



PARKERING SINVENTERING

Bergholmsbacken



Stockholms
stad

2017-11-24

Beställare:

Exploateringskontoret, Stockholms stad

Mohammed Al Kamil

Uppdragsorganisation:

Sweco Society

Adelinn Persson Söör (uppdragsledning)

Julia Söderqvist (utredare)

Amat Jobe (utredare)

Henrik Karlsson (granskning)

Innehåll

BAKGRUND	4
Riktlinjer och styrande dokument	4
Parkeringsinventering	6
Syfte	6
Uppdraget	6
Metod	6
 RESULTAT	 7
Vardag klockan 10-14	7
Vardag klockan 18-21	7
Helg klockan 10-14	8
 ANALYS	 9
 SLUTSATS	 10

BAKGRUND

Riktlinjer och styrande dokument

Promenadstaden - Översiktsplan Stockholms stad

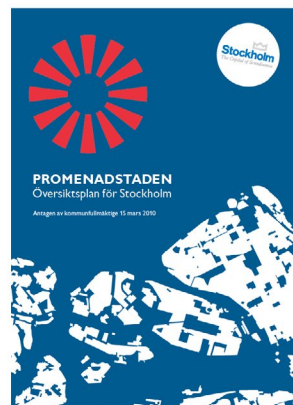
I Stockholms översiktsplan anges fyra stadsbyggnadsstrategier som ska tillämpas för att nå visionens mål för hållbar tillväxt:

- Stärka den centrala staden
- Satsa på attraktiva tyngdpunkter
- Koppla samman stadens delar
- Främja levande stadsmiljö i hela staden

Framkomlighetsstrategin

I Framkomlighetsstrategin presenteras möjligheterna för att klara ett ökat resande med avvägningar och prioriteringar i det utrymme som finns. Strategins fyra huvudriktlinjer är:

- Mer plats till bussar och cyklister
- Trafiken ska bli mer pålitlig
- Gångtrafikanterna får bättre förutsättningar
- Minska de negativa effekterna som biltrafiken kan ha på storstadslivet. Avled trafik från innerstaden samt underlätta för buss, gående och cyklister.



Bagarmossen - Skarpnäck

Utvecklingen av Bergolmsbacken är en del i Stockholms stads program för Bagarmossen - Skarpnäck, där bland annat sex delområden ska förtäts och få ny bebyggelse. Programmet omfattar bättre service, kollektivtrafik och upp till 3500 bostäder. Fokus i programmet ligger bland annat på att skapa attraktiva stråk och parkrum samt att förstärka de centrala delarna.

Gröna parkeringstal

Stockholms stad har tagit fram ett antal principer för hanteringen av parkering. Dessa mynnar bland annat ut i att utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras före utrymme för parkering. Det kan ta sig uttryck i att gatuutrymme omfördelas från bilparkering till andra mer prioriterade funktioner. *Gröna parkeringstal i Stockholms stad* är ett frivilligt erbjudande till byggherrar om att sänka parkeringstalet, vilket görs baserat på mobilitetstjänster som hör till fastigheten till exempel attraktiva cykelrum i markplan eller medlemskap i en bilpool. Mobilitetstjänsterna kan minska de boendes behov av egen bil och därmed minska efterfrågan på



parkeringsplatser vid bostaden. För att mobilitetstjänsterna ska vara verkningsfulla behöver parkering på gatumark regleras genom exempelvis prissättning eller tidsreglering.

Parkering i Bagarmossen

I dag är parkering på allmän platsmark gratis i Bagarmossen. I och med Stockholms stads plan för gatuparkering kommer det på sikt att ske förändringar i området. I planen har nya taxeoråden bildats samt nya parkeringsavgifter upprättats. Bagarmossen ligger inom taxeoråde 5, vilket kommer innebära en parkeringskostnad på 5 kronor/timme vardagar 07-19. Boendeparkering kommer kosta 300 kronor per månad eller 20 kronor per dygn. År 2018 planeras omskyllningen av taxeoråde 5. Avgifterna används som ett styrmedel för att minska bilparkering längs allmänna gator.

