



# Parkeringsutredning Kv Greken 1, Blackeberg

*Underlag och förslag till hantering av parkering och mobilitetsåtgärder*

RAPPORT 2016-05-23

Författare

Jesper Skiöld

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	3
1. Inledning .....	4
2. Förutsättningar .....	5
3. Beräkning av kollektivtrafikutbud .....	9
4. Tillgänglighet till viktiga vardagsmålpunkter .....	11
5. Analys av förväntad parkeringsefterfrågan .....	12
6. Slutsatser .....	17
Bilaga 1. Situationsplan.....	19
Bilaga 2. Beräkningsöversikt för PTAL .....	21

## Sammanfattning

Syftet med studien är att tydliggöra förutsättningarna för resande till och från ny bebyggelse på fastigheten Greken 1 i Blackeberg samt ta fram underlag för fastställande av lämpliga parkeringstal i enlighet med Stockholms stads riktlinjer. Inom uppdraget ingår att bedöma förväntad parkeringsefterfrågan och ge förslag på kompletterande mobilitetstjänster.

Resultatet av genomförd studie påvisar att fastigheten har relativt god tillgång till kollektivtrafik och att det inom rimliga gång- och cykelavstånd finns ett varierande serviceutbud, förskolor och andra vardagsmålplatser. Förväntad målgrupp för boende inom fastigheten har statistiskt ett förhållandevis lågt bilinnehav. Betalningsviljan för parkering i området är dessutom relativt låg. Härutöver är bilparkering på gatumark avgiftsfri i direkt anslutning till fastigheten. Det innebär att parkeringsplatserna i det nya huset i viss mån kommer att finansieras via samtliga bostädernas hyror eller på annat sätt.

För fastigheten har i samråd med byggherren och staden följande mobilitetstjänster funnits lämpliga för fastighetens genomförande:

- *Information till potentiella boende och startpaket för nyinflyttade.*  
Åtgärden inkluderar:
  - Prova-på-kort på kollektivtrafiken, subventionerat av byggherren under två veckor för nyinflyttade boende över 18 år samt information om kollektivtrafikutbud.
  - Information om gång- och cykelmöjligheter inklusive cykelkarta.
  - Information om fastighetens bilpool.
- *Kvalitativa cykelparkeringar för boende och besökare*
  - För boende anordnas attraktiva, trygga och lätt nåbara cykelrum i markplan respektive garage med tillgång till servicestation, ladd-uttag för minst 2 el-cyklar per cykelrum och automatiska dörröppnare.
  - Besöksparkeringsplatser för cyklar anordnas med låsbara ram-ställ i nära anslutning till entréer.
  - Parkeringstal för cykel föreslås vara 2,5 cykelplatser per 100 kvm BTA baserat på stadens riktlinjer för utbud, med god standard.
- *Bilpool med dedikerade platser i området.*  
Den fasta kostnaden för bilpoolsmedlemskap inkluderas i hyran och täcks i minst fem år för boende som inte har egen parkeringsplats inom fastigheten.

Baserat på tillämpningsanvisningar i stadens riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal samt byggherrens ambition om fastighetsspecifika mobilitetsåtgärder framgår att fastigheten bör uppföras med ett parkeringstal om 0,42 parkeringsplatser per lägenhet.

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

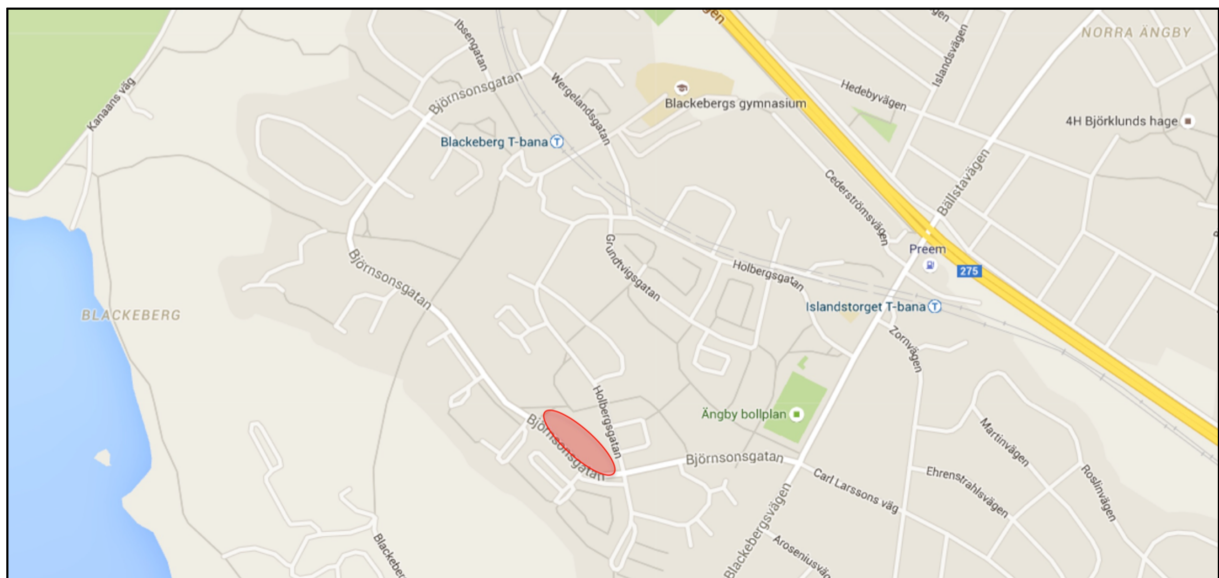
Stockholms stad arbetar med framtagande av en ny detaljplan för flerbostadshus inom fastighet Greken 1 i Blackeberg. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförande av flerbostadshus i 5-9 våningar inom planområdet.

## 1.2. Syfte

Syftet med utredningen är att tydliggöra förutsättningarna för resande till och från fastigheten, förväntad parkeringsefterfrågan samt bedöma tillämpbara parkeringstal baserat på Stockholms stads *Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering* (Stockholms stad, 2015). Här inkluderas att baserat på fastighetens förutsättningar ge förslag på kompletterande mobilitetstjänster enligt vad staden bedömer som Gröna parkeringstal.

## 1.3. Omfattning och geografisk avgränsning

Utredningen omfattar ny bostadsbebyggelse inom fastigheten Greken 1 i Blackeberg inom Stockholms stad. För fastighetens läge se Figur 1.1.



Figur 1.1 De nya bostadshusens läge i Blackeberg, Stockholms stad (Röd oval cirkel) Källa: [maps.google.com/](https://maps.google.com/)

## 1.4. Genomförande

Studien har genomförts av TUB Trafikutredningsbyrå AB på uppdrag av Svenska Bostäder.



## 2. Förutsättningar

### 2.1. Forskning om parkeringsnormer och flexibla parkeringstal<sup>1</sup>

Forskning om människors resmönster visar att färdmedelsvalet till en betydande del återspeglar hur staden och dess transportsystem ser ut. Det är inte bara stadens utformning som helhet som påverkar, utan även närområdets förutsättningar. Parkeringslösningar spelar en betydande roll för individers färdmedelsval och bilägande.

De senaste fem åren har ny kunskap om parkeringsnormers konsekvenser för byggkostnader, resmönster och fördelningseffekter tagits fram och gjorts allmänt tillgängliga. Här framgår att höga parkeringstal har medfört stora kostnader och subventioner vid bostadsbyggande. D.v.s. att kostnader för anläggning av parkering döljs för användare och istället delas av alla boende i en fastighet, inklusive de hushåll som inte äger bil.

Forskningens slutsatser är att bostadsproduktion i stadsmiljöer behöver utgå från nya förhållningssätt och planeringsrutiner för bilparkering. Självfinansieringsgraden för bilparkering behöver öka och anläggningskostnader för parkering sänkas. Krav på parkering behöver kompletteras med krav på mobilitetstjänster som bidrar till minskat bilägande, minskat bilberoende och minskade parkeringsbehov. Med ett paraplybegrepp kallas dessa planeringsprinciper för Flexibla Parkeringstal, vilket syftar till att hantera parkeringsutbudet som en del av boendes krav på mobilitetslösningar. Andra delar, vilka kan behöva ersätta krav på bilparkering, inkluderar av byggherren anordnade mobilitetstjänster. Dessa kan vara bilpool, rabatt på kollektivtrafik, varuleveransskåp m.m.

### 2.2. Stockholms stads riktlinjer för parkeringsplanering

Transportpolitiken i Stockholms stad vilar tungt på stadens Framkomlighetsstrategi.<sup>2</sup> Här framgår att tillväxten i regionen medför att befintliga gator och spår kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som idag. År 2013 beslutades staden att tillämpa flexibla parkeringstal. Nuvarande politiska majoritet har bekräftat att staden ska fortsätta tillämpa och utveckla flexibla parkeringstal. I budgeten för 2016 framgår att staden *"hela tiden (ska) sträva efter att hålla så låga parkeringstal som möjligt"* (Stockholms stad, Budet 2016, s. 209)

Under 2014-15 har Trafikkontoret tagit fram ett *Förslag till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad*.<sup>3</sup> Riktlinjerna inkluderar en ny parkeringsmodell för projektspecifika parkeringstal och möjlighet till så kallade Gröna parkeringstal. Avsikten är att ta ett helhetsperspektiv på parkering för en trafikstyrande effekt. Riktlinjerna har antagits i Kommunfullmäktige den 19 oktober, 2015.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Avsnittet baseras huvudsakligen på rapporten "Parkering i täta attraktiva städer – Dags att förändra synsätt", Trafikverket (2013),

<sup>2</sup> Stockholms stad, Framkomlighetsstrategin, 2012, <http://www.stockholm.se/trafiken>

<sup>3</sup> Stockholms stad, Projektspecifika och gröna p-tal, 2015

<sup>4</sup> Stockholms stad, Protokoll fört vid Stockholms KFs sammanträde den 19 oktober, 2015

### 2.2.1. Bilinnehav

Bilinnehavet i Stockholms stad är 362 personbilar per tusen invånare, varav cirka 45 % av alla bilar är s.k. företagsbilar.<sup>5</sup> Detta är förhållandevis lågt i jämförelse med bilinnehavet i Stockholms län (392) och för riket (471).

Innehavet av egen ägd bil varierar stort mellan områden, bostadsformer och hushållsstorlekar. Bland enpersonshushåll är andelen utan bil mer än dubbelt så stor som den för tvåpersonshushåll och fyra gånger så stor som för hushåll bestående av tre eller flera personer. Sammantaget är det för boende i lägenhet i länet 48 % av alla hushåll som har bil.<sup>6</sup> D.v.s. att mer än hälften av alla hushåll i lägenhet saknar tillgång till egen bil. För lägenheter i stadsdelen Bromma beräknas 52 % av alla hushåll i flerbostadshus äga en bil.<sup>7</sup>

Bostadsförmedlingen har med hjälp av Sweco och SCB genomfört en statistik analys av bilinnehavet för individer som flyttar in i nyproducerade lägenheter respektive bostäder i succession.<sup>8</sup> Som ett resultat av analysen framgår bland annat att bilinnehavet för boende i nyproducerade hyreslägenheter (0,44 bilar/lägenhet) är högre än för lägenheter som förmedlas i succession (0,34 bilar/lägenhet).

## 2.3. Bostadsfastighet Greken 1

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i oktober 2015 om att planarbetet ska påbörjas för Greken 1 på Blackeberg 2:1 och 3:1 med avsikt att möjliggöra byggnation av cirka 90 lägenheter. Enligt startpromemorian för detaljplanen är avsikten att parkering för bilar ska förläggas under marknivå.

Baserat på stadens riktlinjer för parkering har under planprocessen antalet parkeringsplatser för bil på fastigheten bedömts vara 0,4 per lägenhet.

### 2.3.1. Lägenheternas storlek och antal boende

De nya bostadshusen planeras för 95 bostäder. Aktuell lägenhetsantal och lägenhetsstorlekar för berörd fastighet framgår av Tabell 1.1.

