
RAPPORT

STOCKHOLMS STAD

Parkeringsutredning i Årsta

UPPDRAGSNUMMER 12601482



SLUTRAPPORT EFTER GRANSKNING

2018-08-22

Sweco Society

PATRIK WIRSENIUS

MATHIAS HÖGBERG

Innehållsförteckning

1	Inledning	2
1.1	Bakgrund	2
1.1.1	Detaljplan del av Siljan 5 mm, längs Taveljövågen	3
1.1.2	Detaljplan Ånn 7 mm längs Årstavågen	3
1.2	Syfte och avgränsningar	5
1.3	Förutsättningar - Stockholms stads parkeringsstrategi	5
1.3.1	Principer för hantering av parkering	5
2	Nulägesbeskrivning	7
2.1	Dagens parkeringstaxa	7
2.2	Inventering av parkering	8
2.2.1	Inventeringsresultat - gatuparkering	9
2.2.2	Inventeringsresultat - parkeringen vid vård- och omsorgsboendet	11
2.2.3	Inventeringsresultat - parkeringen längs Taveljövågen	11
2.3	Bilinhav och boendeparkeringstillstånd	12
2.3.1	Bilinhav i stadsdelen Årsta	12
2.3.2	Boendeparkeringstillstånd	13
3	Analys av parkeringsbehovet	13
3.1	Behov av parkering i området	13
3.2	Exploatering vid Taveljövågen	14
3.3	Exploatering vid Årstavågen	16
4	Slutsatser	17

Bilagor

Sammanställning parkeringsinventering Årsta (Excel)

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Två intill varandra liggande detaljplaneprojekt i Årsta pågår för närvarande vid Tavelsjövägen och vid korsningen mellan Årstavägen och Ottsjövägen. I bägge fallen kommer det att försvinna ett antal bilparkeringsplatser och parkeringssituationen behöver därför ses över. Detaljplanerna beskrivs kortfattat nedan.

De två detaljplaneområdena kan ses i figur 1 nedan. Områdena ligger mellan Årsta torg, Årstaberg station och naturområdet Årstaskogen. I Årstaberg går både pendeltåg och tvärbanan. I direkt anslutning till de båda detaljplaneområden på Årstavägen går busslinje 160 som går på sträckan Gullmarsplan-Årstaberg-Liljeholmen. Området är därmed välförsett med kollektivtrafik.



Figur 1. Placeringen av de två detaljplaneområden i stadsdelen Årsta, mellan Årstaberg station, Årstaskogen och Årsta torg.

1.1.1 Detaljplan del av Siljan 5 mm, längs Tavelsjövägen

Besqab har hos exploateringskontoret ansökt om markanvisning för delar av Årsta 1:1 och Siljan 5 med avsikt att bygga bostadsrätter fördelat på ett antal punkthus. Exploateringsnämnden beslutade 2016-02-04 att ge Besqab en markanvisning för 70 bostadsrätter. Planområdet ligger längs Tavelsjövägen i stadsdelen Årsta och är drygt 5000 kvm stort. Planområdet avgränsas av Tavelsjövägen och av intilliggande fastighetsgränser. Föreslaget planområde ägs av Stockholm stad.



Figur 2. Flygbild över planområdet från nordväst. Planområdet är grovt markerat med en röd streckad linje.

1.1.2 Detaljplan Ånn 7 mm längs Årstavägen

Planens syfte är att möjliggöra ett nytt vård- och omsorgsboende, seniorbostäder och förskola inom fastigheten Ånn 7 och del av Årsta 1:1. Micasa har en tomträtt på fastigheten Ånn 7 där det idag finns ett befintligt vård- och omsorgsboende från 1960-talet. Micasa önskar riva befintliga byggnader och uppföra ett nytt vård- och omsorgsboende samt komplettera platsen med seniorbostäder och förskola. Föreslagen bebyggelse uppskattas kunna ge ett tillskott på ca 70 lägenheter i vård- och omsorgsboende, ca 70 seniorbostäder och en förskola med sex avdelningar i ett kollektivtrafiknära läge.



Figur 3. Flygbild över planområdet. Planområdet är grovt markerat med en röd streckad linje.

Planområdet ligger längs Årstavägen i stadsdelen Årsta och är ca 10 000 kvm. Planområdet avgränsas av Årstavägen i söder, Ottsjövägen i öster, intilliggande fastighetsgränser i norr och Årstaskogen i väster. Planområdet omfattas av fastigheterna Ånn 7 och del av Årsta 1:1 vilka båda ägs av Stockholm stad. Micasa har en befintlig tomträtt på fastigheten Ånn 7.

Fastigheten har en befintlig markparkering med ca 50-60 platser som arrenderas av Stockholm Parkering AB. Av dessa är 41 avgiftsbelagda med avgift dygnet runt och övriga uthyrda. Prissättningen är 15 kr/h eller 60 kr/dygn. Parkeringen finns till främst för personal och besökande till vård- och omsorgsboendet, men det är också möjligt för allmänheten att stå där. Stockholm Parkering AB bedömer att nyttjandet av parkeringen främst sker genom parkering kopplat till vård- och omsorgsboendet.¹

Dessa allmänna parkeringar kommer att försvinna vid exploateringen och konsekvenserna av detta ska analyseras i denna parkeringsutredning. Framtida parkeringsbehov för både personal och besökare ska lösas på fastighetsmark.

¹ Torbjörn Falksund (2018-07-02), avdelningschef för affärsområde Yttre, Stockholm Parkering AB.

1.2 Syfte och avgränsningar

Syftet med uppdraget är att inventera antalet bilparkeringar på allmän gatumark i stadsdelen Årsta, för att analysera beläggingsgraden och behovet av parkering i området. Utifrån inventeringen och analysen görs en bedömning om det finns potential till att hänvisa fler boende till att parkera på gatumark, med anledning av det försvinner boendeparkering i samband med en ny detaljplan längs Taveljövägen. I analysen ingår också en bedömning av behovet av att ersätta de allmänna parkeringar som försvinner i samband med exploateringen av fastigheten Ånn 7 och del av Årsta 1:1.

Inventeringen är geografiskt avgränsad till ett område med cirka 500 meters radie runt de två detaljplaneområdena. Inventeringen är också avgränsad till att endast omfatta den allmänna parkeringen på gatumark.

1.3 Förutsättningar - Stockholms stads parkeringsstrategi

Staden har i sin nya parkeringsstrategi ("Förslag till parkeringsstrategi", beslutad i KF 2016-06-27) satt upp ett antal mål för Stockholms utveckling när det gäller bostadsbyggande och trafik, bland annat:

- Stockholmsregionen ska kunna fortsätta växa
- I Stockholm ska 40 000 bostäder byggas till 2020 och 140 000 till 2030
- Levande stadsmiljöer av hög kvalité ska skapas i alla delar av staden
- Framkomligheten ska öka för resor med de kapacitetsstarka färdmedlen, dvs. kollektivtrafik, gång, cykel och godsfordon
- Stadens gator ska vara attraktiva offentliga rum
- Tillgången till viktiga målpunkter för resor med bil eller lastbil som gynnar näringslivet ska främjas
- Trafikens negativa inverkan på stadslivet ska minska

För att stödja dessa mål har sex förslag till principer för hantering av parkering tagits fram. Principerna bygger på den forskning som finns om relationen mellan parkering och god stadsbebyggelse. Dessa principer är en viktig utgångspunkt vid framtagande av förslag på åtgärder för parkeringen på kommunal mark.

1.3.1 Principer för hantering av parkering

1. Utrymme för gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras före utrymme för parkering och vid kantsten prioriteras lastning, lossning och angöring följt av korttidsparkering.

- Gapet mellan kostnad för att stå på gatan och stå på kvartersmark bör minska.
- Möjlighet till boendeparkering ska endast införas i områden som inte har behovet av parkering tillgodosett inom kvartersmark.

- Där det finns behov ska gatuutrymme omfördelas från bilparkering till andra mer prioriterade funktioner.

2. Planering av parkering ska understödja byggande av bostäder till rimliga priser och bidra till att undvika parkeringsproblem på gatan.

- Platsspecifika parkeringstal för bostäder ska tillämpas enligt stadens antagna riktlinjer.
- Kostnaden för parkering bör separeras från boendekostnader. Detta är inte något staden förfogar över idag och kräver en lagändring.
- Marknader för parkeringsplatser ska understödjas där detta är lämpligt.

3. Parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.

- Reglering med tid och pris för gatuparkering används för att uppnå mål för framkomlighet, tillgänglighet och för att främja ett hållbart transportsystem
- Antal parkeringsplatser som byggs vid kontor och handelsplatser beslutas med hänsyn tagen till påverkan på omkringliggande trafiksystem.