Gatuparkering ska inte vara ett förstahandsval för boende, då det hämmar framkomligheten och en levande stadsmiljö. För att öka incitamentet till att parkera i garage minskas därför prisskillnaden mellan parkering på allmän platsmark respektive i garage.



Övergripande riktlinjer och styrande dokument.

Planprogram och pågående detaljplaner

Bergholmsbacken ingår i den första etappen av detaljplaner som ska arbetas fram utifrån planprogrammet Bagarmossen - Skarpnäck. Detaljplanen omfattar cirka 620 bostäder, varav 90 vårdboheter både i form av hyresrätter och bostadsrätter. Det planeras även en grundskola F-9 för 1200 elever med idrottshall, samt två förskolor. Delar av Bergholmsparken ingår i utvecklingsarbetet. Planförslaget innebär bland annat sex nya kvarter med en större genomgående gata som sammanbinder mindre anslutande gator till varje kvarter. Den genomgående gatan fungerar främst som ett gång- och cykelstråk mellan Bagarmossen och Skarpnäck.

Det ökade parkeringsbehovet som uppstår i samband med den nya bostadsbebyggelsen ska hanteras på kvartersmark. Parkeringsstalet för bil föreslås i planprogrammet vara 0,6 som utgångspunkt. Med en lägre belastning på parkeringsplatser på allmän platsmark finns möjlighet för att dimensionera om gaturummet till förmån för gående och cyklister. Detta görs genom att ta bort cirka 38 parkeringsplatser på delar av Bergsrådvägen och Rusthållarvägen.



Nulägesbild över planområdet (flygfoto taget mot sydost).



Illustrationsskiss över detaljplan Bergholmsbacken.

Parkeringsinventering

Syfte

I och med omgestaltning av gator genomförs en översiktlig parkeringsinventering av områdets gator. Parkeringsinventeringen ska utreda påverkan på parkeringsmöjligheter i och med omgestaltningen av gator enligt den pågående detaljplanen.

Uppdraget

Uppdraget omfattar en beläggningsinventering av parkeringsytor på allmän platsmark och kvartersmark i Bergholmsbacken, Bagarmossen. Inventeringen avgränsas till följande gator:

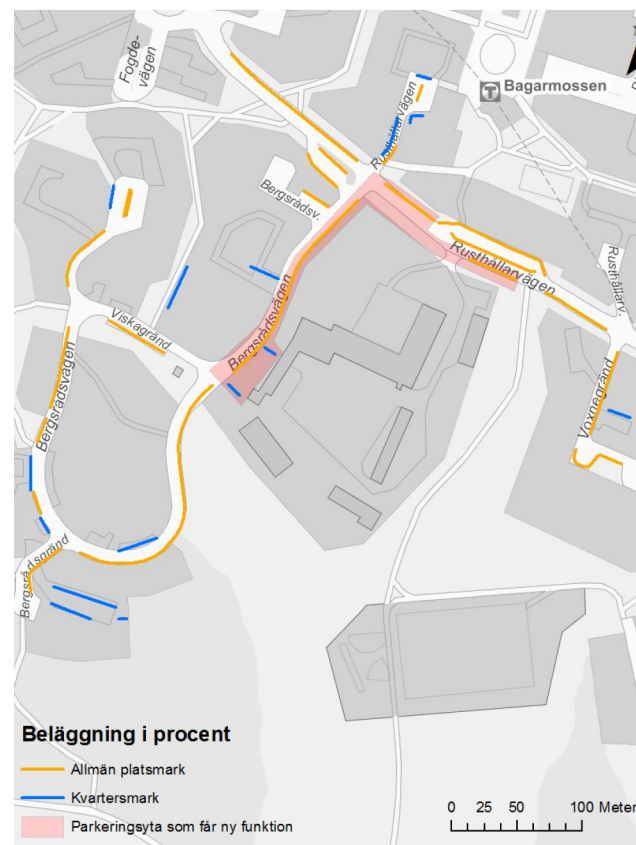
- Bergsrådsvägen
- Bergsrådsgränd
- Rusthållarvägen
- Viskagränd
- Voxnegränd

Resultatet sammanställs och redovisas samt jämförs med liknande studier. Genom jämförelsen kan uppskattning göras om hur en byggnation enligt detaljplan Bergholmsbacken påverkar parkeringssituationen i området.