Tabell 2.1. Lägenhetsantal och storlekar för bostadshus på fastighet Greken 1

Antal lägenheter	1or	2or	3or	4or	Totalt
Lamellhus	6	8	8	8	30
Punkthus		17	32	16	65
<b>Totalt</b>	<b>6</b>	<b>25</b>	<b>40</b>	<b>24</b>	<b>95</b>
Andel lägenheter i olika storlekar	6 %	26 %	42 %	25 %	100 %

<sup>5</sup> Statistiska Central Byrån och Trafikanalys (2015)

<sup>6</sup> RTK, 2002

<sup>7</sup> Stockholms stad, Projektspecifika och gröna p-tal, 2015 (inkluderar enfamiljshus)

<sup>8</sup> Beräkning baseras på faktiskt bilinnehav vid inflytt i nyproducerade hyresrätter. Underlag för data är 30 550 lägenheter, varav 5 950 i nyproduktion mellan åren 2007-2011. Källa: Bostadsförmedlingen, 2015.

Uppgifterna i Tabell 1.1 är inhämtade från byggherrens arkitekt i mars 2016. För situationsplan och förslag till parkeringslösningar se Bilaga 1.

För fastigheten är den genomsnittliga lägenheten 65 kvm stor fördelad på 2,86 rumsenheter. Detta kan jämföras med att en nyproducerad lägenhet i Sverige i snitt är 99,1 kvm<sup>9</sup> och har 3,44 rumsenheter<sup>10</sup>. Bostadshusen i Blackeberg planeras därmed att uppföras med förhållandevis små lägenheter och något lägre antal rumsenheter än det nationella genomsnittet.

I snitt bor i Blackeberg 0,54 personer per rumsenhet, vilket motsvarar persontätheten för hela Stockholms stad.<sup>11</sup> Det är något högre än snittet för flerbostadshus i Sverige som är 0,49 boende per rumsenhet.<sup>12</sup> Över en längre tid har antal boende per rumsenhet i flerbostadshus minskat. Om vi tillämpar det statistiska underlaget för hushållsstorlekar i flerbostadshus så medför föreslagen exploatering att en genomsnittlig lägenhet i fastigheten kommer att ha knappt 1,6 boende. För de 95 bostäderna i föreslagen exploatering kommer statistiskt **150 boende att flytta in**. Statistiskt kommer 29 lägenheter (30 % av det totala beståndet) att vara ensamhushåll.

## 2.4. Gång- och cykelstråk

För gående finns ett utbyggt nät av gångbanor längs områdets lokalgator, vilket normalt medger separerat utrymme längs gatans båda sidor. Standarden för närområdets gångbanor varierar och inkluderar smala stråk som kan medföra problem för exempelvis två barnvagnar att mötas. Inom närområdet finns även ett utbyggt gångvägnät inom befintliga parker.

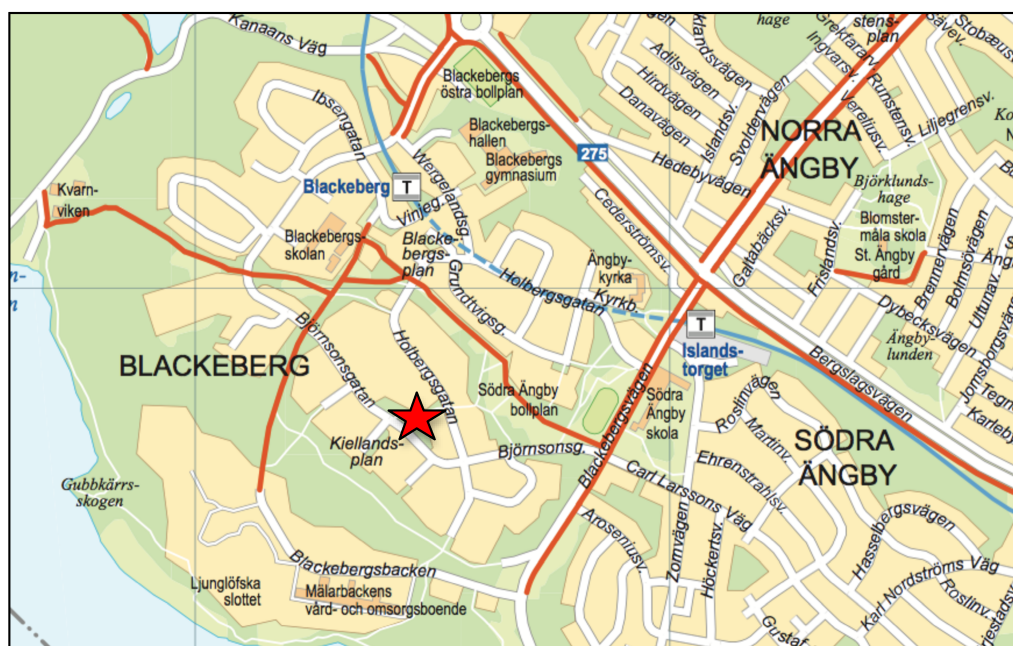
Fastighetens läge innebär att cykling i dess omedelbara närhet sker i blandtrafik på lokalgator. Längs Blackebergsvägen och ett parkstråk mellan Blackebergsvägen och Björnsonsgatan (norr om fastigheten) går två utpekade huvudstråk för cykel. Dessa stråk medger bl.a. koppling till Blackebergs centrum och stadens pendlingsstråk för cyklisterna längs Bergslagsvägen. Mellan fastigheten och pendlingsstråk vid Bergslagsvägen är det en sträcka på cirka 800 meter. Att från fastigheten ta cykla till pendlingsstråket tar knappt 3 minuter. Se Figur 2.1.

<sup>9</sup> SCB, Bostads- och byggnadsstatistisk årsbok 2012

<sup>10</sup> SCB, 2010

<sup>11</sup> <http://statistikomstockholm.se/images/stories/a-tabeller/a67.html>

<sup>12</sup> SCB 2010



Figur 2.1. Befintliga cykelvägar i fastighetens närhet. (fastighetens läge är utmärkt med en röd stjärna).  
Källa: [www.stockholm.se](http://www.stockholm.se)

## 2.5. Befintligt utbud av bilpooler och bildelningstjänster

Bilpool och bildelningstjänster medför att boende medges möjlighet att ersätta egen ägd bil med medlemskap i bilpool eller genom att utnyttja en bildelningstjänst. För boende kan dessa tjänster erbjuda en möjlighet att använda bil för enstaka resor utan att själv behöva äga en egen bil.

