

## Parkerings- och mobilitetsutredning – Rumsfilen 4, Hässelby strand

PM

Wallfast Projektutveckling AB

Uppdragsnummer: 7183

**Upprättad av:** Jonathan Höglund

**Datum:** 2023-12-07

**Rev:** 2024-06-28

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bakgrund och syfte .....</b>	<b>5</b>
2.1	<i>Detaljplan Rumsfilen 4 .....</i>	<i>5</i>
2.2	<i>Förutsättningar .....</i>	<i>6</i>
<b>3</b>	<b>Parkeringstal.....</b>	<b>7</b>
3.1	<i>Befintligt bilparkeringstal .....</i>	<i>7</i>
3.2	<i>Nytt bedömt bilparkeringstal.....</i>	<i>7</i>
3.3	<i>Bedömt cykelparkeringstal .....</i>	<i>12</i>
<b>4</b>	<b>Parkeringsbehov .....</b>	<b>13</b>
4.1	<i>Bilparkering.....</i>	<i>13</i>
4.2	<i>Cykelparkering.....</i>	<i>15</i>

## 1 Sammanfattning

Projekt Rumsfilen 4 uppförs på ett långt avstånd till City men med mycket god tillgång till kollektivtrafik och relativt god tillgång till lokal service och lediga parkeringsplatser i området. Förutsättningarna är således goda för att kunna etablera hållbara resvanor och utföra vardagsärenden utan tillgång till egen bil.

I och med att projektet medför att befintliga parkeringsplatser för boende byggs bort är det viktigt att studera parkeringsbehovet separat för befintliga boende och nytillkommande. Detta för att säkerställa att situationen inte försämras för de redan boende i området. Befintligt parkeringstal och -behov har beräknats utifrån hur många platser som de boende faktiskt förfogar över om man tar hänsyn till dubbeluthyrning och uthyrning till externa. I detta fall har totalt 50 parkeringsplatser frigjorts vilket gett ett verkligt parkeringstal på 0,42 platser per lägenhet.

För de nya bostäderna har ett parkeringstal på 0,36 platser per lägenhet bedömts som lämpligt. Gröna parkeringstal har tillämpats för att möjliggöra en sänkning med 20%. Gröna parkeringstal är ett frivilligt erbjudande som exploatören har, och Wallfast AB har ambitionen om att tillämpa detta.

Totalt ger detta ett parkeringsbehov på **168 parkeringsplatser** i området.

För cykelparkeringen har ett lämpligt cykelparkeringstal beräknats till 3,7 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA. Detta motsvarar totalt 338 cykelparkeringsplatser som föreslås lokaliserat inomhus i garage och på entréväning samt utomhus på gården och i anslutning till entréer.

Tabell 1: Parkering och lägenhetssammansättning i bebyggelseförslaget.

Parkering i bebyggelseförslaget		
Parkering i garage, norra delen	26	
Parkering i garage, södra delen	17	
Markparkering på gården	25	
Totalt	68	
Lägenhetssammansättning i bebyggelseförslaget		
	Antal	Andel
1 rok.	34	33%
2 rok.	30	29%
3 rok.	22	21%
4 rok.	17	17%
Totalt	103	100%

Tabell 2: Beräkning av parkeringstalet för Rumsfilen 4.

P-tals-beräkning	
<b>Antal bef. p-platser i området</b>	181
<b>Antal bef. lgh. i området</b>	312
<b>Bef. p-tal (p-platser/lgh.)</b>	0,58
<b>Antal bef. p-platser som frigörs från dubbeluthyrning/extern</b>	50
<b>Bef. verkligt p-tal</b>	0,42
<b>Bedömt p-tal nya bostäder</b>	0,36
<b>Totalt parkeringsbehov, antal platser</b>	168
<b>Antal bef. p-platser som utgår av exploatering</b>	64
<b>Tillkommande p-platser enligt bebyggelseförslag</b>	68
<b>Totalt antal p-platser inom fastighet efter exploatering</b>	185*
<b>P-tal inom fastigheten</b>	0,41 (0,42 för bef. och 0,36 för nytt)

\* antalet parkeringsplatser inom fastigheten efter exploatering överstiger bedömt parkeringsbehov, detta för att säkerställa en buffert om det sker justeringar som påverkar parkeringsbehovet under bygglovsskedet.