Metod

Inventeringen ger underlag i analys om hur parkeringsbeläggningen ser ut under olika tider på dygnet. Inventering genomfördes i september 2017. Två inventeringar skedde under vardag (klockan 10-14 och 18-21) och en genomfördes under helg (klockan 10-14). Aktuella gator i området delades in i olika parkeringsytor och utifrån denna indelning går det att följa beläggningsgraden.

Antalet parkeringsplatser uppskattas till 377 stycken med fördelning om 262 på allmän platsmark och 115 stycken på kvartersmark. Flera bostadshus längs Bergsrådsvägen har enskilda garage i bottenplan, dessa har inte inventerats i denna studie.



Översikt av studerade parkeringsplatser.



Exempel på garage längs Bergsrådsvägen som inte ingått i studien.

RESULTAT

Nedan beskrivs resultatet utifrån inventeringen fördelat på de tider då inventeringen genomfördes.

Vardag klockan 10-14

Under detta inventeringstillfälle var beläggningen som högst på parkeringar på allmän platsmark. Totalt hade fem parkeringsytor full beläggning och det var främst vid dessa som felparkeringar skedde. Totalt var fyra bilar var felparkerade, tre av dessa fanns i anslutning till yta 5.

Av de 377 parkeringsplatser som studerades var 268 belagda vilken innebär en beläggning 71 %. 80 % av parkeringarna på allmän platsmark var belagda, och 52 % av parkeringarna på kvartersmark. På parkeringsytorna inom området som avses få ny funktion var det totalt 19 bilar parkerade.

16 parkeringsytor hade en belägningsgrad på mellan 80-100 %, av dessa var endast tre ytor på kvartersmark.

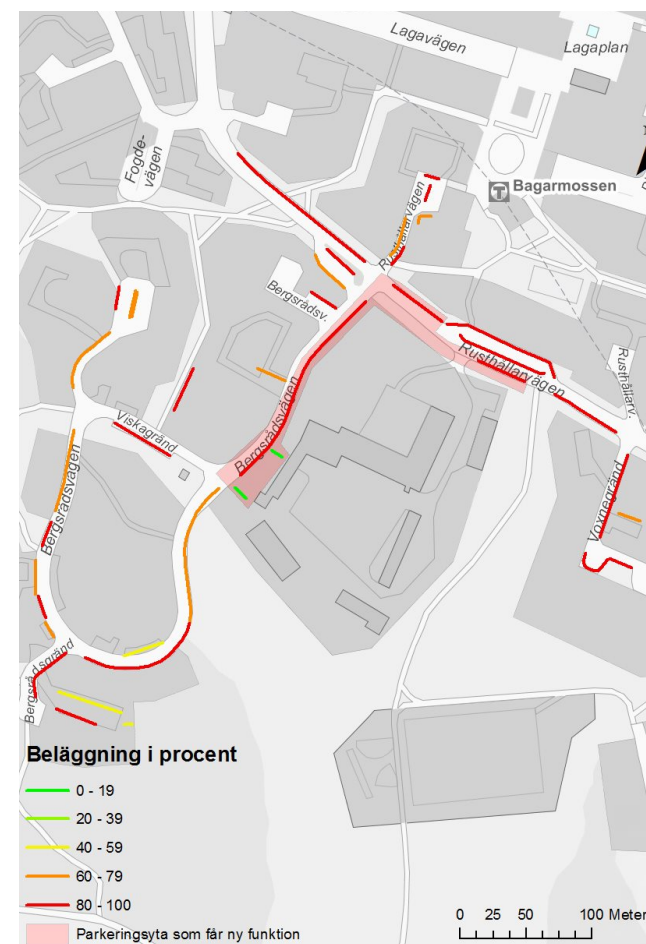
Vardag klockan 18-21

Totalt sett var belägningsgraden på 80 % vid inventeringstillfället. Av de 377 parkeringsplatserna var 303 belagda. 14 parkeringsytor hade full beläggning, de flesta av dessa var på allmän platsmark. 89 % av parkeringarna på allmän platsmark var belagda och 62 % av parkeringarna på kvartersmark. Vid inventeringstillfället var fem bilar felparkerade, fyra av dem stod i anslutning till parkeringsytor som var fullbelagda.