Det sker för närvarande stora förändringar inom marknaden för bilpooler och bildelningstjänster. Enligt Synfelet, Sveriges största bilpoolsoperatör, var 2015 ett genombrottsår med rekordstor ökning av antalet användare.<sup>13</sup> Under året etablerades DriveNow som bildelningstjänst. Med liknande koncept som för Car2go kan bilresan påbörjas och avslutas på olika platser inom respektive verksamhetsområde. Bildelningstjänsternas områden utökas succesivt. Under januari 2016 etablerades SnappCar som en ny bildelningstjänst i Stockholmsområdet. Tjänsten innebär att privatpersoner delar enskilt ägda bilar med andra till viss kostnad. Vid en sökning fanns fem tillgängliga "SnappCar-bilar" att hyra inom 5 kilometer från fastigheten till en kostnad av 240-500 kr/dag.<sup>14</sup>

Antalet bilpooler med fasta parkeringsplatser i anslutning till berörd fastighet är begränsade. Inom gångavstånd finns endast en bilpoolsbil (Moveabout). För att ta del av andra allmänt tillgängliga bilpoolsbilar eller bildelningstjänster krävs resa med cykel eller kollektivtrafik. Se Tabell 2.2.

<sup>13</sup> <http://www.mynewsdesk.com/se/sunfleet/pressreleases/2015-ett-genombrottsaar-foer-bilpooler-1342615>

<sup>14</sup> [www.snappcar.se](http://www.snappcar.se). Sökning genomförd 2016-03-18

Tabell 2.2. För berörd fastighet närbelägna bilpoolsbilar och bildelningstjänster.

Leverantör	Typ	Lokalisering	Avstånd i tid*	Fordon	Övrigt
Bilpoolen.nu	Bilpool	Kungsholmen	28 min (gång/t-bana)	Flera bilpoolsbilar	
Car2go	Bildelnings-tjänst	Bromma flygplats / Kungsholmen	28-50 min (gång/t-bana/buss)	214 Smart	Bil hämtas och lämnas i "home zone"
DriveNow	Bildelnings-tjänst	Bromma flygplats / Kungsholmen	28-50 min (gång/t-bana/buss)	240 BMW och Mini	Bil hämtas och lämnas i verksamhetsområdet
Moveabout	Elbilspool	Blackeberg	10 min (gång)	Renault Kangoo ZE	
Sunfleet	Bilpool	Råcksta	17 min (gång/t-bana)	1 Volvo V40	
Sunfleet	Bilpool	Brommaplan	28 min (gång/t-bana)	4 Volvo V40/V60	
Sunfleet	Bilpool	Bromma flygplats	40-50 min (gång/t-bana/buss)	2 Volvo V40/V60	
Sunfleet	Bilpool	Alviks torg	23 min (gång/t-bana)	2 Volvo V40/V60	
Stockholms Bilpool	Bilpool	Kungsholmen	28 min (gång/t-bana)	Flera bilpoolsbilar	

\* Avstånd är beräknat med kollektivtrafik genom [www.sl.se](http://www.sl.se). För flera relationer kan cykel vara ett tidsmässigt attraktivt alternativ.

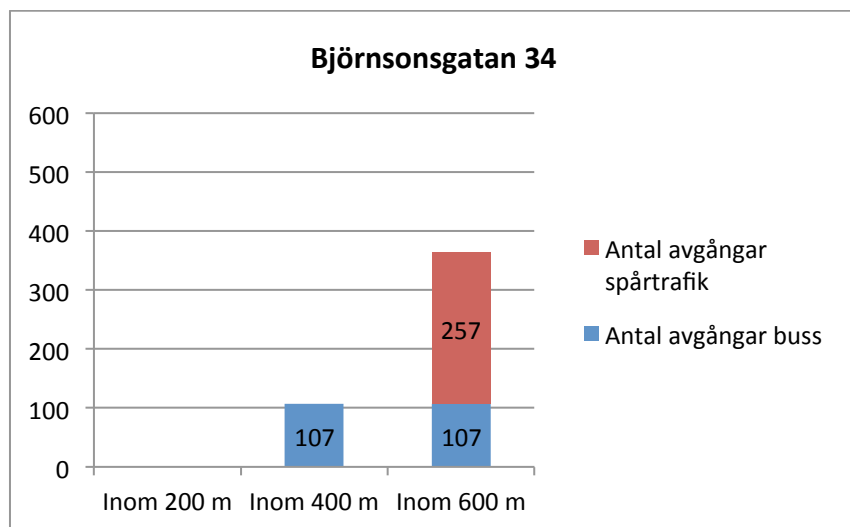
### 3. Beräkning av kollektivtrafikutbud

Inom detta kapitel beskrivs kollektivtrafikutbudet för planområdet. Kollektivtrafikutbudet har beräknats enligt en förenklad variant av PTAL<sup>15</sup>. Metoden används som underlag för att bestämma lämpliga parkeringstal, bl.a. i London. Syftet med beräkningen är att kunna visa på möjligheten att bo, leva och ha god tillgång till staden och regionen utan att resa med bil. Detta är en viktig förutsättning för om boende ska kunna lösa resande med andra färdmedel och möjligheten att införa positiva mobilitetsåtgärder. För tydlighetens skull framgår metodik för beräkning av PTAL i Bilaga 2.

#### 3.1. Resultat

Figur 3.1. redovisar kollektivtrafikutbudet för bostadsprojektet vid Greken 1, baserat på att en resa påbörjas vid Björnsonsgatan 34. Som framgår i figuren har planområdet ett relativt bra kollektivtrafikutbud. Inom 400 meter trafikerar två busslinjer; linje 113 som går till Solna centrum och linje 127 med ändhållplats vid Brommaplan. Inom 600 meter nås Blackeberg tunnelbanestation. För resor mot city är tunnelbanestation Islandstorget, med 750 meters gångavstånd, ett alternativ. För det planerade bostadshuset uppgår antalet kollektivtrafikavgångar under vardagar mellan kl. 07.00 – 19.00 till 364 stycken inom 600 meters gångavstånd. Tunnelbanan trafikerar under dagtid med i genomsnitt mindre än 3 minuters mellanrum.

<sup>15</sup> Public Transport Accessibility Level



Figur 3.1. Kollektivtrafikutbud för fastigheten på Björnsonsgatan 34 beräknat med PTAL.

Att resa från fastigheten till T-centralen tar cirka 34 minuter. Kollektivtrafikens styrkor ligger i tunnelbanans regelbundenhet och kompletterande busstrafik för vissa relationer. Negativt för fastigheten är att gångavstånd upp mot 600 meter för att nå tunnelbanan kan vara negativt vid exempelvis resor tillsammans med barn eller om livsmedelskassar ska bäras hem. Här kan cykeln vara ett attraktivt alternativ.

