Trivector Rapport 2022:109

Fördjupad mobilitetsutredning

– Hög ambition kring hållbart resande med ett lägre bilparkeringstal som följd

Stora Sköndal etapp 2A

Inkommit Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Stora Sköndal etapp 2a: Fördjupad mobilitetsutredning – Hög ambition kring hållbart resande med ett lägre bilparkeringstal som följd

Beställare: Stora Sköndal Framtidsutveckling AB

Författare: Sara Boije af Gennäs & Erika Johansson, Trivector Traffic

Kvalitetsgranskare: Paulina Soliman, Trivector Traffic

Rapportnummer: 2022:109

Rapportversion: 1.1

Datum: 2023-04-03

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Trivector

Sammanfattning av förutsättningar för hållbar mobilitet i Stora Sköndal

Hållbar mobilitet och ett lågt bilinnehav är en viktig del för att kunna skapa en attraktiv och hållbar stadsdel i Sköndal. Det finns flera grundläggande skäl till varför Framtidens Stora Sköndal har de förutsättningar som krävs för att få ett lågt bilinnehav och en låg efterfrågan på bilparkering och därför bör kunna ha färre bilparkeringsplatser än vad som krävs enligt de Gröna Parkeringstalen.

Samverkan på stadsdelsnivå

Sköndals vision för området handlar bland annat om att tillämpa ett annorlunda arbetssätt för ökad samverkan mellan aktörerna i området och att genomföra en utveckling som gynnar så många som möjligt och på olika sätt vara en förebild för innovativ och hållbar stadsutveckling. För att möjliggöra för framtagen vision har Sköndal Framtidsutveckling AB skapat ett samverkansforum vid namn Framsteget som FUAB gemensamt med byggaktörerna i området driver parallellt med detaljplanen för etapp 2A.

Framsteget möjliggör för en strategisk samverkan och samordning aktörer emellan på området. FUAB som fastighetsägare utgör garant för den övergripande samordningen och har genom tydliga avtal med aktörerna på området underlättat för ansvarsfördelning och initiativ för en stadsdel med höga ambitioner kring social hållbarhet, teknisk innovation och klimatfokus. Mobilitet är ett av de utpekade fokusområdena inom Framsteget.

Gemensam förvaltning

FUAB och byggaktörerna har inom stadsområdet ambitionen att utreda och genomföra en gemensam förvaltning av fastigheterna inom området vilket i sin tur ger förutsättningar att samutnyttja parkeringar på ett hållbart och effektivt sätt. Introduktion, samordning och kommunikation kring mobilitetstjänster är vidare av stor vikt i förvaltningsskedet där vi föreslår att ett gemensamt introduktionspaket tas fram som kan introduceras löpande för nya hyresgäster och på så sätt underlätta förståelse och tillgängliggöra de mobilitetstjänster som tagits fram för området. Vi ser också att det lämpligen kan göras en uppföljning kring parkering och behov inom etapp 2A inför planläggning av kommande etapper.

Långsiktig förvaltning är ett utpekat fokusområde inom Framsteget och kommer säkerställa en god kontinuitet och samverkan över tid och efter genomförd exploatering.

Hög nivå av mobilitetstjänster

Ett ambitiöst mobilitetserbjudande som kan möta alla olika typer av mobilitetsbehov i området har tagits fram. Det går längre än ambitiös nivå för de Gröna Parkeringstalen vad gäller såväl utbud som omfattning. Mobilitetsutbudet går väl hand-i-hand med de höga sociala hållbarhetsambitionerna för området med gemenskap och delning i fokus där M-husen* är ett sätt att skapa förutsättningar för detta. Fokus i erbjudandets utformning ligger på samverkan och helhetsåtagande kring hållbar mobilitet samt löpande uppföljning och anpassning till kundbehov.

Betydande förutsättningar för god kollektivtrafik

Trafikförvaltningen sett över de kollektiva förbindelserna till området och det planeras för ett ökat turutbud med nya busslinjer och förlängningar av befintliga linjer. Framtaget förslag från Trafikförvaltningen innebär en fördubblad turtäthet under maxtimmen jämfört med dagens trafik, vilket motsvarar upp till 40 avgångar per timme från hållplatsläge Stora Sköndal. Tillköp av ytterligare kollektivtrafik i form av högre turtäthet är en möjlighet i området.

Det är redan idag relativt attraktiva restider med inga eller få byten från hållplatsläge Stora Sköndal till många målpunkter i omgivningen. Restidskvoten är lägre än 1,5 mellan kollektivtrafik och bil i viktiga relationer, vilket innebär att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig jämfört med bil under rusningstid.

En tät turtäthet förutsätter god framkomlighet för busstrafiken i hela Sköndal där Exploateringskontoret och Trafikkontoret nu ser över Sköndalsvägen i syfte att förenkla framkomlighet för såväl buss som för fotgängare och cyklister genom minskad omfattning av kantstensparkering och separata cykel och gångbanor. Kopplingen norrut utgör också en viktig del i att stärka förutsättningar för såväl cykel och gångtrafik som busslinjer vid Sandåkra och Tyresövägen samt tunnelbanan. En viktig planeringsförutsättning är att samverka för att möjliggöra för denna. Exploatering inom etapp 2A samt övrig exploatering inom området möjliggör för en förbättring på Sköndalsvägen med stärkta möjligheter för kollektivtrafik samt cykel- och gångtrafik.

* M-hus är gemensamma anläggningar för området där funktioner för mobilitet och möte samlas för att öka möjligheterna till hållbart resande och social gemenskap. T.ex. bilpool och co-workingytor.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Sammanfattning av förutsättningar för hållbar mobilitet i Stora Sköndal

På längre sikt utreds möjligheter för autonoma förarlösa bussar som ytterligare kan stärka de kollektiva förbindelserna. Utöver detta har vi även erhållit besked om att en förlängning av tunnelbanan till Sköndal nu ligger med i Regionens kollektivtrafikplan för 2050.

En strategiskt avvägd parkeringsreglering

Samlade parkeringsanläggningar med enhetlig prissättning minskar bilens relativa attraktivitet gentemot de hållbara färdmedlen som kommer att finnas nära tillgängliga i varje kvarter. Reglering är därmed en viktig förutsättning att verka för både inom området samt på stadens mark. En viktig utgångspunkt för ny exploatering är att nödvändig parkering inryms på kvartersmark vilket det planeras för. Skulle en situation uppstå där det ändå trots reglering blir ett visst överspill så ska de i första hand inrymmas inom området. Det finns en viss risk för parkeringsflykt men denna är i vår mening ett begränsat problem utifrån den beläggningsstudie som genomförts.

Den risk för att nya boende nyttjar gatumarksparkeringen uppstår oaktat p-talet eftersom kostnadsfri gatuparkering kommer att attrahera bilar, oavsett om det finns plats i garage eller ej. Reglering av gatumarksparkering är därför viktig för att skapa förutsättningar för hållbart resande och rättvisa boendekostnader i området. Stora Sköndal Framtidsutveckling AB arbetar nu i takt med utveckling att reglera all bilparkering i området så att den kan likställas med den kostnad som finns i planerad utveckling.

Ambitionen är att på stadsdelsnivå förenkla och tydliggöra samutnyttjande av parkeringsplatser genom att digitalt visa var det finns lediga platser samt visa närmsta vägen dit. Då undviks även cirkulerande och parkeringsletande.

Digitalisering på stadsdelsnivå

Stora Sköndal Framtidsutveckling AB planerar för en digital gemensam portal som knyter samman tjänster och medborgare i den framtida stadsdelen. Den digitala portalen möjliggör för social samverkan, energivisualisering, delning av tjänster och aktuell information på stadsdelsnivå. Portalen avser även tillgängliggöra och förenkla aktuell information kring mobilitet med info om bil/cykel pooler, andra mobilitetstjänster, busstider mm. Redan nu pågår testkörning av detta i första etappen, Magnoliatomten, där boende kommer har tillgång till en Stora Sköndals Portalen och digitala skärmar i trapphusen som visar när nästa buss går in till city från deras närmaste busshållplats.

Höga sociala ambitioner

Stora Sköndal Framtidsutveckling AB verkar för att skapa en socialt inkluderande stadsdel. Arbetet med att möjliggöra för en stadsdel med ett högt socialt kapital sker på flera nivåer och omfattar skapandet av en ny infrastruktur med en trygg och tillgänglig offentlig miljö som främjar cyklister och fotgängare. Vi verkar också gemensamt för att utveckla blandstaden som koncept. Vi blandar boenden med olika upplåtelseformer för att främja inkludering snarare än exkluderar. Utöver detta blandar vi även lokalservice och andra funktioner som skolor, handel, arbetsplatser och mötesplatser som parker och torg. Detta gör det enklare att cykla och gå till olika funktioner för att få ihop vardagslivet. Denna mångfald av funktioner bidrar även till en stad som lever dygnet runt, med en variation av människor, där olika människor ser varandra och möts för att också främja integration.

Enligt professor Marco te Brömmelstroet främjar gång och cykling i sin tur ökad känsla av gemenskap, delaktighet, tillhörighet, medkänsla och inte minst tillit till sina grannar och samhället i stort. Bilanvändande bidrar till ökad segregation och bidrar till att minska toleransen mellan olika människor. Det handlar också om främjande av delningsfunktioner och cirkulär ekonomi och en stadsdel som manar till förändrade beteende. Vi ser att mobilitet är en central del i den sociala hållbarheten, både som ett viktigt verktyg att främja och stärka den social hållbarheten men också som en viktig del av helheten om stadsdel ska kunna vara en förebild inom hållbar stadsutveckling.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Sammanfattning av förutsättningar för hållbar mobilitet i Stora Sköndal

Minskad klimatpåverkan

Hur vi tar oss an staden och arbetar med utveckling kommer i allt högre grad att präglas av klimatfrågan; arkitektur, byggmaterial, energisystem, avfall, återbruk och inte minst mobilitet. I vissa fall finns regler och lagar som står i konflikt med hur vi ser att en nödvändig utveckling behöver ske i linje med stadens övergripande hållbarhetsmål, globala såväl som nationella och lokala. Där kommer vi ibland att behöva utmana gamla normer och även regelverk för att nå framgång såsom föreslås i denna rapport, planera för att gå bortom stadens antagna program för Gröna Parkeringstal. Energimyndigheten påtalar att målet om minst 70 % minskning av klimatpåverkande utsläpp från vägtrafiken, räknat från 2010 till 2030, kräver omfattande förändringar av inte bara bilar och bränslen utan också i form av ökad transporteffektivitet med mindre vägtrafik (Energimyndigheten 2017).

- För etapp 2A har ett ambitiöst mobilitetserbjudande tagits fram som kan möta alla olika typer av mobilitetsbehov i området. Detta går längre än ambitiös nivå för de Gröna Parkeringstalen vad gäller såväl utbud som omfattning.
- Fokus i mobilitetserbjudandets utformning ligger på samverkan och helhetsåtagande kring hållbar mobilitet samt löpande uppföljning och anpassning till kundbehov.
- Den fördjupade utredningen konstaterar även att förutsättningarna för boende och verksamma i området att välja kollektivtrafik, cykel och gång för sina vardagsresor är mycket goda. Minst 80% av alla resor i området bedöms i framtiden kunna göras med hållbara färdmedel.
- Ett lågt bilparkeringstal i kombination med en strategisk bilparkeringsreglering stärker förutsättningarna för att lyckas med ambitionen om en hög andel hållbart resande i området.
- Målet med den fördjupade mobilitetsutredningen är att visa att en reduktion om ytterligare 10 procentenheter jämfört med den ambitiösa nivån för Gröna parkeringstal är möjlig (35% reduktion från projektspecifikt tal). Omräknat i bilparkeringsplatser innebär detta ca 40-60 platser färre i planområdet.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Innehåll

1. Drivkrafter för hållbar mobilitet i Stora Sköndal 7
2. Risk för parkeringsflykt 14
3. Tillgång till attraktiv kollektivtrafik..... 18
4. Åtagande mobilitetslösningar 24
5. Slutsatser 29

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Trivector

1. Drivkrafter för hållbar mobilitet i Stora Sköndal

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Lokala målsättningar och globala behov av snabba utsläppsminskningar från transportsektorn

Synen på bilen i staden har förändrats mycket under de senaste decennierna, bara under de senaste 2–3 åren har banbrytande förändring skett på många håll. Frågan om parkering är nu inte enbart en fråga om att hitta lämpligt utrymme utan ses utifrån ett perspektiv om hållbar stadsutveckling, fokus på klimatfrågor, energihushållning med krav på ökad transporteffektivitet, socialt hållbara städer med fokus på hälsa och inkludering med mera.

Minskad bilanvändning gynnar såväl klimatarbetet som utvecklingen av mer levande, inkluderande och hälsosamma städer. Ett minskat antal bilresor och färre personbilar kan ge minskade klimatpåverkande utsläpp, lägre halter av hälsoskadliga luftföroreningar och mer vardaglig fysisk rörelse. Minskad biltrafik och ökad cykling i en stadsdel medför även högre känsla av gemenskap och tillit, enligt professor Marco te Brömmelstroet, och bör därmed ses som ett kompletterande verktyg för att minska segregationen.[1]

Energimyndigheten påtalar att målet om minst 70% minskning av klimatpåverkande utsläpp från vägtrafiken, räknat från 2010 till 2030, kräver omfattande förändringar av inte bara bilar och bränslen utan också i form av ökad transporteffektivitet med mindre vägtrafik[1].

Ett nyckelområde för att möta denna utmaning är att skapa täta, blandade och transporteffektiva städer och stadsdelar som möjliggör en högre befolkningstäthet, vilket i sin tur ger förutsättningar för en högre andel cykel- och kollektivtrafik än idag och går i linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi. Att skapa en effektiv och välfungerande parkeringsmarknad och helhetslösningar är i detta sammanhang också centralt för stadsplaneringen och utvecklingen av attraktiva städer och stadsmiljöer.

I Klimathandlingsplanen för Stockholms stad 2020-2023 lyfts att bland de mest betydelsefulla reduktionspotentialerna som beräknats finns bland annat kollektivtrafik, parkerings- och cykelåtgärder. Klimathandlingsplanen pekar även ut att staden behöver gå före och understödja en synergi mellan kollektivtrafiken och mobilitetstjänster, till exempel genom att utveckla de gröna parkeringstalen, det vill säga där nybyggen kan tillåtas bygga färre antal parkeringsplatser mot att de boende erbjuds mobilitetstjänster[2].

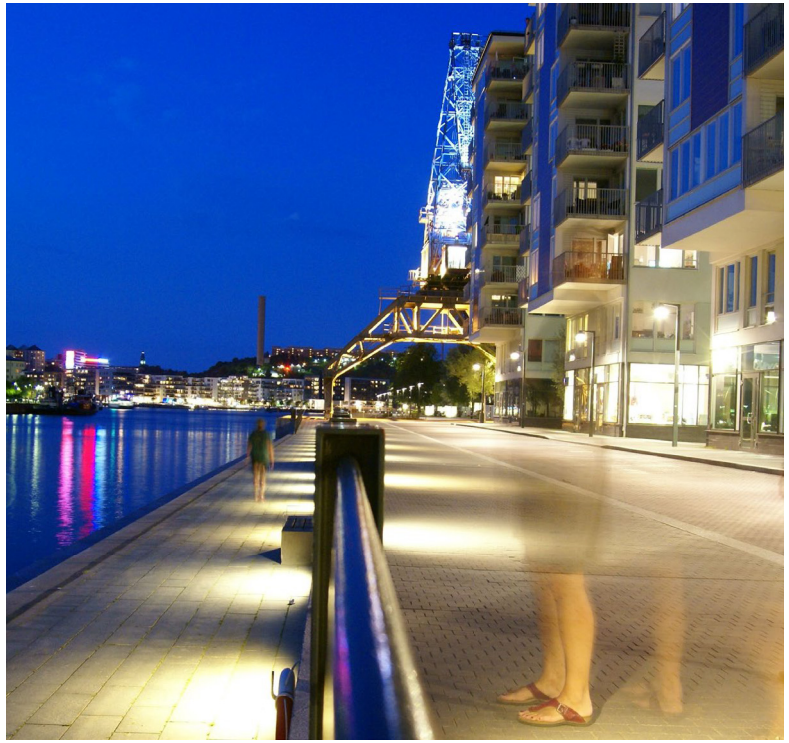
[1] Brömmelstroet, Marco te (2020) How culture shapes - and is shaped by - mobility: cycling transitions in The Netherlands
2 Energimyndigheten(2017)

För Stora Sköndal innebär det i etapp 2A att det nu finns möjligheter att sätta ribban och skapa förutsättningar för hållbart resande i hela området. Detta kräver både satsningar, samverkan och långsiktighet där samtliga involverade aktörer tar ansvar för olika pusselbitar. Denna utredning fördjupar kunskaperna om de möjligheter och utmaningar som finns gällande parkering och mobilitet i området och visar på möjlig hantering för att säkerställa möjliga vägar framåt.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

En evolution av Stockholms hållbarhetsprofilerade stadsdelar

Hammarby Sjöstad 1996



Halva miljöpåverkan

Stockholm Royal Seaport 2009

Fossilbränslefri 2030
Uppföljningsmodell

Stora Sköndal 2022

Klimatneutral
Dubbelt så högt socialt
kapital jämfört med norm,
Uppföljnings- och forskningsprogram
2050 baserad på digital masterplan

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Hållbar mobilitet centralt för social gemenskap

Framtidens Stora Sköndal bygger på en vision om inkludering, variation och miljömedvetenhet. Visionen togs fram av Stiftelsen Stora Sköndal och Sköndal Framtidsutveckling gemensamt med Staden 2015 och utvecklades i linje med Stockholm stads vision, Vision 2040 – ett Stockholm för alla, översiktsplanen. Vi verkar för ett gemensamt arbete med Stockholm stad som utgår från det globala perspektivet ned till det nationella och lokala i syfte att möjliggöra för en mer hållbar framtid.