22 parkeringsytor hade en belägningsgrad på mellan 80-100 %, av dessa var endast fyra ytor på kvartersmark. På parkeringsytorna inom området som avses få ny funktion var det totalt 23 bilar parkerade.



Beläggning under vardag klockan 10-14.

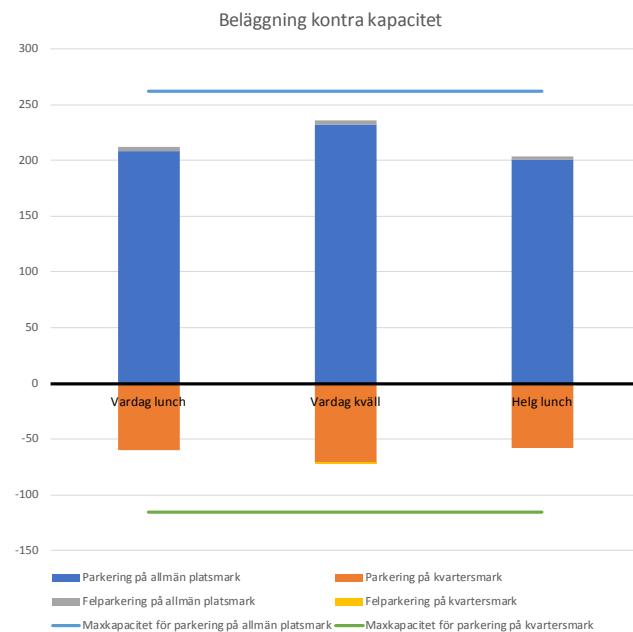


Beläggning under vardag klockan 18-21.

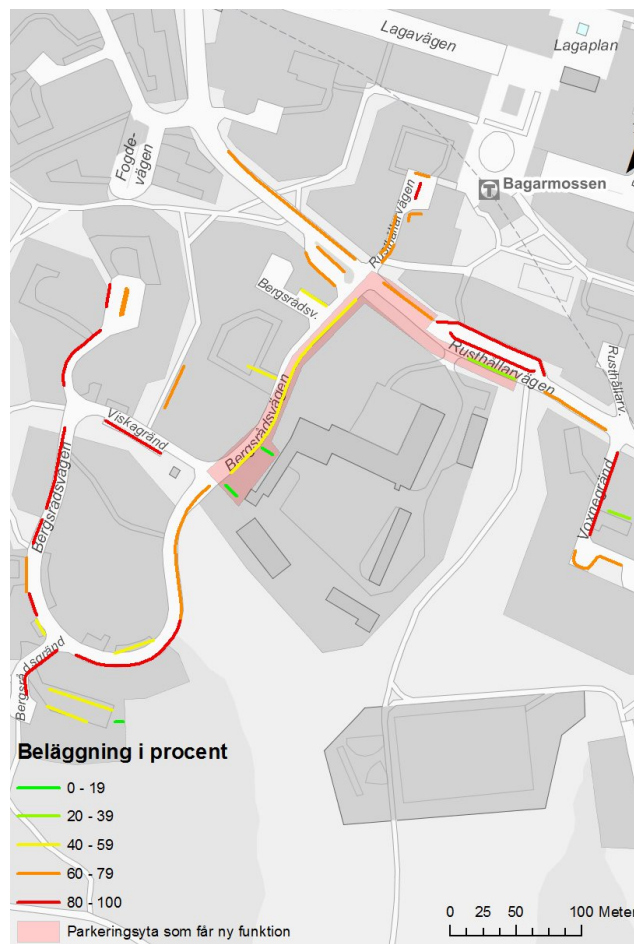
Helg klockan 10-14

Av de 377 parkeringsplatserna var 259 belagda, vilket innebär en beläggningen på 69 %. Av parkeringarna på allmän platsmark var beläggningen 77 % och 50 % på kvartersmark. Det var endast full beläggning på tre av de studerade parkeringsytorna. På parkeringsytorna inom området som avses få ny funktion var det totalt 14 bilar parkerade.