En cykelresa från fastigheten till Fridhemsplan är cirka 9 kilometer. Till T-centralen är avståndet cirka 12,5 kilometer, vilket medför en restid kring 40 minuter. Samma resa med bil tar cirka 24 minuter.<sup>16</sup> Detta medför en restidskot på knappt 1,7 för en cykelresa i relation till en bilresa. För arbetspendlare med mål i City är cykel ett tidsmässigt jämförbart alternativ med kollektivtrafiken men även kostnads- och tidsmässigt attraktivt i relation till att resa med bil.

### 3.2. Slutsatser om kollektivtrafikutbud

Sammanfattningsvis har planområdet ett kollektivtrafikutbud som kan sägas ligga i mellanregistret. Utbudet är starkare än för flera andra områden i Stockholm. Framförallt medför tillgången till tunnelbanan inom gångavstånd en hög kvalitet och förutsättningar för god restidspålitlighet.

Korta avstånd till såväl Blackebergs centrum, Islandstorget andra viktiga målpunkter medför härutöver goda förutsättningar för att gång eller cykel ska kunna vara attraktiva färdmedel. Livsmedelsköp, förskola och kollektivtrafik nås inom gång- och cykelavstånd. Reskedjan arbete - matbutik – förskola – bostad är en kritisk faktor för möjligheten att kunna leva ett bekvämt liv och resa utan krav på egen ägd bil i de nya husen.

<sup>16</sup> Källa: Reseplaneraren på [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu) en måndag mellan klockan 08.00 och 09.00.

## 4. Tillgänglighet till viktiga vardagsmålpunkter

Inom detta avsnitt redovisas tillgängligheten till viktiga vardagsmålpunkter i Blackeberg. Syftet med analysen är att redovisa platsens bilberoende och förutsättningar att här leva ett gott vardagsliv utan att själv äga en bil (t.ex. som medlem i bilpool). Viktiga vardagsmålpunkter är t.ex. livsmedelsbutik, apotek, förskolor, skolor och vårdcentral.

### 4.1. Resultat

Fastighetens läge i Blackeberg medför att de boende medges ett varierande serviceutbud i bostädernas närhet. Inom bostadsområdet och i dess närhet (upp till cirka 600 meter) finns 10 olika privata och kommunala förskolor. Såväl Björnsvedens förskola och Blackebergs Montessoriförskola ligger inom cirka 250 meter från fastigheten. Flertalet förskolor är lokaliserade på ett sådan sätt att reskedjan bostad – förskola – tunnelbanestation och tunnelbanestation – livsmedel – förskola – bostad kan genomföras utan större omvägar. Vid Blackebergs station finns även en öppen förskola.

Närmaste skola är Södra Ängby skola, lokaliserad strax söder om Islandstorgets, vilken erbjuder undervisning i årskurs F-9. I Blackeberg finns även Blackebergsskolan, en grundskola för elever i årskurs F-6. Knappt 200 meter nordost om Blackebergs tunnelbanestation ligger Blackebergs gymnasium. Det finns därmed möjlighet för barn som flyttar in i husen att genomföra hela sin skolgång i skolor inom gångavstånd från fastigheten. Vidare finns i fastighetens närhet även Ängby fotbollsplan och parklek.

Cirka 150 meter från fastigheten finns en mindre livsmedelsbutik. Närmaste större livsmedelsbutik ligger i direkt anslutning till Blackebergs tunnelbanestation. Vid tunnelbanestationen finns även vårdcentral, bibliotek, apotek, postombud, bank, restauranger samt ett antal mindre butiker och kompletterande service så som videouthyrning, optik, frisör, blommor m.m. Även vid Islandstorget finns ett serviceutbud som bl.a. inkluderar flertalet restauranger. Närmaste större köpcentrum med systembolag, större livsmedelsbutiker, klädbutiker m.m. finns i Vällingby centrum, två tunnelbanestationer bort. I riktning mot city finns service- och handelsutbud bl.a. vid Brommaplan, ett centrum som är under omdaning och expansion. Ett större utbud av service och handel finns vid Fridhemsplan, vilket kan vara ett attraktivt alternativ för inköp av livsmedel och varor tack vare dess funktion som omstigningspunkt och korta avstånd mellan butiker och tunnelbana.

### 4.2. Slutsatser kring vardagsmålpunkter

Analysen av områdets vardagsmålpunkter visar att det finns ett stort urval av förskolor, skolor, butiker och service inom fem till tio minuters promenad. Merparten av det lokala utbudet ligger i anslutning till Blackebergs tunnelbanestation. Områdets läge innebär att Vällingby centrum, två tunnelbanestationer bort, erbjuder ett mycket stort utbud av handel och service.

Kollektivtrafikutbudet medger effektiva reskedjor och möjlighet att handla livsmedel och andra varor i Blackeberg eller exempelvis vid omstigningspunkt Fridhemsplan utan onödiga byten på väg hem från arbete eller skola. Negativt är att framförallt en större livsmedelsbutik ligger en promenad bort. Samtidigt erbjuder den lokala livsmedelsbutiken mindre inköp inom två minuters gångavstånd.

## 5. Analys av förväntad parkeringsefterfrågan

Inom detta avsnitt redogörs för forskningsunderlag kring parkeringstal, bilinnehav och statistiskt underlag för flerbostadshus, ekonomiska förutsättningar samt en bedömning av fastighetens parkeringsefterfrågan.

### 5.1. Ekonomi

En avgörande utmaning vid produktion av bostäder i modern tid har varit att finna ett för fastigheter anpassat utbud av bilparkering. Byggherren har ännu inte tagit fram någon kostnadskalkyl för fastigheten eller dess parkeringsanläggningar varför nedanstående avsnitt baseras på generella data för Stockholms stad och områdesdata för Blackeberg.