Hållbar mobilitet är en viktig del av att skapa en attraktiv och hållbar stadsdel i Sköndal där vi ser stora fördelar med ett minskat bilinnehav och det finns flera grundläggande motiv till varför Framtidens Stora Sköndal har de förutsättningar som krävs för att underskrida de Gröna Parkeringstalen.

Höga sociala ambitioner

Stora Sköndal Framtidsutveckling AB verkar för att skapa en socialt inkluderande stadsdel. Arbetet med att möjliggöra för en stadsdel med ett högt socialt kapital sker på flera nivåer och omfattar skapandet av en ny infrastruktur med en trygg och tillgänglig offentlig miljö som främjar cyklister och fotgängare. Vi verkar också gemensamt för att utveckla blandstaden som koncept. Vi blandar boenden med olika upplåtelseformer för att främja inkludering snarare än exkluderar. Utöver detta blandar vi även lokalservice och andra funktioner som skolor, handel, arbetsplatser och mötesplatser som parker och torg. Detta gör det enklare att cykla och gå till olika funktioner för att få ihop vardagslivet. Denna mångfald av funktioner bidrar även till en stad som lever dygnet runt, med en variation av människor, där olika människor ser varandra och möts för att också främja integration. Enligt professor Marco te Brömmelstroet främjar gång och cykling i sin tur ökad känsla av gemenskap, delaktighet, tillhörighet, medkänsla och inte minst tillit till sina grannar och samhället i stort. Bilanvändande bidrar till ökad segregation och bidrar till att minska toleransen mellan olika människor.

Det handlar också om främjande av delningsfunktioner och cirkulär ekonomi och en stadsdel som manar till förändrade beteende. Vi ser att mobilitet är en central del i den sociala hållbarheten, både som ett viktigt verktyg att främja och stärka den social hållbarheten men också som en viktig del av helheten om stadsdel ska kunna vara en förebild inom hållbar stadsutveckling.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Bilparkeringstal för bostäder – Utgångspunkt i Stockholms Gröna p-tal och förslag på ytterligare reduktioner

Aktör	Lägenhetsfördelning / boendetyper	Projektspecifika parkeringstal (med gemensam besöksparkering för boende)	P-tal med 25% reduktion	P-tal med utökad reduktion (totalt 35 % reduktion av det projektspecifika parkeringstalet)
Wallenstam	Normal fördelning	0,5	0,38	0,33
Wallenstam	Kollektivboende / LSS	0,025	0,025	0,025
HEBA / ÅKE Sundvall	Normal fördelning	0,5	0,38	0,33
HEBA / ÅKE Sundvall	Kollektivboende	0,025	0,025	0,025
NREP	Normal fördelning	0,5	0,38	0,33
K2A	Normal fördelning	0,5	0,38	0,33
K2A	Student	0,025	0,025	0,025
K2A	Trygghetsboende	0,27	0,20	0,18
MFAB	Trygghetsboende	0,27	0,2	0,18
MFAB	Normal fördelning	0,5	0,38	0,33
MFAB	LSS	0,025	0,025	0,025

**P-tal är framtaget i tidigare parkeringsutredning (TUB 2021-04-06) efter dialog med staden* (TUB 2021-04-06).

Utredningen har utgått från den tidigare beräknade reduktionen för Gröna Parkeringstal med ambitiöst mobilitetspaket, vilket innebär en reduktion av p-talet på upp till 25%. Utifrån föreslaget utökat mobilitetserbjudande, och genomgången av förutsättningarna för attraktiv kollektivtrafik i området, bedöms en reduktion om ytterligare 10 procentenheter från det projektspecifika parkeringstalet vara rimlig, totalt 35% avdrag.

I kommande kapitel beskrivs de förutsättningar som gör det möjligt för området att klara ett sådant bilparkeringstal.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Framtida färdmedelsfördelning i Sköndal

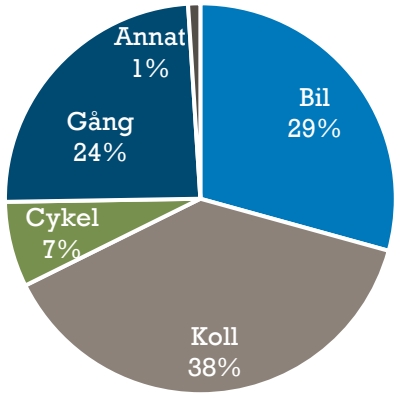
Hur kommer den framtida färdmedelsfärdelningen i Sköndal att bli med ett lägre bilparkeringstal? Idag reser i genomsnitt 29% med bil och 38% med kollektivtrafiken i Söderort. Endast 7% reser med cykel.[2] Region Stockholm har gjort en potentialstudie för arbetspendling med cykel i Stockholms län som visar att det finns stor potential för ökad cykling. Undersökningen visar att ungefär hälften av stockholmarna skulle kunna cykla till jobbet på mindre än 30 minuter. Regionens mål är att 20% av resorna i länet ska göras med cykel 2030[3].

För att få en uppfattning om hur en möjlig framtida färdmedelsfördelning skulle kunna se ut för Sköndal har vi utgått från de föreslagna reducerade bilparkeringstalet (35% reduktion från det projektspecifika talet) vilket i genomsnitt innebär 0,27 bilparkeringsplatser per lägenhet. Stockholms resvanunderundersökning[4] visar att resmönster för hushåll som har tillgång till och använder bilpool, och som inte har egen bil (här 69,3 %) ersätter bil med gång och cykel i första hand. Studentlägenheterna har här behandlats separat eftersom de inte, i samma utsträckning som övriga boende, bedöms nyttja bilpool i samma omfattning utan istället väljer kollektivtrafik i högre grad. Eftersom andelen gångresor är relativt stor i Söderort redan kommer en betydande andel av alla resor då att ske till fots.

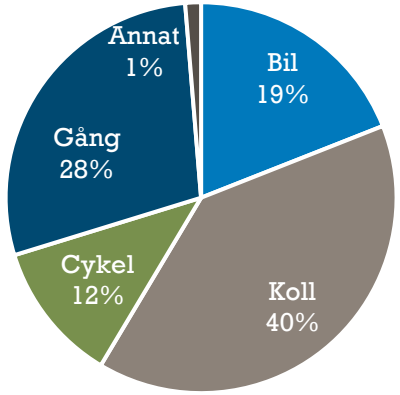
Exakt färdmedelsfördelning går inte att förutsäga, däremot kan vi konstatera att genom att reducera bilparkeringstalet ytterligare 10 procentenheter kommer ungefär knappt 20% av de boende att kunna resa med bil sett till alla resor. Detta är rimligt utifrån dagens färdmedelsfördelning och det behov av överflyttning till mer hållbara färdmedel som vi vet måste ske i en nära framtid.

[2] Resvaneundersökning 2019, Region Stockholm
[3] Cykelstaden, En del av framkomlighetsstrategin, Stockholms stad 2022.
[4] Resvaneundersökning 2015, Region Stockholm

Söderort 2019



Framtidens Stora Sköndal



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Nyckelfaktorer för välfungerande mobilitet

Det finns ett antal nyckelfaktorer som genom utbud och styrning sammantaget kan påverka andelen hållbar mobilitet i ett område[5]:

- **Brett mobilitetsutbud med komplementära inslag** som omfattar lösningar för många olika typer av mobilitetsbehov hos olika målgrupper. Det kan vara bilpool, cykelpool, cykelservice etc.

- **God tillgänglighet till infrastruktur** och service såsom tillgång till kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och närservice.

- **En strategiskt avvägd parkeringsreglering** vilket omfattar reglering i tid och förhyrd eller tillståndsparkering men även prissättning och samnyttjande.

- **Kontinuerlig information och uppmuntran** – mobilitetsutbudet behöver kommuniceras och marknadsföras under lång tid för att skapa kännedom om möjligheterna och nå ut till alla målgrupper.

- **Långsiktighet och följsamhet** genom kontinuerlig uppföljning och utvärdering av mobilitetsbehoven. Är viktigt för ett kontinuerligt lärande och fortsatt utveckling.

I denna utredning behandlas samtliga dessa nyckelfaktorer och förslag till hantering lyfts i slutsatserna.

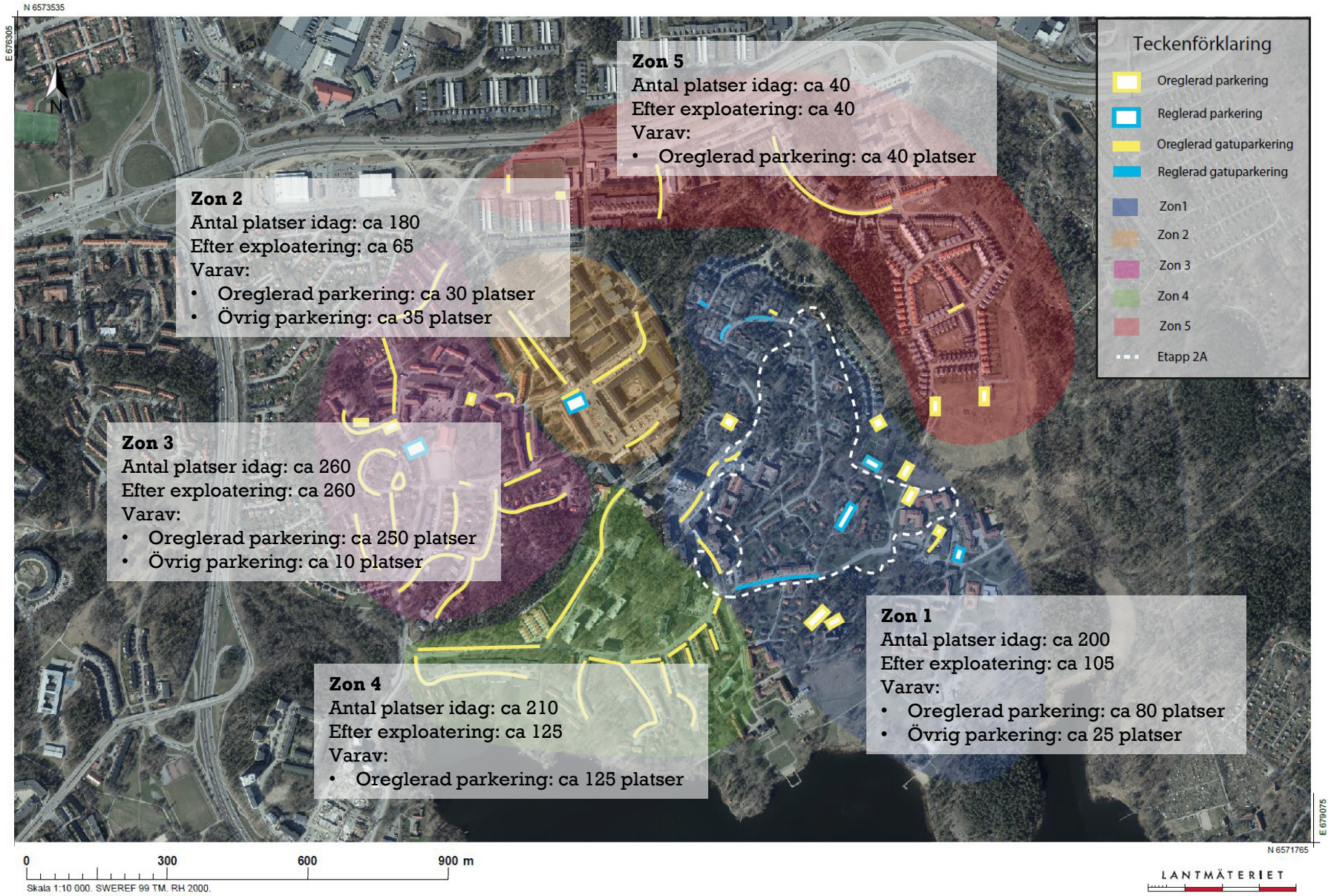
[5] *Guide för mobilitetstjänster vid bostaden, IVL (2021)*

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

2. Risk för parkeringsflykt utanför kvartersmark i etapp 2A

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Parkering i området inom 10 minuters gångavstånd från etapp 2A



En inventering av parkeringsplatser inom ca 10 minuters gångavstånd från planområdet genomfördes i maj 2022. I området finns det cirka 900 parkeringsplatser, varav ungefär 600 platser av dessa kommer finnas kvar efter området är utbyggt. Totalt är ungefär 60 parkeringsplatser är reglerade med tid, avgifter eller är besöksparkering. Det innebär att det då området är färdigbyggt kommer att finnas cirka 540 oreglerade parkeringsplatser.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Maxbeläggning på oreglerad gatuparkering i Sköndal

Det finns tillgång till oreglerad parkering inom gångavstånd från etappen – cirka 600 platser. Dock är det redan idag relativt hög beläggning på dessa ytor, i snitt 74% beläggning. Som mest är det 75% beläggning i systemet, vilket innebär att det finns ca 150 lediga platser i området, varav färre än 10 platser inom zon 1 som innefattar större delen av programområdet (blå yta).

Inventeringen genomfördes under två kvällar i maj 2022. För att undersöka maxbeläggning i ett bostadsområde väljs bäst en tidpunkt då de flesta boende har kommit hem från arbete och fritidsaktiviteter, i detta fall har räkning skett efter kl. 22.

Gatuparkering längs med Sköndalsvägen kommer att försvinna i och med vägens ombyggnation, det rör ca 170 platser.

Sammanfattningsvis visar beläggningsstudien att det finns tillgång till oreglerade gatuparkering i området, men att beläggningen på dessa är relativt hög redan idag, vilket inte ger utrymme för ett omfattande överspill från parkeringsytorna på kvartersmark.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Trivector

Kostnaden för parkering påverkar attraktiviteten i att äga egen bil

Forskning har visat att tillgång och avgiftsnivå på parkering är viktiga faktorer för den som använder egen bil. Det påverkar både hur mycket den egna bilen används och i vilken omfattning som enskilda väljer att äga egen bil.[6]

Månadskostnaden för att hyra en parkeringsplats vid bostaden utgör i praktiken en del av den fasta kostnaden för att äga bil. Med högre parkeringsavgifter och därmed högre fasta kostnader för bilägande så sjunker bilinnehavet. I områden med låga parkeringsavgifter är det således mer attraktivt att äga bil än i motsvarande områden med högre avgifter. Samma sak gäller för tillgången till parkering. Ju enklare och ju snabbare en hyresgäst kan få tillgång till en hyrd parkering, och ju kortare avståndet är mellan bostaden och parkering, desto mer attraktivt är det att äga bil, och i motsvarande grad blir det svårare att introducera mobilitetstjänster.[7]

I städer kan gatuparkeringen utgöra en stor del av gatuutrymmet och styr hur privata bilar används. Att reglera gatuparkeringen är därför en nyckelfråga för hur väl kommunen lyckas med att främja hållbar mobilitet och därmed styrning mot ett klimat- och transporteffektivt samhälle.[8] Upplåtande av gatuparkering med låg eller ingen prissättning underminerar fastighetsägarens möjligheter att få kostnadstäckning för p-platser som iordningsställs på tomtmark. Krav på byggande av p-platser vid nybyggnation leder därför till ökade boendekostnader även för hushåll utan egen bil. [9]

Om fastighetsägaren vill eftersträva en bra balans mellan parkeringsplatser för privatägda bilar och nyttjandet av mobilitetstjänster är det viktigt att sätta parkeringsavgifterna enligt affärsmässiga principer. Gratis nattparkering på gator eller låg månadsavgift för boendeparkering underminerar möjligheterna för fastighetsägaren att uppfylla kommunala krav utifrån PBL att ordna med parkering utan att kostnaderna tas ut över hela bostadskollektivet. [10]

Reglering av gatumark behöver ske i Stora Sköndal, antingen genom tidsbegränsning eller med avgift, för att skapa förutsättningar för hållbart resande och rättvisa boendekostnader i planområdet.

Det finns tillgång till oreglerade gatuparkeringsplatser i området, men beläggningen på dessa är relativt hög redan idag vilket inte ger utrymme för ett omfattande överspill från parkeringsytorna på kvartersmark. Den risk för att nya boende nyttjar gatumarksparkeringen uppstår oaktat p-talet eftersom kostnadsfri gatuparkering kommer att attrahera bilar, oavsett om det finns plats i garage eller ej. Reglering av gatumarksparkering är därför viktig för att skapa förutsättningar för hållbart resande och rättvisa boendekostnader i området. Samlade parkeringsanläggningar med enhetlig prissättning i området minskar bilens relativa attraktivitet gentemot de hållbara färdmedlen som kommer att finnas nära tillgängliga i varje kvarter.

6 Dags för modernare parkeringsregler! Styrning av gatuparkering i städer. IVL Svenska Miljöinstitutet (2022)
7 Johansson F., Henriksson G, Envall P. (2019). Moving to Private-Car-Restricted and Mobility-Served Neighborhoods: The Unspectacular Workings of a Progressive Mobility Plan. Sustainability 2019 (11)
8 Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) (2021) Parkering för hållbara stadskärnor
9 Guide för mobilitetstjänster vid bostaden, IVL (2021)
10 Tjänsteutlåtande Stockholm stads trafiknämnd (2018-01-19)

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

3. Tillgång till attraktiv kollektivtrafik

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Hur kan kollektivtrafiken upplevas som attraktiv?

Tillgång till kollektivtrafik är medräknat i det projektspecifika parkeringstalet som tilldelats planområdet. Vid en närmare genomgång av den tillkommande kollektivtrafiken som innebär ett kraftigt ökat utbud inom området och fler möjligheter att nå viktiga målpunkter, har förutsättningarna för hur attraktiv kollektivtrafiken kommer att upplevas för de boende studerats mer ingående.

Vilka faktorer styr efterfrågan och kan få en potentiell kollektivtrafikresenär att överge bilen till förmån för kollektivtrafiken? Forskningen har visat att kollektivtrafiken måste uppfylla merparten av faktorerna nedan för att upplevas som konkurrenskraftig gentemot bilen[11]:

- Snabb (kort restid, få byten)
- Tidsmässigt attraktiv jämfört med bil (god restidskvot)
- Tillförlitlig (god regularitet med god tidhållning)
- Avgå ofta (hög turtäthet)
- Säker och trygg
- Bekväm (komfort i fordon, attraktiva och smidiga bytespunkter)
- Enkel att förstå och använda (god information, överskådlighet och orienterbarhet)
- Rimliga biljettpriser

De fyra första punkterna har här studerats närmare eftersom de kan bedömas platsspecifikt för Stora Sköndal, medan övriga har mer att göra med SL:s utbud i sin helhet.

11 Kol-TRAST. Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik Sveriges kommuner och regioner 2012

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Gångavstånd från befintliga hållplatslägen

I Sköndal finns det idag två hållplatslägen:

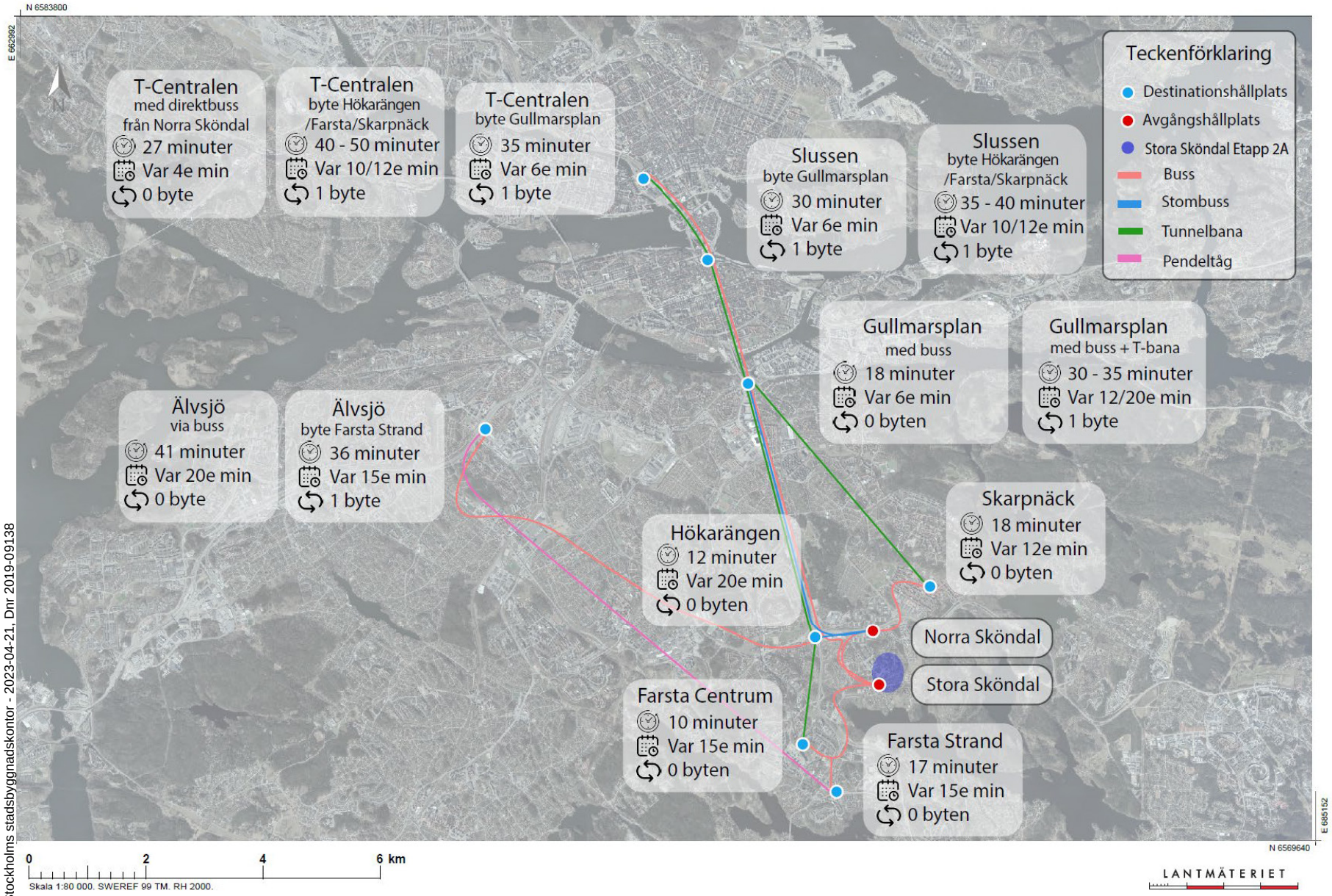
- **Stora Sköndal** som är närmast detaljplaneområdet som trafikeras av ca 20 bussar under maxtimmen.
- **Norra Sköndal** som utöver en stor mängd busslinjer även trafikeras av stombuss.

Enligt RiPlan är det längsta rekommenderade avståndet till lokal kollektivtrafik 400 meter (fågelavstånd), vilket motsvarar 500 meters verkligt gångavstånd. Detta gäller flerbostadsbebyggelse, för villa- och radhusområden är avståndet längre, upp till 700 meter (fågelavstånd). Till hållplats/station med stomtrafik (inkl. stombuss) är det längsta rekommenderade avståndet för flerbostadsbebyggelse 700 meter (fågelavstånd), vilket motsvarar ett verkligt gångavstånd på 900 meter.

Större delen av planområdet har idag mindre än 400 meter till närmsta hållplatsläge, och det planeras dessutom för två nya hållplatslägen inom detaljplaneområdet. Dessa lägen innebär att hela området får ett maximalt gångavstånd på 400 meter (fågelavstånd) till närmsta hållplats, vilket anses vara god tillgänglighet till kollektivtrafik.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Restider och turtäthet från hållplatsläge Stora Sköndal idag

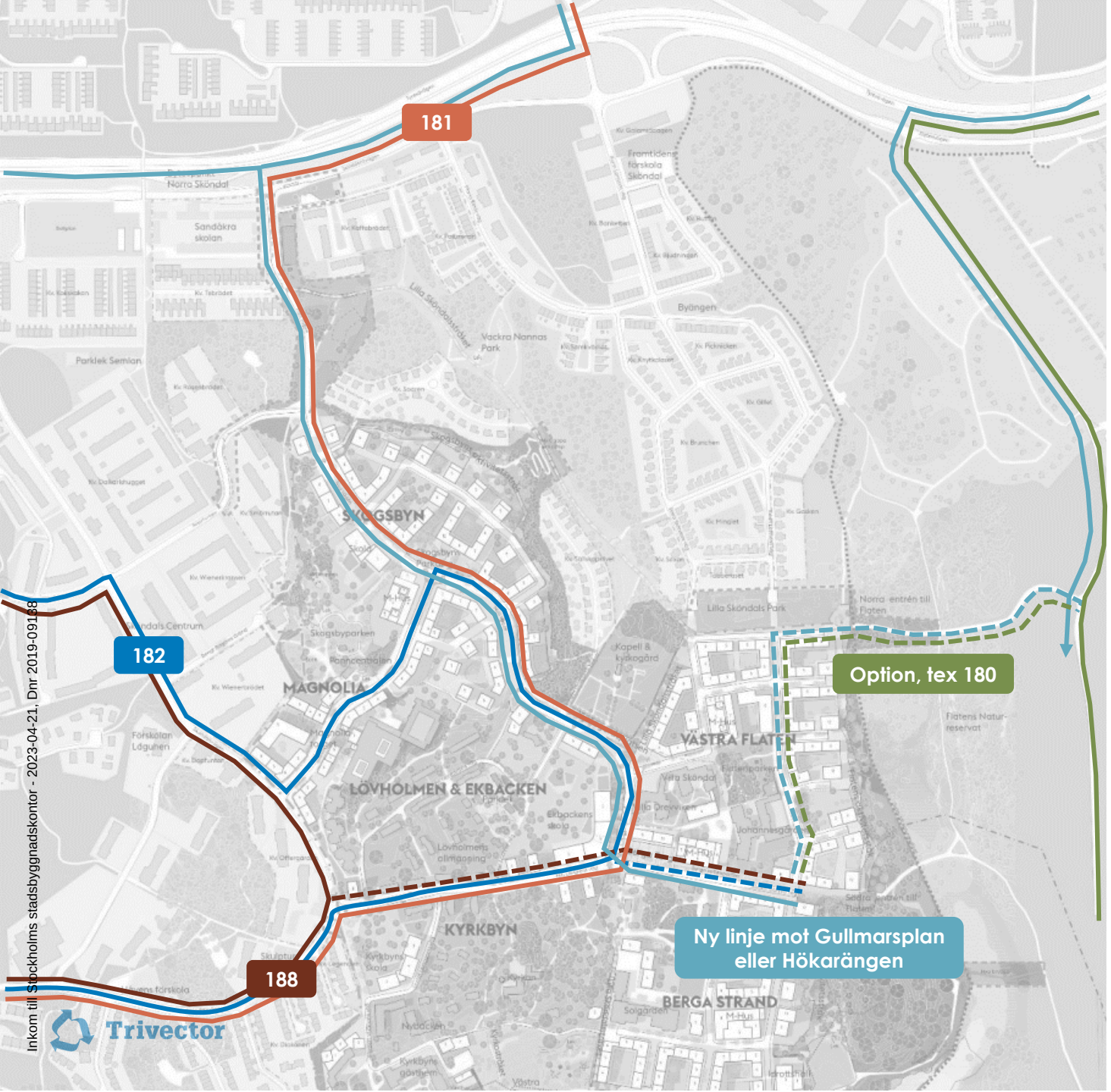


Idag är det relativt attraktiva restider med inga eller få byten från hållplatsläge Stora Sköndal. Det finns även goda möjligheter att välja alternativa resvägar såsom direktbuss eller pendeltåg.

Framkomligheten för buss behöver säkerställas, framförallt inom området. Ökad turtäthet krävs för att täcka upp en ökad efterfrågan från fler boende.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Planerat turutbud i Sköndal



Det planeras för ett ökat turutbud med nya busslinjer och förlängningar av befintliga linjer.[12] Det innebär en fördubblad turtäthet under maxtimmen jämfört med dagens trafik, vilket motsvarar upp till 40 avgångar per timme från hållplatsläge Stora Sköndal. Tillköp av ytterligare kollektivtrafik i form av högre turtäthet är en möjlighet i området.

En tät turtäthet förutsätter god framkomlighet för busstrafiken i hela Sköndal. Trafiksituationen är idag ansträngd och gatuparkering och angöring kan påverka framkomligheten negativt.

[12] *Trafikförvaltningen vid mötet 220523*

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09188

Restider med olika färdmedel i rusningstid från Stora Sköndal

Målpunkt	Cykel (min)	El-cykel* (min)	Kollektiv-trafik (min)	Bil (min)	Restidskvot koll/bil (maxtid bil)	Restidskvot koll/bil (median)
Stockholm City	38	26	32	16-36	0,9	1,2
Gullmarsplan	24	16	16	12-24	0,7	0,9
Slussen	29	21	27	16-35	0,8	1,0
Älvsjö station	30	22	39	16-35	1,1	1,5
Farsta centrum	10	6	9	8-12	0,8	0,9

**Beräknad med en medelhastighet på 25 km/h*

En jämförelse av restider mellan färdmedel visar att kollektivtrafiken såväl som cykeln (och framförallt el-cykeln) är konkurrenskraftiga alternativ till bilen. Intervallet för restiden med bil visar på osäkerheten och variationen i restid med bil, i restiden för bil inkluderas dessutom inte tid för att hitta parkering. Restiderna i tabellen avser en vardag under maxtimmen, cirka kl. 7:30, då vägnätet ofta är hårt belastat och det finns risk för köbildning.

Restider med buss från SL-tidtabeller har jämförts med faktiska restider från RUST (2019). Jämförelsen visade att de faktiska restiderna med buss var kortare än de som anges i SL-tidtabeller. I tabellen visas restidskvoten mellan bussrestider från RUST och körtider för bil under maxtimmen. Alla restidskvoter är lägre än 1,5, vilket är riktlinjen för vad som anses vara attraktiv kollektivtrafik.

I Länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län 2022-2033 återfinns flera åtgärder som bedöms ge betydande restidsvinster och kvalitetsförbättringar för busstrafiken mellan Norra Sköndal och Stockholm city/Gullmarsplan:

- Väg 229 Norra Sköndal, ny bytespunkt för kollektivtrafik, 78 mkr
- Busskörfält och bussramper för stombuss längs väg 75, sträckan Gubbängens trafikplats - Gullmarsplan, 135 mkr

Dessa åtgärder skulle innebära att restidskvoten minskas ytterligare och kollektivtrafiken blir ännu mer konkurrenskraftig jämfört med bilen.

Utgångspunkten för beräkning av restider är hållplatsläge Stora Sköndal.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

4. Åtagande mobilitetslösningar

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Långsiktigt fokus på hållbar mobilitet i Stora Sköndal

Framtidens Stora Sköndal bygger på en vision om inkludering, variation och miljömedvetenhet. Visionen togs fram av Stiftelsen Stora Sköndal och Sköndal Framtidsutveckling gemensamt med Staden 2015 och utvecklades i linje med Stockholm stads vision, Vision 2040 – ett Stockholm för alla, översiktsplanen. FUAB och byggaktörerna verkar för ett gemensamt arbete med Stockholm stad som utgår från det globala perspektivet ned till det nationella och lokala i syfte att möjliggöra för en mer hållbar framtid. Hållbar mobilitet är en viktig del av att skapa en attraktiv och hållbar stadsdel i Sköndal där vi ser stora fördelar med ett minskat bilinnehav och det finns flera grundläggande motiv till varför Framtidens Stora Sköndal har de förutsättningar som krävs för att underskrida de Gröna Parkeringstalen.

Samverkan på stadsdelsnivå

Sköndals vision för området handlar bland annat om att tillämpa ett mordernare arbetssätt för ökad samverkan mellan aktörerna i området och att genomföra en utveckling som gynnar så många som möjligt och på olika sätt vara en förebild för innovativ och hållbar stads-utveckling. För att möjliggöra för framtagen vision har Sköndal Framtidsutveckling AB skapat ett samverkansforum vid namn Framsteget som FUAB gemensamt med byggaktörerna i området driver parallellt med detaljplanen för etapp 2A. Framsteget möjliggör för en strategisk samverkan och samordning aktörer emellan på området. FUAB som fastighetsägare utgör garant för den övergripande samordningen och har genom tydliga avtal med aktörerna på området underlättat för ansvarsfördelning och initiativ för en stadsdel med höga ambitioner kring social hållbarhet, teknisk innovation och klimatfokus. Mobilitet är ett av de utpekade fokusområdena inom Framsteget.

Gemensam förvaltning och löpande uppföljning

FUAB och byggaktörerna har inom stadsområdet ambitionen att genomföra en gemensam förvaltning av fastigheterna inom området vilket i sin tur ger förutsättningar att samutnyttja parkeringar på ett hållbart och effektivt sätt. Genom att dela erfarenheter och kontinuerligt följa upp nyttjandet av mobilitetstjänster kan en flexibilitet i lösningarna över tid uppnås för att säkerställa att mobilitetsbehoven i området uppfylls. En gemensam förvaltning möjliggör för stadsdelen att kunna följa med den kommande tekniska utvecklingen och gemensamma upphandlingar av service till område som städning, sandning, sophämtning från miljörum med mera, vilket i sin tur minskat vägarbetet och trafikstockningar i området. Utöver detta utreds möjligheten till en sopsugsanläggning för att eliminera ytterligare 90 % tung trafik i området samt möjligheten till självkörande "on-demand" bussar.

Introduktion, samordning och kommunikation kring mobilitetstjänster är vidare av stor vikt i förvaltningsskedet där vi föreslår att ett gemensamt introduktionspaket tas fram som kan introduceras löpande för nya hyresgäster och bostadsrättsägare och på så sätt underlätta förståelse och tillgängliggöra de mobilitetstjänster som tagits fram för området. Vi ser också att det lämpligen kan göras en uppföljning kring parkering och behov inom etapp 2A inför planläggning av kommande etapper.

Långsiktig förvaltning är ett utpekat fokusområde inom Framsteget och kommer säkerställa en god kontinuitet och samverkan över tid och efter genomförd exploatering.

Digitalisering på stadsdelsnivå

Stora Sköndal Framtidsutveckling AB planerar för en digital gemensam portal som knyter samman tjänster och medborgare i den framtida stadsdelen. Den digitala portalen möjliggör för social samverkan, energivisualisering, delning av tjänster och aktuell information på stadsdelsnivå. Portalen avser även tillgängliggöra och förenkla aktuell information kring mobilitet med information om bil- och cykelpooler, andra mobilitetstjänster, busstider mm. Redan nu pågår testkörning av detta i första etappen, Magnoliatomten, där boende kommer har tillgång till Stora Sköndals Portalen och digitala skärmar i trapphusen som visar när nästa buss går in till city från deras närmaste busshållplats.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Utökat mobilitetserbjudande för Stora Sköndal

Mobilitetserbjudande	Områdes-specifikt p-tal	Ambitiös nivå Gröna p-tal	Utökat mobilitets-erbjudande Ambitiös nivå Gröna p-tal
P-tal	0,5	0,2-0,38*	0,18- 0,33*

* Utgår från gemensam besöksparkering. För student- och kollektivboende är p-talet 0,025 enligt Stockholms gröna p-tal och detta föreslås inte förändras vid ett utökat mobilitetserbjudande.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Mobilitetserbjudande med lösningar för alla mobilitetsbehov

Mobilitetstjänster

- **Bilpool** med möjlighet till både kort- och långtidshyra. Medlemskap ingår.
- **Cykelpool** med olika elcyklar
- **M-hus** med bilpool, cykelparkering, cykeltvätt, cykelpool, bilparkering återbruksrum, leveransservice och co-working space.
- **Flexibla ytor** för mikromobilitet
- **Leveransservice** i alla kvarter.

Kommunikation & erbjudanden

- **Kontinuerlig kommunikation** och marknadsföring
- **Personligt möte**
- **Välkomstpake**t med mobilitetsinformation och erbjudanden till nyinflyttade, inklusive personlig välkomstcheck.
- **Digital tjänst** för paketering och kommunikation av mobilitets-erbjudandet och hållbart resande i hela området.