## 2 Bakgrund och syfte

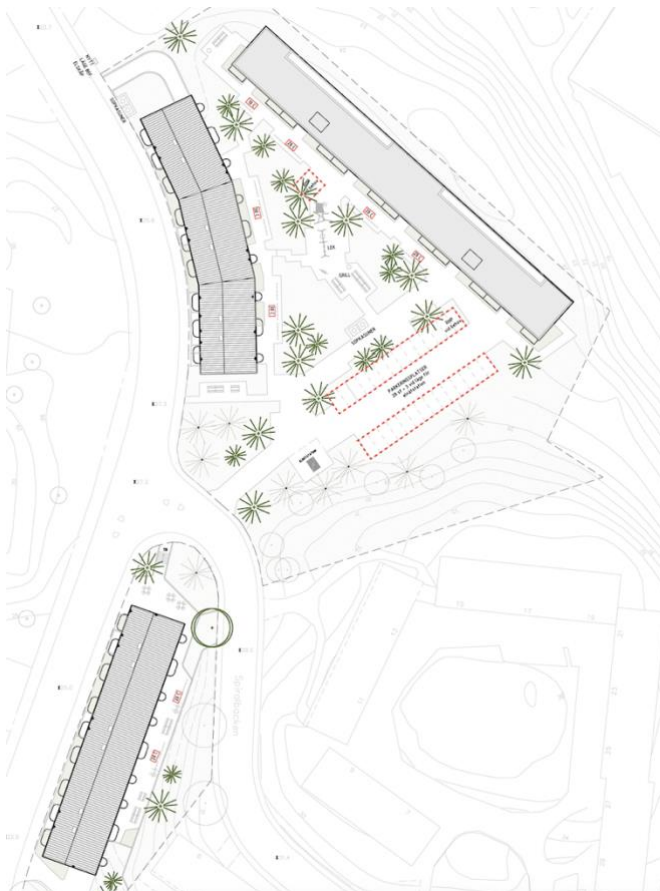
Iterio har på uppdrag av Wallfast Projektutveckling AB fått i uppgift att utföra en parkerings- och mobilitetsutredning gällande fastighet Rumsfilen 4 i Hässelby strand i Stockholm. 103 lägenheter planeras kompletteras på befintlig fastighet.

Syftet med uppdraget är att utreda parkeringstal (p-tal) och parkeringsbehov för cykel och bil, baserat på bedömd parkeringsnorm utifrån ”Riktlinjer Gröna Parkeringstal Stockholms stad” samt planerad exploatering, för att bedöma vilket parkerings- och mobilitetsutbud som bör erbjudas inom projektet.

### 2.1 Detaljplan Rumsfilen 4

Detaljplanen för Rumsfilen 4 i Hässelby strand, Stockholm, syftar till att möjliggöra en kompletterande flerbostadsbebyggelse och att befintligt lamellhus ges utökad byggrätt. Planen medger även mindre verksamheter för centrumändamål på totalt 103 m2 LOA.

Planförslaget möjliggör två nya byggnader längs Fyrspannsgatan samt en tillbyggnad på befintligt lamellhus. Parkering löses delvis i garage under byggnaderna samt på befintlig markparkering i området. Ingen ändring i gatunätet sker och planområdet har avgränsats medvetet till att endast omfatta kvartersmark.



Figur 1. Illustration av situationsplan för Rumsfilen 4, Hässelby strand. Källa: Landskapslaget AB.

## 2.2 Förutsättningar

Parkeringsstalet för de nya bostäderna räknas ut med utgångspunkt ur Stockholms styrdokument ”Riktlinjer Gröna Parkeringstal Stockholms stad”. Syftet med att fastställa ett parkeringstal är att säkerställa att rätt antal parkeringar allokeras på tomtmark för nytillkommande bebyggelse. Gröna parkeringstal är ett frivilligt erbjudande till exploatören för att möjliggöra ytterligare en sänkning av parkeringstalet baserat på föreslagna mobilitetstjänster som hör till fastigheten.

### 3 Parkeringstal

Nedan följer resonemang för att bedöma lämpliga bil- och cykelparkeringstal i projekt Rumsfilen 4.

#### 3.1 Befintligt bilparkeringstal

För de befintliga bostäderna i området har parkeringstalet beräknats utifrån antalet lägenheter och parkeringsplatser. Totalt finns det idag 312 lägenheter och 181 parkeringsplatser (varav 168 är förlagda utomhus och 47 i garage).

Givet detta får vi ett befintligt bilparkeringstal på **0,58 platser per lägenhet**.

Inom det befintliga parkeringstalet finns det uppgifter om att det förekommer dubbeluthyrning samt uthyrning till personer utanför fastigheten. Enligt uppgifter hyr 26 hushåll fler än en (1) parkeringsplats, vilket motsvarar 31 parkeringsplatser, samt 19 personer (19 parkeringsplatser) hyrt in sig i fastigheten. Wallfast Fastighetsutveckling AB har beslutat att förbjuda dubbeluthyrning och till extern person för att kunna frigöra 50 platser. Utbudet av parkeringsplatser minskar därmed till 131 platser vilket motsvarar ett verkligt parkeringstal på **0,42 platser per lägenhet**.

