



Mobilitets- och parkeringsutredning Tempelriddarorden

Stena Bygg AB

Dokumentinformation

Titel: Mobilitets- och parkeringsutredning
Tempelriddarorden

Projektnummer: 24092

Rapportnummer: 2024:118

Författare: Viktor Lindqvist, Thaddäus Tiedje

Kvalitetsgranskning: Sara Malm

Beställare: Stena Bygg AB

Kontaktperson: Elin Cederholm, elin.cederholm@stena.com

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2024-10-25	Granskningsversion	Beställare
1.0	2024-11-18	Slutversion	Beställare

Sammanfattning

Stena planerar för ett förtätningsprojekt inom sitt befintliga bostadsbestånd i Bredäng i Stockholm. Projektet innebär att 197 nya lägenheter tillskapas inom ett område med goda förutsättningar för en hög andel hållbart resande. I dagsläget har Stena 721 hyresrätter inom elva fastigheter i området.

Nya bostäder tillskapas genom att (delvis) bebygga befintlig markparkering. Denna utredning syftar därför till att visa hur en välfungerande parkeringslösning för boende inom Stenas bestånd kan tillhandahållas även i framtiden, samt hur man genom att implementera mobilitetsåtgärder och andra regeländringar för uthyrning av parkeringsplatser kan reducera efterfrågan på bilparkering hos befintliga och framtida boende.

Stena avser att implementera mobilitetsåtgärder som motsvarar en sänkning av Stockholm stads parkeringstal med 15 %. Dessa åtgärder innefattar, utöver informations- och kommunikationsinsatser;

- ▷ Högkvalitativ cykelparkering
- ▷ Cykelpool
- ▷ Tidsbegränsat SL-kort
- ▷ Dedikerade platser för bilpool

Enligt tillämpade bilparkeringstal samt uthyrningsstatistik från Stena uppskattas den framtida parkeringsefterfrågan till totalt 292 bilparkeringsplatser. Detta kan jämföras med antalet tillgängliga platser som enligt planer uppgår till cirka 318. Det finns därmed ett överskott av parkeringsplatser, vilket ger en god potential för en välfungerande parkeringslösning i framtiden.

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och syfte	4
2. Befintlig bebyggelse och parkering	5
2.1. Befintligt bostadsbestånd	5
2.2. Befintlig parkering och reglering	6
2.3. Dagens uthyrning	6
2.4. Bilinnehavsdata	6
2.5. Slutsatser	8
3. Planerad exploatering	9
4. Parkeringstal för planerade lägenheter	11
4.1. Parkeringstal för cykel	11
4.2. Parkeringstal för bil	11
5. Mobilitetsåtgärder	13
6. Parkeringsefterfrågan	15
6.1. Efterfrågan på bilparkering för planerade lägenheter	15
6.2. Efterfrågan på bilparkering för befintliga lägenheter	15
7. Slutsatser och parkeringslösning	17
7.1. Slutlig parkeringsefterfrågan	17
7.2. Tillgängliga parkeringsplatser efter nybyggnation	17
7.3. Besöksparkeringslösning genom samnyttjande	18

1. Bakgrund och syfte

Stena Bygg ska utveckla nya bostäder i anslutning till sitt befintliga bostadsbestånd i Bredäng, Stockholm. Cirka 200 nya bostäder ska tillskapas i tunnelbanenära läge och tanken är att de i huvudsak kommer att byggas på ytor som idag utgörs av markparkering för de befintliga bostäderna.

Syftet med denna mobilitetsutredning är att bedöma parkeringsefterfrågan för planerade bostäder och ta fram ett lämpligt mobilitetserbjudande anpassat till områdets förutsättningar, som bidrar till ett minskat bilinnehav och motiverar reduktion av parkeringstalen. I utredningen ingår också att undersöka parkeringsefterfrågan för det befintliga bostadsbeståndet, hur den kan komma att påverkas av tillkommande bostäder samt hur den i framtiden kan tillgodoses.