Cykelparkering

- **Extra god cykelparkering i** attraktiva lägen.
- Parkering för **ytkrävande cyklar.**
- **Cykelservice** med verktyg & tvätt.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Mobilitetstjänster på hög nivå – utökat erbjudande

Ett ambitiöst mobilitetserbjudande som kan möta alla olika typer av mobilitetsbehov i området har utarbetats och som är mer omfattande både vad gäller kvantitet, kvalitet och utbud än de mobilitetsåtgärder som ingår i de Gröna Parkeringstalen.

Fokus i erbjudandets utformning ligger på samverkan och helhetsåtagande kring hållbar mobilitet samt löpande uppföljning och anpassning till kundbehov. Det utökade mobilitetserbjudandet innebär, utöver de åtgärder som ryms inom de Gröna p-talen, stärkta förutsättningar för hållbar mobilitet bland annat genom:

- Tillgång till ett ambitiöst utbud av strategiskt placerade av mobilitetstjänster nära de boendes behov.
- Tjänster såsom co-working ytor och återbruksrum uppmuntrar till delning och minskar behovet av att resa och förenklar ett liv utan bil. Det går även väl hand-i-hand med de höga sociala hållbarhetsambitionerna för området med gemenskap och delning i fokus. M-husen är ett sätt att skapa förutsättningar för detta.
- Kommunikation kan ske samlat för hela området genom den gemensamma digitala tjänsten vilket synliggör mobilitetserbjudandet för boende på ett starkare sätt.
- Välkomstcheck/mobilitetspott som gör insteget att pröva på mobilitetsutbudet lågt.
- Genom bilparkering i några gemensamma anläggningar minskar bilens relativa attraktivitet och förenklar samnyttjande av parkeringsplatser.
- Gemensam förvaltning, uppföljning och styrning stärker möjligheterna att ha ett långsiktigt och användarfokuserat perspektiv på mobilitet.

	Mobilitetstjänster	Cykelservice & – parkering	Kommunikation & erbjudanden	Effektivisera/ minska behovet av att resa
Ambitiös nivå Gröna p-tal	Bilpool – attraktiva platser och medlemskap i minst 5 år. Cykelpool med olika elcyklar.	Cykelservice – reparation, tvätt, pump etc. Extra god cykelparkering – attraktiva lägen i markplan.	Personlig rescoach vid inflyttning. Prova-på-kort på kollektivtrafik. Informationspaket med kommunikation tidigt skede.	Leveransrum med kyla för mottagande av varor med hemkörning.

	Mobilitetstjänster	Cykelservice och - parkering	Kommunikation & erbjudanden	Effektivisera/ minska behovet av att resa	Övrigt
Utökat mobilitets-erbjudande	Bilpool utökat antal fordon (3/100 lgh) och möjlighet till både kort- och långtidshyra (hyrbil). 10 års medlemskap. Cykelpool –i varje kvarter och utökat antal fordon (4/100 lgh). Flexibla ytor för mikromobilitet – förutsättningar för att parkera t.ex. elsparkcyklar för sista milen-resor. Utredning av tillköp av kollektivtrafik om tillräckligt utbud inte är på plats initialt.	Cykelparkering för ytkrävande cyklar (minst 5% av alla cykelplatser).	Personlig välkomstcheck för mobilitet/ mobilitetspott. Digital tjänst för hela området för kommunikation av mobilitetserbjudandet och hållbart resande i området.	M-hus med tjänster som ytterligare stärker möjligheterna att resa hållbart & minskar behovet av att resa: - Återbruksrum - Co-working space - Skåp för delning av verktyg och liknande. Leveransservice i alla kvarter. Samlade bilparkerings-anläggningar med längre gångavstånd för boende och möjlighet till samnyttjande.	Gemensam linje i prissättningen av nya parkeringsplatser. Kontinuerlig uppföljning och anpassning till kundbehov. Samverkansforum och gemensam förvaltning för helhetsgrepp om mobilitetsfrågan.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

5. Slutsatser

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Hög ambition kring hållbart resande – sammanfattning

Hållbar mobilitet och ett lågt bilinnehav är en viktig del för att kunna skapa en attraktiv och hållbar stadsdel i Sköndal. Det finns flera grundläggande skäl till varför Framtidens Stora Sköndal har de förutsättningar som krävs för att få ett lågt bilinnehav och en låg efterfrågan på bilparkering och därför bör kunna ha färre bilparkeringsplatser än vad som krävs enligt de Gröna Parkeringstalen.

Utredningen har gått igenom samtliga de nyckelfaktorer som påverkar möjligheten till framgång i arbetet med en hög andel hållbar mobilitet i ett området och kan visa på följande slutsatser:

Brett utbud med komplementära inslag

- Ett ambitiöst mobilitetserbjudande som kan möta alla olika typer av mobilitetsbehov i området har tagits fram, som går längre än ambitiös nivå för de Gröna Parkeringstalen vad gäller såväl utbud som omfattning.
- Mobilitetsutbudet går väl i linje med de höga sociala hållbarhetsambitionerna för området med gemenskap och delning i fokus där M-husen är ett sätt att skapa förutsättningar för detta.

God tillgänglighet till infrastruktur och service

- Det är redan idag relativt attraktiva restider med inga eller få byten från hållplatsläge Stora Sköndal till många målpunkter i omgivningen.
- Restiden för kollektivtrafik är konkurrenskraftig jämfört med bil under rusningstid. Restidskvoten är lägre än 1,5 mellan kollektivtrafik och bil i viktiga relationer.
- Trafikförvaltningen planerar att fördubbla turtätheten jämfört med idag, vilket kommer att möta upp den ökade efterfrågan av tillkommande boende och verksamma.
- Tillköp av kollektivtrafik kan vid behov utredas vidare som en möjlig initial åtgärd för att stärka upp utbudet initialt innan det är fullt utvecklat för området.
- Framkomligheten för buss, framförallt inom området, behöver säkerställas. Genom att minska det totala antalet bilar i området skapas mycket bättre förutsättningar för framkomlighet för buss.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Hög ambition kring hållbart resande – sammanfattning

En strategiskt avvägd parkeringsreglering

- Det finns tillgång till oreglerade gatuparkeringsplatser i området, men beläggningen på dessa är relativt hög redan idag vilket inte ger utrymme för ett omfattande överspill från parkeringsytorna på kvartersmark. En viss risk för parkeringsflykt från etapp 2A finns, men vår bedömning är emellertid att denna risken är begränsad och om det skulle ske så sker den sannolikt inom programområdet.
- Reglering av gatumarksparkering är därför viktig för att skapa förutsättningar för hållbart resande och rättvisa boendekostnader i området.
- Samlade parkeringsanläggningar med enhetlig prissättning i området minskar bilens relativa attraktivitet gentemot de hållbara färdmedlen som kommer att finnas nära tillgängliga i varje kvarter.

Kontinuerlig information och uppmuntran

- Kommunikation kan ske samlat för hela området genom den gemensamma digitala tjänsten vilket synliggör mobilitetserbjudandet för boende på ett starkare sätt.

Långsiktighet och följsamhet

- Fokus i erbjudandets utformning ligger på samverkan och helhetsåtagande kring hållbar mobilitet samt löpande uppföljning och anpassning till kundbehov.
- FUAB som fastighetsägare utgör garant för den övergripande samordningen och har genom tydliga avtal med aktörerna på området underlättat för ansvarsfördelning och initiativ för en stadsdel med höga ambitioner kring social hållbarhet, teknisk innovation och klimatfokus. Mobilitet är ett av de utpekade fokusområdena inom Framsteget.
- Långsiktig förvaltning är ett annat utpekat fokusområde inom Framsteget och att kommer säkerställa en god kontinuitet och samverkan över tid och efter genomförd exploatering.

Sammanfattningsvis konstateras att drivkrafterna för att avsevärt minska biltrafiken ur klimathänsyn i kombination med sammantaget goda förutsättningar i kollektivtrafiktillgång och ett ambitiöst mobilitetsutbud skapar förutsättningar för att gå lägre än de Gröna bilparkeringstalen i området. Särskilt starka förutsättningar som talar för detta i området är:

- Samverkan på stadsdelsnivå
- Gemensam förvaltning
- Hög nivå av mobilitetstjänster
- Betydande förutsättningar för god kollektivtrafik
- En strategiskt avvägd parkeringsreglering
- Digitalisering på stadsdelsnivå
- Höga sociala ambitioner

En sammanvägd bedömning är att en reduktion om ytterligare 10 procentenheter (totalt 35% under det projektspecifika bilparkeringstalet) anses rimlig. Detta motsvarar 40-60 bilparkeringsplatser i området.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Trivector

Trivector Rapport 2022:177

Bilaga till Fördjupad mobilitetsutredning för Stora Sköndal etapp 2A

Parkeringstal och parkeringsefterfrågan – förslag till gemensam mobilitetslösning

Inkommit Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Bilaga till Fördjupad mobilitetsutredning för Stora Sköndal etapp 2A - Parkeringstal och parkeringsefterfrågan – förslag till gemensam mobilitetslösning

Beställare: Byggherrarna i etapp 2A genom Stora Sköndal Framtidsutveckling AB (FUAB)

Författare: Sara Boije af Gennäs & Erika Johansson, Trivector Traffic

Kvalitetsgranskare: Paulina Soliman, Trivector Traffic

Rapportnummer: 2022:177

Rapportversion: 1.4

Datum: 2023-04-03

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

1. Planerad utveckling i Stora Sköndal

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Trivector

Planerad utveckling i Stora Sköndal etapp 2A

Aktör	Kvarter	Typ	Boendeform/verksamhetstyp	Antal
Wallenstam	A, B, C	Bostäder 1-4 RoK, Kollektivt boende, LSS	Hyresrätter	481
	A	Lokaler i bottenplan	Förskola 1 000 kvm, närservice/ verksamhet på totalt 360 kvm	3
HEBA / Åke Sundvall	D, E, F, G	Bostäder 1-5 RoK, kollektivt boende	Hyresrätter / bostadsrätter	822
	D, E, F, G	Lokaler i bottenplan	Närservice/ verksamhet 196 kvm i kv E och 398 kvm i kv G	4
NREP	H	Bostäder 2-5 RoK	Bostadsrätter	68
	H	Lokal i bottenplan	Närservice/ verksamhet 142 kvm	1
K2A	J, K, L	Bostäder 1-3 RoK, Student	Hyresrätter, studentbostäder, trygghetsboende	257
	J, L	Lokaler i bottenplan	Förskola 800 kvm, närservice/ verksamhet 60 respektive 80 kvm.	3
MFAB	I	Trygghetsboende	Hyresrätter	72
	I	Lokal i bottenplan	Närservice/verksamhet 419 kvm	1
	Sköndal 1:14	Bostäder (Sköndal 1:14)	Bostadsrätter/hyresrätter	48
	Sköndal 1:14	Bostäder LSS	Hyresrätter	6
	Sköndal 1:14	Lokal i bottenplan	Närservice / verksamhet	1
SISAB	Skola	Skola inklusive idrottshall	Utbildning, idrott	1
FUAB	Förskola	Fristående förskola	Förskola	1
Totalt	**1 754 bostäder, 11 lokaler för närservice/verksamheter, skola, idrottshall och 3 förskolor**			

I tabellen visas en översikt av all planerad bebyggelse i Stora Sköndal etapp 2A. Totalt planeras det för 1 754 bostäder och 11 närservice-/verksamhetslokaler, 3 förskolor, grundskola och en idrottshall.

Bostäderna är av stor variation samt har inslag av gruppbostäder, studentbostäder, kollektivbostäder samt stödbostäder och boende för personer med särskilda behov. Utöver bostäderna finns ett mindre antal lokaler för närservice.

I sammanställningen inkluderas även byggrätten Sköndal 1:14 som tillkommit under planarbetets gång.

På följande sidor presenteras planerad bebyggelse per byggaktör mer i detalj. Siffrorna kommer att uppdateras i ett senare skede.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Wallenstams kvarter i Stora Sköndal

Kvarter	Boendetyp	Antal	Fördelning lgh
Kvarter A	1 RoK	19	normal
Kvarter A	2 RoK	58	
Kvarter A	3 RoK	16	
Kvarter A	4 RoK	11	
Kvarter A	Kollektivt boende	120	student
Kvarter B	1 RoK	42	normal
Kvarter B	2 RoK	42	
Kvarter B	3 RoK	18	
Kvarter C	1 RoK	51	normal
Kvarter C	2 RoK	60	
Kvarter C	3 RoK	31	
Kvarter C	4 RoK	7	
Kvarter C	LSS	6	gruppbostad/student
Totalt		**481**	

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter A-C som byggs av Wallenstam. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

HEBA och Åke Sundvalls kvarter i Stora Sköndal

Kvarter	Boendetyp	Antal	Fördelning lgh
Kvarter D	1 RoK	9	normal
Kvarter D	2 RoK	16	
Kvarter D	3 RoK	9	
Kvarter D	4 RoK	8	
Kvarter D	5 RoK	1	
Kvarter D	Kollektivt boende	189	student
Kvarter E	1 RoK	26	normal
Kvarter E	2 RoK	62	
Kvarter E	3 RoK	32	
Kvarter E	4 RoK	7	
Kvarter E	5 RoK	5	
Kvarter F	1 RoK	45	normal
Kvarter F	2 RoK	83	
Kvarter F	3 RoK	29	
Kvarter F	4 RoK	5	
Kvarter G	1 RoK	78	normal
Kvarter G	2 RoK	146	
Kvarter G	3 RoK	43	
Kvarter G	4 RoK	29	
Totalt		**822**	

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter D-G som byggs av HEBA / Åke Sundvall. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

NREPs kvarter i Stora Sköndal

Kvarter	Boendetyp	Antal	Fördelning lgh
Kvarter H	1 RoK	0	normal
Kvarter H	2 RoK	16	
Kvarter H	3 RoK	21	
Kvarter H	4 RoK	16	
Kvarter H	5 RoK	15	
Totalt		**68**	

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter H som byggs av NREP. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

K2As kvarter i Stora Sköndal

Kvarter	Boendetyp	Antal	Fördelning lgh
Kvarter J	1 RoK	44	normal
Kvarter J	2 RoK	20	
Kvarter J	3 RoK	13	
Kvarter K	Student	89	student
Kvarter L	1 RoK	45	trygghetsboende
Kvarter L	2 RoK	22	
Kvarter L	3 RoK	24	
Totalt		**257**	

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter J-L som byggs av K2A. I kvarter L planeras det för trygghetsbostäder. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

MFABs kvarter i Stora Sköndal

Kvarter	Boendetyp	Antal	Fördelning lgh
Kvarter I	trygghetsboende	72	trygghetsboende
Sköndal 1:14	Bostäder	48	normal
Sköndal 1:14	LSS	6	gruppbostad/student
Totalt		**126**	

I tabellen visas planerad utveckling för kvarter I samt bedömd utveckling inom Sköndal 1:14 och som byggs av MFAB. Uppgifterna för framförallt Sköndal 1:14 är oklara och kan komma att uppdateras i ett senare skede.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Sammanställning av nya planerade verksamheter

Byggaktör	Kvarter	Verksamhet	LOA (kvm)
Wallenstam	A	Förskola	1 000
	A	Lokal / M-hus	360
Heba / Åke Sundvall	D	Lokal	196
	G	Lokal	398
NREP	H	Lokal	142
K2A	J	Förskola	800
	J	Lokal	60
	L	Lokal	80
MFAB	I	Lokal /centrumfunktion	406
	Sköndal 1:14	Lokal	110
Explo/SISAB	Skola	Grundskola + Idrottshall	10 000 + 3 500
FUAB	Förskola	Fristående förskola	1 000
Totalt			**17 052**

I tabellen visas en sammanställning av alla verksamheter som planeras i de olika kvarteren. Uppgifterna är preliminära och kan komma att ändras.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

2. Parkeringstal för Stora Sköndal Etapp 2A

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Trivector

Projektspecifika parkeringstal för etapp 2A

Aktör	Lägenhetsfördelning / boendetyper	Projektspecifika p-tal med gemensam besöksparkering för boende
Wallenstam	Normal	0,5
Wallenstam	Kollektivboende / LSS	0,025
HEBA / ÅKE Sundvall	Normal	0,5
HEBA / ÅKE Sundvall	Kollektivboende	0,025
NREP	Normal	0,5
K2A	Normal	0,5
K2A	Student	0,025
K2A	Trygghetsboende	0,27*
MFAB	Trygghetsboende	0,27*
MFAB	Normal	0,5
MFAB	LSS	0,025

**P-tal är framtaget i tidigare parkeringsutredning (TUB 2021-04-06) efter dialog med staden.*

I tabellen visas alla byggaktörernas respektive projekt-specifika parkeringstal för de olika boendeformer som planeras. Parkeringstalen har tagits fram enligt Stockholms stads riktlinjer för gröna parkeringstal. Parkeringstalen inkluderar besöksparkering för bostäder.

Enligt riktlinjerna för gröna parkeringstal i Stockholms stad så utökas det projektspecifika parkeringstalet med 10 % om besöksparkering ordnas separat. Ambitionen i området är att arbeta med en öppen, flytande parkeringslösning och därmed inte lägga till extra platser för besökare till boende. Byggherrarna i området har tillsammans med FUAB ambitionen att fortsatt se över möjligheten till gemensam förvaltning av garage.

På kommande sidor redovisas ett samlat projektspecifikt parkeringstal och parkeringsefterfrågan per aktör utifrån scenariot att besöksparkering ordnas gemensamt mellan alla byggaktörer i utvalda kvarter där detta bedöms som lämpligt.

För studentbostäder och kollektivt boende har ingen reduktion av parkeringstalet antagits vid beräkning av parkeringsefterfrågan, då det projektspecifika parkeringstalet för dessa boendeformer bedöms motsvara kommande behov. Det projektspecifika parkeringstalet för trygghetsbostäder har tagits fram i en tidigare utredning [1] .