#### 3.2 Nytt bedömt bilparkeringstal

För att fastställa projektets bilparkeringstal för de nya bostäderna tas hänsyn till ”Riktlinjer Gröna Parkeringstal Stockholms stad”. Dokumentet utgår från följande metod i fyra steg för att fastställa parkeringstal:

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden (0,3-0,6 bilar per lägenhet)
2. Lägesbaserat p-tal (som identifierar var någonstans inom intervallet 0,3-0,6 som just det aktuella projektet skall placeras).
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek. (Små lägenheter sänker p-talet med 30% och enbart stora lägenheter höjer p-talet med 20%). Besöksparkering tillkommer med 10% på kvartersmark om inte parkeringen löses genom samnyttjande i en gemensam öppen parkeringsanläggning.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.

Den exakta uttolkningen metodens fyra steg och det slutgiltiga parkeringstalet fastställs i dialog med Stockholms stads handläggare.

#### Grundintervall

Grundintervallet bestäms med utgångspunkt i det aktuella bilinnehavet per lägenhet i staden och anges i ett spann på 0,3-0,6. För stadsdelen Hässelby-Vällingby där fastigheten Rumsfilen 4 ligger anges ett bilinnehav på **0,54 fordon per lägenhet**.

### Lägesbaserat parkeringstal

Följande faktorer avgör i vilken del av grundintervallet det lägesbaserade parkeringstalet ska ligga:

- Avstånd till kollektivtrafikens stomnät, tunnelbanan värderas extra tungt
- Avstånd till city
- Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter
- Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området.

Bedömningen sker utifrån en skala från A-E, där A bedöms motsvara ett parkeringstal på 0,3 platser per lägenhet och E motsvara 0,6 platser per lägenhet. Utifrån bedömningsmatrisen anses ett lämpligt lägesbaserat parkeringstal för projektet vara **0,45 platser per lägenhet**.

Tabell 3: Beräkning av lägesbaserat parkeringstal.

	Bedömning	Kommentar
<b>Avstånd kollektivtrafik</b>	A	Avståndet till tunnelbanestationen Hässelby strand är cirka 200 meter.
<b>Avstånd city</b>	E	Planområdet ligger i Stockholms ytterkant med över 7 km till innerstaden.
<b>Tillgång service</b>	C	Planområdet ligger i nära anslutning till Hässelby strand med mindre serviceutbud. Närmsta utpekade tyngdpunkt är Vällingby centrum cirka 2,5 km bort.
<b>Tillgång lediga garageplatser</b>	C	Tillgängligt parkeringshus "Mälarterrassen" finns vid Hässelby strand tunnelbana med möjlighet att hyra parkeringsplats.

### Projektspecifikt parkeringstal

Det projektspecifika p-talet utgörs av ett fastställt värde och påverkas av storlekssammansättningen på de lägenheter som byggs samt vald lösning för boendeparkering.

Projekt med övervägande andel stora lägenheter görs en uppräkningsmetod med upp till 20 % och projekt med en övervägande andel små lägenheter kan ett avdrag med upp till 30 % ges. Projekt Rumsfilen 4 planeras bestå av följande lägenhetsfördelning med respektive storlek.



Tabell 4: Beräkning av projektspecifikt parkeringstal.

	Antal	Andel
1 rok.	34	33%
2 rok.	30	29%
3 rok.	22	21%
4 rok.	17	17%
<b>Totalt</b>	<b>103</b>	<b>100%</b>

Med hänsyn till att lägenhetsfördelningen har en övervägande andel små lägenheter (1or och 2or) på 62%, men att 38% är stora lägenheter, är bedömningen att parkeringstalet räknas ner med 10% till att hamna på **0,41 platser per lägenhet.**

Parkeringstalet bör räknas upp med 10 % om parkering inte löses genom samnyttjande i en gemensam öppen parkeringslösning. I projektet föreslås inte parkering lösas i öppna garage med flytande platser för allmänheten. Besöksparkering löses på kvartersmark och befintlig markparkering och avgiftsregleras. Parkeringstalet räknas därmed upp med 10 % till att hamna på **0,45 platser per lägenhet.**

### Gröna parkeringstal

Gröna parkeringstal är ett frivilligt erbjudande som exploitören har med möjlighet att sänka parkeringstalet genom att tillhandahålla olika positiva mobilitetstjänster till de boende (ett mobilitetspaket). Syftet är att sänka det verkliga parkeringsbehovet genom att underlätta att frivilligt avstå från att äga en bil.