4. Parkeringsplatser ska utnyttjas mer effektivt.

- Samnyttjande av parkeringsplatser bör främjas.
- Effektivt utnyttjande av parkeringsplatser genom bildelning ska främjas.
- Angöring, lastning/lossning och korttidsparkering prioriteras på gatumark.

5. Parkeringar ska ha en stadsmässig utformning.

- Parkeringshus ovan jord bör integreras i det offentliga rummet, t.ex. genom att ha verksamheter i markplan.
- Större markparkeringar anläggs endast i undantagsfall och ska då integreras i miljön.
- Gatuparkeringar anläggs då de inte konkurrerar ut andra mer prioriterade element som bidrar till framkomlighet och stadskvalitet.

6. Infartsparkeringar skapas i samverkan med Landstinget och grannkommuner.

- Infartsparkering kan anläggas där alternativnyttan är låg, t.ex. i bullerstörda miljöer eller utmed direktbusslinjer i perifera lägen. I goda spårtrafiklägen inom staden ger det oftast större nytta att bygga bostäder eller verksamheter.
- Prissättning av infartsparkeringar och parkering på omkringliggande gator ska vara i balans.

2 Nulägesbeskrivning

Största delen av Årsta är bebyggt med smalhus, men med ett för tiden ovanligt inslag av punkthus. Punkthusen placerades ofta på höjderna omgivna av de lägre placerade lamellhusen. Stadsbilden är luftig och omväxlande med grupper av bebyggelse som skiljs åt av parkstråk.

Området är väl försörjt med kollektivtrafik, Årstabergs pendeltåg och tvärbanestation ligger ca 500 meter bort, Årstafältets tvärbanestation ca 400 meter bort och flera lokalbussar stannar på Årstavägen.

2.1 Dagens parkeringstaxa

Inom utredningsområdet gäller parkeringstaxa 4, med 10 kr/timme kl. 7-19 på vardagar, samt 11-17 på lördagar. Avgiften infördes för bara ett par år sedan i samband med att staden tog fram en ny parkeringsplan. Ett av motiven till att införa avgifter även i närförorterna är att skillnaden i pris mellan de nya garagen som byggs i nya bostadsprojekt och parkeringsplatser på omkringliggande gator, inte ska resultera i att de boende väljer att parkera på gatan och att garagen blir underutnyttjade. De nya avgifterna innebär att parkering på gatumark får en sådan kostnadsnivå att det är möjligt att bygga ett lämpligt antal parkeringsplatser till nya bostäder och att dessa även kommer att användas av de boende.

Genom att införa parkeringsavgifter i närförorterna så tar också staden ett helhetsgrepp på parkeringsfrågan. Om avgiftsreglering endast införs på de platser där parkeringstrycket är som störst så kan problemen flyttas till närliggande områden.



Figur 4. Utdrag från Stockholms stads parkeringsplan



Figur 5. Exempel på skyltningen av gatuparkeringen i Årsta

2.2 Inventering av parkering

Parkeringsinventeringen skedde under eftermiddag (cirka kl. 15-16) samt kväll (cirka kl. 19-20) under två kvällar (tisdag och torsdag) i slutet på maj 2018. Målet med inventeringen var att spegla hur parkeringsbeläggningen ser ut under dels en tid då många är på jobbet och en tid då de flesta är hemma. Avgifter för parkering tas enbart ut under dagtid fram till kl. 19:00. Eftersom inventeringen gjordes under två dagar, där eftermiddag och kväll inventerades vid bägge tillfällena, blir resultaten mer tillförlitliga.

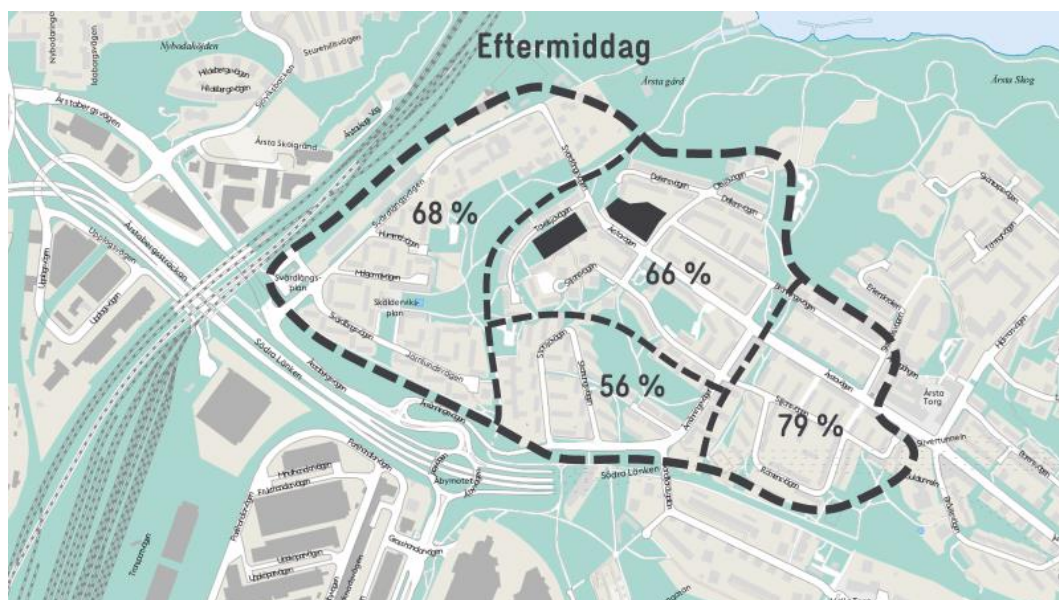
Inventeringen skedde i stadsdelen Årsta med en radie på cirka 500 meter från detaljplaneområdena. Området delades upp i fyra olika zoner för att lättare kunna se om det fanns skillnader i beläggning mellan olika delar av stadsdelen. Den geografiska avgränsningen och uppdelningen i zoner kan ses i figur 6.



Figur 6. Parkeringsinventeringens geografiska avgränsning samt uppdelning i zon A, B, C och D.

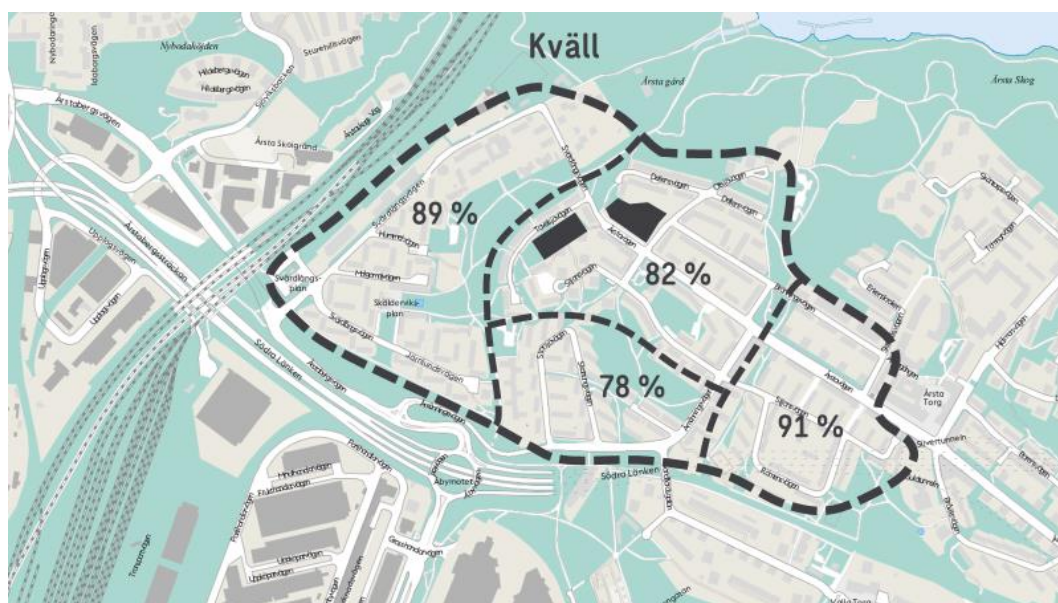
2.2.1 Inventeringsresultat - gatuparkering

Resultatet av inventeringen visar att det ofta finns platser lediga, även om vissa gator kan vara fullbelagda. Beläggningen var generellt sett högre på kvällen än på eftermiddagen. Genomsnittsbeläggningen under eftermiddagen låg på mellan 56 och 79 % för de olika zonerna, se figur 7.



Figur 7. Den procentuella genomsnittsbeläggningen för de olika zonerna under eftermiddag.

Under kvällen låg genomsnittsbeläggningen på mellan 78 och 91 % för de olika zonerna, se figur 8.