2. Befintlig bebyggelse och parkering

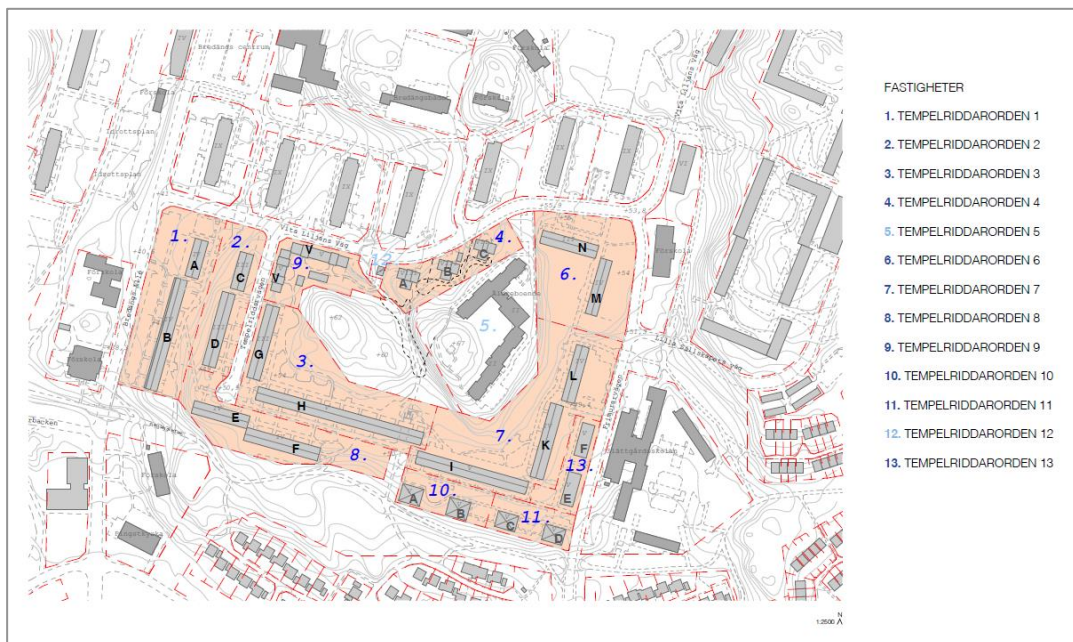
2.1. Befintligt bostadsbestånd

Det befintliga bostadsbeståndet utgörs av 721 lägenheter i elva olika fastigheter. Beståndet är jämnt fördelat över 1,2,3 och 4 rum och kök, se sammanställning i tabellen nedan. Alla bostäder är hyresrätter.

Tabell 2-1 Lägenhetssammanställning för det befintliga bostadsbeståndet. Källa: Stena Bygg.

Fastighet nr	1	2	3	4	6	7	8	9	10	11	13	Total	Procent
Rok	Antal	Antal	Antal	Antal	Antal	Antal	Antal	Antal	Antal	Antal	Antal		
1 rok	12	12	23	3		6	12	2	14	85	8	177	24,55%
2 rok	9		18	48	10	13	2	6	47	8	20	181	25,10%
2,5 rok	1											1	0,14%
3 rok	11	12	39	14	15	26	14	8			20	159	22,05%
4 rok	31	24	39		17	45	28	9				193	26,77%
5 rok						6		3				9	1,25%
7 rok								1				1	0,14%
Total	64	48	119	65	42	96	56	29	61	93	48	721	100,00%

Kv 11 är ungdomsbostäder
2 rok i kv 11 är under 35kvm



Figur 2-1 De elva fastigheter som inrymmer befintligt bostadsbestånd. Källa: Stena Bygg.

2.2. Befintlig parkering och reglering

Det finns idag totalt 316 bilplatser (och två MC-platser) i form av markparkeringsplatser, singelgarage och parkeringsplatser i gallerbur i garage. 22 av dessa platser är reserverade platser för besökare.

Samtliga platser är förhyrda (fasta) och avgiftsreglerade med följande taxa:

- ▷ Parkeringsplats i bur, garage, 1 000 kr exkl. moms
- ▷ Markparkering, 450 kr exkl. moms
- ▷ Singelgarage 1 250 kr exkl. moms
- ▷ Besöksparkering 15 kr per timme med ett maxpris på 70 kr för ett dygn

Gatuparkeringen i området är avgiftsfri.

