



Parkerings- och mobilitetsutredning för Ledarö 3.

Författare: Fredrik Johansson, Trafikutredningsbyrån AB

Rapport 2021-01-19

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1. Inledning.....	4
2. Nya och befintliga bostäder	5
3. Policy för parkeringstal och mobilitet.....	7
4. Befintligt parkeringsutbud och efterfrågan på parkeringsplatser	13
5. Parkerings- och mobilitetslösningar för Ledarö 3.....	14
6. Analys av konsekvenser	16
7. Rekommendation.....	17
Om Trafikutredningsbyrån	18

Trafikutredningsbyråns projektnummer P0223.

Sammanfattning

Syftet med den här utredningen är att ge en oberoende rekommendation om parkerings- och mobilitetslösningar för en tillbyggnad på fastigheten Ledarö 3 i Farsta i Stockholm kommun. Idag finns det 57 lägenheter i fastigheten och i den nya detaljplanen tillkommer 20 lägenheter. När tillbyggnaden är klar kommer det totalt finnas 77 lägenheter i Ledarö 3.

Den här rapporten beskriver en gemensam parkerings- och mobilitetsutredning för befintliga och tillkommande lägenheter i Ledarö 3. Utredningen innehåller både mobilitetslösningar för cykel och bil för hela fastigheten.

Trafikutredningsbyrån rekommenderar att 27 bilparkeringsplatser och 170 cykelparkeringsplatser tillhandahålls för Ledarö 3. Till detta tillkommer upp till 8 parkeringsplatser för verksamheter inom Ledarö 3. Dessutom rekommenderar Trafikutredningsbyrån att ett mobilitetspaket med bilpool och cykelåtgärder genomförs. Detta kan sänka parkeringstalet med upp till 25 %.

1. Inledning

Olov Lindgren planerar för nya bostäder inom fastigheten Ledarö 3 och arbetet med att ta fram en ny detaljplan pågår. Idag finns det 57 hyreslägenheter inom fastigheten och det kommer tillkomma 20 nya hyreslägenheter i ett gårdshus och i ett hörnhus. Bostäderna ligger på gångavstånd till Farsta tunnelbanestation (på ca 350 meters gångavstånd). I anslutning till tunnelbanan i Farsta centrum finns även ett stort serviceutbud med 150 butiker. Bilpoolsföretaget M har en bilpool vid Munkforsplan 33-35, bredvid Farsta Centrum, ca 400 meter från Ledarö 3.

Kostnaderna för att anlägga parkering är betydande, vilket innebär att varje ytterligare garageplats påverkar projektets genomförande och lägenheternas hyresnivåer. Att i första hand utnyttja befintliga parkeringsytor på ett optimalt sätt är därför viktigt.

1.1. Syfte

Syftet med utredningen är att genomföra en parkerings- och mobilitetsutredning för Ledarö 3. Uppdraget ska redovisa en oberoende rekommendation på en gemensam parkerings- och mobilitetslösning för cykel och bil för Ledarö 3. Rekommendationen omfattar både befintliga och tillkommande lägenheter samt tar hänsyn till tillgänglighetsaspekter. Rekommendationen ska ligga till grund för kommunens anvisade parkeringstal i den nya detaljplanen.

1.2. Tillvägagångssätt

Studien bygger på:

- Stockholm stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal
- Insamlad data om parkeringsutbud och bilinnehav i fastigheten
- Erfarenhetsvärden för efterfrågan på parkering

2. Nya och befintliga bostäder

Parkeringslösningen som utreds i denna rapport omfattar efterfrågan på parkering bland boende i befintliga och tillkommande lägenheter (Figur 2). Nedan redovisas antal befintliga (kap. 2.1) och tillkommande lägenheter (kap. 2.2).



Figur 2. Situationsplan över Ledarö 3. Källa: Vardag.

2.1. Antal befintliga lägenheter

Totalt förvaltar Olov Lindgren i nuläget 57 lägenheter i fastigheten Ledarö 3. Lägenheterna är till största del 3:or. Se Tabell 2.1. för en redovisning av lägenhetsstorlekar.

Tabell 2.1. Befintliga lägenhetsstorlekar i Ledarö 3.

Storlek	Antal lägenheter	Andel
Ett rum och kök	5	9 %
Två rum och kök	11	19%
Tre rum och kök	31	54%
Fyra rum och kök	4	7 %
Fem rum och kök	6	11 %
Totalt	57	100 %

2.2. Antal tillkommande bostäder

Vardag har tagit fram en skiss med en ny huskropp åt Olov Lindgren. I den nya bebyggelsen tillförs 17 nya lägenheter i ett nytt gårdshus samt 3 nya lägenheter i ett hörnhus. Det kommer totalt finnas 77 lägenheter inom fastigheten efter tillbyggnationen. Merparten av de tillkommande lägenheterna planeras att bli 3:or. Tabell 2.2 nedan redovisar fördelning av lägenhetsstorlekar.

Tabell 2.2. Antal nyproducerade lägenheter fördelat på storlek. Preliminära uppgifter

Storlek	Antal lägenheter	Andel
Ett rum och kök	4	20 %
Två rum och kök	0	0 %
Tre rum och kök	12	60 %
Fyra rum och kök	2	10 %
Sex rum och kök	2	10 %
Totalt	20	100 %

3. Policy för parkeringstal och mobilitet

3.1. Stockholm stads riktlinjer för bilparkering och mobilitet

Stockholm stad tog fram nya riktlinjer för parkering i nybyggda fastigheter år 2015¹. Riktlinjerna omfattar enbart nya lägenheter och består av två delar. I den första delen, det projektspecifika parkeringstalet, görs en uppskattning av efterfrågan på parkeringsplatser. Den andra delen, det gröna parkeringstalet, är frivillig och ger byggaktörer möjlighet att sänka parkeringstalet om andra mobilitetstjänster erbjuds. De olika stegen i riktlinjerna beskrivs nedan.

- **Grundintervall: 0,3 – 0,6 parkeringsplatser per lägenhet.**
Grundintervallet utgår från statistik över bilinnehav för hushåll som bor i lägenheter i Stockholm stad.
- **Lägesbaserat parkeringstal:** Här bedöms var i intervallet de aktuella lägenheterna hamnar. Bedömningen tar hänsyn till avstånd till kollektivtrafikens stomnät (tunnelbana är av

¹ Stockholm stad (2015) Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm

särskild vikt), avstånd till city, tillgång till lokal service och urbana kvaliteter samt tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området.

- **Projektspecifikt parkeringstal:** Här justeras parkeringstalet utifrån lägenhetsstorlekar och vald lösning för besöksparkering.
- **Grönt parkeringstal:** Byggaktörer får möjlighet att sänka parkeringstalet om de erbjuder andra mobilitetstjänster. Riktlinjerna anger tre ambitionsnivåer: 10 %, 15 % och 25 % reduktion. Det gröna parkeringstalet är en valfri åtgärd.

Det är möjligt att göra avsteg från riktlinjerna om alla i projektgruppen är eniga och det finns goda skäl.

3.2. Lägesbaserat parkeringstal för Ledarö 3

I Stockholm stads riktlinjer finns tillämpningsanvisning för parkeringstalen². Fyra variabler har identifierats för att fastställa det lägesbaserade parkeringstalet. Varje variabel klassificeras mellan A och E, där A betyder ett lågt parkeringstal och E ett högt parkeringstal.

3.2.1. Lägesfaktor för avstånd till kollektivtrafikens stomnät

Avstånd till Farsta tunnelbana och busslinjer är 350 m till fots.

Klassning enligt stadens riktlinjer:

Områden utanför den centrala staden som ligger inom nära gångavstånd till högkvalitativ kollektivtrafik (som tunnelbanan, pendeltågstation och stombuss) ges enligt riktlinjerna klass B.

3.2.2. Lägesfaktor för avstånd till City

Avståndet till city är 11 km fågelvägen.

Klassning enligt stadens riktlinjer:

Eftersom planområdet ligger längre än 7 km från city har det en klass E för avstånd till city.

3.2.3. Lägesfaktor för tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter

Från Ledarö 3 är det 350 m gångväg till Farsta centrum, det vill säga 5 minuters promenad. Farsta centrum har 150 butiker m.m. vilket ger ett sort serviceutbud. Det finns bl.a. livsmedelsbutiker (inkl.

² Stockholm stad (2015) Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm – tillämpningsanvisningar.

en ICA Kvantum), apotek, tandläkare, systembolag och restauranger. Bilpoolsföretaget M har även en bilpool vid Munkforsplan 33-35, bredvid Farsta Centrum, ca 400 meter från Ledarö 3.

Klassning enligt stadens riktlinjer:

Områden som ligger inom den centrala stadens utvidgning och inom översiktsplanens tyngdpunkter har klass B. Farsta har pekats ut som ett fokusområde i översiktsplanen och har därför klass B.

3.2.4. Lägesegenskap för tillgång till lediga garageplatser på tomtmark

Det har inte gjorts någon inventering av lediga parkeringsplatser i området.

Klassning enligt stadens riktlinjer:

Områden som har ett betydande överskott av parkeringsplatser på tomtmark, som kan tillgängliggöras för ny bebyggelse har klass A. Områden som har normal tillgång på parkeringsplatser på tomtmark har klassning C.

Eftersom det inte har gjorts någon inventering av lediga parkeringsplatser i området bedöms inte kriteriet.

3.3. Projektspecifikt parkeringstal för Ledarö 3

3.3.1. Justering med hänsyn till lägenhetsstorlek

Projektet planeras med mestadels normalstora lägenheter (3:or), se Tabell 2.2.

Klassning enligt stadens riktlinjer:

Områden som präglas av övervägande små lägenheter ges en sänkning av det lägesbaserade p-talet på upp till 30 % och om det är övervägande stora lägenheter höjs p-talet med 20 %. Trafikutredningsbyråns bedömning är att ingen justering av parkeringstalet görs eftersom lägenheterna är av normalstorlek.

3.3.2. Justering med hänsyn till vald lösning för besöksparkering

Parkeringen som anläggs sker i ett slutet garage och på tomtmark med reserverade platser åt boende.

Klassning enligt stadens riktlinjer:

Parkeringstalet räknas upp med 10 % för att inrymma besöksparkering på tomtmark.

3.4. Beräkning av parkeringstal för bilar enligt riktlinjerna

Tabellen nedan sammanställer klassningen av projektets lägesfaktorer enligt riktlinjerna. Om ett projekts samtliga lägesfaktorer bedöms tillhöra klass A, så talar mycket för att det lägesbaserade p-talet skall ligga i den lägre delen av spannet, kanske så lågt som 0,3. Om ett projekts lägesfaktorer ligger blandat i klass C, D och E skall följaktligen det lägesbaserade p-talet ligga högre upp, närmare 0,6. Detta är upp till projektgruppen att enas om p-talet för den specifika fastigheten.

Tabell 3.3.1. Klassning enligt stadens riktlinjer

Lägesfaktor	Klassning
Avstånd till kollektivtrafik	B
Avstånd till City	E
Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter	B
Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark	-

Projektets lägesfaktorer ligger blandat i flera klasser. Trafikutredningsbyrån bedömer att det lägesbaserade parkeringstalet enligt stadens riktlinjer bör ligga på 0,45 bilplatser per lägenhet. Dessutom ska parkeringstalet höjas med 10 % för att tillgodose besöksparkering. Det ger ett totalt parkeringstal på 0,5. Detta innebär 10 parkeringsplatser till 20 nya lägenheter.

3.5. Cykelparkeringstal vid nyproduktion

Genomsnittligt cykelinnehav enligt en studie av Stockholm stad³ är som följer. Hushåll i ett rum och kök äger i genomsnitt en cykel. Hushåll i två rum och kök äger i snitt 1,5 cyklar. Hushåll i tre rum äger 2 cyklar och hushåll i fyra rum och kök har ett cykelinnehav om 2,7 cyklar. Uppgifterna baseras på en enkät till 6 000 hushåll. Detta innebär ett cykelinnehav på drygt 110 cyklar i de befintliga lägenheterna och knappt 40 cyklar i de nya lägenheterna.

Cykelparkeringar behöver tillhandahållas både i låsbara förråd och utomhus på gården. Cykelparkeringarna inomhus är stöldsäkrare (och behövs för mer exklusiva cyklar) medan cykelparkeringen utomhus är mer lättillgänglig. Efterfrågan på cykelparkering utomhus är högre under sommarhalvåret när fler använder sina cyklar mer frekvent och inomhusparkering används i högre grad på vinterhalvåret. Antalet cykelparkeringar behöver därför justeras upp något för att ta hänsyn till detta. Trafikutredningsbyrån bedömer att det behövs 170 cykelparkeringsplatser i Ledarö 3.

³ Stockholm stad (2015) Förslag på cykelparkeringstal i nyproduktion. Tjänsteutlåtande 2015-02-11.

Tabell 3.4.1. Cykelinnehav i de befintliga lägenheterna i Ledarö 3

Storlek	Antal lägenheter	Antal cykelparkeringsplatser
Ett rum och kök	5	5
Två rum och kök	11	17
Tre rum och kök	31	62
Fyra rum och kök	4	11
Fem rum och kök	6	16
Totalt	57	111

Tabell 3.4.2. Cykelinnehav i de nya lägenheterna

Storlek	Antal lägenheter	Antal cykelparkeringsplatser
Ett rum och kök	4	5
Två rum och kök	0	
Tre rum och kök	12	24
Fyra rum och kök	2	5
Sex rum och kök	2	5
Totalt	20	39

4. Befintligt parkeringsutbud och efterfrågan på parkeringsplatser

4.1. Bilparkering inom den befintliga fastigheten

Olov Lindgren har ett parkeringsgarage med totalt 22 bilparkeringsplatser på Ledarö 3. Samtliga parkeringsplatser hyrs ut externt för förvar av veteranbilar. Olov Lindgren planerar att säga upp hyresavtalet och garaget kommer renoveras. Platserna i garaget kommer då hyras ut till boende och lokalhyresgäster i Ledarö 3. Parkeringsavgifterna i det nyrenoverade garaget är ännu inte fastställda, men de ska ligga på en marknadsmässig nivå. Olov Lindgren uppskattar att hyran för en garageplats inom kvarteret kommer att vara betydligt högre än parkeringsavgifterna på gatumarken. Det kommer finnas laddstolpar till varje garageplats för elfordon.

Det finns även 32 markparkeringsplatser på gården, varav 9 hyrs ut till externa hyresgäster. Av de kvarvarande platserna hyrs 15 av befintliga hyresgäster och 8 av en kommersiell hyresgäst med verksamhet i Ledarö 3. Parkeringen kostar i genomsnitt 244 kr per månad.

Tabell 4.1.1. Uthyrda parkeringsplatser i Ledarö 3

Typ av parkeringsplatser	Antal uthyrda platser	Antal platser totalt	Kommentar
Garage	22	22	Används för förvar av veteranbilar
Markparkering, uthyrda till boende	15	15	Det finns en kö till parkeringen
Markparkering, uthyrda till verksamheter inom fastigheten	8	8	
Markparkering, uthyrda externt	9	9	4 evakueringsplatser för hyresgäster på Våldö och 5 platser hyrs av externa kunder
Totalt	54	54	

4.2. Befintliga hyresgästers bilnehav

Boende på fastigheten Ledarö 3 i Stockholms stad äger 27 bilar i trafik och två boende har förmånsbil. Detta ger totalt 29 bilar i trafik. De boende äger därutöver 4 avställda personbilar

(Trafikutredningsbyrån, 2020⁴). 112 personer är skrivna på adressens 57 lägenheter. Det ger ett bilinnehav på 0,26 bilar i trafik per boende och 0,51 bilar per lägenhet.

