

Mobilitetsåtgärder för reducerat parkeringstal

Kvarteret Enigheten



Ändringsförteckning

Ver:	Datum:	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänt av
0.1	2021-11-21	Första utkast för interngranskning	2021-11-22	MG
0.2	2021-11-22	Reviderad efter interngranskning	2021-11-23	KA
0.3	2021-11-22	Felaktiga uppgifter i utskick till beställare		
0.4	2021-11-24	Revidering efter externgranskning		
1.0	2021-11-26	Slutversion		
1.1	2021-11-29	Justering av felaktig uppgift		
1.2	2021-12-06	Justering efter kommentarer från Stockholms stad		
1.3	2022-01-31	Justering av antal lägenheter		

Uppdrag: Parkeringsutredning Enigheten
Uppdragsnummer: 30034829
Kund: Peab Bostad AB
Ver: 1.3
Datum: 2022-02-01
Upprättad av: Daniel Lund
Kontrollerad av: Martin Gelinder

Innehållsförteckning

Ändringsförteckning	2
1. Förutsättningar	4
1.1 Utredningens syfte.....	4
1.2 Kvarteret Enigheten.....	4
1.3 Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal	6
1.3.1 Projektspecifikt bilparkeringstal	6
1.3.2 Cykelparkeringstal vid nyproduktion	6
1.3.3 Gröna parkeringstal	6
2. Bedömning av parkeringsbehov	7
2.1 Cykelparkering.....	7
2.2 Bilparkering.....	8
3. Rekommenderade åtgärder för reducerat P-tal	9
3.1 Digital plattform för mobilitetsåtgärder.....	10
3.2 Välkomstpaket med informationsträffar	10
3.3 Cykelpool.....	10
3.4 Tillgång till närliggande bilpool	11
3.5 Rabatterade mobilitetstjänster	11
3.6 Leveransskåp	11
3.7 Cykelparkering för olika ändamål	11
3.8 Cykelservicestationer	12
3.9 Uppföljning av mobilitetsåtgärder	12

1. Förutsättningar

1.1 Utredningens syfte

Utredningens syfte är att bedöma parkeringsbehovet för cykel och bil för kvarteret Enigheten. Baserat på behovet och Stockholms stads riktlinjer görs en bedömning och rekommendation på vilka typer av kompensationsåtgärder som krävs för att täcka områdets behov av mobilitet.

1.2 Kvarteret Enigheten

Peab planerar att uppföra 301 bostadsrätter i olika storlekar på fastigheterna Enigheten 25 och 26. Fastigheterna är belägna strax norr om Bällstavägen i Mariehäll inom Stockholms kommun. Inom gång- och cykelavstånd, cirka en kilometer österut, ligger Sundbybergs centrum med dagligvaruhandel, offentlig service och bytespunkt mellan buss, tunnelbana, tvärbana och pendeltåg. Tvärbanans linje 30 har även en hållplats 500 meter från Enigheten. På Bällstavägen i direkt anslutning till fastigheten ligger hållplats Mariehäll som trafikeras av busslinje 112 och 113. Lokal handel återfinns vid Mariehällstorget.

800 meter söderut ligger Bromma Blocks som erbjuder ett stort utbud av sällanköpshandel. I anslutning till handelsområdet ligger Bromma flygplats och tvärbanans linje 31.

I anslutning till fastigheterna, utmed Bällstavägen, löper ett sammanhängande gång- och cykelvägnät som sopsaltas vintertid.



Figur 1. Karta över Enigheten med omgivande målpunkter.

1.3 Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal

1.3.1 Projektspecifikt bilparkeringstal

För projektet har Stockholms stad satt bilparkeringstalet till 0,44 per lägenhet.

1.3.2 Cykelparkeringstal vid nyproduktion

Enligt Stockholms stads riktlinjer om cykelparkeringstal vid nyproduktion är den grundläggande principen att parkering ska lösas på fastigheten. I och med att det kan vara svårt att förutse hur många som kommer flytta in och vilken målgruppen är bör man använda sig av lägenheternas storlek med ett snittvärde på en cykel per person eller 2,5–4,0 parkeringsplatser per 100 m² BTA. Då talen är utformade i spann finns det möjlighet att anpassa antalet cykelparkeringsplatser efter de specifika förutsättningar som finns inom varje nybyggnadsprojekt. Om en nyproduktion får låga parkeringstal för bilar bör det istället finnas höga parkeringstal för cyklar. För detta projekt har Stockholms stad satt parkeringstalet för cykel till 3 parkeringsplatser per 100 m² BTA.

1.3.3 Gröna parkeringstal

Det gröna parkeringstalet skapas genom att justera det projektspecifika parkeringstalet med mobilitetstjänster. För att säkerställa att lösningarna i mobilitetspaketet bidrar till ett minskat bilinnehav måste de vara långsiktiga. En del av långsiktigheten är att blanda så kallade mjuka åtgärder och tjänster med hårda infrastrukturella åtgärder som håller över sikt. För att exempelvis pooltjänster ska vara robusta bör avtal slutas med seriösa och väletablerade aktörer där den månatliga kostnaden betalas ut löpande över tid.