Kriterier eller riktlinjer för hur ett mobilitetspaket ska är inte möjligt, i stället ger staden ett antal inriktningar för hur vissa tjänster kan bedömas utifrån olika ambitionsnivåer:

- Grundläggande nivå: minskning av parkeringstalet med 10%
- Medelnivå: minskning med 15%
- Ambitiös nivå: minskning med 25%.

För att en mobilitetsnivå skall godkännas krävs det att föreslagna mobilitetstjänster motsvarar en viss potential. Exempel på lämpliga mobilitetstjänster inom grundläggande nivå är:

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resemöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.
- Lätt nåbara cykelrum

- Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc.).

Inom ambitiös nivå ställs högre krav (där åtgärder från grundläggande nivå även ska vara uppfyllda):

- Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år
- Subvention av månadskort för kollektivtrafik
- Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning
- Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum i markplan.

Det är viktigt att betona att andra åtgärder kan föreslås om det bedöms att de har motsvarande potential för respektive ambitionsnivå.

**Wallfast Projektutveckling AB planerar att genomföra ett antal mobilitetsåtgärder som presenteras nedanför:**

**⇒ Inköp i bilpoolstjänst**

Wallfast Projektutveckling AB planerar att etablera en bilpool i området. Att erbjuda de boende tillgång till bilpool är ett klimatsmart alternativ till privatägd bil med syfte att underlätta för de största behovsärendena med bil. Tjänsten ska dessutom inte begränsas till ett visst område för att möjliggöra längre resor.

Med bakgrund att 103 nya bostäder planeras, och med erfarenhet från projekt Hagastaden i Stockholm, föreslås 2 bilpoolsplatser etableras i projekt med 100-200 bostäder. Platserna föreslås placeras inom planerade garage och antalet platser föreslås ses över när bilpoolsaktör valts och behovet har gått igenom mer detaljerat.

För att nå framgång planerar Wallfast AB skriva in bilpoolstjänsten i hyresrättsföreningens stadgar samt informera föreningen om att de ska medverka och bidra till en årlig uppföljning och utvärdering i minst 5 år. Skulle efterfrågan och behovet av fler bilpoolsplatser öka ska föreningen utöka antalet platser. Tjänsten kommer tydligt kommuniceras till de boende och varje hushåll garanteras ett medlemskap. Dessutom kommer kostnaden ingå i avgiften i minst 5 år för att öka incitamentet att nyttja bilpoolen.

### ⇒ Etablering av cykelpool

Utöver bedömt cykelparkeringsbehov föreslås en cykelpool etableras för de boende. En cykelpool är ett klimatsmart alternativ för boende som inte äger egen cykel, för ”sällan-cyklister” och för att erbjuda ett varierat utbud av olika cyklar för att möta olika vardagsbehov.

Med erfarenhet från Göteborgs stad rekommenderas cirka 3 cykelpoolsplatser per 100 lägenheter. I ett första skede planeras 3 cyklar erbjudas för de 103 planerade bostäderna. Platserna föreslås bestå av en blandning av el- och lådcyklar och antalet kan komma att utökas om efterfrågan ökar. Platserna placeras i fastigheternas cykelrum.

För att nå framgång planerar Wallfast AB skriva in cykelpooltjänsten i hyresrättsföreningens stadgar samt informera föreningen om att de ska medverka och bidra till en årlig uppföljning och utvärdering i minst 5 år. Skulle efterfrågan och behovet av fler cykelpoolsplatser öka ska föreningen utöka antalet platser. Tjänsten kommer tydligt kommuniceras till de boende och varje hushåll garanteras ett medlemskap. Dessutom kommer kostnaden ingå i avgiften i minst 5 år för att öka incitamentet att nyttja cykelpoolen.

### ⇒ Goda cykelfaciliteter och -standard

En god standard ökar attraktiviteten att välja cykel som färdmedel vilket bidrar till ett mer hållbart resande. Inom Rumsfilen 4 planeras det finnas cykelrum inomhus i entrénivå av hög kvalitet med möjlighet till ramlåsning, laddning av elcyklar och plats för såväl normalstora cyklar som lådcyklar. För att optimera antalet platser i cykelrummen kan tvåvåningsställ och/eller vägghängd parkering övervägas. Platser som anläggs utomhus väderskyddas till viss del och placeras inom 25 meter från entréer.

I fastigheterna erbjuds möjlighet till reparation och tvätt av cykel. I verkstaden planeras det för upphängning av cykel, verktygslåda, cykelpump och slang för tvätt. Vägen till cykelrummen utformas lättillgängligt där dörrar dimensioneras för lådcyklar och förses med automatik, väl belyst och med tydlig skyltning. Hissar i fastigheten dimensioneras för att möjliggöra förvaring av en normal cykel i lägenheten.