4.3. Boendes efterfrågan på parkering beror på pris

Efterfrågan på boendeparkering beror till stor del på parkeringsavgiften.

Å ena sidan leder högre parkeringsavgifter till att kostnaden att äga bil ökar, vilket gör alternativen till att äga bil (t.ex. bilpool) blir mer attraktiva för de som inte använder bilen så ofta. Eftersom parkeringsavgifterna kommer öka betydligt kommer det bli lönsamt för många hushåll att använda bilpool, lådcyklar eller hyra bil istället för att äga en egen bil. Att erbjuda boende i befintliga lägenheter mobilitetstjänster i samband med att parkeringsavgifterna höjs skulle därmed vara en effektiv åtgärd för att minska bilinnehavet i fastigheten, samtidigt som boende får ökad tillgång till mobilitet när de behöver.

Å andra ledet leder ökade parkeringsavgifter till att boende parkerar på billigare parkeringsplatser i närområdet. I Farsta finns det möjlighet att parkera gratis på gatan⁵. Om inte möjligheterna att parkera på gatan regleras kommer boende i Ledarö 3 att parkera på gatan, oavsett hur många parkeringsplatser som byggs inom fastigheten. Risken finns då att Olov Lindgren har byggt dyr parkering som står oanvänd. Ledarö 3 kommer ha laddstolpar vid alla sina parkeringsplatser, vilket kan minska den här risken när majoriteten av bilflottan är elbilarna⁶.

Trafikutredningsbyråns bedömning är att många hushåll med bil i Ledarö kommer parkera på gatan så länge det är gratis att parkera på gatan.

5. Parkerings- och mobilitetslösningar för Ledarö 3

5.1. Parkeringstal för Ledarö 3

Stockholm stads riktlinjer för parkering omfattar enbart nybyggnation. På Ledarö 3 finns det idag 54 parkeringsplatser och det ska enligt Stockholm stads riktlinjer byggas 10 parkeringsplatser åt de tillkommande lägenheterna. Bilinnehavet och efterfrågan på boendeparkering hos befintliga

⁴ Datan över bilinnehav på fastigheten är beställd från SCB och omfattar både privatägda bilar och tjänstebilar skrivna på boende i fastigheten.

⁵ Det är gratis att parkera på Lysviksgatan.

⁶ Det kommer ta många år innan elbilar utgör en majoritet av bilflottan givet att en bil i genomsnitt används i ca 17 år.

boende i Ledarö 3 är dock lägre än utbudet av parkeringsplatser. Parkeringstalet för befintliga lägenheter har därför beräknats på två sätt.

1. Ett sätt att beräkna parkeringsefterfrågan bland befintliga lägenheter är att utgå från bilinnehavet. Idag äger boende i Ledarö 3 29 bilar. Dessutom ska det enligt Stockholm stads riktlinjer finnas 3 besöksparkeringsplatser.
2. Ett annat sätt att beräkna parkeringstalet är att utgå från antal uthyrda parkeringsplatser. Boende i Ledarö 3 hyr idag 15 parkeringsplatser. Eftersom det är gratis att parkera på gatan runt Ledarö 3 gör många det redan vid en parkeringsavgift på omkring 244 kr i månaden. När tillbyggnaden är klar kommer parkeringsavgifterna höjas betydligt, vilket ökar incitamenten att ställa sig på gatan istället för att hyra en parkeringsplats. Dessutom ska det enligt Stockholm stads riktlinjer finnas 2 besöksparkeringsplatser.