För cykelparkering gäller 3 cykelplatser / 100 kvm BTA enligt riktlinjer från Stockholms stad.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Parkeringstal för etapp 2A efter reduktion

Aktör	Lägenhetsfördelning / boendetyper	Projektspecifika parkeringstal (med gemensam besöksparkering för boende)	P-tal med 25% reduktion	P-tal med utökad reduktion (totalt 35 % reduktion av det projektspecifika parkeringstalet)
Wallenstam	Normal	0,5	0,38	0,33
Wallenstam	Kollektivboende / LSS	0,025	0,025	0,025
HEBA / ÅKE Sundvall	Normal	0,5	0,38	0,33
HEBA / ÅKE Sundvall	Kollektivboende	0,025	0,025	0,025
NREP	Normal	0,5	0,38	0,33
K2A	Normal	0,5	0,38	0,33
K2A	Student	0,025	0,025	0,025
K2A	Trygghetsboende	0,27	0,20	0,18
MFAB	Trygghetsboende	0,27	0,2	0,18
MFAB	Normal	0,5	0,38	0,33
MFAB	LSS	0,025	0,025	0,025

I tabellen visas alla byggaktörernas respektive projektspecifika parkeringstal för de olika boendeformer som planeras. Parkeringstalen har tagits fram enligt Stockholms stads riktlinjer för gröna parkeringstal. Parkeringstalen innehåller besöksplatser för bostäder, men för att skapa ytterligare tydliga mobilitetsfunktioner föreslås ett antal stadsdelsgemensamma besöksplatser utöver detta – drivet av en uppskattad efterfrågan för besökare till verksamheter i de olika kvarteren. Grunden till detta ligger till viss del i att det inte kommer att byggas någon kantstensparkering i området. Dessa besöksplatser redovisas på sid. 18.

Med grund i områdets specifika förutsättningar och tillägg av mobilitetstjänster för boende i området har en ytterligare reduktion med ytterligare 10 procentenheter gjorts på parkeringstalet. Det innebär att varje byggaktör får ett slutligt parkeringstal som är 35% lägre än det projektspecifika parkeringstalet.

Studentbostäder och kollektivt boende har redan mycket låga projektspecifika parkeringstal – i princip endast plats för RHP-platser – därför har ingen ytterligare reduktion av parkeringstalen gjorts i denna utredning.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

3. Parkeringsefterfrågan

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Bilparkeringsefterfrågan för boende i Stora Sköndal Etapp 2A

Aktör	Efterfrågan med projektspecifika p-tal	Gröna P-tal 25% reduktion	Utökad reduktion - 10 procentenheter (totalt 35% från projekt-specifikt p-tal)
Wallenstam	181	137	119
HEBA / Åke Sundvall	322	243	211
NREP	34	26	23
K2A	66	50	44
MFAB – kvarter I	20	15	13
MFAB – Sköndal 1:14	24	18	16
Totalt	**647**	**489**	**426**

I tabellen visas total parkeringsefterfrågan för bostäder samt besökare till bostäderna inom etapp 2A givet att besöksparkering samordnas gemensamt med friflytande platser. Med en reduktion på 35 % av det projektspecifika parkeringstalet får etappen en parkeringsefterfrågan på totalt 426 bilparkeringsplatser för bostäder, exklusive bilpoolsplatser. Kollektivt boende och LSS har inte fått avdrag på det projektspecifika parkeringstalet.

För etapp 2A ska besökare till boende kunna parkera i samtliga anläggningar för att uppnå maximalt samnyttjande med boendeparkering. Detta kan förslagsvis lösas genom en kod, app eller annan digital lösning tex kameraövervakning som delas med besökare för att de ska kunna ta sig in i garagen.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Cykelparkeringsefterfrågan för boende i Stora Sköndal Etapp 2A

Aktör	BTA (kvm)	CPL Boende (90%)	CPL besökare (10%)	CPL totalt
Wallenstam	27792	751	83	834
HEBA / Åke Sundvall	51942	1 403	156	1559
NREP	6669	181	20	201
K2A	12040	326	36	362
MFAB – kvarter I	5971	162	18	180
MFAB – Sköndal 1:14	3261	88	10	98
Totalt	**107 675**	**2 911**	**323**	**3 234**

I tabellen visas total parkeringsefterfrågan för cykel för etapp 2A, givet ett parkeringstal på 3 cpl / 100 kvm BTA. Hela etappen har en parkeringsefterfrågan på 2 911 cykelplatser för boende och 323 cykelplatser för besökare, exklusive platser för cykelpool som planeras strategiskt i anslutning till respektive kvarters cykelrum.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Sammanställning av parkeringsplatser för boende

Aktör	Bilplatser för boende	Bilpools-platser	Totalt antal bilplatser		Cykelplatser för boende (inkl. besök)	Cykelpools-platser	Totalt antal cykelplatser
Wallenstam	119	11	130		834	20	854
HEBA / Åke Sundvall	211	25	236		1559	33	1592
NREP	23	3	26		201	3	204
K2A	44	6	50		362	11	373
MFAB – kvarter I	13	3	16		180	3	183
MFAB – Sköndal 1:14	16	1	17		98	3	101
Totalt	**426**	**49**	**475**		**3 234**	**73**	**3 307**

I tabellen visas en sammanställning av den totala parkeringsefterfrågan för bil- och cykelplatser till boende i Etapp 2A inkl. besöksplatser för bostäder men exklusive besöksplatser för verksamhetslokal. Parkeringsefterfrågan uppgår till 475 bilplatser och 3 307 cykelplatser enligt senast erhållet underlag.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Parkeringsefterfrågan för verksamheter

Byggaktör	Kvarter	Verksamhet	LOA (kvm)	P-efterfrågan bil (besökare)	P-efterfrågan cykel
Wallenstam	A	Förskola	1 000	1 plats (RHP)*	****
	A	Lokaler / M-hus	360	5 platser	8 platser**
HEBA / Åke Sundvall	E	Lokal	196	5 platser	4 platser**
	G	Lokal	398		8 platser**
NREP	H	Lokal	100	1 plats	2 platser**
K2A	J	Förskola	800	1 plats (RHP)*	****
	J	Lokal	60	2 platser	2 platser**
	L	Lokal	80		2 platser**
MFAB	I	Lokal / centrumfunktion	406	6 platser	9 platser**
	Sköndal 1:14	Villa Skönviken	-	17 platser	Uppgift saknas
	Sköndal 1:14	Lokal	110	1 plats	3 platser**
SISAB	Skolan	Idrottshall	3 000	10***	10-40 platser/100 besökare
Totalt			6 510	49 platser	38 platser (exkl. förskolor och idrottshall)

**Stockholms stad anlägger inte specifika parkeringsplatser för bilar avsedda för förskolor. Däremot ska det finnas en parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP), inom 10 m från en tillgänglig entré. Den ska ligga inom kvartersmark för att bland annat kunna säkerställa att den enbart används av besökare till förskolan.*
*** Stadens riktlinjer är 20-30 platser/1000 kvm BTA för besöksplatser till handel. Här är det endast mindre lokaler varpå det lägre spannet om 20 cykelplatser/1000 kvm BTA har använts.*
**** Bedömning för parkeringsefterfrågan för idrottshallen har gjorts av Idrottsförvaltningen.*
***** Minst 0,2 platser per anställd för arbetsplatser enligt stadens riktlinjer.*

I tabellen visas planerad utveckling för verksamheter inom etapp 2A. Siffrorna kan komma att uppdateras i ett senare skede. Det som bedöms etableras i lokalerna i bottenvåningar är mindre handelsverksamheter/närservice, caféer och restauranger.

För mindre handel och restaurang-/café-verksamhet eller motsvarande krävs oftast väldigt få (eller inga) platser för bilparkering då kan antas att upptagningen är övervägande lokal inom etappen och stadsdelen. Staden måste dock möjliggöra att det går att anlägga minst en bilparkeringsplats om behovet uppstår från besökare till verksamhet (tex café).

Parkeringsefterfrågan bör slutligt styras av typ av verksamhet och anställds-/besökstäthet. En slutlig bedömning av parkeringsefterfrågan för besökare till verksamheter görs då innehållet i lokalerna är fastställda. I detta skedet har en grov uppskattning gjorts baserat på ungefärlig procentuell uppdelning av kvm LOA per kvarter samt med hänsyn till förmodade verksamhetstyper, med en total parkeringsefterfrågan på 20 platser för besökare till verksamheter i hela området, varav 10 platser i den norra delen av etappen och 10 platser i den södra delen av etappen.

Byggaktören för grundskola och idrottshall behöver planera för ett antal besöksplatser för idrottshallen. Bedömningen om 10 platser har gjorts av Idrottsförvaltningen.

Villa Skönviken har idag 17 bilparkeringsplatser som kommer att behöva ersättas vid exploatering av Sköndal 1:14 på befintlig parkering. Det finns idag avtal för parkeringsplatserna som löper till 2028/2029. Verksamheten har angivit att alla platser även fortsatt behövs då det idag är fullt på parkeringen. Verksamheten har i snitt som mest 40 anställda som arbetar samtidigt och 108 boende som ofta får besök. Med tanke på verksamhetens syfte, att anställda arbetar i skift under tider då kollektivtrafiken inte är lika tillgänglig som dagtid samt att besökare till boende i stor utsträckning kan antas vara äldre eller personer som inte bor i närområdet och som troligen i högre utsträckning kommer med bil bedöms alla 17 platser fortsatt behövas för verksamheten.

För cykelparkering har stadens riktlinjer för cykelparkeringstal för nyproduktion legat till grund för beräkningarna. För förskola kommer cykelparkeringsefterfrågan beräknas i ett senare skede då mer information om antal anställda kan fastställas.

Vid de fall de gemensamma besöksplatserna placeras på andra platser än den egna kvartersmarken ska ansvar och fördelning av kostnader för sådan plats bäras av den kvartersmark som genererar behovet. Antal platser för besökare genereras av såväl verksamheten i respektive kvarter samt kvarterets läge i den nya stadsdelen.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Preliminär fördelning av parkeringsplatser i Etapp 2A

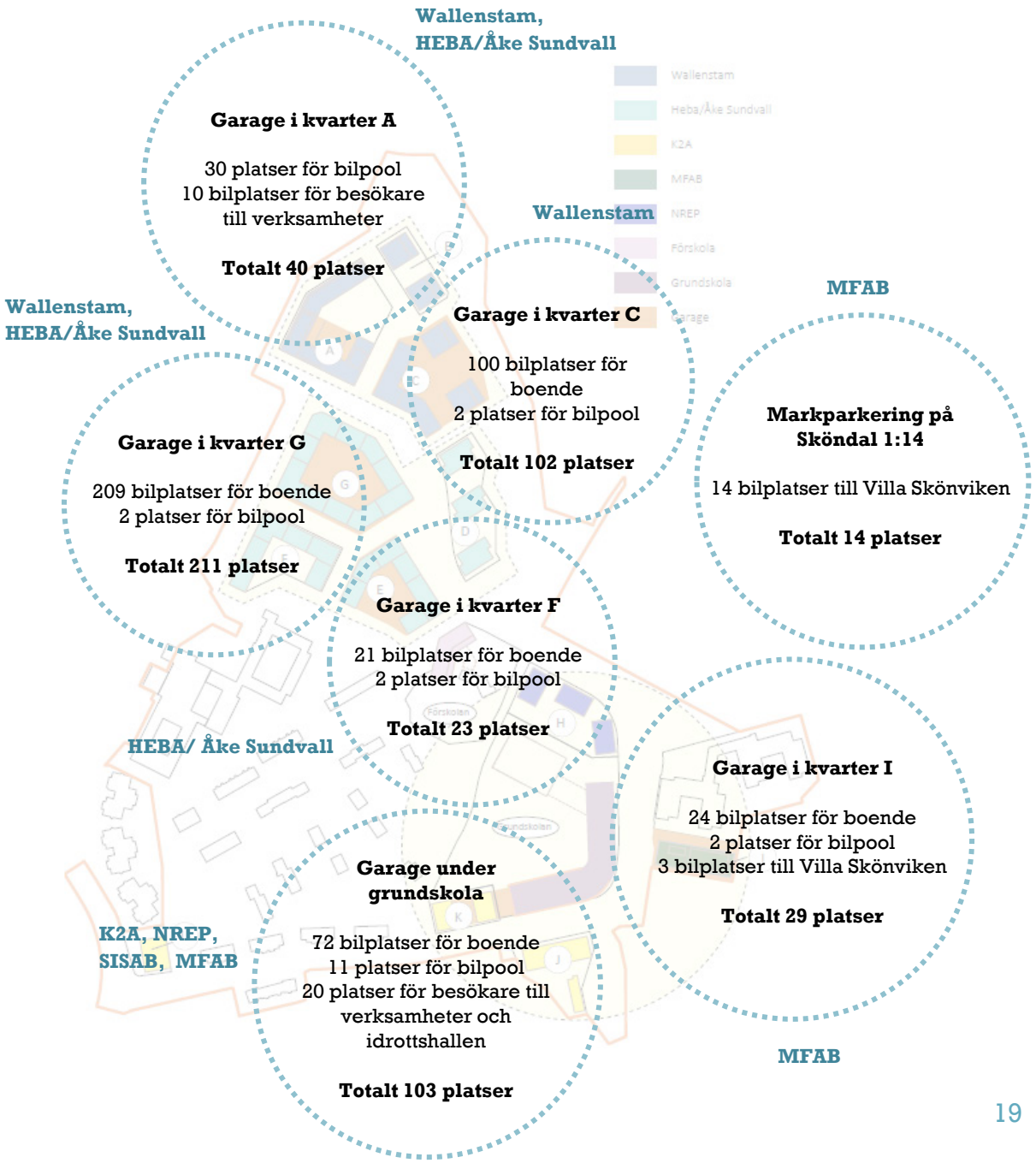
Den övergripande ansatsen i etappen är att förlägga bilparkeringsplatser i garage under byggnader samt i vissa strategiskt placerade garage som försörjer ett eller fler kvarter med mobilitetsfunktioner. Garage samt in-/utfarter avses placeras där det är möjligt och lämpligt för att få genomförbarhet i detaljplanen. Faktorer inom etappen som har påverkat förslag till garagelösningarna är tillgänglighet, försörjning av delområden, närhet till huvudfunktioner (stadsdelstorg), grundskola etc. men även en anpassning efter höjdsättning, bergschakt och påverkan av sulfider. Beroende på förutsättningarna kan det bli aktuellt att även anlägga ett garage under kvarter E.

I figuren till höger visas ett förslag till samordnad parkeringslösning utifrån parkeringstalet och utbudets preliminära placering. Utgångspunkten i denna fördelning är bedömningen av hur nyttjandet, tillgängligheten och placeringen av mobilitetserbjudandet.

Besökare till området och etapp 2A kan parkera i samtliga anläggningar för att kunna uppnå maximalt samnyttjande med boendeparkeringen. Detta kan förslagsvis lösas genom en kod som delas med besökare eller andra digitala lösningar för att kunna ta sig in i garagen, så kallade ”låsta öppna garage” enligt Stockholms stads riktlinjer[2] alternativt motsvarande styrning/lösning.

Förslaget är att alla platser i hela etapp 2A förutom bilpoolsplatser är flytande och kan nyttjas av både boende och besökare till området. Förslagsvis kan tekniska lösningar möjliggöra att besökare till verksamheter får tillgång till platser i M-huset, garaget under skolan och garaget i kvarter I.

Det är av stor vikt att bilpoolslösningarna är synliga, tillgängliga och kan delas av så många som möjligt i området för att uppnå en hög nyttjandegrad och bör inte placeras på en och samma plats alternativt endast i M huset och garaget under skolan. I dagsläget möjliggör inte lagstiftningen reservation för bilpool på gatumarksplatser. Trivector rekommenderar dock att ta höjd för framtida justeringar av lagstiftningen där det blir möjligt att reservera bilparkering specifikt för bilpoolsfordon genom att staden planerar in flexibla ytor på gatumark för parkering som kan ställas om vid behov.