#### 5.1.1. Parkeringskostnader i Blackeberg

I syfte att erhålla information kring parkeringsutbud och kostnadsnivåer för bilparkering i Blackeberg har uppgifter insamlats för befintliga bostadsfastigheter och offentligt tillgängliga parkeringsanläggningar. Uppgifter kring kostnadsnivåer i närområdet baseras på en studie över parkering och parkeringsutbud för 20 000 bostäder i Stockholms stad<sup>17</sup> samt insamlade data från en handfull enskilda bostadsrättsföreningar.<sup>18</sup> Härutöver är Stockholm Parkering parkeringsoperatör för nio parkeringsanläggningar inom Blackeberg med parkeringsplatser som hyrs ut offentligt. Flera av dessa ägs av bostadsrättsföreningar.

Kostnaden för att hyra en bilparkeringsplats i garage i närområdet ligger mellan 400 – 1 000 kronor per månad. Att hyra en markparkeringsplats kostar mellan 200 – 375 kronor per månad. Befintlig marknad för parkering i Blackeberg påvisar att det finns begränsad ekonomisk rimlighet att bygga nya parkeringsplatser i garage i området.

#### 5.1.2. Gatumarksparkering

För att möjliggöra en hög beläggning inom parkeringsgarage och en acceptabel parkeringsekonomi behöver den allmänna parkeringen på gatumark vara reglerad så att den inte är avgiftsfri för den som parkerar. Avgiftsfri gatumarksparkering för bilanvändare bidrar normalt i hög grad till parkeringsflykt. D.v.s. att boende väljer att parkera på gatumark istället för inom avsedd anordnad parkeringsanläggning. Genom reglering av gatumarksparkering hänvisas boende i högre grad till den kommersiella parkeringsmarknaden (egna eller andra fastigheter) vilket minskar risken för att fastigheten ka komma att stå med tomma parkeringsplatser. Beslutsmandat för en sådan åtgärd har Stockholms stad som ansvarig väghållare.

Gatumarksparkering i Blackeberg är för närvarande avgiftsfri för användaren. Stockholms stad har dock genom beslut i Trafiknämnden den 10 december 2015 tagit ställning för att pröva en utvidgad avgiftszon för parkering som på sikt avser kunna gälla hela kommunen. Ärendet har

<sup>17</sup> P Envall et. al, Parkeringsavgifter och parkeringstal i hus byggda 2000-2011, Innovativ Parkering, 2014-01-03

<sup>18</sup> Data insamlat av TUB, mars 2016, Källa: <http://skarkarlen6.se/>, [www.norrskenet.net](http://www.norrskenet.net), [www.ostgoten1.se](http://www.ostgoten1.se), <https://www.sbc.se/skarkarlen10>



varit på remiss och beslut om genomförande förväntas kunna ske i juni 2016. Blackeberg tillhör de områden där gatumarksparkeringen väntas kunna avgiftsbeläggas efter genomförd utvärdering, vilket tidigast är om tre år. Om och när så sker kommer Blackeberg att tillhöra taxazon 5. Avgift för bilparkering väntas då kunna vara 5 kronor per timme mellan klockan 7-19 och boendeparkering erbjudas för 300 kronor per månad.<sup>19</sup>

### 5.1.3. Resultat

Den genomsnittliga kostnaden för att uppföra garage under bostadshus i Stockholm ligger mellan 280 000 – 400 000 kronor/plats.<sup>20</sup> För att ett garage ska täcka sina kostnader behöver intäkterna per garageplats i Stockholm, generellt och lågt räknat, vara mellan 1 500 – 3 000 kr/ månad exklusive markkostnader, drift och uthyrning.<sup>21</sup> För att en kommersiell aktör ska köpa in mark, anlägga och driva nya garage- eller parkeringshus krävs intäkter på upp mot 5 000 kr/ mån per plats.<sup>22</sup> Vid komplicerade förhållanden där anläggningskostnaderna överstiger genomsnittliga prisnivåer för garage måste även intäkterna stiga proportionerligt för att uppnå kostnadstäckning. Detta kan jämföras med verklig hyra för garageplats i bostadshus i fastighetens närhet, vilka ligger på cirka 400 – 1 000 kr/mån (se Avsnitt 5.3.1.).

Marknaden för parkering i planområdets närhet innebär alltså att det torde vara ekonomiskt rimligt från byggherrens perspektiv att uppföra ett visst antal p-platser så länge dessa går att bygga till en kostnad om runt 250 000 kr per plats. Detta innebär att parkering i två nivåer i garage helt eller delvis under jord måste undvikas av kostnadsskäl. Genom att byta ut viss anläggning av t.ex. dyra garageplatser mot mobilitetstjänster kan bygg- och driftskostnader sänkas samtidigt som såväl bilägande som bilfria hushåll ges nya möjligheter till mobilitet och en enklare vardag.

Vänligen notera att exakt anläggningskostnad för nya p-platser inom planområdet ej är kända vid författande av denna rapport. Det är dock inte osannolikt att även ett parkeringstal ned mot 0,2-0,3 parkeringsplatser per lägenhet i de nya bostadshusen kan innebära att platserna ej är självfinansierande. Även bristen på självfinansiering hos garageplatser ger argument för att tillämpa så kallade flexibla parkeringstal inom planområdet.

## 5.2. Slutsatser av genomförd studie

Baserat på genomförd analys kan fyra slutsatser dras. En första slutsats är att relativt korta avstånd till kollektivtrafik, service, handel och (för)skolor medför goda förutsättningar för att gång eller cykel kan bli attraktiva färdmedel inom området. Den andra slutsatsen som kan dras är att förväntad målgrupp för boende inom fastigheten statistiskt har ett förhållandevis

<sup>19</sup> Stockholms stad, Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. Utredningsbeslut samt beslut om remiss, Trafiknämnden, 2015-12-10

<sup>20</sup> Kostnader beräknade inom projektet Innovativ Parkering. Avser parkering i ett plan under fastighet. [www.innpark.se](http://www.innpark.se)

<sup>21</sup> Envall et al. (2014) Parkeringsavgifter och parkeringstal i hus byggda 2000-2011. Underlag för flexibla parkeringstal i Stockholms stad. Trafikkontoret i Stockholms stad och TUB Trafikutredningsbyrå AB. Rapport inom projektet Innovativ Parkering. [www.innpark.se](http://www.innpark.se)

<sup>22</sup> Kommersiella garage måste liksom andra fastigheter vara självfinansierande med rimlig vinst på sikt i förhållande till investeringsrisker för insatt kapital.

lågt bilinnehav. En tredje slutsats är att betalningsviljan i området är relativt låg. Det innebär att parkeringsplatserna i det nya huset i viss mån kommer att finansieras via samtliga bostäders hyror eller på annat sätt. Det vill säga inte direkt av bilägare. Härutöver är bilparkering på gatumark avgiftsfri i direkt anslutning till fastigheten.