Parkeringsefterfrågan blir med de olika beräkningssätten mellan 17 och 32 bilplatser för de befintliga fastigheterna och 10 platser för tillkommande lägenheter, inkl. besöksparkering. Detta ger ett totalt parkeringstal på mellan 27 och 42 parkeringsplatser. Idag hyrs Ledarö 3 ut 8 parkeringsplatser till verksamheter inom Ledarö 3 och parkeringstalet behöver justeras beroende hur många parkeringsplatser som hyrs ut till dessa verksamheter. Det måste finnas möjlighet att lösa parkering för rörelsehindrade inom 25 från varje entré.

5.2 Mobilitetstjänster för Ledarö 3

Stockholm stads riktlinjer för parkering och mobilitet ger byggaktörer möjlighet att ersätta bilparkeringsplatser med andra mobilitetstjänster. Riktlinjerna pekar ut tre ambitionsnivåer som ger 10 %, 15% och 25 % reduktion på parkeringstalet.

Ledarö 3 ligger i ett område med tillgång till goda kollektivtrafikförbindelser och närhet till service. Möjligheterna att leva utan egen bil är goda, men det finns ärenden som är svåra att klara utan bil, särskilt tvärförbindelser och vissa fritidsresor. En bilpool skulle kunna ge fler tillgång till bil när det behövs, samtidigt som behovet av att äga en egen bil minskar. M har en bilpool vid Farsta centrum som boende i Ledarö 3 kan använda. Ett alternativ är att erbjuda en bilpool på fastigheten för att minska gångavståndet och öka bilpoolens attraktivitet.

Trafikutredningsbyrån rekommenderar ett mobilitetspaket med fokus på bilpool och cykelåtgärder. Vidare rekommenderar Trafikutredningsbyrån att mobilitetstjänsterna erbjuds hushåll i både befintliga och nya lägenheter. Fördelen med att erbjuda befintliga boende mobilitetstjänster är även att de erbjuds något positivt samtidigt som parkeringsavgifterna höjs. Samtidigt minskar behovet av bil, vilket ligger i linje med Stockholm stads miljömål.

Ett ambitiöst paket med mobilitetstjänster skulle parkeringstalet kunna sänkas med mellan 6 och 10 parkeringsplatser, dvs. totalt mellan 21 och 32 parkeringsplatser i Ledarö 3.

5.3. Förslag på mobilitetspaket

- Lätt nåbar cykelparkering av god standard enligt Stockholm stads handböcker. Cykelparkering både i låsbara förråd och på innergården. Cykelparkeringen har ramlås och utformning tar hänsyn till lastcyklar och cykelkärror.
- Följande cykelfaciliteter erbjuds i fastigheten: cykelpump, reparations- och tvättrum för cykel med ett enklare service-kit och automatisk dörröppnare.
- Cykelpool med elcyklar och ellådcyklar.
- Medlemskap i bilpool i fem år.
- Informationspaket med kommunikation till boende i befintliga lägenheter och nya lägenheter genom hela processen. Information om resmöjligheter med gång, cykel och kollektivtrafik samt information om de nya mobilitetstjänsterna.
- Prova på erbjudanden på bilpool.

6. Analys av konsekvenser

Enligt Stockholm stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal får de nybyggda lägenheterna i Ledarö 3 ett parkeringstal på 0,5 p-platser inkl. besöksparkering om de inte erbjuder boende mobilitetstjänster. Det innebär 10 parkeringsplatser för 20 nya lägenheter.

Efterfrågan på parkeringsplatser hos befintliga boende i Ledarö 3 är relativt låg. Boende på Ledarö 3 har idag 29 bilar och 54 parkeringsplatser. Det finns därmed ett stort överutbud av parkeringsplatser i fastigheten. Att tillhandahålla 29 parkeringsplatser åt befintliga boende är ett alternativ. Detta alternativ skulle troligtvis leda till en låg uthyrning av parkeringsplatserna eftersom det går att parkera gratis på gatan. När prisnivån för att parkera inom kvartersmark är betydligt högre än på gatemark så finns det en risk att byggda p-platser inom kv Ledarö 3 inte kommer att kunna hyras ut. Så länge parkeringen i området runt omkring Ledarö 3 inte regleras kommer flera hushåll välja att parkera på gatan.

