om cykelparkeringarna ej räcker till. En möjlig lösning är att kommun och byggaktör gemensamt beslutar om att detaljplanelägga ett parkeringsreservat för cykelplatser i detaljplanen. Genom avtal kan fastighetsägaren ta på sig att göra regelbundna uppföljningar och när efterfrågan överstiger de befintliga cykelparkeringarna måste ny parkering anläggas.

Förtätningen av Sköndals centrum innebär en markant ökning av antalet hushåll, vilket leder till förbättrat underlag för service i närområdet. Det innebär även ett ökat antal resor i närområdet samt ökad användning av befintliga parker och naturmark.

Genom att samtidigt öka tillgängligheten för hållbara resor minskar efterfrågan att äga en egen bil, vilket leder till en minskad parkeringsefterfrågan. Ett paket med mobilitetsåtgärder är därför en viktig åtgärd för att minska efterfrågan på parkering, men det förbättrar även mobiliteten för de befintliga hushåll som idag inte äger en egen bil. En inkludering av de befintliga hushållen leder därför till en ökad mobilitet och tillgänglighet för dessa hushåll, varav ungefär hälften inte äger bil idag.

8 REFERENSER

Regeringen (2021) *Mål för transportpolitiken*

Hämtad: 2021-10-19. Tillgänglig via: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

SCB (2021) *DeSO – Demografiska statistikområden*. Hämtad: 2021-10-19. Tillgänglig via: <https://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso---demografiska-statistikomraden/>

Stena Fastigheter och FOJAB (2022). *Sköndals centrum, stärkta gaturum och urbana injektioner*.

Stockholms stad. (2021) *Cykelnät*.

Hämtad: 2021-10-19. Tillgänglig via: <https://cykla.stockholm/cykelnat/>

Stockholms stad (2020) *Miljöprogram 2020-2023*. Hämtad: 2022-01-14. Tillgänglig via: <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/styrdokument/miljoprogram-2020-2023.pdf>

Stockholms stad. (2015) *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad*. Hämtad: 2021-10-19. Tillgänglig via:

<https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1798187>

Stockholms stad (2018). *Översiktsplan för Stockholms stad*. Hämtad 2022-09-27.

Tillgänglig via:

<https://vaxer.stockholm/globalassets/tema/oversiktsplanen/uppdatering-av-op/godkannade-op/oversiktsplan-for-stockholms-stad-godkannandehandling-2020-10-03.pdf>

Trafikkontoret Stockholms stad (2012). *Framkomlighetsstrategin*. Hämtad 2022-09-27.

Tillgänglig via: <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/styrdokument/framkomlighetsstrategin-for-stockholm-2030.pdf>

Trafikverket (2012) *Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*. Hämtad: 2022-01-28. Tillgänglig via:

https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/kol_trast.pdf

Tyréns AB (2021). *Trafikutredning Stora Sköndal, dp etapp 2A*. Hämtad 2022- 10-14.

Tillgänglig via: [Bygg- och plantjänsten \(stockholm.se\)](Bygg-och-plantjansten(stockholm.se))

United Nations Development Programme (2021) *Om globala målen*.

Hämtad: 2021-10-19. Tillgänglig via: <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen>