

Parkeringsutredning Ekensberg

Samrådsunderlag



Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av

Sweco Sverige AB

Uppdrag

Uppdragsnummer

Kund

Upprättad av

Granskad av

Datum

Dokumentreferens

RegNo 556767-9849

Parkeringsutredning Ekensberg

30086640

Varg arkitekter/AB Stockholmshem

Eric Alder

Jeannine Schönberg

2025-10-14

Parkeringsutredning Ekensberg PM

Innehållsförteckning

1	Inledning	5
2	Nulägesanalys	6
3	Planeringsförutsättningar	7
3.1	Parkeringsnorm	7
3.1.1	Parkeringsnorm cykel	7
3.1.2	Parkeringsstal bil	7
3.1.3	Tillgänglig angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP)	8
4	Planförslag	9
5	Parkeringsberäkning	10
5.1	Parkeringsberäkning cykel	10
5.2	Parkeringsberäkning bil	10
5.2.1	Grundläggande parkeringsbehov	10
5.2.2	Parkeringsbehov efter mobilitetstjänster	11
5.3	Ersättning av befintliga parkeringsplatser vid Kv Kvarnbalken	11
5.4	Det totala parkeringsbehovet	12
6	Slutsats och sammanfattning	14

1 Inledning

I Ekensberg, beläget i den nordvästra delen av Gröndal i söderort inom Stockholms kommun, har ett planarbete inletts för att utveckla området utmed Ekensbergsvägen och Gröndalsvägen. Detaljplanen syftar till att skapa en mer levande lokalgata med ny bebyggelse utmed Ekensbergsvägen och Gröndalsvägen, se Figur 1. Stockholmshem planerar för fyra nya flerbostadshus, innefattande 107 nya bostäder, varav 6 är LSS-lägenheter.

Syftet med parkeringsutredningen är att utgöra underlag till detaljplanen genom att utreda parkeringsbehovet i samband med exploateringen utmed Ekensbergsvägen och Gröndalsvägen.



Figur 1. Översikt där utredningsområdet för trafikutredningen har markerats med en grå cirkel i figuren. Varg arkitekter, Urbio och Sweco.

2 Nulägesanalys

Planområdet i Ekensberg är beläget i Gröndal. Det består av bebyggd mark och hårdgjorda ytor för planområdena A och B, medan område C består av naturmark. Planområdet sträcker sig längs Ekensbergsvägen och Gröndalsvägen.

Planområde A, fastighet Stapelbädden 8, är beläget i korsningen Ekensbergsvägen/Gröndalsvägen och innefattar en befintlig panncentral, en sopsugsstation samt en parkeringsyta vid Ekensbergsvägen med cirka 16 parkeringsplatser. I samband med exploateringen försvinner cirka 10 parkeringsplatser och panncentralen rivs. Sopsugsstationen ersätts på samma fastighet.

Planområde B, fastighet Kranbalken, består av en befintlig parkeringsyta med cirka 38 parkeringsplatser som hyrs av Stockholmshem från Stockholms stad. I följd med exploateringen försvinner parkeringsytan och ersätts inom området.



Figur 2. Översikt utredningsområdet för Stockholmshem fastighet utmed Ekensbergsvägen och Gröndalsvägen. Källa: dpWebmap, Stockholms stad.

Detaljplanområdet bedöms ha ett relativt attraktivt kollektivtrafikläge. Buss 133 trafikerar Gröndalsvägen, med hållplatsläge ungefär 200 meter från planområdena, och åker till Liljeholmen med 15 minuters-intervall, som är en viktig bytespunkt. Därtill finns hållplatsläge för tvärbana 30 ca 1 km från området, som åker till viktiga bytespunkter som Liljeholmen, Årstaberg, Gullmarsplan, Alvik, Sundbyberg centrum, Solna centrum.

Detaljplanområdet ligger inom 4–5 kilometer till stora målpunkter i Stockholm stad, såsom Fridhemsplan, Slussen, T-centralen, och inom cykelavstånd från lokala centrum med ett varierat serviceutbud. På ungefär 1 kilometers avstånd finns Gröndals lokala centrum, dit cykeltiden är ungefär 3–4 minuter.

3 Planeringsförutsättningar

Nedan sammanställs de förutsättningar som ligger till grund för parkeringsutredningen. Främst är information hämtad från Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal för cykel och bil i nyproduktion (2015).

3.1 Parkeringsnorm

3.1.1 Parkeringsnorm cykel

Cykeltrafik är prioriterat i Stockholm stads framkomlighetsstrategi och anses som en viktig del i Stockholms infrastruktur för vardagliga och kortare resor och som transportmedel till kollektivtrafiken. Parkeringsnorm för cykel är framtagen i Cykelparkeringstal vid nybyggnation.

Cykelparkeringstalen är en bedömning av ett lämpligt antal cykelparkeringar vid nyproduktion och baseras på kvadratmeter BTA, där även besöksparkering inkluderas i rekommendationen. Enligt styrdokumentet har Stockholms stad definierat ett cykelparkeringstal på mellan 2,5–4 cyklar per 100 m² BTA.

För planområdet gör parkeringsutredningen bedömningen att 3,0 platser per 100 kvm ljus BTA är ett lämpligt cykelparkeringstal. Parkeringstalet utgår från standardcyklar, men inrymmer även mer utrymmeskrävande cykelfordon, exempelvis lådcyklar.

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att parkeringen ska ordnas på tomtmark eller inom huset, inte på gatumark.

3.1.2 Parkeringstal bil

Stockholms stads parkeringsnorm är framtagen i Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering. Syftet är att fastställa ett parkeringstal som säkerställer rätt antal parkeringsplatser för nytillkommande bebyggelse inom tomtmark. Detta kan lösas på olika sätt genom att bygga parkeringsplatser på marken eller i garage eller att köpa parkeringsplatser i andra parkeringsanläggningar i närheten.

Det projektspecifika parkeringstalet bestäms lägesbaserat med hänsyn till kollektivtrafiktillgänglighet och närheten till city, samt vilken typ av bostäder som byggs. Det gröna parkeringstal är ett frivilligt erbjudande till byggaktören som möjliggör en sänkning av parkeringstalet baserat på mobilitetstjänster som tillhör fastigheten.

Parkeringstalet föreslås att fastställa under följande fyrstegsmodell:

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden, 0,3–0,6 bilar per lägenhet.
2. Lägesbaserat p-tal inom intervallet 0,3–0,6 beroende på lokalisering av projektet.
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, valfri justering av projektspecifika p-talet mot genomförande av mobilitetstjänster.

Det parkeringstal som tas fram mellan staden och exploatören skrivs in i överenskommelsen och prövas vid bygglovhandling.

Ekensberg befinner sig i stadsdelsområde Hägersten-Liljeholmen, vilket har parkeringstal 0,57 i parkeringsnormen. Det lägesbaserade parkeringstalet bestäms utifrån planområdets avstånd till kollektivtrafikens stamnät, avstånd till city, tillgång till service och andra urbana aktiviteter, samt tillgång till lediga parkeringsplatser på tomtmark inom området.

För detaljplan Ekensbergsvägen och Gröndalsvägen görs bedömningen att 0,53 platser per lägenhet är ett lämpligt bilparkeringstal enligt stadens projektspecifika och gröna parkeringstal. Detta har betygsatts utifrån följande tabell, se Tabell 1. Parkeringstalet bedöms inte påverkas av lägenhetsstorlek, då projektet har en normal lägenhetsfördelning. Besöksplatser är medräknade i parkeringstalet.

Tabell 1. Bedömningsfaktorer projektspecifikt parkeringstal.

Faktorer	Läge A P-tal 0,3	Läge B P-tal 0,37	Läge C P-tal 0,45	Läge D P-tal 0,53	Läge E P-tal 0,6
Kollektivtrafikläge			x		
Närhet till Stockholm City				x	
Tillgång till Service				x	

3.1.3 Tillgänglig angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP)

Tillgänglig angöring skall enligt Stockholms stads riktlinjer ske inom 10 meter från tillgänglig entré. Angöring och parkering för rörelsehindrade ska enligt Boverkets byggregler kunna anordnas efter behov och inom 25 meter från entréer. Entréerna ska vara tillgängliga och användbara för åtkomst till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. RHP-platser ska lösas inom kvartersmark.

4 Planförslag

Planförslaget föreslår totalt 107 nya bostäder, varav 6 är LSS-lägenheter, fördelade på fyra flerbostadshus, placerade längs med Gröndalsvägen och Ekensbergsvägen, se Figur 3, Tabell 2.



Figur 3. Situationsplan över den planerade byggnationen vid Ekensberg. Källa: Varg arkitekter, Urbio och Sweco.

Tabell 2. En sammanställning av de ytor som planeras att byggas vid Ekensberg

Byggnad	BTA ljus	BTA mörk	BTA garage	Antal lägenheter
Område A	3881 m2	242 m2	676 m2	36 st.
Område B hus 1	1285 m2	353 m2	-	14 st.
Område B hus 2	1533 m2	95 m2	-	18 st.
Område C	3261 m2	249 m2	-	39 st.
Totalt	9960 m2	940 m2	676 m2	107 st.

5 Parkeringsberäkning

5.1 Parkeringsberäkning cykel

Nedan följer en bedömning av parkeringsbehovet för cykel för de aktuella fastigheterna i planområdet. Beräkningen av parkeringsbehovet grundas på det parkeringstal som fastställdes i avsnitt 3.1.1.

Parkeringsberäkningen för cykelparkering utgår från 3 cykelparkeringsplatser per 100 m² ljus BTA, inklusive besöksparkering. Totalt planeras det för 10 900 m² BTA, varav 9960 m² utgörs av ljus BTA. Det resulterar i totalt 299 cykelparkeringsplatser, se Tabell 3.

Tabell 3. Parkeringsberäkning för cykelparkering.

BTA ljus	Cykelparkeringstal	P-behov bostäder
9960 m ²	3/100 m ² BTA	299

Det är av stor vikt att de cykelparkeringar som byggs görs lättillgängliga och har hög standard med ordentlig ramlåsning för att upplevas attraktiva.

Parkeringsberäkningen utgår från standardcyklar, men för att rymma olika typer av cyklar ska 5 % av cykelparkeringarna utformas för mer utrymmeskrävande cyklar, såsom lådcyklar och cykelkärror.

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att parkering ska ordnas på tomtmark eller inom huset, inte på gatumark. Cykelparkeringarna bör fördelas utifrån hur många lägenheter som respektive hus innefattar.

5.2 Parkeringsberäkning bil

5.2.1 Grundläggande parkeringsbehov

Nedan görs en parkeringsberäkning för bilparkering. Parkeringsberäkningen utgår från 101 lägenheter av totalt 107 lägenheter. Enligt information från socialförvaltningen finns det för LSS-boendet inget krav på bilparkering för personal eller besökare. Därför exkluderas 6 LSS-lägenheter från beräkningen av parkeringsbehovet för fastigheten.

Parkeringsberäkningen utgår från ett lägesbaserat parkeringstal på 0,53/lgh där besöksparkering ingår. Detta kräver att parkeringsplatserna samnyttjas, och att det därför inte finns aviserade platser för boendeparkering. Totalt resulterar det i 53,53 bilparkeringsplatser för planerade bostäder, se Tabell 4.

Tabell 4. Parkeringsberäkning för bilparkering.

Antal lägenheter	Parkeringstal	Parkeringsplatser
101	0,53	53,53

5.2.2 Parkeringsbehov efter mobilitetstjänster

Stockholm stad lyfter i sin parkeringsnorm möjligheterna till reduktion av det grundläggande bilparkeringsbehovet genom frivillig implementering av mobilitetstjänster. Genom att skapa förutsättningar till ett mer hållbart resande för de boende i området minskar behovet av privatägda bilar och motiverar till att i stället välja mer hållbara färd sätt.

Stockholms hem har som målsättning att klara en ambitiös nivå av mobilitetstjänster. Med ambitiös nivå för mobilitetstjänster kan en rabatt på 25 % av parkeringstalet uppnås, vilket i denna beräkning resulterar i 40 bilparkeringsplatser för de planerade bostäderna, se Tabell 5.

Tabell 5. Parkeringsberäkning med ambitiös nivå av mobilitetsåtgärder.

Gröna P-tal (Ambitiös nivå)	Parkeringsplatser
53,53*0,75	40

Ambitiös nivå för mobilitetstjänster kräver att grundläggande och medelnivå för mobilitetstjänster uppfylls. Dessa innehåller bland annat informationspaket som fokuserar på att belysa nya resmöjligheter med tonvikt på gång, cykel och kollektivtrafik. Det innefattar standardiserade cykelparkeringar enligt stadens riktlinjer, lättillgängliga cykelrum, förbättrade cykelfaciliteter som fasta luftpumpar och automatiska dörröppnare, dedikerade bilpoolplatser, prova-på-kort för kollektivtrafik, ladduttag för elcykel, samt en cykelpool med bland annat lastcyklar, cykelkärror och elcyklar.

För att uppnå en ambitiös nivå krävs att åtgärderna som implementeras bedöms ha samma potential som följande åtgärder:

- Bilpool där byggherren tillhandahåller attraktiva parkeringsplatser och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år.
- Subventionerade månadskort för kollektivtrafik.
- Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning.
- Leveransskåp med kylfunktion för hemlevererade varor.
- Attraktivt, tryggt och lättåtkomligt cykelrum på markplan.

5.3 Ersättning av befintliga parkeringsplatser vid Kv Kvarnbalken

Vid exploateringen av området B med hus 1 och 2 försvinner 38 parkeringsplatser på fastigheten som ägs av Stockholms stad och hyrs av Stockholms hem. Under projektets gång har en bedömning gjorts om ersättning för dessa parkeringsplatser.

Stockholms stad har som mål att minska trafiken med 30 % för att öka tillgängligheten för gående och cyklister samt främja hållbar mobilitet. Som en del av målet att minska trafiken kommer inte alla parkeringsplatser att återställas, och parkeringsutredningen bedömer att det finns möjligheter för att minska behovet över tid genom implementering av olika åtgärder.

En sådan åtgärd är att exploatören vidtar mobilitetsåtgärder som är tillgängliga för fler än bara fastighetens hyresgäster. Därför rekommenderas det att skapa dedikerade bilpooler tillgängliga för allmänheten, som anordnas på fastighetsmark och som bidrar att minska behovet av bilparkering för ett större område.

Under byggtiden kommer parkeringsplatser inte att vara tillgängliga, vilket minskar utbudet och kan leda till beteendeförändringar över tid. För att ytterligare minska efterfrågan på parkering i området kan man överväga att se över avgifterna för befintliga parkeringsplatser på privat mark.

För att stödja hållbart resande kan cykelfaciliteter såsom pumpstationer och verktyg göras tillgängliga för hela området. Information om hållbart resande kan spridas, och en särskild cykeldag kan införas för att främja cykling.

Parkeringsutredningen bedömer att etableringen av en bilpool kan minska bilberoendet i Ekensberg. Bilpoolen bör ha tre bilpoolsplatser på fastighetsmark i ett centralt och attraktivt läge, tillgängliga för allmänheten. Tillsammans med hållbarhetsåtgärder kan detta leda till en minskning av bilberoendet i området.

Det rekommenderas att cirka 40 % av de borttagna 38 parkeringsplatserna på fastigheten Kv Kvarnbalken ersätts inom privat fastighetsmark av Stockholmshem. Detta innebär att Stockholmshem behöver återställa 15 parkeringsplatser. Av dessa 15 platser ska tre reserveras för bilpoolens bilar.

5.4 Det totala parkeringsbehovet

Det totala parkeringsbehovet för områdena A, B och C uppgår till 40 parkeringsplatser, förutsatt att mobilitetsåtgärder på en ambitiös nivå implementeras. Tillsammans med de ersättande parkeringsplatserna vid Kv Kvarnbalken blir det totala parkeringsbehovet för hela exploateringen 55 parkeringsplatser, se Tabell 6.