### ⇒ Extern cykelservice

Wallfast Projektutveckling AB planerat att åta sig erbjuda de boende extern service av sin cykel en gång om året. Service föreslås ske i eller i anslutning till fastigheten. Servicen föreslås ske t.ex. under våren inför kommande cykelsäsong. Åtgärden kompletterar fastighetens cykelverkstad där möjlighet finns till reparation året runt.

Tjänsten kommer skrivas in i föreningens stadgar och tydligt kommuniceras till de boende där kostnaden kommer ingå i avgiften i minst 5 år.

### ⇒ Information om kollektivtrafikavgångar i fastigheten

I fastigheternas entréer planeras digitala informationsskyltar som löpande informerar om bland annat kollektivtrafikavgångar i området i syfte att underlätta planeringen av resande för såväl boende som besökande.

### ⇒ Information om resmöjligheter

Redan i tidigt skede föreslås information ges ut till boende om att det erbjudes ett begränsat antal parkeringsplatser i området, samt att boendet främjar hållbara resvanor. Boende kommer även informeras om övriga föreslagna mobilitetstjänster som främjar en hållbar livsstil utan privatägd bil, samt närheten till cykelstråk och kollektivtrafikens hållplatser och linjer. Informationen ges ut kontinuerligt fram till inflytt.

Bedömningen är att mobilitetsåtgärderna kan motivera en nedräkning med 20% av det projektspecifika parkeringstalet. Detta innebär ett **grönt parkeringstal på 0,36 platser per lägenhet**. Skulle man implementera mobilitetsåtgärder som motsvarar en grundläggande nivå (10%) hade parkeringstalet blivit 0,41 platser per lägenhet, och en ambitiös nivå (25%) 0,34 platser per lägenhet. Se exempel på lämpliga mobilitetstjänster för respektive nivå på sida 9 och 10.

Bilparkeringstalet för verksamheter har bedömts kunna vara 0 med hänsyn till att endast mindre verksamheter i form av café planeras till en yta av totalt 103 m<sup>2</sup>. Parkering för personal och besökande hänvisas till övrig allmän parkering i området.

### 3.3 Bedömt cykelparkeringstal

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att cykelparkeringen antingen ska ordnas på kvartersmark eller inom byggnaden.

Cykelparkeringstalet ges inom ett spann om 2,5 – 4 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA för bostäder. En hög standard på cykelparkeringar är en förutsättning för ett lågt parkeringstal för bil. Med tanke på områdets närhet till både huvudcykelstråk och projektets ambition om att införa mobilitetsåtgärder för gröna parkeringstal är bedömningen att **3,7 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA** är ett lämpligt cykelparkeringstal.

Cykelparkeringstalet för verksamheter (i detta fall handel) ges inom ett spann på 20-30 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA. Givet att mindre verksamheter i form av café planeras anses det inte finnas ett uppenbart behov av cykelparkering specifikt för verksamheten. Cykelparkering för personal och besökande föreslås hänvisas till övrig utomhusparkering som planeras i projektet. Därmed är det viktigt att cykelparkering som planeras utomhus placeras strategiskt och är attraktiva nära verksamheterna för att de ska kunna samnyttjas.

## 4 Parkeringsbehov

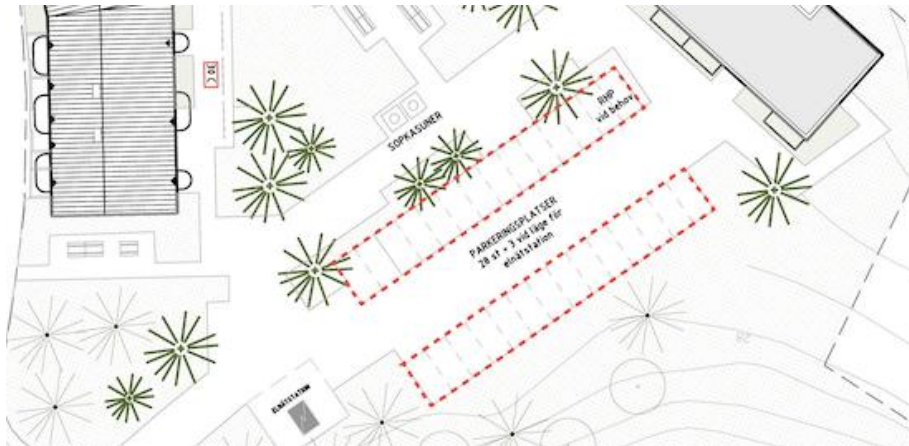
### 4.1 Bilparkering

Utgångspunkten är det projektspecifika parkeringstalet som sätts till 0,45 platser per lägenhet. Projektets ambition är att införa mobilitetsåtgärder som motsvarar en sänkning med 20%. Detta resulterar i ett grönt parkeringstal på **0,36 platser per lägenhet** för de nya bostäderna. Det är viktigt att mobilitetstjänster och reseinformation tydligt kommuniceras för att de ska få ett genomslag bland de boende och för att underlätta för ett mer hållbart resande. Mobilitetsåtgärder erbjuds enbart till de nya bostäderna.