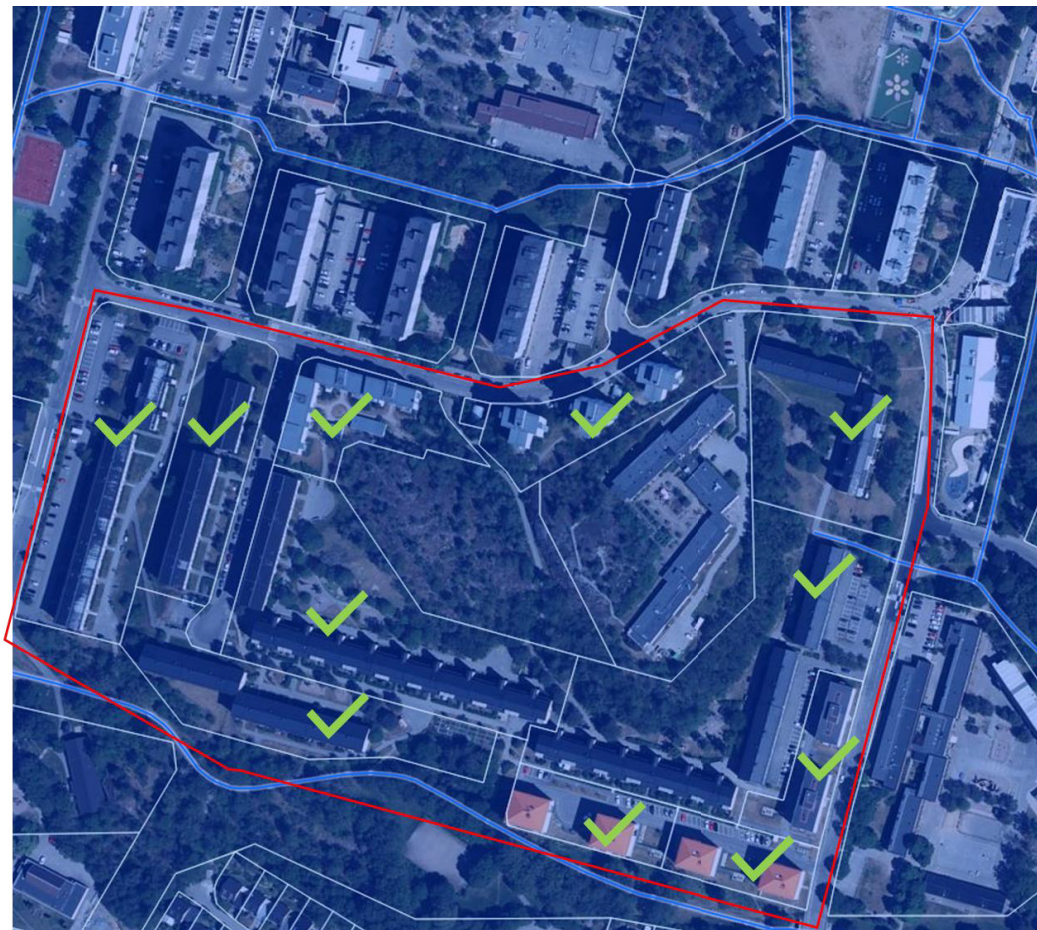
2.3. Dagens uthyrning

Genom att studera tillhandahållet uthyrningsregister för de befintliga parkeringsplatserna har dagens parkeringssituation undersökts. De 316 bilplatserna nyttjas enligt följande:

- ▷ 300 platser är uthyrda och 16 resterande platser är "ej hyrbara"
- ▷ 37 platser hyrs av verksamheter. 19 av dessa hyrs av Stena Fastigheter.
- ▷ 263 platser hyrs av privatpersoner.
- ▷ 33 personer hyr 2 platser
- ▷ 5 personer hyr 3 platser
- ▷ 2 personer som hyr parkering är skrivna på adresser utanför området (Solna och Vårby).

2.4. Bilnehavsdata

Data som visar bilnehavet för de elva befintliga fastigheterna som ägs av Stena har beställts från SCB, se Figur 2-2. Syftet är att få en bild av situationen i området idag, som grund för att kunna dimensionera den framtida parkeringsefterfrågan med hänsyn till planerad exploatering.



Figur 2-2 Fastigheter som ingår i statistik om bilinnehavet. 11 fastigheter, Tempelriddarorden 1,2,3,4,6,7,8,9,10,11,13.

Totalt finns det 313 personbilar ägda av privatpersoner samt enskilda näringsidkare vilket innebär ett genomsnittligt bilinnehav för de 717 hushållen på 0,44 bilar i trafik per hushåll, se Tabell 2-2. Det är värt att notera att andelen avställda bilar motsvarar närmre hälften av alla ägda bilar registrerade på dessa elva fastigheter. Detta är anmärkningsvärt eftersom det är en mycket högre andel än i andra områden. Denna statistik inkluderar privatleasade bilar men inkluderar ej bilar via företagsleasing och därmed är registrerade på en adress som inte ligger inom området.

Tabell 2-2 Antal personbilar ägda av privatpersoner samt enskilda näringsidkare.

Antal hushåll	Antal folkbokförda personer	Personbilar (varav leasade)	Bilinnehav (bilar i trafik)
717 hushåll	1664 personer	313	0,44 bilar per hushåll

2.5. Slutsatser

Baserat på tidigare presenterat underlag kan följande slutsatser om dagens parkeringsefterfrågan dras:

- ▷ 721 lägenheter och 316 platser ger ett faktiskt p-tal på 0,44 platser/lgh. Exkl. 16 ”ej hyrbara platser” ligger p-tal i stället på 0,42 platser/lgh
- ▷ Antal uthyrda platser till privatpersoner (exkl. verksamheter och ”ej hyrbara”) är 263 dvs ett p-tal på 0,36 platser/lgh
- ▷ Dessutom hyr 38 personer fler än en plats och 2 personer är skrivna på adresser utanför området.
- ▷ Bilinnehav för området är 0,44 bilar i trafik per hushåll.
- ▷ P-talet utifrån användningen (uthyrningen) ligger på 0,36 och ligger därmed under bilinnehavet för området på 0,44.
- ▷ Eftersom parkeringen på gatumark i området är avgiftsfri är det sannolikt att en del av de boende idag väljer att parkera sina fordon på gatumark i stället för kvartersmark.
- ▷ Detta innebär att data från parkeringsuthyrningsavtalen förmodligen underskattar den faktiska p-efterfrågan. Dessutom är alla tillgängliga p-platser uthyrda idag vilket innebär att om det hade funnits fler p-platser på kvartersmark så hade kanske fler boende hyrt en plats.
- ▷ Bedömningen blir därmed att bilinnehavsdata ger därför en bättre bild av den faktiska p-efterfrågan i området.

3. Planerad exploatering

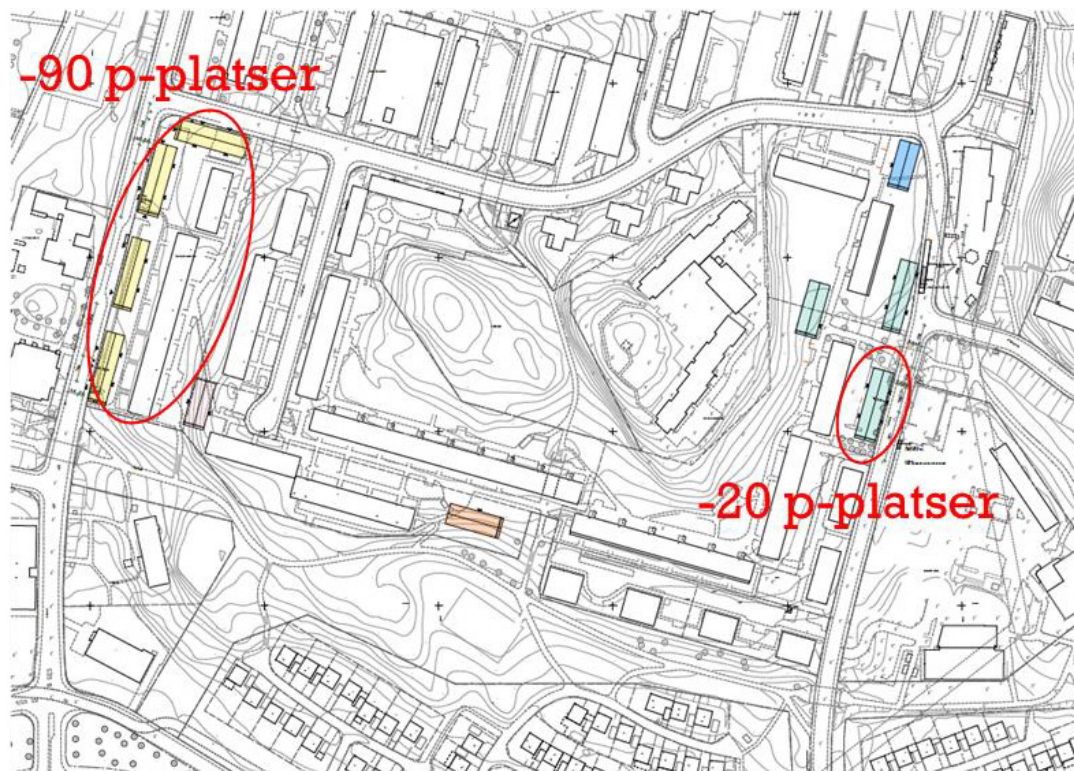
Området planeras för 197 nya lägenheter med en total yta på 16 072 ljust BTA. Hälften av de planerade lägenheterna är 1 eller 2 RoK under 55 kvm.

Tabell 3-1 Preliminära lägenhetsfördelning och areor

Lägenhetsfördelning	Antal	Andel
1 RoK	34	17%
2 RoK	67	34%
3 RoK	50	25,5%
4 RoK	43	22%
5 RoK	3	1,5%
Total	197	100%

Nyexploatering görs delvis på befintliga markparkeringsplatser (rödmarkerade på kartan nedan). Cirka 110 bilplatser omvandlas till bostäder och försvinner enligt följande:

- ▷ 90 markplatser vid Vita Liljans väg
- ▷ 20 markplatser vid Frimurarvägen



Figur 3-1 Antal markparkeringsplatser som försvinner i samband med nyexploatering.

4. Parkeringstal för planerade lägenheter

4.1. Parkeringstal för cykel

Enligt stadens riktlinjer ska parkeringstal för cykel vid nyproduktion ligga mellan 2,5 och 4 cykelplatser per 100 kvm ljus BTA. För Tempelriddarorden har parkeringstalet för cykel satts till **3 platser per 100 kvm ljus BTA**. Motivationen till detta är att majoriteten av bostäder är av mindre storlek, vilket gör att 3 platser per 100 kvm kommer att ge en goda förutsättningar för cykel bland de boende.

4.2. Parkeringstal för bil

Parkeringsefterfrågan har tagits fram utifrån Stockholms stads metod för att bedöma lämpliga parkeringstal¹. Utgångspunkten för att bedöma tillämpligt p-tal i Stockholm är ett grundintervall mellan 0,3 och 0,6 parkeringsplatser per lägenhet som baseras på bilinnehavet i staden. Var inom spannet projektet ska finnas bedöms utifrån följande tre huvudaspekter:

1. **Lägesbaserat parkeringstal** som identifierar var någonstans inom intervallet 0,3–0,6 som just det aktuella projektet skall placeras beroende på läget i staden och förutsättningar för att resa med kollektivtrafik.
2. **Projektspecifikt parkeringstal** som anpassar det lägesbaserade p-talet med hänsyn till lägenhetsstorlek och besöksparkering.
3. **Gröna parkeringstal**, som möjliggör en sänkning av det projektspecifika parkeringstalet mot genomförandet av mobilitetstjänster.

Lägespecifikt parkeringstal

Det lägesbaserade parkeringstalet avgörs utifrån planområdets avstånd till kollektivtrafikens stamnät, avstånd till City samt tillgång till service och andra urbana aktiviteter. Utifrån dessa kriterier har lägesbaserat parkeringstal för projektet satts till **0,46 parkeringsplatser per lägenhet** av Stockholms stad.

Projektspecifikt parkeringstal

Enligt riktlinjerna kan en anpassning göras med hänsyn till det aktuella projektets lägenhetssammansättning. För projekt med övervägande andel stora lägenheter görs en uppräknings av parkeringstalet med upp till 20 % och för projekt med övervägande andel små lägenheter görs ett avdrag med upp till 30 %. Boverket definierar begreppet ”små bostäder” som lägenheter med en boarea om högst 35 kvm och detta bedöms vara vad som avses med skrivelsen små lägenheter.

¹ Stockholm stad, 2015. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms för bilparkering.

Med hänsyn till den planerade lägenhetssammansättningen (se Tabell 3-1) har bedömningen gjorts att projektet kan få en reduktion på 10 % på det lägesspecifika parkeringstalet vilket resulterar i ett **projektspecifikt parkeringstal på 0,41** parkeringsplatser per lägenhet.

Utöver lägenhetssammansättning bör också enligt riktlinjerna parkeringstalet justeras utifrån hur parkeringsefterfrågan för besökare till boende är tänkt att lösas. Parkeringstalet ska i vanliga fall räknas upp med 10 % för att inrymma besöksparkering på kvartersmark. Om parkeringen ordnas i ett större, öppet garage utan fasta platser så anses besöksparkeringen kunna lösas genom samnyttjande och då behöver inte parkeringstalet räknas upp.

Uppräkning för besöksparkering bedöms i gällande projekt inte behövas eftersom merparten av parkeringsplatser planeras lösas i en gemensam anläggning (ca 100 p-platser) med flytande platser (tillståndsparkering) där besöksparkeringen kan lösas genom samnyttjande mellan boende och besökare.

Gröna parkeringstal

Gröna parkeringstal kan användas för att minska parkeringstalet med hjälp av mobilitetsåtgärder. Det underlättar resor med alternativa färdmedel till privat bil, vilket minskar bilinnehavet. Det finns tre olika nivåer som i olika grad sänker p-talet: en grundnivå med 10 % minskning, en medelnivå med 15 % minskning och en ambitiös nivå som ger 25 % minskning.

Stena Bygg planerar för detta projekt att tillämpa medelnivån för gröna p-tal med 15 % minskning, vilket ger ett **grönt parkeringstal på 0,35** parkeringsplatser per lägenhet. Mobilitetsåtgärder som planeras införas beskrivs i nästa kapitel.

5. Mobilitetsåtgärder

I denna del redovisas de mobilitetsåtgärder som Stena Bygg åtar sig att arbeta med och erbjuda till framtida boende i Bredäng för att åstadkomma en sänkning på 15 % av det projektspecifika parkeringstalet enligt stadens riktlinjer. Utifrån områdets läge bedöms mobilitetsåtgärder som förenklar och främjar användningen av cykel och kollektivtrafik vara av särskild vikt. Bilpool kommer också spela en viktig roll men snarare för att lösa sällanresor och i mindre utsträckning vardagsresor som främst löses med kollektiva transporter och cykel.

Cykelparkering av god standard

Följande åtgärder kopplade till kvalitativa cykelparkeringar ska genomföras:

- ▷ Vid varje hus kommer det finnas möjlighet att parkera cykel både utomhus (för besökare och korttidsparkering) och inomhus (långtidsparkering för boende) i lätt nåbara cykelrum i garage eller markplan. Om cykelplatser inomhus inte kan ordnas i alla hus kan ett alternativ vara att anordna platser i separat cykelgarage på gården (låst och väderskyddat).
- ▷ Cykelställ av god standard ska användas – med möjlighet att låsa fast cykel, anpassade för alla typer av cyklar, lätt användbart och tillgängligt med cc-mått på minst 60 cm (helst 70 cm).
- ▷ Cykelställ utomhus är delvis under tak och placeras nära entréerna till samtliga hus.
- ▷ Automatisk dörröppnare till samtliga cykelrum inomhus för enkel in- och utpassering med cykel.
- ▷ Extra utrymme i varje cykelrum för att parkera större cyklar (lastcyklar, cykelkärror), i ett antal som motsvarar minst 5 % av det totala antalet cykelplatser.
- ▷ Fast luftpump ska finnas (utomhus eller i varje hus i cykelrummet eller dess närhet).

Cykelpool för boende

Det kommer finnas en cykelpool tillgänglig för boende med ett antal el-assisterade lastcyklar och el-cyklar som kan användas för kortare resor som kräver transport av gods eller barn. Poolcyklar kommer ges egna parkeringsplatser utöver den beräknade parkeringsefterfrågan för cyklar. Cykelpoolplatser kommer finnas i ett lättillgängligt, attraktivt och stöldsäkert läge. Dimensioneringen av poolcyklar görs utifrån riktvärdet en elcykel och en eldriven lastcykel per 50 lägenheter vilket innebär tillhandahållande av **4 el-cyklar och 4 lastcyklar** för de planerade 200 lägenheterna.

Utvärdering av efterfrågan och användning av poolcyklar ska ske löpande och det ska finnas möjlighet att anpassa utbud och antal av poolcyklar vid behov. Exempelvis kan cykelpoolen komma att kompletteras med andra typer av cyklar så som vanliga elcyklar och/eller cykelkärra om behov uppstår.

Prova på-kort på kollektivtrafik

Alla boende erbjuds ett gratis månadskort vid inflyttning, ett månadskort per lägenhet.

Bilpool

Dedikerade parkeringsplatser för bilpool ska tillskapas i området på attraktiva och synliga platser och en bilpoolstjänst ska införas för boende. **4 dedikerade p-platser** tillskapas, enligt ett nyckeltal på 1 poolbil per 50 lägenheter.

Information- och kommunikationsinsatser

Information om möjligheter till hållbart resande till boende planeras ske kontinuerligt. I ett första steg vid marknadsföring av bostäderna där det kommer göras riktade marknadsföringsinsatser i syfte att identifiera rätt målgrupp utifrån det planerade mobilitetsutbudet. Information om möjligheter till hållbart resande kommer sedan genomföras vid inflyttning och därefter löpande via ordinarie kommunikationskanaler mellan fastighetsägare och boende. Vid inflyttning får boende ett informationspaket som innehåller bland annat cykelkarta och information om kollektivtrafik samt information om tillgängliga mobilitetstjänster till boende och hur dessa kan användas. Utöver informationsinsatser kommer användningen av mobilitetstjänsterna kontinuerligt följas upp och utvärderas i syfte att vid behov kunna justera och anpassa utbudet av tjänsterna.

Grönt parkeringstal

Med införandet av ovan angivna åtgärder är bedömningen att det projektspecifika p-talet (0,41 platser/lgh) kan sänkas med 15 % vilket resulterar i ett grönt parkeringstal på **0,35 bilplatser per lägenhet**.