[2]*Tillämpningsanvisningar till Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad.*

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Sammanställning av preliminär fördelning och lokalisering av bilparkeringsplatser per byggaktör och kvarter

Sammanställning parkeringsefterfrågan					Garage i kvarter A			Garage i kvarter C		Garage i kvarter F		Garage i kvarter G		Garage under skolan			Garage i kvarter I			Mark-p på Sköndal 1:14 (förslag)
Aktör	Bpl boende	Bilpool	Verksam-heter	Totalt	Bpl boende	Bilpool	Verksam-heter	Bpl boende	Bilpool	Bpl boende	Bilpool	Bpl boende	Bilpool	Bpl boende	Bilpool	Verksam-heter	Bpl boende	Bilpool	Verksam-heter	Verksam-heter
Wallenstam	119	11	5	135		9	5	100	2			19								
HEBA / Åke Sundvall	211	25	5	241		21	5			21	2	190	2							
NREP	23	3	1	27										23	3	1				
K2A	44	6	2	52										44	6	2				
MFAB (kv I)	13	3	6	22											1	6	13	2		
MFAB (1:14)	16	1	1	18										5	1	1	11			
SSAB			10	10												10				
Villa Skönviken			17	17															3	14
Totalt	**426**	**49**	**47**	**522**	**0**	**30**	**10**	**100**	**2**	**21**	**2**	**209**	**2**	**72**	**11**	**20**	**24**	**2**	**3**	**14**
Totalt antal platser i garaget						**40**		**102**		**23**		**211**			**103**			**29**		**14**

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor: 2023-04-27, Dnr 2019-09138

Trivector

Översikt av parkeringsplatser och lokalisering per byggaktör och kvarter

Byggaktör	Bil/cykel	Antal platser för boende	Antal platser för verksamheter	Lokalisering av platser	Kommentar
Wallenstam	Bil	119 platser 11 platser för bilpool **Totalt 130 platser**	5 platser för besökare 1 RHP till förskolan **Totalt 6 platser**	Platser för boende i garage i kvarter C + i kvarter G 9 bilpoolsplatser i kvarter A (M-hus) + 2 bilpoolsplatser i garage i kvarter C Besöksplatser till verksamheter i kvarter A (M-hus) RHP-plats till förskolan intill förskolan	Samverkan mellan Byggherrar kan vid behov ordnas genom p-köp eller motsvarade avtal parter mellan.
	Cykel	834 platser 20 platser för cykelpool **Totalt 854 platser**	6 platser Cykelplatser för förskola tillkommer **Totalt minst 6 platser**	I cykelrum i kvarter A-C	
HEBA/Åke Sundvall	Bil	211 platser 25 platser för bilpool **Totalt 236 platser**	5 platser för besökare **Totalt 5 platser**	Platser för boende i garage i kvarter F och G 21 platser för bilpool i kvarter A (M-hus) + 2 bilpoolsplatser i kvarter F + 2 bilpoolsplatser i kvarter G Besöksplatser till verksamheter i kvarter A (M-hus)	Samverkan mellan Byggherrar kan vid behov ordnas genom p-köp eller motsvarade avtal parter mellan.
	Cykel	1559 platser 33 platser för cykelpool **Totalt 1592 platser**	12 platser **Totalt 12 platser**	I cykelrum i kvarter D-G	
NREP	Bil	23 platser 3 platser för bilpool **Totalt 26 platser**	1 plats för besökare **Totalt 1 plats**	Platser för boende i garage under skolan 3 bilpoolsplatser i garage under skolan Besöksplatser till verksamheter under skolan	Samverkan mellan Byggherrar kan vid behov ordnas genom p-köp eller motsvarade avtal parter mellan.
	Cykel	201 platser 3 platser för cykelpool **Totalt 204 platser**	2 platser **Totalt 2 platser**	I cykelrum i kvarter H	
[illegible]2A	Bil	44 platser 6 platser för bilpool **Totalt 50 platser**	2 platser för besökare 1 RHP till förskolan **Totalt 3 platser**	Platser för boende i garage under skolan 6 bilpoolsplatser i garage under skolan Besöksplatser till verksamheter under skolan RHP-plats till förskolan intill förskolan	Samverkan mellan Byggherrar kan vid behov ordnas genom p-köp eller motsvarade avtal parter mellan.
	Cykel	362 platser 11 platser för cykelpool **Totalt 373 platser**	4 platser Cykelplatser för förskola tillkommer **Totalt minst 4 platser**	I cykelrum i kvarter J-L	
MFAB - kvarter I + Sköndal 1:14	Bil	30 platser (13 + 16) 4 platser för bilpool (3 + 1) **Totalt 34 platser (16 + 17)**	7 platser för besökare **Totalt 7 platser**	Platser för boende i garage i kvarter I samt i garage under skolan 2 bilpoolsplatser i kvarter I + 2 bilpoolsplatser under skolan Besöksplatser till verksamheter under skolan	Samverkan mellan Byggherrar kan vid behov ordnas genom p-köp eller motsvarade avtal parter mellan.
	Cykel	278 platser 6 platser för cykelpool **Totalt 284 platser**	13 platser **Totalt 13 platser**	I cykelrum i kvarter I respektive Sköndal 1:14	
SISAB	Bil/cykel	-	Cykelplatser kvarstår att redovisa. 10 platser för idrottshallen **Totalt 10 platser**	I garage under skolan	Kvarstår att utreda och redovisa i senare skede.
MFAB – Sköndal 1:14	Bil	-	17 platser för besökare **Totalt 17 platser**	Att överenskomma mellan hyresgäst/hyresvärd	

Ankom till Stockholms stadsbyggnadsnämnden 2023-04-21, Dnr 2019-09138

4. Mobilitetstjänster

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

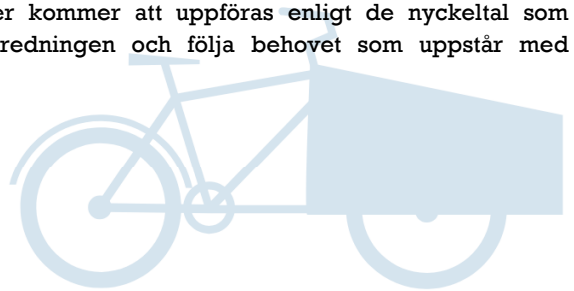
Olika typer av mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder ger bäst effekt i samverkan mellan och med andra åtgärder, då det oftast krävs flera olika tjänster för att kunna ersätta en egen bil för alla resor som krävs i vardagslivet. Det är även av stort värde att byggherrarna gör gemensamma insatser och samverkar för att erbjuda ett attraktivt mobilitetserbjudande i området, tex genom en enhetlig prissättning av parkering. Detta är också en viktig förutsättning att alla är med och deltar på samma villkor i området oavsett detta gäller själva mobilitetsfunktionen eller erbjudandet och priset för en tjänst.

Bilpool- och hyrbilslösning

Bilpool är en av de mest beprövade mobilitetsåtgärderna i nyproduktion och har god potential att komplettera de boendes behov av egenägd bil som inte går att tillgodose med övrigt mobilitetsutbud. För att bilpooler ska upplevas attraktivt för de boende bör fordonen finnas inom 300 meters gångavstånd från bostaden. Detta innebär i praktiken att bilpools-platser bör kunna finnas i dels gemensamma anläggningar, men även i enskilda kvarter. Även att fordonen ställs upp i öppna bilparkeringsanläggningar med enkel access för boende och verksamma skapar bättre förutsättningar för ett högt nyttjande. Allra mest fördelaktigt för användaren är om bilpool kan placeras på markparkering för optimal synlighet och lättillgänglighet.

För att attrahera nya användare av bilpool är det viktigt att kommunikationen om bilpoolens erbjudande och hur den används är god. För långsiktigheten i lösningen är det bra om många olika målgrupper har tillgång till poolen för att höja nyttjandegraden. Olika typer av fordon i olika storlekar samt olika bokningsalternativ som möjliggör kort- såväl som långtidshyra ökar tillgängligheten och kan bidra till ökad användningsgrad. Möjligheter för olika former av bilpooler bör studeras fortsatt och förutsättningar för dessa skapas. Utrymme för såväl gemensamma bilpooler genom företag, som ideella föreningar och/eller bostadsrättsföreningars egna bilpooler samt olika poollösningar med både fasta och mobila platser bör kunna tillåtas. Bilpoolsplatser kommer att uppföras enligt de nyckeltal som fastställts i den fördjupade mobilitetsutredningen och följa behovet som uppstår med utbyggnaden av etappen.



Cykelpool

Syftet med en fastighetsnära cykelpool är vanligen att komplettera egen cykel och uppfylla ett behov som uppstår upp till några gånger per vecka. Tillgång till cykelpool ökar möjligheten att göra vissa typer av resor med cykel som annars kanske hade gjorts med bil. Det kan handla om inköpsresor eller hämta/lämna barn där boende kan använda en lastcykel för att frakta varor och skjutsa barn. Att poolen består av elfordon ökar möjligheten till längre resor och möjliggör transporter av tyngre last även vid kuperad terräng. Det är av stor vikt att cykelpoolen lokaliseras så nära entréer som möjligt och med enkelhet kan tillgås i fastigheten och vid bokning för att det ska bli ett attraktivt alternativ.

Mobilitetshus / mobilitetshubb

Mobilitetshubbar ska vara flexibla, ha god tillgänglighet och vara genomtänkt placerade för användaren för att vara attraktiva. De bör placeras i strategiska lägen inom rimligt gångavstånd för de tilltänkta användarna och närhet till centrala funktioner är bra. Till skillnad från mobilitetshubbar är mobilitetshus en byggnad som inrymmer olika mobilitetstjänster tillsammans med bilparkering och andra funktioner såsom service och bostäder. Exempelvis kan delar av områdets besöksparkering med fördel lokaliseras i mobilitetshus. Det kan finnas bilpool, cykelpool och e-skoterpool och viss laddinfrastruktur. Det kan även finnas cykelverkstad med cykeltvätt, då det är tjänster som inte används dagligen och därför inte behöver finnas inom den egna fastigheten. I mobilitetshus kan även skåp för leveranser placeras tillsammans med återbruksrum där områdets invånare har möjlighet att byta varor med varandra. Mobilitetshus kan med fördel vara bemannade och även inrymma exempelvis butiker, caféer eller co-workingytor som möjliggör hemarbete. Intill mobilitetshus kan det även finnas flexibla ytor för mikromobilitet.

Samverkan och flexibilitet

En viktig förutsättning för att åstadkomma en effektiv mobilitetsfunktion är byggherrarnas ambition att mellan sig och tillsammans med FUAB samverka vad gäller mobilitetslösningar. Detta utreds och kan ske dels genom gemensam förvaltning alternativt gemensamt upphandlat p-bolag men även genom att skapa gemensamma funktioner för att digitalt styra information om tillgänglighet och placering av tjänster. Här finns goda förutsättningar för ökat nyttjande och samordning. Kravet på flexibilitet i planeringen är också viktigt då människors mobilitet ständigt är under förändring och framtidens behov lär komma att förändras. Frågan om flexibilitet i placering av garage bör tas hänsyn till. Förutsättningar för god skyltning samt olika former av informationsskyltar inom kvarter och på allmän plats bör tillåtas och respektive byggherre skylta enhetligt i området. Informationsskyltar etc kan med fördel ingå i samma kommunikationssystem och ge samma information i hela området.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Uppföljning av mobilitetsåtgärder

När det gäller uppföljning av mobilitetsåtgärder är det viktigt att det redan i tidigt skede bestäms hur och i vilken omfattning uppföljning av mobilitetstjänster ska ske. Information och uppföljning av data och användning av mobilitetstjänster är viktiga för erfarenhetsåterföringen och som underlag för kommande etapper.

Bilpool/cykelpool
Det finns en ambition att ha en gemensam operatör /driftbolag för ett stärkt erbjudande och samlad lösning på etappnivå. Parkeringstalsnivåer för bilpool bör lämpligen beskrivas i planhandlingar, det är dock viktigt med flexibilitet för att över tid säkerställa en ändamålsenlig lösning.

Besöksplatser
Antal besöksplatser bör beskrivas i planhandlingar och föreslås skrivas in i plankarta för varje kvarter utifrån behov samt enligt principlösning om flytande platser.

Introduktionserbjudande och uppföljning

- Introduktionspaket med information om hållbar mobilitet ges till alla boende/verksamma vid inflyttning. Fastighetsägarna ansvarar för att upprätta en gemensam introduktionsinformation vid inflytt och/eller etablering av verksamhet.

- Uppföljning av mobilitetstjänster sker genom att fastighetsägare/förvaltare genomför en enkätundersökning och utvärdering av mobilitetserbjudande till boende årsvis under en 10-årsperiod. Det innebär att beläggningsgrad för tjänster som bil- och cykelpool etc. kan jämföras mot boendes uppfattning/upplevelse av aspekter som tillgänglighet, attraktivitet etc.

- Implementering av leveransboxar/service och prova på-kort för kollektivtrafik säkerställs av varje byggaktör.

- Samtliga byggaktörer åläggs skyldighet att redovisa nyttjandegrad årsvis under en 10-årsperiod på begäran av Stockholms stad. Det bör därför skrivas in i avtal med mobilitetsleverantörer att fastighetsägare får ta del av data om beläggningsgrad etc.

I och med att området byggs ut i flera etapper behöver parkeringsefterfrågan och mobilitetstjänsterna följas upp och utvärderas i takt med att området utvecklas. Det innebär att om det visar sig att något inte fallit ut som det var tänkt finns det goda förutsättningar att utveckla mobilitetsåtgärderna för ökad användning och effekt och eventuellt tillskapa ytterligare parkering i kommande etapper om en gemensam bedömning är att det är lämpligt.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Bil- och cykelpoolsplatser

Aktör	Bilpoolsplatser	Cykelpoolsplatser
Wallenstam	11	20
HEBA / Åke Sundvall	25	33
NREP	3	3
K2A	6	11
MFAB	4	6
Totalt	**49**	**73**

I tabellen visas totalt antal bilpools- och cykelpoolsplatser som respektive byggaktör åtar sig anlägga. I hela etappen blir det totalt 49 bilpoolsplatser och 73 cykelpoolsplatser.

Efterfrågan grundas i ett nyckeltal på 0,03 bilpoolsplatser per lägenhet och 0,04 cykelpoolsplatser per lägenhet, i enlighet med det utökade mobilitetspaketet som presenterades i den fördjupade mobilitetsutredningen. Det har inte lagts till några ytterligare bilpoolsplatser för studentbostäder och kollektivt boende i och med att de inte har någon reduktion av sina projektspecifika parkeringstal.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Fysisk struktur för mobilitet

De övergripande principerna för placering av mobilitetstjänster inom etappen är att cykeltjänster placeras så nära bostaden som möjligt och bilpoolslösningarna i lägen som motsvarar respektive kvarters behov i närmsta parkeringsgarage. Med föreslagen placering får samtliga boende tillgång till bilpool inom attraktivt gångavstånd.

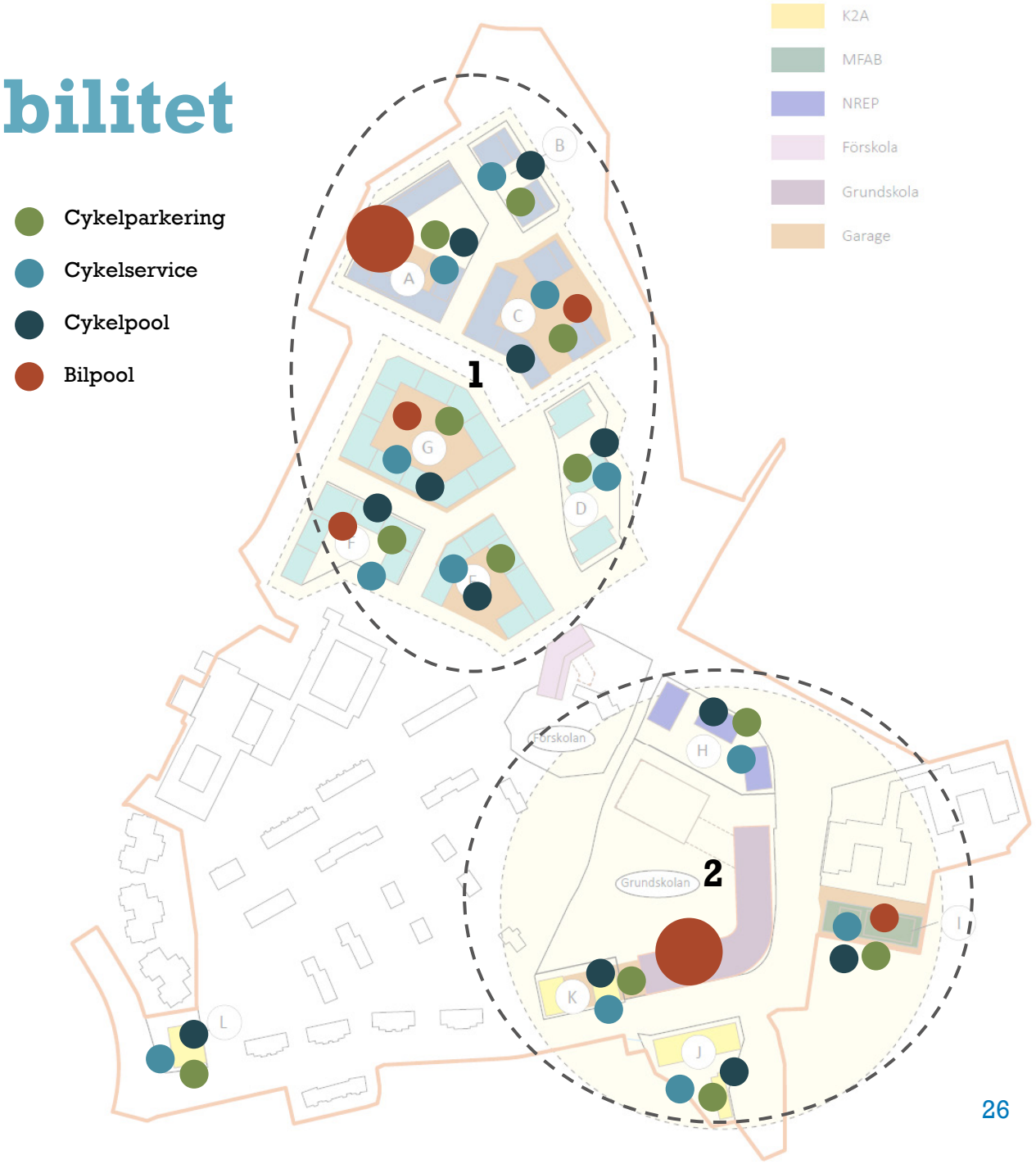
Inom etappen föreslås tonvikt på två hubbar och koncentrerad lokalisering runt en plats med gemensamma funktioner såsom mobilitetslösningar och bilpool – den norra (1) runt M-huset och den södra (2) runt skolan och kvarter I. I huvudsak lokaliseras alla bilpoolsplatser i kvarter A och under skolan, men ett par platser föreslås placeras i vardera av de övriga garagen för god tillgänglighet och ökad attraktivitet för boende.

Lokalisering av bilpoolsfordon i etappen påverkas på samma sätt i mindre utsträckning av separata garage eftersom användarna främst kommer att vara boende. Dock kan tillgången till fler fordon påverka användarupplevelsen på ett positivt sätt och fordonen bör därför tillgängliggöras för så många av de boende som möjligt och med fördel placeras även en del på gatumark för maximal synlighet och lättillgänglighet.

FUAB avser fortsatt att tillsammans med Byggaktörerna utreda gemensam förvaltning och/eller drift av bla parkeringsgarage i hela området på sikt. Det utreds och planeras även för digitala lösningar och styrning med information om tillgängliga platser mm i realtid och tex genom app. En lösning fler parkeringsbolag kan erbjuda. En större samverkan mellan fler garage tillsammans med lägre grad av fasta platser kan komma att medföra en högre möjlighet till nyttjandegrad av tex p platser.