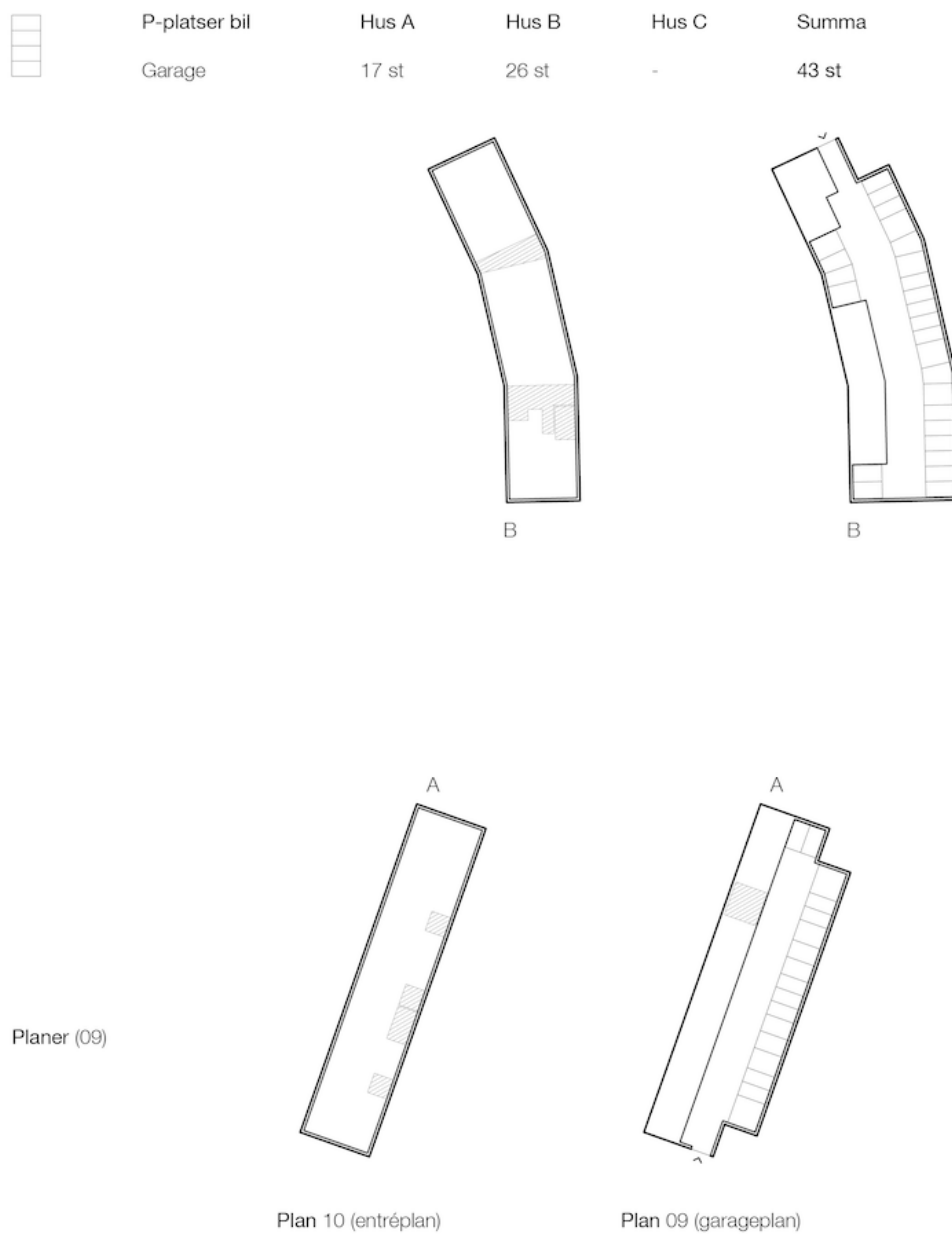
Ett parkeringstal på 0,36 platser per lägenhet för de nya bostäderna motsvarar ett parkeringsutbud på 37 platser. Ett parkeringstal på 0,42 platser per lägenhet för de befintliga bostäderna motsvarar ett parkeringsbehov på 131 platser. Det befintliga parkeringstalet behålls för de befintliga bostäderna för att inte försämra nuvarande parkeringssituation. Totalt ger det ett parkeringsbehov på **168 parkeringsplatser** i området. Detta är 13 färre parkeringsplatser jämfört med dagsläget.