12 parkeringsytor hade en beläggningsgrad på mellan 80-100 %, av dessa var endast en yta på kvartersmark.



Beläggning fördelat på parkering på allmän platsmark och kvartersmark.



Beläggning under helg klockan 10-14.

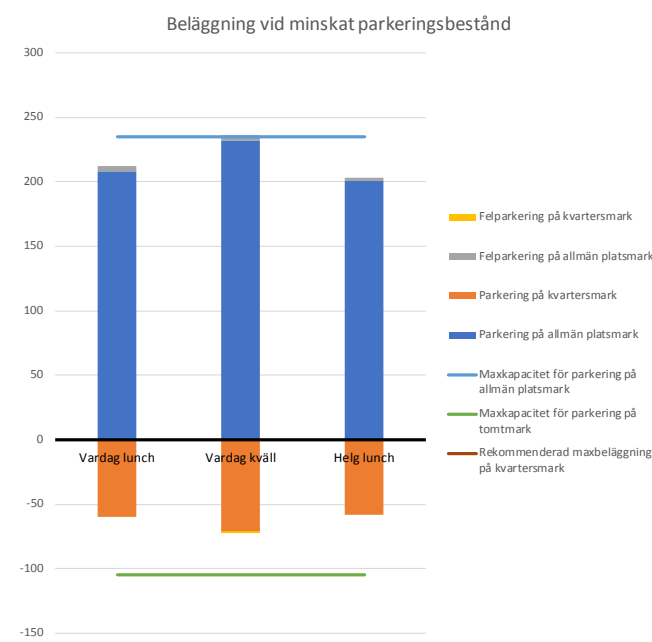
ANALYS

Det är tydligt att beläggningen på allmän platsmark generellt är högre än på kvartersmark. Att det idag är gratis att nyttja parkering på allmän platsmark i Bagarmossen kan vara en anledning till den lågt nyttjade parkeringen på kvartersmark.

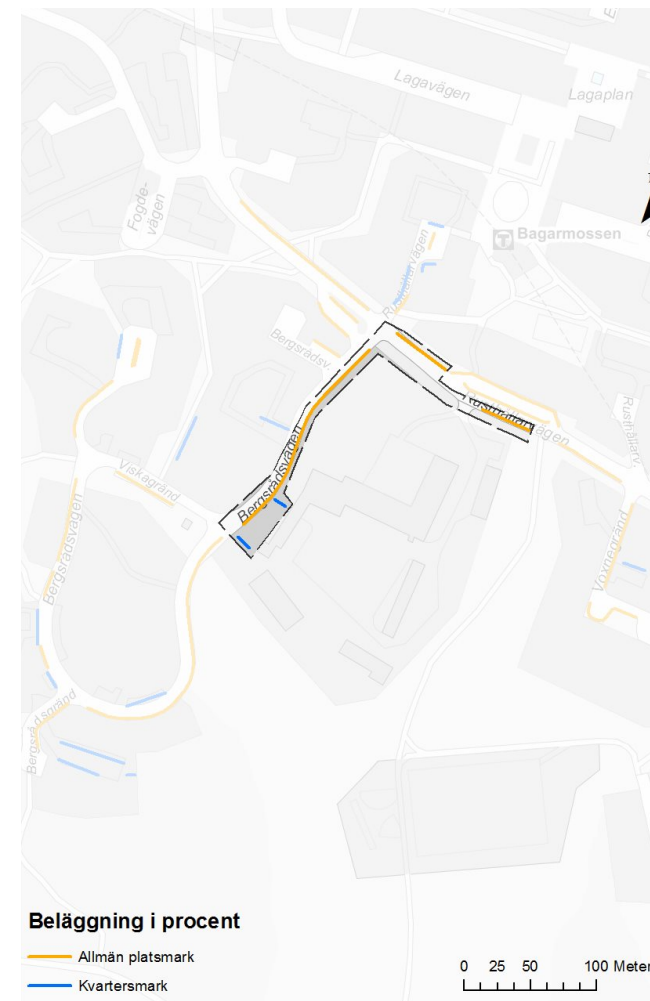
Inventeringen visar att det geografiskt sett är en jämn spridning av parkeringsytor med hög respektive låg beläggningsgrad. Beläggningsgraden var som högst under vardagskvällen vilket indikerar att det är många boende som nyttjar de studerade parkeringsplatserna. Inventeringen vittnar om att beläggningen var som lägst under helgen. Det kan tolkas på flera sätt. Ett möjligt scenario är att en stor del av de inventerade parkeringsytorna upptas av arbetande i området. En annan möjlighet är att avsaknaden av parkeringsavgifter i kombination med närheten till Tunnelbanan innebär att pendlare från närområdet nyttjar parkeringsplatser i Bagarmossen för att sedan ta kollektivtrafik till arbetet. En tredje möjlighet är att det främst är boende som nyttjar parkeringsytorna. På grund av de fördelaktiga parkeringsförhållandena låter de bilen stå hemma under vardagar och reser istället på annat sätt till arbete.