I Tabell 5-1 Sammanställning av p-talen för projektet utifrån Stockholm stads modell. Tabell 5-1 nedan sammanställs parkeringstalen för projektet utifrån Stockholms stads modell.

Tabell 5-1 Sammanställning av p-talen för projektet utifrån Stockholm stads modell.

	Justering	P-tal (bilplatser/lgh)
Lägesspecifikt P-tal	Utgångstal	0,46
Projektspecifikt P-tal	-10%	0,41
Grönt P-tal	-15%	0,35

6. Parkeringsefterfrågan

6.1. Efterfrågan på bilparkering för planerade lägenheter

Utifrån tillämpade parkeringstal för cykel och bil blir parkeringsefterfrågan för de planerade lägenheterna (197 till antalet) totalt 482 cykelplatser och 69 bilplatser. 5 % av cykelplatserna (24 platser) ska vara utformade för platskrävande cyklar (lastcyklar mm). Utöver dessa platser tillkommer 8 platser för cykelpool samt 4 platser för bilpool.

Tabell 6-1 Parkeringsefterfrågan för cykel och bil för planerade bostäder

P-tal för planerade bostäder		Parkeringsefterfrågan
Cykelparkering	3 cykelplatser per 100 kvm ljus BTA	482 cykelplatser
Bilparkering	0,35 bilplatser per lägenhet	69 bilplatser

6.2. Efterfrågan på bilparkering för befintliga lägenheter

Bedömning av efterfrågan på bilparkering för de befintliga lägenheterna utgår från hur dagens parkeringsplatser används och av vem med utgångspunkt i uthyrningsavtalen (se 2.3).

Idag finns det 300 tillgängliga parkeringsplatser². Av dessa kommer 190 platser finnas kvar efter nyexploatering (cirka 110 platser försvinner).

Dagens efterfrågan ser ut enligt följande:

- ▷ 37 platser hyrs av verksamheter, 19 av dessa hyrs av Stena själva.
- ▷ 263 platser hyrs av privatpersoner.
- ▷ 221 unika privatpersoner hyr en parkeringsplats.
- ▷ 219 unika privatpersoner hyr en plats och bor i området.

Efterfrågan på bilparkering från befintliga lägenheter i området utifrån uthyrningsavtalen (exklusive platser som hyrs av företag) ligger på 261 platser (263 minus de 2 individer som inte bor i området).

² 16 av de 316 platser är ej hyrbara.

Stena Fastigheter som har rådighet över hur deras parkeringsplatser regleras och utifrån vilka premisser de hyrs ut. Följande principer kan vidtas av Stena Fastigheter för att skapa tillgänglighet till bilparkering för boende i fler bostäder:

- ▷ Att önskemål om att hyra fler parkeringsplatser än en per hushåll endast tillgodoses sker i mån av plats
- ▷ Att boende som inte bor i Stenas fastigheter endast kan hyra parkeringsplats i mån av plats. Stena fastigheters boende är strikt prioriterade.
- ▷ Endast boende får hyra platser (ej företag)

Om dessa principer tillämpas så föreslås att antalet parkeringsplatser som hyrs av unika hushåll är den summan som ska vara dimensionerande, det vill säga 219 parkeringsplatser. Givet att det kommer att finnas cirka 190 befintliga parkeringsplatser kvar över tid behöver därtill 29 parkeringsplatser tillskapas för befintliga bostäder.

Utöver dessa åtgärder planerar Stena även att genomföra ytterligare åtgärder/regeländringar vilket kommer att minska efterfrågan på bilparkering. Dessa är:

- ▷ Justerad prissättning av bilparkering vilket medför en minskad efterfrågan.
- ▷ Tillgängliggörande av mobilitetsåtgärder för befintliga boende
- ▷ Gå från fasta platser till tillståndsparkering (fungerar ej för singelgarage och inburade platser)

Effekten av dessa åtgärder bedöms sänka efterfrågan på fysiska parkeringsplatser med minst 10 % vilket utöver ovan beskrivna åtgärder ger Stena Fastigheter verktyg att balansera efterfrågan med det lokala utbudet av parkeringsplatser.

För att avgifterna för platser på kvartersmark ska ha den önskade styrningseffekten och minimera att efterfrågan trycks ut på gatan rekommenderas också att staden avgiftsreglerar gatuparkering i området.