### Lokalisering

Parkering för boende föreslås lokaliseras i garage under de nya bostadshusen utmed Fyrspanngatan och på gården. Exploateringen medför att 64 parkeringsplatser utgår som markparkering. Tillskottet blir 68 platser i garage och på gården vilket ger ett totalt parkeringsutbud på 185 parkeringsplatser. Att antalet parkeringsplatser överstiger bedömt parkeringsbehov är för att säkerställa en buffert vid eventuella justeringar som påverkar parkeringsbehovet under bygglovsskedet. Parkering för rörelsehindrade föreslås lösas på kvartermark.



Figur 2: Urklipp från situationsplan hur parkering är tänkt att lösas på gården. Källa: Landskapslaget AB.



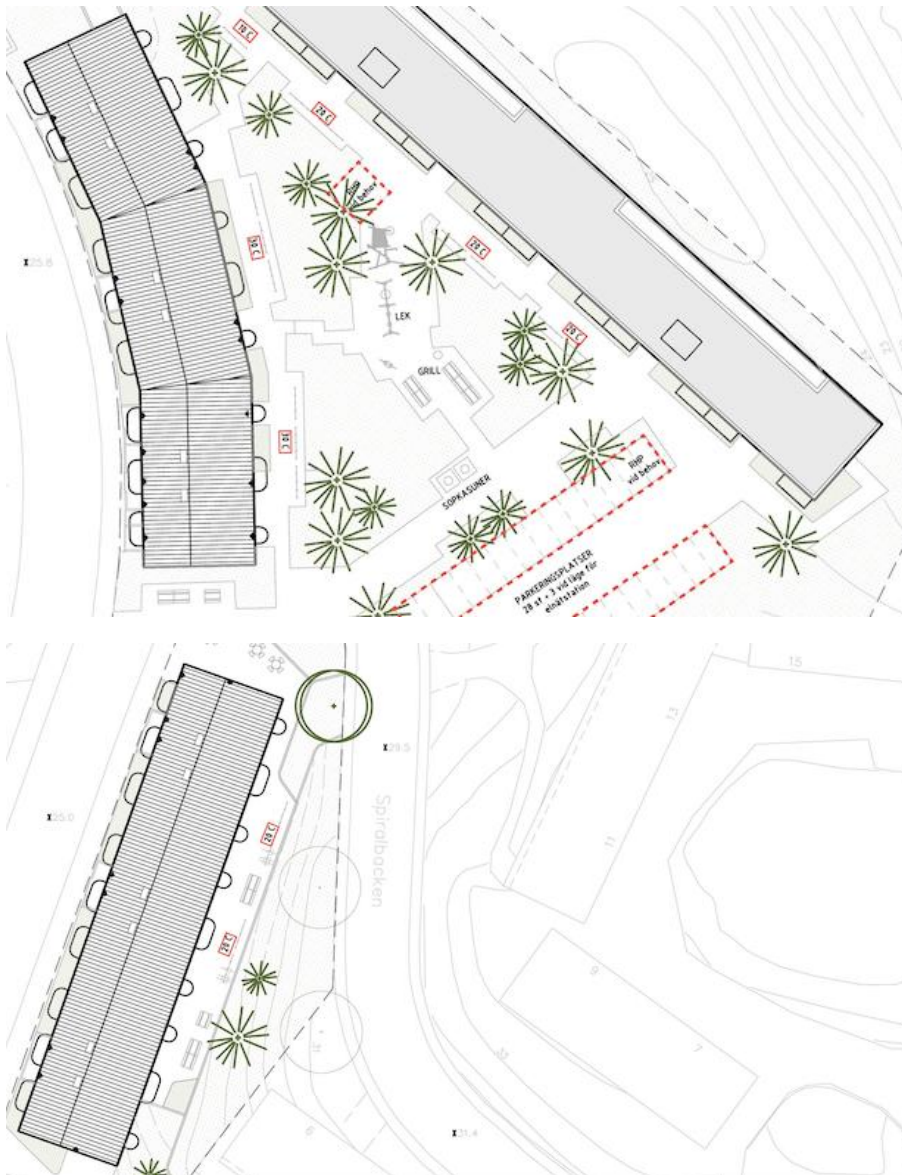
Figur 3: Illustration hur parkering är tänkt att lösas i garagen. Källa: Kontur arkitektkontor AB.