Enligt detaljplanen kommer cirka 38 parkeringsplatser på delar av Bergsrådsvägen och Rusthållarvägen att omvandlas till gång- och cykelbana. Det innebär att beläggningen på resterande parkeringsplatser kommer öka. Inventeringens resultat visar på att de bilar som var parkerade på ytor, som planeras få en ny funktion, hade fått plats på andra parkeringar på allmän platsmark. Räknas beläggningsgraden om utifrån 28 färre parkeringar på allmän platsmark och 10 färre på kvartersmark blir resultatet annorlunda. Under vardag klockan 10-14 blir beläggningen totalt 78 % istället för 71 %, 89 % för parkering på allmän platsmark och 57 % på kvartersmark.

Under vardag 18-21 vore beläggningen totalt 89 %, 99% för parkering på allmän platsmark och 68 % på kvartersmark. Under helgen klockan 10-14 kan beläggningen räknas om till totalt 76 %, 86 % för parkering på allmän platsmark och 55 % på kvartersmark. Det ska dock tas i beaktande att de parkeringsytor som är lokaliserade på kvartersmark förmodligen nyttjas av skolpersonal. Vid byggnationen av den nya skolan kommer arbetsplatsparkering delvis att lösas inom planerade garage. Stockholms stads vision är att resor till och från arbete främst ska ske med kollektivtrafik.



Beläggningsgrad omräknat utifrån 28 färre parkeringar på allmän platsmark och 10 färre parkeringar på kvartersmark.



Parkeringsytor som bland annat omvandlas till gång- och cykelväg.

Slutsats

Avgiftsbeläggningen av parkeringen på allmän platsmark som införs i Bagarmossen under 2018 kommer troligtvis ha en påverkan på beläggningen. De nya avgifterna innebär bland annat att boende som inte har tillgång till parkering på kvartersmark kommer kunna ansöka om boendeparkeringsstillstånd, vilket kostar 300 kronor i månaden. Boende som har tillgång till parkering på kvartersmark kommer enligt riktlinjer för *Gröna parkeringstal* inte erbjudas tillstånd för boendeparkerings på allmän platsmark. Parkering på gata kommer därmed inte längre vara lika attraktivt som tidigare för boende.

På grund av skillnader i avgift har incitamentet till att parkera i garage jämfört med att parkera på allmän platsmark varit lågt. Avgiftsbeläggningen av parkering på allmän platsmark innebär att prisskillnaden mellan parkering i garage och på allmän platsmark minskas. Detta i kombination med att antalet parkeringsplatser på allmän platsmark minskar uppmuntrar till att nyttja garage, vilket ligger i linje med Stockholms stads mål.

Fler kommuner är inne på samma spår gällande att minska attraktiviteten av parkering på gata. I Göteborgs parkeringspolicy framgår det att avgift för bilparkering på gata eller allmän plats bör vara lika hög eller högre än parkeringsavgiften på kvartersmark i samma område.