Figur 8. Den procentuella genomsnittsbeläggningen för de olika zonerna under kvällen.

Den zon med lägst beläggning var zon C, följt av zon B och A, medan zon D hade högst beläggning. Detta gällde både under eftermiddagar och kvällar.

Beläggningen på de olika zonerna varierar mellan 56 % för eftermiddagar i zon C till 91 % för kvällar i zon D. När beläggningen hamnar kring 90 % eller högre är parkeringssituationen ansträngd. Risker för medvetna felparkeringar och omfattande söktrafik ökar. Med beläggningar kring 80-85 % är istället parkeringssituationen bättre. En sådan beläggning gör att parkeringarna används i relativt hög omfattning, det vill säga att antalet parkeringar längs gatorna inte är onödigt högt med onyttjade ytor som följd. Samtidigt gör en sådan beläggning att det blir relativt enkelt att hitta en ledig parkeringsplats och söktrafik minskas.

De olika zonerna innehåller olika antal parkeringar. Zon A har totalt cirka 93 parkeringsplatser, zon B har cirka 254, zon C har cirka 84 och zon D har cirka 136 parkeringsplatser. Antalet lediga parkeringsplatser skiljer sig därmed åt mellan de olika zonerna. Antal lediga parkeringsplatser under eftermiddag respektive kväll per zon samt totalt sett går att se i tabell 1.

10(17)

RAPPORT
2018-08-22
SLUTRAPPORT EFTER GRANSKNING
PARKERINGSUTREDNING I ÄRSTA

Antal lediga parkeringsplatser per zon	Eftermiddag	Kväll
Zon A	30	11
Zon B	86	45
Zon C	37	18
Zon D	29	12
Totalt	182	86

Tabell 1. Antalet lediga parkeringsplatser per zon samt totalt under eftermiddag och kväll.

I tabell 1 kan man se att antalet lediga parkeringsplatser är störst i zon B med över 80 lediga parkeringsplatser på eftermiddagen och 40 lediga parkeringsplatser på kvällen. Övriga zoner hade var och en cirka 30-40 lediga platser på eftermiddagen och 10-20 lediga platser under kvällen. Totalt fanns det 182 lediga parkeringsplatser under eftermiddagen och 86 lediga under kvällen.

Bland gator med många lediga platser under kvällstid återfinns Årstavägen (delen inom zon B) med cirka 22 lediga platser, Storsjövägen med 9 lediga platser och Siljansvägen (delen inom zon B) med 7 lediga platser.

2.2.2 Inventeringsresultat - parkeringen vid vård- och omsorgsboendet

Vid vård- och omsorgsboendet finns det parkeringar på kvartersmark som är öppna för allmänheten och som drivs av Stockholm Parkering. Denna parkering är avgiftsbelagd dygnet runt och avgiften är 15 kr/h eller 60 kr/dygn, vilket är dyrare än att parkera längs med gatan. Boendeparkeringstillstånd gäller inte på denna parkering. Parkeringen antas främst vara till för och också användas av besökare till vårdboendet. Parkeringen har totalt 41 parkeringsplatser som är tillgängliga för allmänheten. Vid inventeringen låg medelbeläggningen under eftermiddagen på 44 % med i genomsnitt 18 parkerade fordon och 23 lediga platser. Medelbeläggningen under kvällstid var lägre och låg på 29 % med i genomsnitt 12 parkerade bilar och 29 lediga platser.

2.2.3 Inventeringsresultat - parkeringen längs Tavelsjövägen

Planområdet ligger längs Tavelsjövägen som är en återvändsgata in från Årstavägen. Vid sidan av gatan finns idag 61 parkeringar. Marken ägs av Stockholm stad, men arrenderas ut till parkeringsbolaget APCOA Parking Sverige AB. Parkeringsplatserna hyrs slutligen av bland annat av de boende i de befintliga lamellhusen längs Tavelsjövägen. I dagsläget är 41 parkeringar uthyrda. Kostnaden för parkeringsplatserna är 875 kr/månad.² Längs

² Fredrik Wheeler (2018-07-06), Regional manager, APCOA Parking Sverige AB.

med Tavelsjövägen finns också 11 kantstensparkeringar som är tillgängliga för allmänheten och där boendeparkeringstillstånd gäller.