## 4.2 Cykelparkering

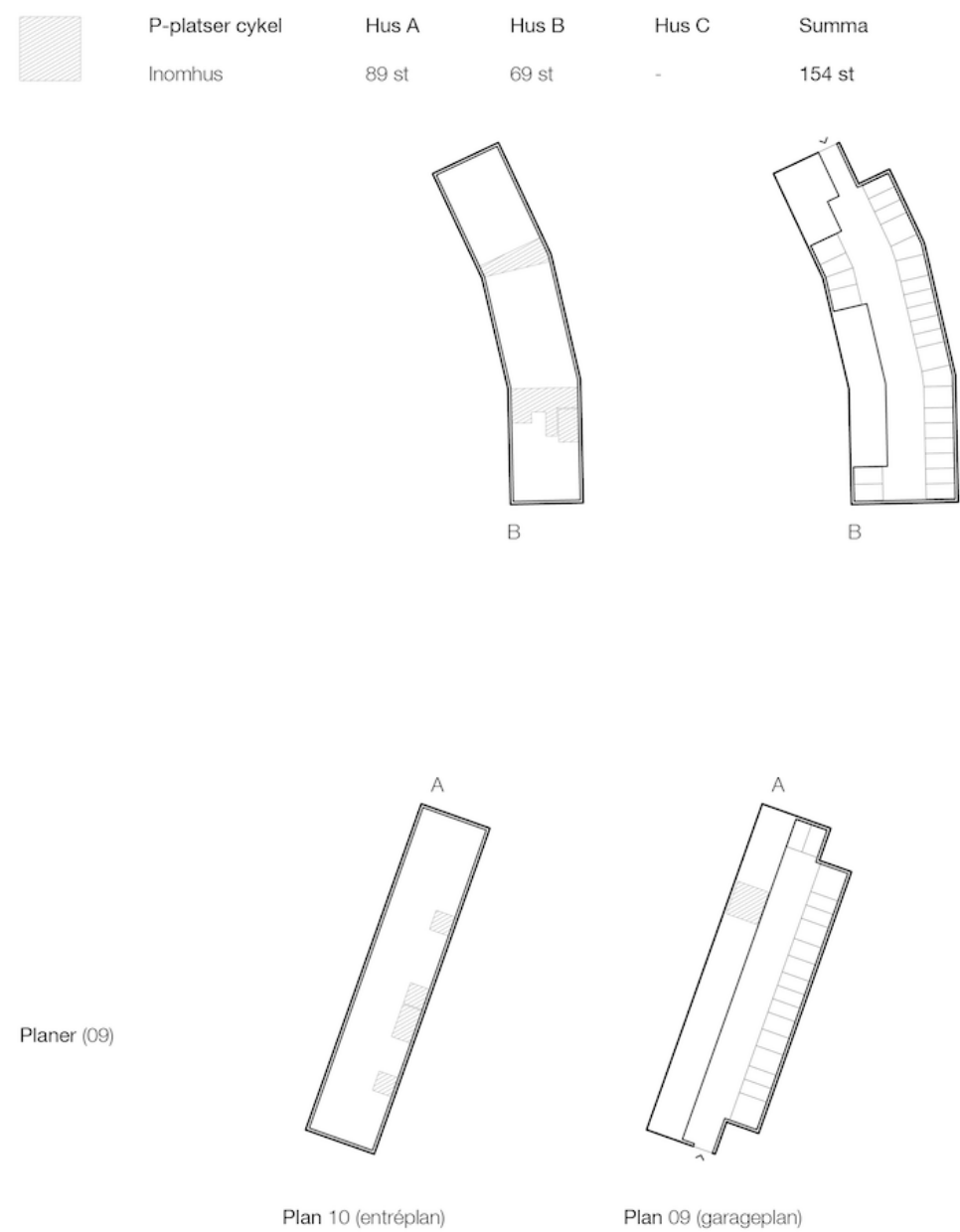
Bedömningen är att 3,7 platser per 100 m<sup>2</sup> BTA är ett lämpligt cykelparkeringstal för Rumsfilen 4. Givet att det planeras för 9 140 m<sup>2</sup> BTA för bostäder innebär detta totalt 338 cykelparkeringsplatser.

### Lokalisering

Cykelparkering ska utformas för att personer ska välja cykeln som transportmedel. Inom projektet planeras det för cykelrum inomhus i entrénivå samt cykelparkering utomhus i nära anslutning till entréer. Förslagsvis bör 50% anläggas inomhus och 50% utomhus. Detta är rimligt att anta med hänsyn till att folk köper allt dyrare cyklar med en ökad efterfrågan på säkerhet och att få låsa in sin cykel, t.ex. under vinterhalvåret och nattetid.



Figur 4: Urklipp från situationsplan hur cykelparkering är tänkt att lösas på gården. Källa: Landskapslaget AB.



Figur 5: Illustration hur cykelparkering är tänkt att lösas i garagen. Källa: Kontur arkitektkontor AB.