Tabell 6. Parkeringsbehov för exploatering inklusive ersättning av parkering vid Kv Kvarnbalken.

Antal p-platser Kv Kvarnbalken i nuläge	Ca 40 % ersättning av parkeringsplatser på Kv Kvarnbalken	Tillkommande parkeringsbehov	Totalt parkeringsbehov
38	15	40	55

Enligt planförslaget skaps och fördelas parkeringsplatser för bil enligt följande: I område A anordnas ett bostadsgarage med 20 parkeringsplatser inklusive 1 rörelsehindrad parkeringsplats, som nås via Gröndalsvägen. Dessutom föreslås markparkeringen i den norra delen av område A med 6 parkeringsplatser, som nås via Ekensbergsvägen. I område B skapas 5 parkeringsplatser, varav 3 bilpoolplatser för allmänheten samt två RHP-platser för hus 1 och hus 2. I Kv Bottenstocken skapas 16 nya parkeringsplatser och 8 befintliga parkeringsplatser omvandlas från betalparkeringsplatser till boendeparkeringsplatser. Parkeringsplatserna nås via Gröndalsvägen. Se Figur 4, Tabell 7.

Totalt planeras 55 parkeringsplatser, varav tre parkeringsplatser är utformade för rörelsehindrade. Därmed uppfyller planförslaget parkeringsbehovet för det nya planförslaget.



EKENSBERG
Illustrationsplan skala 1:1000



Figur 4. Situationsplan över den planerade parkeringsplatser för exploateringen. Källa: Varg arkitekter, Urbio och Sweco.

Tabell 7. Antal parkeringsplatser enligt planförslag.

Placering av parkeringsplatser enligt planförslag	Antal parkeringsplatser
Område A bostadsgarage	20 p-platser inkl. 1 RHP
Område A markplanering	6 p-platser
Område B hus 1	4 p-platser inkl. 1 RHP
Område B hus 2	1 p-plats (endast RHP)
Kv Bottenstocken, befintlig betalparkering som omvandlas till boendeparkering.	8 p-platser
Kv Bottenstocken, nya parkeringsplatser som tillkommer	16 p-platser
Totalt	55 p-platser

6 Slutsats och sammanfattning

Planförslaget innebär att 107 nya lägenheter byggs i Ekensberg, genom att fyra nya flerbostadshus föreslås utmed Ekensbergsvägen och Gröndalsvägen.

I planförslaget föreslås bilparkering lösas i ett garage under huset vid område A samt parkeringsplatser i markplan vid område A och B, samt i Kv Bottenstocken 13. För att klara tillgänglighetskraven anordnas rörelsehindrad parkering på kvartersmark för område A och B. För att undvika intrång på naturmark vid område C har projektgruppen kommit överens om att tillgänglighetskraven kan uppfyllas via en rörelsehindrad parkering på allmän platsmark.

Totalt föreslås 55 parkeringsplatser anläggas, vilket innebär att Stockholms stads parkeringsnorm klaras.

För att minska parkeringsbehovet ska Stockholmshem införa en rad olika mobilitetsåtgärder, som uppfyller kraven för ambitiös nivå enligt Stockholms stads Gröna p-tal.

För att ersätta bortfallet av parkeringsplatser vid Kv Kvarnbalken ska Stockholmshem ersätta 15 parkeringsplatser, varav 3 är bilpoolsplatser, tillgängliga för allmänheten. Dessutom ska nya cykelfaciliteter skapas, såsom pumpstation och verktyg, för att underlätta cykelunderhåll. För att främja hållbart resande ska Stockholmshem erbjuda information om hållbara transportalternativ, till exempel via en särskild cykeldag för att uppmuntra invånarna till att välja miljövänliga resesätt.

Together with our clients
and the collective
knowledge of our 22,000
architects, engineers and
other specialists, we co-
create solutions that
address urbanisation,
capture the power of
digitalisation, and make our
societies more sustainable.

Sweco – Transforming
society together