Det andra alternativet, att utgå från hur många parkeringsplatser som hushållen hyr idag, är enligt Trafikutredningsbyrån ett bättre alternativ. Idag hyr 15 hushåll parkeringsplatser och övriga 14 hushåll löser sin parkering utanför Ledarö 3. Det här alternativet innebär lägre byggkostnader och ligger mer i linje med efterfrågan på parkeringsplatser. Risken att inte kunna hyra ut alla parkeringsplatser är lägre, men finns fortfarande.

Eftersom hälften av hushållen i Ledarö 3 idag inte äger bil skulle en bilpool kunna vara en attraktiv tjänst som även ligger i linje med Stockholm stads miljömål. Ett paket med mobilitetstjänster skulle även kunna uppskattas av hushåll som får en höjd parkeringsavgift, och skulle kunna leda till ökad acceptans för höjda parkeringsavgifter. Bilpoolsföretaget M har en bilpool i närhet till Farsta centrum, ca 400 meter från Ledarö 3. Ett alternativ är att erbjuda boende tillgång till den befintliga bilpoolen. Ett annat alternativ är att tillhandahålla platser åt en bilpool på fastigheten för att minska gångavståndet och öka tillgången till bilpoolen.

7. Rekommendation

Trafikutredningsbyrån rekommenderar att det tillhandahålls 27 bilparkeringsplatser åt befintliga och nya lägenheter på Ledarö 3, inklusive besöksparkering. Det kan även tillkomma några parkeringsplatser åt verksamheter inom fastigheten (maximalt 8 platser). Dessutom rekommenderar Trafikutredningsbyrån att det tillhandahålls 170 cykelparkeringsplatser på fastigheten. Cykelparkering bör både tillhandahållas på gården och i garaget.

Trafikutredningsbyrån rekommenderar även att Olov Lindgren tillhandahåller mobilitetstjänster åt befintliga och nya lägenheter eftersom de förbättrar mobilitetsmöjligheterna för boende och är i linje med Stockholm stads miljömål. Föreslagna mobilitetstjänster är bra cykelparkering, bilpool, cykelpool samt information och prova-på erbjudanden. Detta skulle kunna sänka parkeringstalet ytterligare (med upp till 25 %).

Om Trafikutredningsbyrån

Trafikutredningsbyrån (TUB) är en av Sveriges ledande konsulter inom kvalificerade parkeringsutredningar och mobilitetslösningar för nya stadsdelar, med unik kompetens från forskning inom området. Kunder är både byggaktörer och kommuner.

Våra tjänster inkluderar trafikstöd för framtagning av detaljplaner och gatunätsutformning. Företaget har medverkat i framtagning av detaljplaner och programhandlingar för nya stadsdelar i bl.a. Sundbyberg, Knivsta, Stockholms stad, Malmö, Göteborg, Jönköping, Nacka, Södertälje och Botkyrka kommuner. En av våra specialiteter är parkerings- och mobilitetsutredningar för flexibla parkeringstal för nya flerbostadshus, där vi har erfarenhet från dimensionering av parkering för fler än 10 000 nya lägenheter i fler än 40 planområden.

För kommersiella fastighetsaktörer har vi genomfört parkeringsutredningar för ett antal stadsdelscentra, inklusive Farsta C, Stockholms central, centrala Nacka och stadsdelar i Malmö.

Vi har stort intresse för design av lågfartsgator och huvudgator, där vi bl.a. medverkat i ombyggnaden av södra Götgatan i centrala Stockholm, ett av regionens viktigaste handelsstråk.

Trafikutredningsbyrån har i tio år samarbetat med KTH i forskning om parkering och flexibla parkeringstal.

Företaget har kontor i Stockholm.

Parkerings- och mobilitetsutredning för Ledarö 3.

TUB Trafikutredningsbyrån AB

Långsjövägen 11

131 33 Nacka

www.trafikutredningsbyran.se



 **Trafikutredningsbyrån AB**