För att skapa en välfungerande parkeringslösning och attraktiva mobilitetstjänster för boende och deras besökare är det av stor vikt:

- Att bilpool samordnas/upphandlas gemensamt med avsikten att alla boende får tillgång till hela fordonsflottan för att maximera nyttjandegraden och säkra långsiktigheten i tjänsten
- Att bokning av mobilitetstjänster sker via gemensam digital plattform i hela området
- Att implementera en teknisk lösning som möjliggör att besökare till boende får tillgång till garagen



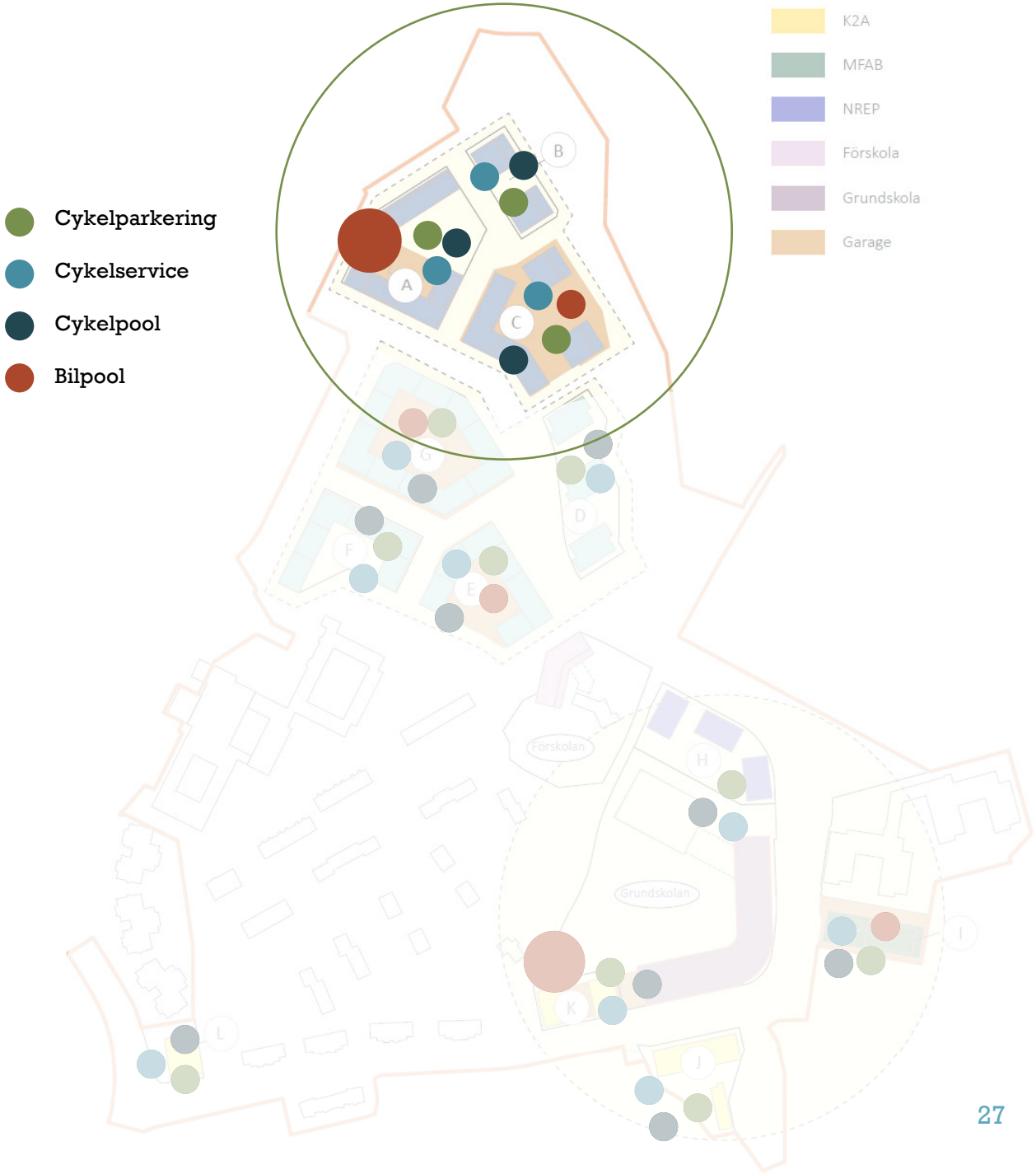
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Wallenstam

	Antal platser för boende, besökare och verksamheter	Lokalisering
Bil	119 bilplatser 11 platser för bilpool 5 platser för besökare 1 plats RHP förskola **Totalt 136 platser**	Platser för boende i garage under kvarter C + i garage under kvarter E* 9 bilpoolsplatser i kvarter A (M-hus) + 2 bilpoolsplatser i garage i kvarter C Besöksplatser till verksamheter i kvarter A (M-hus)
Cykel	834 cykelplatser 20 platser för cykelpool 6 platser till förskolan **Totalt 860 platser**	I cykelrum och utvändigt inom kvarter A-C

* Samverkan med HEBA/Åke Sundvall sker i platser inom kvarter A och kvarter E.

För översiktlig fördelning och lokalisering se sid 19, 21.



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

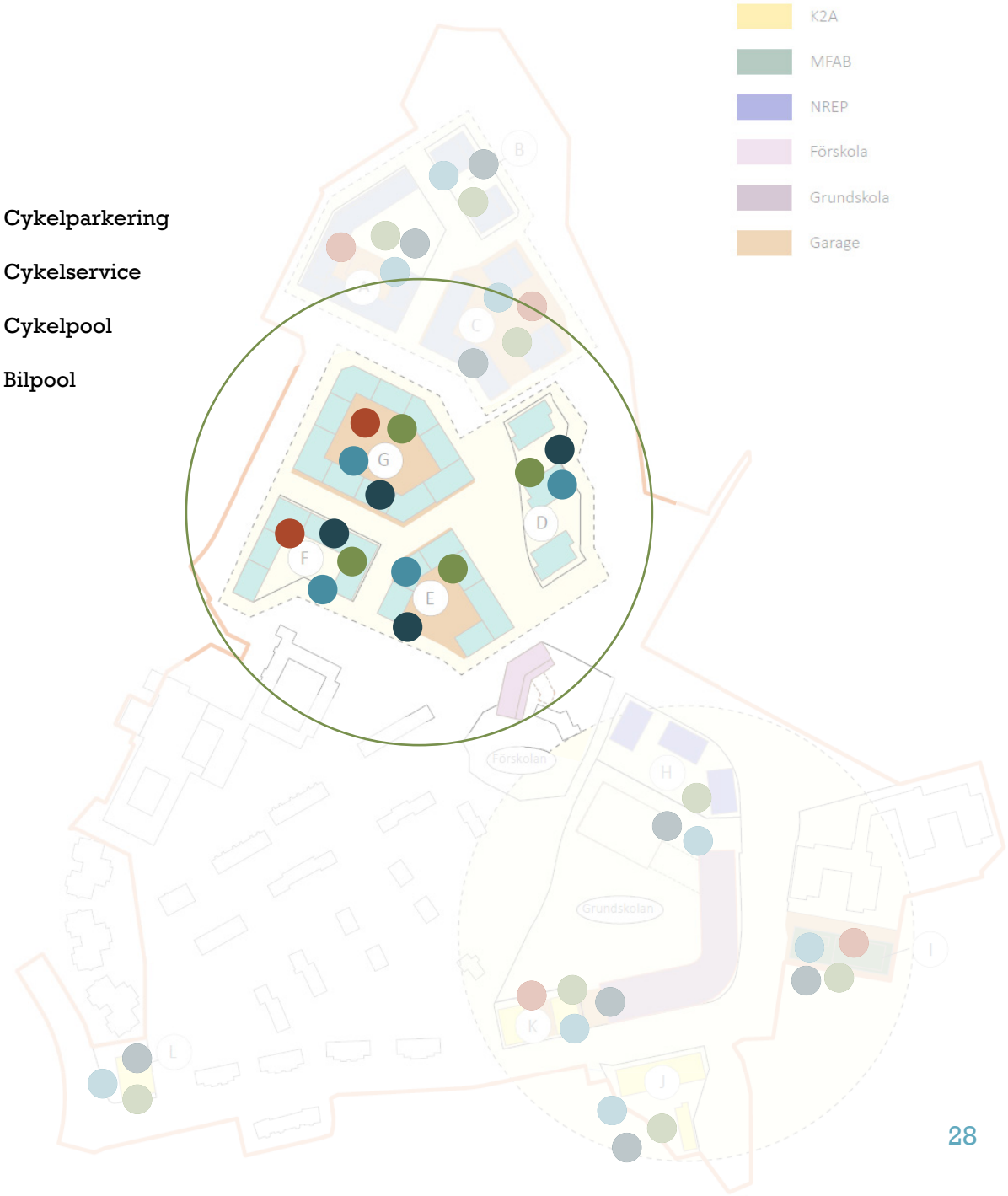
HEBA / Åke Sundvall

	Antal platser för boende besökare och verksamheter	Lokalisering
Bil	211 bilplatser 25 platser för bilpool 5 platser för besökare **Totalt 241 platser**	Platser för boende i garage under kvarter F och G 21 platser för bilpool i kvarter A (M-hus) + 2 bilpoolsplatser i kvarter F + 2 bilpoolsplatser i kvarter G* Besöksplatser till verksamheter i kvarter A (M-hus)*
Cykel	1559 cykelplatser 33 platser för cykelpool **Totalt 1 592 platser**	I cykelrum och utvändigt i kvarter D-G

* Samverkan med Wallenstam sker i platser inom kvarter A.

För översiktlig fördelning och lokalisering se sid 19, 21.

- Cykelparkering
- Cykelservice
- Cykelpool
- Bilpool



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

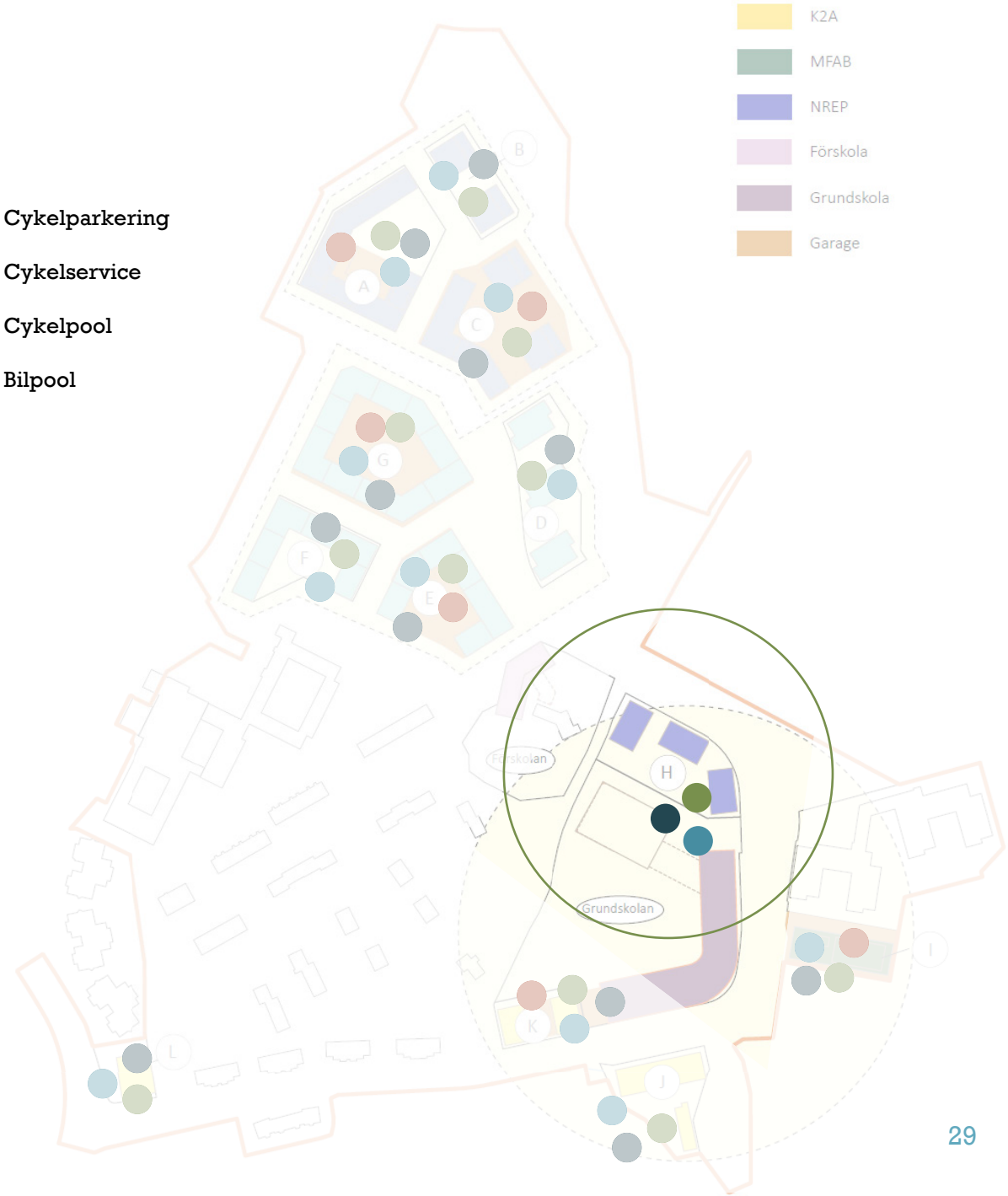
NREP

	Antal platser för boende besökare och verksamheter	Lokalisering
Bil	23 bilplatser 3 platser för bilpool 1 plats för besökare **Totalt 27 platser**	Platser för boende i garage under skolan 3 bilpoolsplatser i garage under skolan Besöksplatser till verksamheter i garage under skolan
Cykel	201 cykelplatser 3 platser för cykelpool 2 platser för verksamheten **Totalt 206 platser**	I cykelrum och utvändigt i kvarter H

* Samverkan med SISAB sker för platser under grundskolan

För översiktlig fördelning och lokalisering se sid 19, 21.

- Cykelparkering
- Cykelservice
- Cykelpool
- Bilpool



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

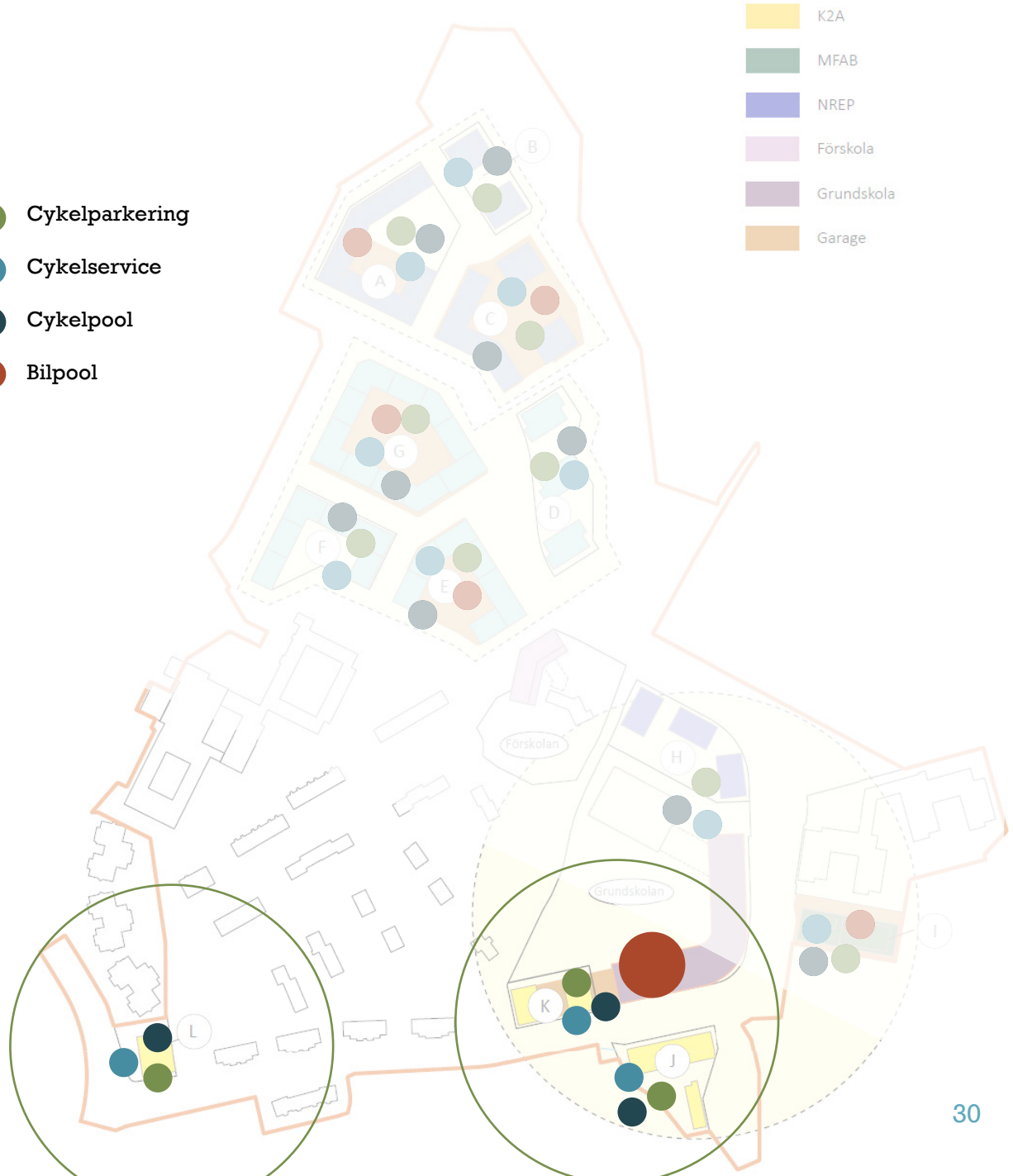
K2A

	Antal platser för boende besökare och verksamheter	Lokalisering
Bil	44 bilplatser 6 platser för bilpool 2 platser för besökare 1 plats för RHP förskola **Totalt 53 platser**	Platser för boende i garage under skolan 6 bilpoolsplatser i garage under skolan Besöksplatser till verksamheter under skolan.
Cykel	362 cykelplatser 11 platser för cykelpool 4 platser till förskolan **Totalt 377 platser**	I cykelrum och utvändigt i kvarter J-L

* Samverkan med SISAB sker för platser under grundskolan

För översiktlig fördelning och lokalisering se sid 19, 21.