Bebyggelsen i planförslaget kommer att angöras från Tavelsjövägen. Parkering föreslås ske i garage under byggnaderna i söder och försörjer parkeringsbehovet för alla husen. Garagets storlek är för ca 32 bilar och beräknat med ett parkeringstal på 0,4 platser per bostad.

Av de befintliga parkeringarna utmed Tavelsjövägen försvinner 40 platser med föreslagen bebyggelse. Hur parkeringssituationen på gatan och de parkeringsplatser som försvinner kommer hanteras ska analyseras i denna parkeringsutredning.

2.3 Bilinnehav och boendeparkeringstillstånd

2.3.1 Bilinnehav i stadsdelen Årsta

Bilinnehavet definieras som antal personbilar som ägs av privatpersoner och antal personer som betalar förmånsskatt för möjligheten att nyttja en tjänstebil för privat bruk 2012-12-31. Detta ger sammantaget en tämligen god bild av parkeringsefterfrågan. Staden har införskaffat aktuell statistik per basområde. I tabell 2 används områdesindelningen "stadsdelsnämnd". Det finns totalt 14 olika stadsdelsnämnder i staden. Samtliga redovisas i tabellen. Antal bostäder definieras som alla bostäder inom stadsdelsnämnden, såväl småhus som lägenheter i flerbostadshus (både hyresrätter och bostadsrätter). Andel småhus utgörs av andelen småhus av samtliga bostäder i stadsdelen. För stadsdelsområdena Enskede-Årsta-Vantör ligger bilinnehavet på 0,61 bilar per bostad.

Stadsdelsnämnd	Innehavare av Förmånsbil	Privatbilar	Totalt antal bilar	Antal bostäder	Andel småhus	Bilinnehav per bostad
Rinkeby-Kista	231	10 835	11 066	19 942	7%	0,55
Spånga-Tensta	836	11 602	12 438	13 733	32%	0,91
Hässelby-Vällingby	1 820	24 525	26 345	30 386	32%	0,87
Bromma	3 355	22 734	26 089	34 721	22%	0,75
Kungsholmen	2 816	15 242	18 058	41 141	1%	0,44
Norrmalm	3 033	15 092	18 125	39 778	0	0,45
Östermalm	2 914	17 974	20 888	41 381	0	0,50
Södermalm	3 816	26 677	30 493	72 099	0	0,42
Enskede-Årsta-Vantör	1 935	26 810	28 745	46 874	11%	0,61
Skarpnäck	710	11 512	12 222	22 923	9%	0,53
Farsta	911	15 830	16 741	26 381	17%	0,63
Älvsjö	1 068	9 514	10 582	11 201	39%	0,94
Hägersten-Liljeholm.	2 041	21 668	23 709	41 910	7%	0,57
Skärholmen	239	9 357	9 596	14 020	15%	0,68

Tabell 2. Bilinnehav per stadsdelsnämndsområde i Stockholms stad. Källa: Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering.

12(17)

RAPPORT
2018-08-22
SLUTRAPPORT EFTER GRANSKNING
PARKERINGSUTREDNING I ÅRSTA

2.3.2 Boendeparkeringstillstånd

Allmänt gäller att långtidsparkering av fordon ska ske på kvartersmark. Detta är inte alltid möjligt och i dessa fall är gatuparkering ett alternativ för de boendes långtidsparkering. Systemet med boendeparkeringstillstånd har som syfte att avgiften på gatan i sig inte ska fungera som ett incitament att ta bilen istället för att åka med kollektivtrafik, cykla eller gå.

Rätt till boendedispens/boendeparkeringstillstånd har den som är folkbokförd inom det aktuella boendeområdet och uppfyller gällande villkor. Parkering kan ske på parkeringsplatser som är utmärkta med tilläggstavla som visar att boende inom ett visst område är berättigade till att parkera på platsen. Betalning sker månadsvis eller per dag. Inga bevis behövs i framrutan, undantaget om föraren väljer att lösa biljett, kontroll av betalning sker elektroniskt via parkeringsvaktens handdator.

I de områden där nya avgifter för gatuparkering har införts kommer boendeparkering endast att införas där det finns ont om parkering på kvartersmark. Boende i områden som har behovet av parkering tillgodosett på kvartersmark kommer inte vara berättigade till boendeparkeringstillstånd. Att boendeparkera kommer därför inte att vara möjligt inom alla områden.