Byggherrens mobilitetsåtgärder ska paketeras för att uppfylla kraven för någon av de tre nivåerna grundläggande, medel eller ambitiös som maximalt ger 10, 15 respektive 25 % reduktion av det projektspecifika bilparkeringstalet.

2. Bedömning av parkeringsbehov

2.1 Cykelparkering

Inom ramen för projektet har staden satt ett projektspecifikt cykelparkeringstal 3 parkeringsplatser per 100 m² BTA. Det kan översättas i ett preliminärt behov av 555 cykelparkeringar enligt tabell 1. Utifrån SCB-data från 2020 kan ett förväntat antal inflyttade fastställas till 585 personer och därmed bör principen om en cykel per person betraktas som uppfylld.

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	Total yta m ² BTA	Stadens krav		SCB-data	
			Behov enligt P-tal 3/100m ² BTA	Behov per lägenhetstyp	Genomsnittligt antal personer per lägenhetstyp i bostadsrätt i Stockholms kommun (SCB 2020)	Uppskattat cykelbehov enligt SCB:s data
1 ROK inkl. 6 LSS	96	3207,6	96	1,0	1,3	126
2 ROK	52	3178,8	95	1,7	1,7	95
3 ROK	82	5794,8	174	2,2	2,3	182
4 ROK	38	3151,9	95	2,6	2,8	101
5 ROK	27	3161,2	95	3,5	3	81
Totalt	295	18 494,3	555	1,9		585

Tabell 1. Estimerat behov av cykelparkeringsplatser utifrån projektspecifikt parkeringstal på 3 platser per 100 m² BTA. Tabellen visar även en rimlighetsbedömning baserat på förväntat antal inflyttade personer.

2.2 Bilparkering

Inom ramen för projektet har staden satt ett projektspecifikt bilparkeringstal på 0,44 per lägenhet. Det kan översättas i ett preliminärt behov av 130 bilparkeringar enligt tabell 2.

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	Behov enligt projektspecifikt P-tal (0,44/lgh)
1 ROK inkl. 6 LSS	96	42
2 ROK	52	23
3 ROK	82	36
4 ROK	38	17
5 ROK	27	12
Totalt	295	130

Tabell 2. Bilparkeringsbehov utifrån projektspecifikt parkeringstal på 0,44.

I de två planerade garagen bedöms minst 112 bilparkeringsplatser rymmas, vilket fordrar kompensationsåtgärder i form av mobilitetstjänster. Av de tre nivåer av mobilitetspaket, som föreslås av Stockholms stad, bör medelnivå väljas för att klara fastighetens behov av bilparkering, se tabell 3.

Mobilitetspaket	Behov av antal bilparkeringar	Behov av tillkommande parkeringar från utgångsläge	Justerat parkeringstal
Grundläggande nivå -10%	117	5	0,396
Medelnivå -15 %	110	-2	0,374
Ambitiös nivå -25 %	97	-15	0,33

Tabell 3. Bilparkeringsbehov utifrån de tre ambitionsnivåerna på mobilitetspaketet.

3. Rekommenderade åtgärder för reducerat P-tal

Baserat på behovsbedömningen ovan fordras mobilitetspaket "medelnivå" enligt Stockholms stads riktlinjer för gröna parkeringstal. Mobilitetspaketet på medelnivå kan ge en maximalrabatt på 15 %, vilket skulle innebära en reduktion med 19 bilparkeringsplatser från 130 till 111 st.

För att uppnå medelnivå krävs att mobilitetsåtgärderna har motsvarande potential som de åtgärder som listas nedan:

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter
- belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik
- Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.
- Lätt nåbara cykelrum
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc.)
- Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området
- Prova-på-kort på kollektivtrafik –erbjudande under viss tid
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex reparations- och tvättrum, ladduttag för el-cykel, besöksparkering nära entrén etc.)
- Cykelpool med bland annat lastcykel, cykelkärra och el-cykel

3.1 Digital plattform för mobilitetsåtgärder

För att främja användningen av mobilitetstjänster föreslås att boende får tillgång till en gemensam samlingsplats i form av en digital plattform. Syftet med plattformen är att användarna ska kunna välja mellan ett brett utbud av tjänster som är enkla att boka med mobiltelefonen eller datorn. Gemensamt för tjänsterna är att de utgör ett alternativ till privatbilen genom att möjliggöra för olika lösningar beroende på den enskilde användarens behov och önskemål.

Det sker en snabb utveckling på marknaden för denna typ av digitala plattformar och det finns ett stort utbud av aktörer som erbjuder avancerade lösningar med ett omfattande utbud av tjänster. Exempel på sådana aktörer är EC2B, Move About och Ubigo som har prövats med stor framgång i flera svenska städer.

Som en del i arbetet med mobilitetsåtgärder föreslås att Peab kontrakterar en aktör som tillhandahåller en digital plattform inklusive administrationen av mobilitetstjänster. Plattformen gör det enkelt för användarna att få en överblick över utbudet och boka/nyttja de olika tjänster som finns att välja mellan.