Den fjärde slutsatsen är att krav på ett större utbud av parkering sannolikt medför att fastigheten kommer att få stå med ett kostsamt överutbud av bilparkeringsplatser för projektets hyresgäster så länge parkering är avgiftsfri på gatumark och parkering kan erhållas till förhållandevis låg kostnad i fastighetens närhet.

### 5.3. Underlag och beräkning av gröna parkeringstal

Genomförd analys visar att förutsättningarna är goda för att tillämpa flexibla parkeringstal med ett anpassat bilparkeringsutbud och tillhörande mobilitetstjänster för fastigheten. Baserat på Stockholms stads *Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering* har fastighetens parkeringstal beräknats enligt nedan.

#### 5.3.1. Beräkning av platsspecifika gröna parkeringstal enligt stadens anvisningar

Grundintervall för parkeringstal inom Stockholms stad är 0,3-0,6 parkeringsplatser per lägenhet.

##### Lägesbaserat parkeringstal

Inom ramen för detaljplanearbetet har projektgruppen genomfört en bedömning av lägespåverkande faktorer för fastighetens förväntade parkeringsefterfrågan. Baserat på lägesfaktorerna har följande bedömning fastställts:

Tabell 5.1. Klassificering av lägespåverkande faktorer enligt Stockholms stads riktlinjer.

Lägespåverkande faktorer	Klass
Avstånd till kollektivtrafikens stomnät	C
Avstånd till city	E
Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter	B
Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området	E

Det lägesbaserade parkeringstalet har beräknats till 0,5 parkeringsplatser per lägenhet utifrån stadens tillämpningsanvisningar.

##### Projektspecifikt parkeringstal

Baserat på det lägesbaserade parkeringstalet har projektspecifika parkeringstal beräknats. Underlag för beräkning av projektspecifika parkeringstal är lägenhetsstorlekar och förutsättningar för anordnande av besöksparkering.

För fastigheten är den genomsnittliga lägenheten 65 kvm stor fördelad på 2,86 rumsenheter. Andelen ensamhushåll beräknas till ca 30 %. Inom fastigheten planeras för förhållandevis små

lägenheter. (Se Avsnitt 2.2.1.) Besöksparkering finns längs gatumark men behöver även anordnas inom fastighet (Se Avsnitt 5.3.2.)

Tabell 5.2. Klassificering av projektspecifika faktorer enligt Stockholms stads riktlinjer.

Projektspecifika faktorer	Ny bebyggelse	Påverkan
Lägenhetsstorlekar	Se Avsnitt 2.2.1.	-10%
Besöksparkering	på fastigheten	+10%

Det projektspecifika parkeringstalet har beräknats till 0,5 parkeringsplatser per lägenhet utifrån stadens tillämpningsanvisningar.

### Gröna parkeringstal

Eftersom fastighetens lokalisering möjliggör relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik och även goda möjligheter att utföra sina vardagsresor med gång och cykel så skapas förutsättningar för boende att ersätta kravet på egen ägd bil med exempelvis en bilpoolsbil.

Baserat på framtagna tidplan för avgiftsbeläggning av gatumarksparkering, vid politiska beslut, väntas gatumarken kring fastigheten avgiftsbeläggas kring 2020, något år efter boendes inflytt. (Se Avsnitt 5.3.2.) Detta kommer att öka efterfrågan på tomtmarksparkering, bidra till ökad möjlighet för kostnadstäckning och öka attraktiviteten för olika mobilitetstjänster. (Se Avsnitt 5.3.3. och 5.4.)

Tabell 5.3. Påverkan för Gröna parkeringstal enligt Stockholms stads riktlinjer.

Gröna parkeringstal	Ny bebyggelse	Påverkan
Nivå	Medel (se nedan)	-15%

Det gröna parkeringstalet har beräknats till 0,42 parkeringsplatser per lägenhet utifrån stadens tillämpningsanvisningar.

### Fastighetsanpassade mobilitetstjänster som underlag för gröna parkeringstal

Ett antal åtgärder avses genomföras för att understödja god mobilitet för de boende som inte äger en bil, för att fastigheten ska attrahera bilfria hushåll och för att hushåll ska kunna tänka sig att ersätta egen ägd bil med tillgång till en gemensam bil och kompletterande mobilitetstjänster. För fastigheten planeras följande mobilitetstjänster:

- *Information till potentiella boende och startpaket för nyinflyttade.*

Innan kontraktsskrivning informeras boende om fastighetens förutsättningar för resande samt dess utbud av bilparkeringsplatser.

I samband med inflytt delges boende ett startpaket inkluderande följande:

- Prova-på-kort på kollektivtrafiken, subventionerat av byggherren under två veckor för nyinflyttade boende över 18 år samt information om kollektivtrafikutbud.
- Information om gång- och cykelmöjligheter inklusive cykelkarta.
- Information om fastighetens bilpool.

- *Kvalitativa cykelparkeringar för boende och besökare*
  - För boende anordnas attraktiva, trygga och lätt nåbara cykelrum i markplan respektive garage med tillgång till servicestation, ladd-uttag för minst 2 el-cyklar per cykelrum och automatiska dörröppnare.
  - Besöksparkeringsplatser för cyklar anordnas med låsbara ram-ställ i nära anslutning till entréer.
  - Parkeringstal för cykel föreslås vara 2,5 cykelplatser per 100 kvm BTA baserat på stadens riktlinjer för utbud, med god standard.
- *Bilpool med dedikerade platser i området.*  
Den fasta kostnaden för bilpoolsmedlemskap inkluderas i hyran och täcks i minst fem år för boende som inte hyr egen parkeringsplats inom fastigheten. (För mer info se nedan, under "Bilpool")

Fastighetsägaren avser även följa upp användning av genomförda mobilitetstjänster. Exempelvis kommer uppföljning att ske i en enkät till boende 6 månader efter första inflytt och marknadsföring av bilpool m.m. ske i samband med information till boende.