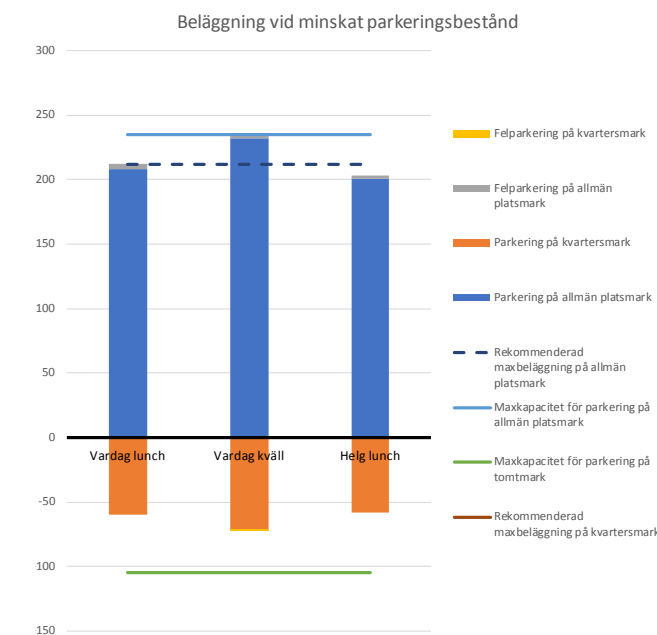
De tidigare generösa parkeringsförhållandena i Bagarmossen har motverkat Stockholms stads mål om att parkering på allmän platsmark ska vara till för den rörliga trafiken. Prioritering av Gång- och cykelbanor framför parkeringsplatser i detaljplanen främjar fotgängares och cyklisters framkomlighet samtidigt som en avgift på parkering på allmän platsmark bidrar till en hög omsättning av parkeringsplatser, vilket kan skapa nya förutsättningar för handeln i Bagarmossen.

En effekt av högre parkeringsavgifter i staden kan innebära en förändring i valet av färdmedel och därmed även bilnehav. En lägre kostnad för parkering nära bostaden än vid destinationen innebär ökat incitamentet för att lämna bilen hemma, alternativt göra sig av med bilen och nyttja kollektivtrafik istället.

Får inte införandet av de nya parkeringsavgifterna det väntade resultatet gällande färre som väljer att parkera längs kantsten kan omvandlingen av parkeringsytor, enligt detaljplanen, leda till starkt motstånd av de boende. Beläggningsgraden på 99 % (räknat utifrån 28 färre parkeringar på allmän platsmark) under vardagskvällen innebär att det endast fanns två lediga platser på de inventerade parkeringarna på allmän platsmark, vilket leder till ökad söktrafik. Tidigare erfarenheter visar dock att en effekt av införandet av parkeringsavgifter minskat söktrafiken, vilket betyder att det är mindre tidskrävande att hitta en ledig parkeringsplats.

Diagrammet till höger visar på att den rekommenderade maxbeläggningen överskrids med cirka 23 parkerade bilar under inventeringen på vardag klockan 18-21. Detaljplanens förslag gällande omvandling av parkeringsytor på Bergsrådsvägen och Rusthållarvägen tillsammans med införandet av parkeringsavgifter i området kommer dock leda till förändring av parkeringsbeläggningen. Enligt Sveriges Kommuner och Landstings Parkeringshandbok – Lagstiftning, reglering och tillståndsgivning är en kombination av parkeringsavgifter och tidsreglering ett effektivt sätt att styra efterfrågan på parkeringsplatser. Det kan därför antas att den nya exploateringen inte medför för hög beläggning på parkeringsytorna längs de inventerade gatorna.

- Omvandlingen av parkeringsytors längs delar av Bergsrådsvägen och Rusthållarvägen förväntas inte medföra för hög beläggning i området.
- Avgiftsbeläggning och minskat antal parkeringsplatser skapar omsättning på parkeringsplatserna.
- Fler lediga parkeringsytor innebär minskad söktrafik, vilket innebär att det tar mindre tid att hitta en ledig parkeringsplats.



Rekommenderad maximal beläggning jämfört med omräknad beläggningsgrad.