3.2 Välkomstpaket med informationsträffar

För att göra det så enkelt som möjligt att komma igång med den digitala plattformen föreslås att den aktör som kontrakteras tar fram en instruktionsfilm som på ett pedagogiskt sätt beskriver hur plattformen används. Dessutom föreslås att informationsträffar anordnas för de personer som flyttar in i Enigheten. Informationsträffarna föreslås ske i samband med inflyttningen för att på så vis ge möjlighet för de boende att planera sitt resande redan från första stund. Syftet med informationsträffarna är att ge information om vilka möjligheter som finns att resa med hållbara färdmedel i området samt vilka tjänster som erbjuds genom den digitala plattformen.

Informationsträffarna administreras av den aktör som handlas upp för den digitala plattformar och dess mobilitetslösningar. Tjänsten finansieras av Peab och träffarna föreslås ske på lämplig plats på fastigheten.

3.3 Cykelpool

För att uppmuntra till ökad cykling i området föreslås att en cykelpool etableras. Cyklarna placeras i huvudsak i det de två garagen. För driften av cykelpoolen ansvarar den aktör som handlas upp för den digitala plattformen med mobilitetslösningar. Cyklarna är till en början gratis att använda och bokas genom mobiltelefonen eller datorn.

Enligt Stockholms stad bör det gå cirka 15–20 hushåll på varje poolcykel, vilket innebär att cykelpoolen troligen omfattar cirka 15 cyklar där en tredjedel kan utgöra lastcyklar. Samtliga cyklar, inklusive lastcyklarna, föreslås vara eldrivna.

3.4 Tillgång till närliggande bilpool

Även om många ärenden kan ersättas med cykel så finns det tillfällen då bilen är outhärlig, exempelvis vid längre avstånd och tunga transporter. För att möjliggöra för de boende utträta denna typ av ärenden föreslås att de boende erbjuds ett medlemskap hos en närliggande bilpoolsaktör.

Avgiften och bokningen skulle kunna administreras genom den digitala plattformen, vilket innebär att bilarna bokas och låses upp med mobiltelefonen. Liksom cykelpoolen är det aktören som kontrakteras för den digitala plattformen som ansvarar för att tillhandahålla fordon och servicen av bilarna.

3.5 Rabatterade mobilitetstjänster

För att öka användningen av den digitala plattformen och dess mobilitetstjänster föreslås att det till en början, exempelvis under det första halvåret för varje nyinflyttad under de första fem åren, sker en månadsvis påfyllning av taxan för mobilitetslösningarna. Taxan finansieras av Peab och innebär att användarna får ekonomiskt incitament att pröva de olika tjänsterna som ingår i utbudet. Erbjudandet skickas ut i god tid innan inflyttning för att möjliggöra för de boende att sätta hållbara vanor.

3.6 Leveransskåp

För att underlätta för e-handel och hemleverans av varor föreslås att leveransskåp installeras i gemensamma utrymmen, exempelvis i anslutning till trapphus och entréer. Skåpen kan antingen installeras och driftas av en kommersiell aktör som iBox eller av bostadsrättsföreningen.

3.7 Cykelparkering för olika ändamål

För att möjliggöra för en trygg och säker förvaring av cyklar i kommer det att finnas gott om attraktiv cykelparkering. Totalt planeras det för cirka 585 cykelparkeringsplatser som kommer att anläggas både som korttidsparkering på markplan och som långtidsparkering i särskilda cykelrum i garageplan. Samtliga cykelparkeringsplatser, både utomhus och inomhus, föreslås vara försedda med belysning och ramlåsning och det kommer att finnas plats för olika modeller och storlekar på cyklarna.

Inomhusparkeringen kommer att vara enkel att nå med automatiska dörröppnare och extra breda dörrar som möjliggör för lastcyklar och cykelkärvar att komma in på ett smidigt sätt. Vidare föreslås det att finnas möjlighet till förvaring av hjälmar, el-cykelbatterier och cykellysen med mera i särskilda cykelskåp som är låsbara med access för de boende i fastigheten.

3.8 Cykelservicestationer

Ibland kan mindre brister, exempelvis en punktering eller en trasig växel, vara en anledning till att inte cykla på flera månader. För att undvika detta föreslås en cykelservicestation i vardera garage för att underlätta för cyklisterna att hålla sina cyklar i gott skick. Stationerna förses med tvättmöjligheter samt enklare reparationsverktyg för byte av däck och lagning av punktering etc.

3.9 Uppföljning av mobilitetsåtgärder

För att möjliggöra en utvärdering av mobilitetsåtgärderna bör en årlig uppföljning användandet av fastighetens mobilitetstjänster genomföras. Uppföljningen föreslås att ske under minst fem år från första inflyttningsdatum genom enkätstudier och resvaneundersökningar som kartlägger resandet i området och som visar på vilka behov och önskemål som finns hos de boende vad gäller mobilitetsåtgärder och hållbara transportalternativ. Ansvaret för uppföljningen ligger på bostadsrättsföreningen.