7. Slutsatser och parkeringslösning

7.1. Slutlig parkeringsefterfrågan

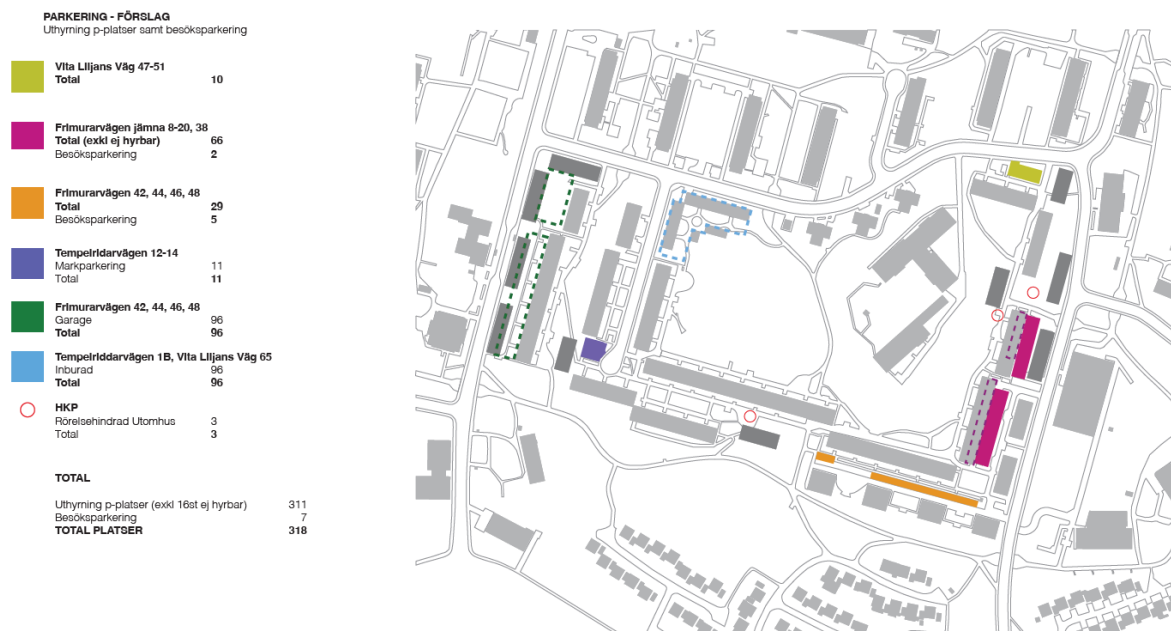
Nedan sammanställs den bedömt dimensionerande efterfrågan för både befintliga och planerade lägenheter.

Bilparkeringsefterfrågan	Antal bilparkeringsplatser
Planerade bostäder	69
Befintliga bostäder	219
Bilpoolplatser	4
Total	292

7.2. Tillgängliga parkeringsplatser efter nybyggnation

I planritningen nedan visas var dessa platser föreslås lösas inom området. I Figur 7-1 visas var 311 uthyrningsbara parkeringsplatser och 7 besöksparkeringar kan placeras. Av dessa platser är 24 singelgarage och 96 inburade platser i garage. Resterande platser regleras antas regleras med tillståndsparkering och ej som förhyrda platser.

Som framgår av skissen nedan så överstiger antalet platser som kan tillgängliggöras för boende den uppskattade efterfrågan på bilparkering. Detta skapar en buffert i parkeringsanläggningen och goda förutsättningar för att utveckla en välfungerande parkeringslösning för de boende, samtidigt som Stena Fastigheter kan optimera användningen av sina parkeringsplatser genom regeländringar och mobilitetsåtgärder.



Figur 7-1 Förslag på framtida parkeringslösning. Källa: IPOS / Stena.

7.3. Besöksparkeringslösning genom samnyttjande

Efterfrågan på besöksparkering uppskattas vanligtvis till 10 % av det totala parkeringsbehovet. För detta projekt innebär det att efterfrågan på besöksparkering beräknas till cirka 30 bilplatser vid det dimensionerande maxtillfället.

Högst efterfrågan för besöksparkering till bostäder antas med stor marginal vara under dagtid under helger, se Figur 7-2 nedan. Antaget att 25 % av boende som kommer att ha tillstånd för parkering är borta med sin bil under dagtid på helgerna så innebär det att utrymmet för besöksparkering när efterfrågan är som högst är cirka 50 parkeringsplatser, vilket ger marginal för att kunna möta efterfrågan hos besökare.

För att säkerställa att besökare kan parkera nattetid behöver projektplaneringen inkludera ett antal parkeringsplatser som är "dedikerade" för besöksparkering. Detta innebär att platserna regleras som tillståndsparkering, men i praktiken får det inte säljas fler tillstånd än att det nattetid finns motsvarande sex parkeringsplatser för besökare.



Figur 7-2 Statistik över beläggning på besöksparkering vid bostäder. Källa: Samnyttjande av parkeringsplatser, Signe Eresund, KTH, 2020.