Boende ska betala avgift oavsett dag eller tid på dygnet om parkering sker på en avgiftsbelagd parkeringsplats. Kostnaden för ett boendeparkeringstillstånd i stadsdelen Årsta (taxa 4), är 500 kr/månad eller 35 kr/dygn.

3 Analys av parkeringsbehovet

3.1 Behov av parkering i området

Inom inventeringsområdet finns det cirka 570 allmänt tillgängliga gatuparkeringar. Under kvällstid låg beläggningen som helhet på 85 %, med cirka 85 platser lediga. Med en genomsnittsbeläggning under trolig maxbeläggning på cirka 85 % har Årsta en idag hyfsat fungerande parkeringssituation. Det varierar däremot kraftigt mellan olika gator. Många gator var helt eller nära på helt fullbelagda, medan andra gator hade många lediga platser, även under kvällstid.

I Årsta är en stor del av bebyggelsen äldre, där nuvarande parkeringsbehov inte kan lösas på egen fastighetsmark. Därför har också en stor andel av de boende möjlighet att med boendeparkeringstillstånd parkera på gatumark. Tillkommande bebyggelse ska lösa sitt parkeringsbehov på egen fastighet, vilket innebär att tillkommande bebyggelse inte ska påfresta parkeringssituationen på gatumark mer. Gatuparkeringen är däremot allmänt tillgänglig, så all tillkommande bebyggelse kan innebära fler parkerade bilar längs gatorna.

3.2 Exploatering vid Taveljövägen

Den tillkommande bebyggelsen vid Taveljövägen kommer lösa sitt parkeringsbehov på egen fastighetsmark. Befintliga bostäder har idag parkeringar vid sidan av Taveljövägen. Av dessa 61 parkeringar kommer 40 försvinna vid den tillkommande exploateringen. Av dagens parkeringar är i dagsläget 40 platser uthyrda, men hade vid inventeringstillfällena låg beläggning. Även om beläggningen verkar vara låg så förutsätts här att parkeringsbehovet för de befintliga bostäderna längs med Taveljövägen vara cirka 40 platser.

Eftersom det försvinner 40 platser av dagens 61 så kommer cirka 20 boende fortsatt kunna hyra de kvarvarande parkeringarna. Det innebär att det övriga parkeringsbehovet på cirka 20 platser behöver lösas på annat sätt. De boende föreslås erbjudas boendeparkeringstillstånd och hänvisas till att parkera på gatumark.

Längs med den nya exploateringen finns redan idag ett par kantstensparkeringar, men i och med den nya bebyggelsen skulle det vara möjligt att få till cirka 10 tillkommande kantstensparkeringar (yta för infarter till fastigheten inräknat), se Figur 9. Av dagens befintliga kantstensparkeringar på Taveljövägen finns det i genomsnitt 2 lediga parkeringar kvällstid. Det innebär att dagens lediga kapacitet och de tillkommande kantstensparkeringarna mot den nya bebyggelsen kan lösa cirka 12 platser av parkeringsbehovet för de befintliga boende längs Taveljövägen.