- Cykelparkering
- Cykelservice
- Cykelpool
- Bilpool



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

MFAB

	Antal platser för boende besökare och verksamheter	Lokalisering
Bil	29 bilplatser (13+16) 4 platser för bilpool (3+1) 7 platser för besökare (6+1) 17 platser för bef. verksamhet **Totalt 57 platser ***	Platser för boende i garage under kvarter I samt i garage under skolan. ** 2 bilpoolsplatser i kvarter I + 2 bilpoolsplatser under skolan Besöksplatser till verksamheter under skolan samt befintlig verksamhet på mark och i garage kvarter I.
Cykel	278 cykelplatser (180+98) 6 platser för cykelpool (3+3) 13 platser för verksamhet **Totalt 297 platser**	I cykelrum i kvarter I respektive Sköndal 1:14

* Behovet fördelat per kvarter I och Sköndal 1:14 är:

Kvarter I – 13 boende, 3 bilpool, 6 platser för besökare.

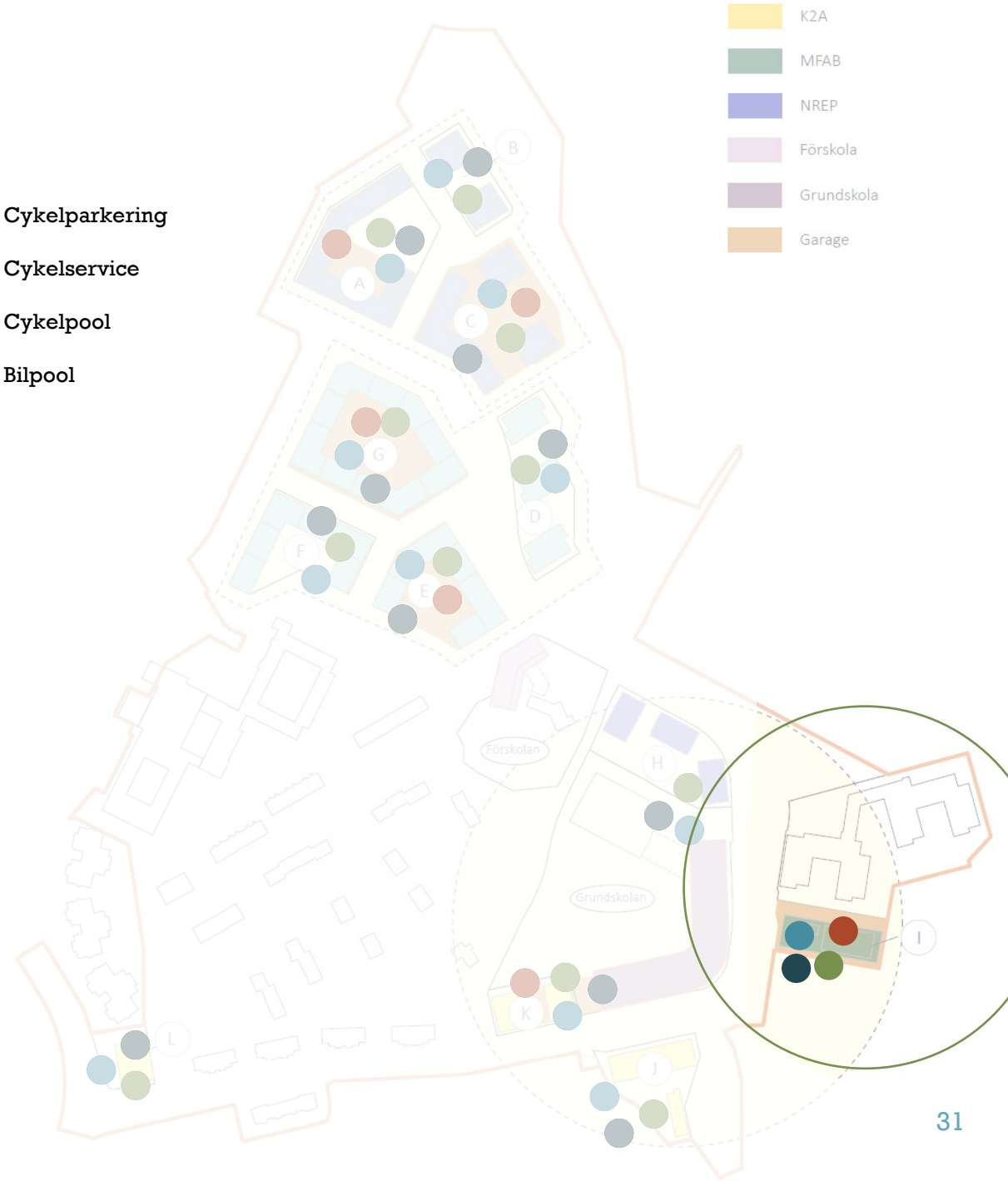
Sköndal 1:14 – 16 boende, 1 bilpool, 1 plats för besökare samt 17 platser för befintlig verksamhet.

I garage under kvarter I placeras 13 + 11 boendeplatser, 2 bilpoolsplatser samt 3 platser för verksamheten som inte placeras på markparkering (14 st markparkeringsplatser). Resterande 5 boendeplatser, 2 bilpoolsplatser samt 7 besöksplatser placeras under skolan.

** Samverkan med SISAB sker för platser under skolan

För översiktlig fördelning och lokalisering se sid 19, 21.

- Cykelparkering
- Cykelservice
- Cykelpool
- Bilpool



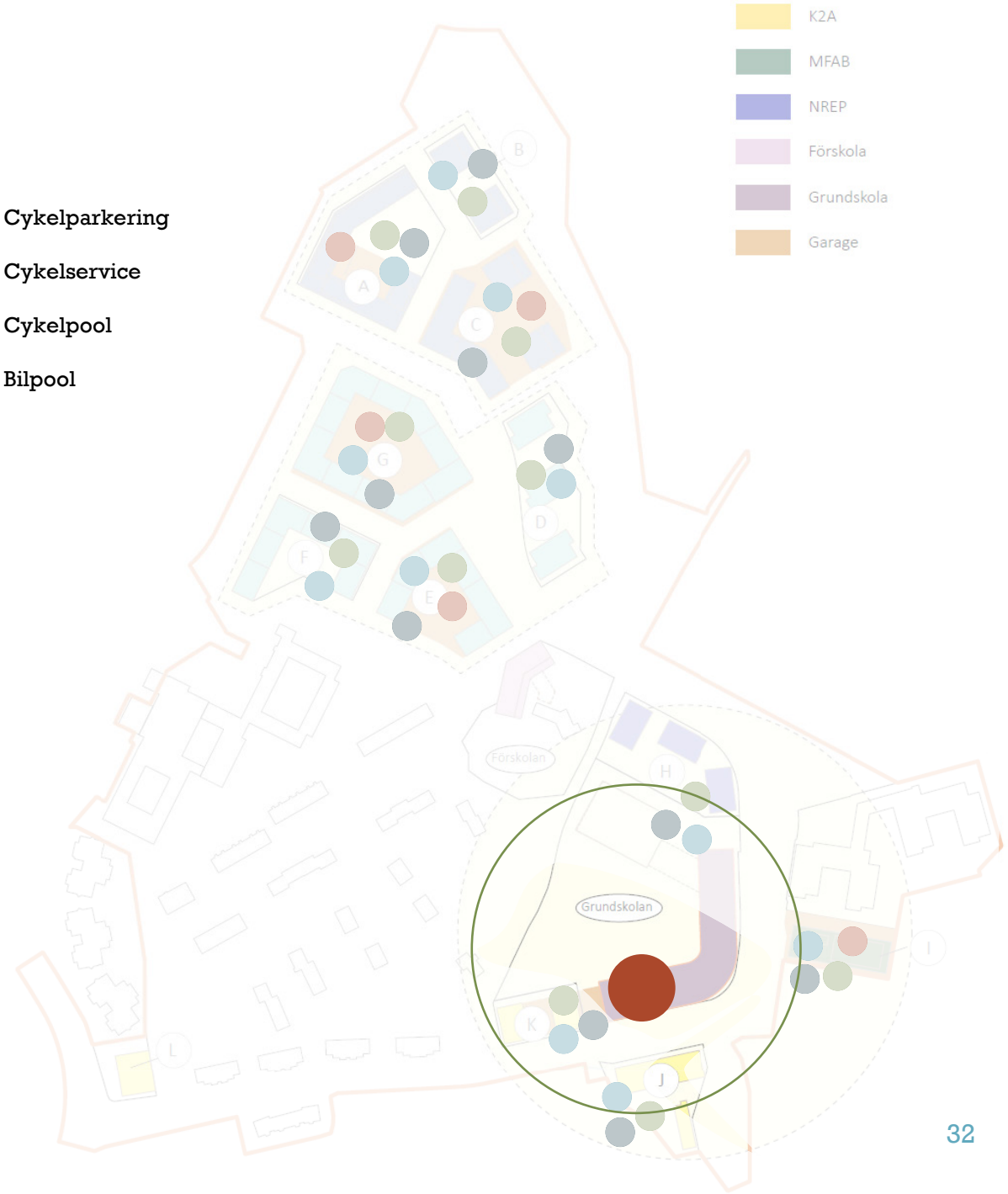
Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

SISAB

	Antal platser för boende besökare och verksamheter	Lokalisering
Bil	10 platser för idrottshallen **Totalt 10 platser**	Ordnas i garage under skolan.
Cykel	Cykelplatser kvarstår att redovisa	I cykelrum och utvändigt intill skolan.

För översiktlig fördelning och lokalisering se sid 19, 21.

- Cykelparkering
- Cykelservice
- Cykelpool
- Bilpool



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Trivector

2023-02-06

Stora Sköndal

Befintlig parkering – utbyggnad etapp 2A

Stora Sköndal Framtidsutveckling AB

Inkommit Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Befintliga p-platser under utbyggnad av etapp 2A

Befintliga p-platser som utgår

1. Befintliga p-platser vid villorna i Skogsbyn
2. Befintlig parkering (vid Ekbacken, ca 40 p-platser)
3. Befintlig parkering (vid Efraim Dahlins väg, ca 20 p-platser)

Not:
Parkering nr 1 utgår inför det att rivning och utbyggnad av allmän plats genomförs. Behovet av p-platser upphör när hyreskontrakt sägs upp (i nuläget finns finns endast korttidskontrakt kvar). Villor ersätts med ny bebyggelse med underbyggda garage.

Parkering nr 2 och 3 kan nyttjas provisoriskt under genomförandetiden men utgår när skola respektive gata allmän plats byggs ut i den södra delen av planområdet.

Befintliga p-platser som blir kvar

4. Befintliga p-platser längs John Nordströms väg/ David Mårtenssons väg (ca 70-platser)

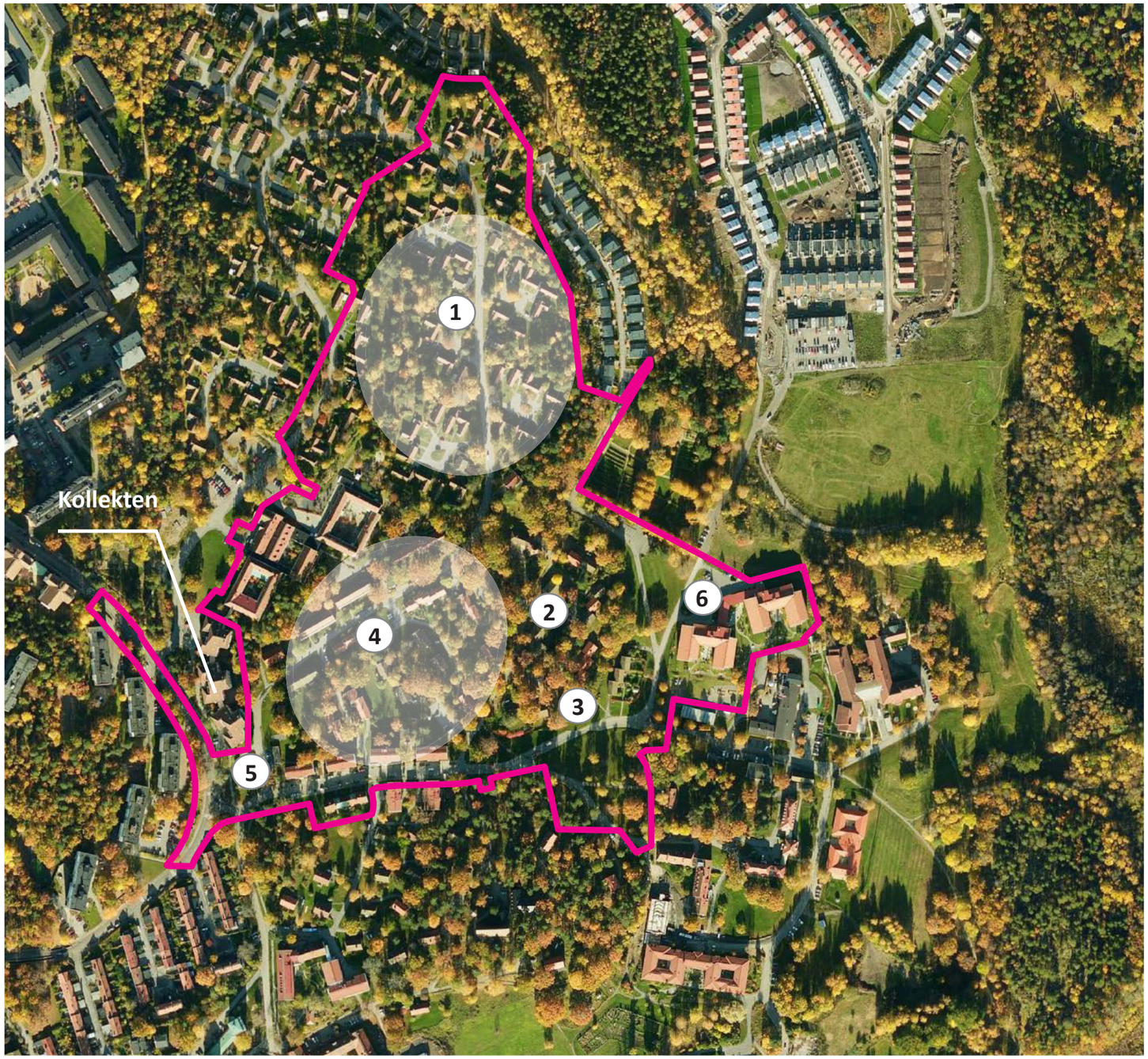
Not:
Parkering nr 4 blir kvar i befintlig miljö. Dessa platser är tillgängliga idag och säkerställer det behov som finns när parkering nr 5 rivs.

Befintliga p-platser som ersätts

5. Befintlig parkering vid Kollekten
6. Befintlig parkering vid Sköndal 1:14

Not:
Parkering nr 5 ersätts av p-platser längs med John Nordströms väg och David Mårtenssons väg som idag är tillgängliga.

Parkering nr 6 ska ersättas. Det åligger MFAB, fastighetsägaren för Sköndal 1:14, att ersätta denna parkering. Hur det löses redovisas inte i denna bilaga utan det kvarstår för MFAB att redovisa hur detta kan ske, se mer info på sid 6-7.



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Befintliga p-platser som utgår

Lövholmen

P-platser som blir kvar provisoriskt under genomförande tiden

Parkering nr 2 (ca 50 p-platser) och nr 3 (ca 30 platser) kan nyttjas provisoriskt under genomförandetiden men utgår när skola respektive gata allmän plats byggs ut i den södra delen av planområdet.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Befintliga p-platser som blir kvar

Lövholmen

P-platser som blir kvar

Det finns idag ca 70 p-platser i Lövholmen som är tillgängliga och kan nyttjas när parkering vid Kollekten utgår.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Befintliga p-platser som blir kvar

Mer attraktiv lösning som säkerställs på sikt för parkering vid Kollekten

Det finns idag ca 70 p-platser i Lövholmen som är tillgängliga och kan nyttjas när parkering vid Kollekten utgår.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

Befintliga p-platser som ersätts

Befintlig situation

En uppgörelse träffades under 2021 att de 12 p-platser inom den norra triangelformade ytan (nr 1) ersätts av 12 markparkeringsplatser på södra sidan av Sköndal 1:14.
Denna princip har varit en förutsättning för att tillskapa kv I samt detaljplan inklusive skifte av markägovidder vilket har beslutats och godkänts av Stadsbyggnadskontoret. När denna överenskommelse träffades så fanns det 17 p-platser kvar i resterande yta (nr 2) för hyresgästens verksamhet och enligt aktuellt hyresavtal.

Ett beslut har sedermera fattats under hösten 2022 av SBK att pröva en ny byggrätt på den norra sidan av Sköndal 1:14 (nr 2).
Givet den nya förutsättning så åligger det fastighetsägaren MFAB att ersätta de befintliga 17 p-platserna som utgår när den nya byggrätten byggs ut och redovisa hur det lämpligen löses.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138

3. Parkering vid Villa Skönviken

Föreslagen ny byggrätt inom Sköndal 1:14.

En uppgörelse träffades under 2021 att de 12 p-platser inom den norra triangelformade ytan (nr 1) ersätts av 12 markparkeringsplatser på södra sidan av Sköndal 1:14.
Denna princip har varit en förutsättning för att tillskapa kv I samt detaljplan inklusive skifte av markägovidder vilket har beslutats och godkänts av Stadsbyggnadskontoret. När denna överenskommelse träffades så fanns det 17 p-platser kvar i resterande yta (nr 2) för hyresgästens verksamhet och enligt aktuellt hyresavtal.

Ett beslut har sedermera fattats under hösten 2022 av SBK att pröva en ny byggrätt på den norra sidan av Sköndal 1:14 (nr 2).
Givet den nya förutsättning så åligger det fastighetsägaren MFAB att ersätta de befintliga 17 p-platserna som utgår när den nya byggrätten byggs ut och redovisa hur det lämpligen löses.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2023-04-21, Dnr 2019-09138