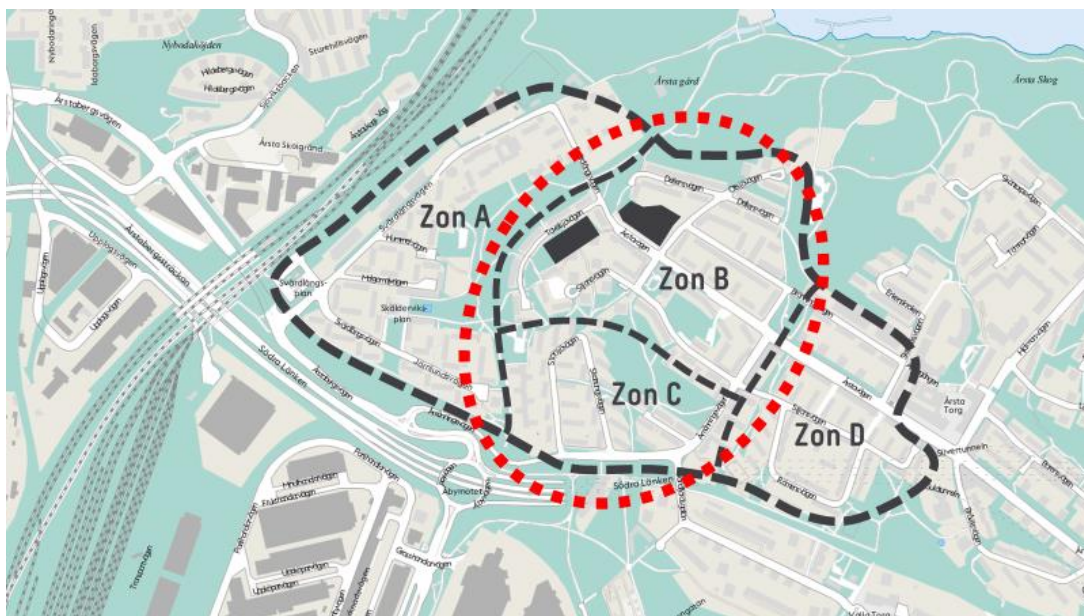


Figur 9. Karta över dagens befintliga parkeringar, som delvis försvinner och delvis blir kvar samt placering av föreslagen kantstensparkering längs med Tavelsjövägen.

Resterande parkeringsbehov är på cirka 8 bilar och behöver lösas på kringliggande gator. I zon B och C, som ligger närmast Tavelsjövägen, finns det under kvällstid totalt cirka 60-65 lediga parkeringsplatser. Av dessa ligger cirka 38 längs med antingen Årstavägen, Storsjövägen eller Siljansvägen, som samtliga ligger nära Tavelsjövägen. Det är alltså möjligt att lösa parkeringsbehovet för de parkeringar som försvinner vid Tavelsjövägen genom att anlägga nya kantstensparkeringar längs med kommande ny bebyggelse på Tavelsjövägen, nyttja befintliga kantstensparkeringar på Tavelsjövägen fullt ut samt hänvisa till befintliga lediga parkeringar på närliggande gator.

Med ytterligare cirka 20 parkerade bilar utspridda i zon B och C kommer det leda till att beläggningen under kvällstid kommer öka från dagens cirka 80 % till cirka 85 %. Det innebär att parkeringssituationen kommer gå från relativt välfungerande till en något mer ansträngd parkeringssituation. Söktrafik i området kommer också öka något. Zon B och C skulle då få en parkeringssituation som är något bättre än den befintliga

parkeringssituationen i zon D. Området där de boende längs med Tavelsjövägen troligen kommer parkera kan ses i Figur 10.



Figur 10. Karta som visar vart de boende längs med Tavelsjövägen framförallt kommer parkera om deras befintliga parkeringar försvinner.

3.3 Exploatering vid Årstavägen

Vid ombyggnationen av vård- och omsorgsboendet kommer de att behöva lösa sitt parkeringsbehov på sin egen fastighet. Idag finns det en parkering på fastighetsmarken med 41 parkeringar som är tillgängliga för allmänheten men avsedda för personal och besökare till vård- och omsorgsboendet. Bedömningen från Stockholms Parkering AB är att den främst nyttjas av parkering som kan kopplas till vård- och omsorgsboendet (se kapitel 1.1.2).

Antalet parkerade bilar var som störst på eftermiddagen med i genomsnitt 18 parkerade bilar. Under kvällstid stod istället cirka 14 bilar parkerade. Det är troligt att det enbart är enstaka av dessa parkerade bilar som inte kan knytas till vård- och omsorgsboendet. Därmed är det troligt att ombyggnationen av vård- och omsorgsboendet inte kommer leda till högre belastning på parkeringarna på gatorna.

16(17)

RAPPORT
2018-08-22
SLUTRAPPORT EFTER GRANSKNING
PARKERINGSUTREDNING I ÅRSTA

4 Slutsatser

Exploateringen vid Tavelsjövägen leder till ett ökat parkeringsbehov på gatumark, eftersom det försvinner flera parkeringsplatser som idag används för boende längs Tavelsjövägen. För att ersätta de förlorade parkeringarna föreslås de boende hänvisas till parkering på gatumark och att de då erbjuds boendeparkeringstillstånd.

Vår bedömning är att det idag finns viss ledig kapacitet, men när exploateringen är genomförd kommer parkeringssituationen att vara något mer ansträngd. Beläggningsgraden kring Tavelsjövägen (zon B och C) skulle hamna kring 85 % kvällstid, vilket fortsatt kan vara acceptabelt, om än inte optimalt. Därför blir vår rekommendation att eventuella ytterligare framtida exploateringsprojekt inte ökar trycket på parkering på gatumark i samma utsträckning såsom exploateringen vid Tavelsjövägen förväntas göra.