## Bilpool

För fastigheten har ännu inte lämpligt läge för dedikerade bilpoolsplatser fastställts. Svenska Bostäder är fastighetsägare till ett flertal fastigheter i närområdet och ser stora möjligheter i att kunna erbjuda bilpoolstillgänglighet till andra hyresgäster i Blackeberg. På så vis skapas goda förutsättningar för ett långsiktigt åtagande med god driftsekonomi samt möjligheter för att över tid utvidga bilpoolen med fler bilar.

Målsättningen med lokalisering av parkeringsplatser för bilpoolsbilar är att dessa ska erbjuda hög synlighet, tillgänglighet och bekvämlighet för användarna genom dedikerade fasta platser. I första hand avses parkeringsplatserna anordnas på kvartersmark väl synbara från gatan. Denna lösning förordas av bilpoolsföretagen själva då hög synlighet bidrar till marknadsföring och användares bekvämlighet. Läge för bilpoolsplatser avses fastställas efter dialog med en kommersiell bilpoolsleverantör.

En bedömning över lämpligt bilpoolsutbud innebär att två bilpoolsbilar primärt avses lokaliseras i närområdet. Att bilpoolsfordon finns på plats innan boende flyttar in i fastigheten är en annan framgångsfaktor och något som synes nödvändigt för fastigheten.

### 5.3.2. Konsekvenser

När parkering för bil kan anordnas i ett plan under byggnader skapas möjligheten att disponera fastigheternas ytor för ökat utrymme och i vis mån standard med prioritering av mobilitetslösningar. Utrymme för säkra och enkla cykelparkeringar för boende och besökare kan skapas med god tillgänglighet.

Baserat på genomförd studie kan konstateras att fastigheten medger goda möjligheter för boende att leva ett fullgott liv utan krav på egen ägd bil. (Se Avsnitt 5.4.) Statistisk efterfrågan av bilparkering för fastigheten baserat på bilinnehav vid inflytt i nyproducerade hyreslägenheter i Sydvästra Ytterstaden är 0,43 bilar per lägenhet. (Se Avsnitt 2.2.1.)

Föreslagna mobilitetstjänster medför att boende inom fastigheten medges betydligt bättre förutsättningar för att lösa dess behov av resande i relation till andra fastigheter som byggts i närområdet.

Bilfria hushåll i fastigheten (principiellt 6 av 10 hushåll) kommer att erbjudas ett antal lösningar som underlättar deras vardag och ökar deras mobilitet. Istället för kraftigt subventionerade garageplatser erbjuds fastighetens boende bilpoolsmedlemskap. Det möjliggör ett mer ekonomiskt och flexibelt resande.

Genom att erbjuda de boende information om fastighetens förutsättningar innan inflytt samt aktivt marknadsföra mobilitetstjänsterna skapas möjligheter för enskilda individer att göra aktiva val kring eget biläggande.

## 6. Slutsatser

Med utgångspunkt i stadens riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal har det projektspecifika parkeringstalet för fastigheten beräknats till 0,5. Byggherren avser efter samråd med Stockholms stad implementera mobilitetstjänster för fastigheten enligt vad staden definierar som en "medelnivå" för gröna parkeringstal. Föreslagna åtgärder inkluderar övergripande:

- *Information till potentiella boende och startpaket för nyinflyttade.*
- *Kvalitativa cykelparkeringar för boende och besökare*
- *Bilpool med dedikerade platser i området.*

Med Gröna parkeringstal medför det enligt stadens tillämpningsanvisningar att fastigheten ska uppföras med 0,42 parkeringsplatser per lägenhet.

Genom att för fastigheten inkludera mobilitetsåtgärder enligt föreslagen nivå kan mer kostnadseffektiva lösningar för bilparkering anordnas. Samtidigt medges samtliga boende biltillgång genom föreslagen bilpool och flera andra lösningar vilket kan underlätta deras vardagliga resande. För bilfria hushåll som inte hyr egen parkeringsplats inom fastigheten erbjuds subventionerat bilpoolsmedlemskap i minst fem år. Genom föreslagen planering minskar kravet på eget biläggande för de som flyttar in i fastigheten.

## Referenser

Envall et al. (2014) Parkeringsavgifter och parkeringstal i hus byggda 2000-2011. Underlag för flexibla parkeringstal i Stockholms stad. Trafikkontoret i Stockholms stad och TUB Trafikutredningsbyrå AB. Rapport inom projektet Innovativ Parkering. [www.innpark.se](http://www.innpark.se)

Envall P et. al, Parkeringsavgifter och parkeringstal i hus byggda 2000-2011, Innovativ Parkering, 2014-01-03

RTK (2002) Hushållens bilinnehav: en kartläggning av hushållen i Stockholms län. PM 1:2002. Regionplane- och Trafikkontoret, Stockholm.  
[http://www.tmr.sll.se/Global/Dokument/publ/2002/pm\\_2002\\_1\\_hushallens\\_bilinnehav\\_en\\_kartlaggning.pdf](http://www.tmr.sll.se/Global/Dokument/publ/2002/pm_2002_1_hushallens_bilinnehav_en_kartlaggning.pdf)

SCB (2010) Bostads- och byggnadsstatistisk årsbok 2010. Statistiska Centralbyrån.  
[http://www.scb.se/statistik/\\_publikationer/BO0801\\_2010A01\\_BR\\_BO01BR1001.pdf](http://www.scb.se/statistik/_publikationer/BO0801_2010A01_BR_BO01BR1001.pdf)

SCB, Bostads- och byggnadsteknisk årsbok, 2012

Statistiska CentralByrån och Trafikanalys, 2015, [www.scb.se](http://www.scb.se)

Stockholms stad (2016) Statistik, fakta och kartor: Bostäder. Lägenhetsbestånd den 31 december 2014. <http://www.stockholm.se/OmStockholm/Fakta-och-kartor/>

Stockholms stad (2013) Statistik på Stockholms stads hemsida. Tillgänglig på:  
<http://miljobarometern.stockholm.se> & <http://statistikomstockholm.se/images/stories/a-tabeller/a67.html>

Stockholms stad, Framkomlighetsstrategi, 2012, <http://www.stockholm.se/trafiken>

Stockholms stad, Förslag till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad, 2015

Stockholms stad, Protokoll fört vid Stockholms KFs sammanträde den 19 oktober, 2015

Stockholms stad, Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. Utredningsbeslut samt beslut om remiss, Trafiknämnden, 2015-12-10

Trafikverket, Parkering i täta attraktiva städer – Dags att förändra synsätt, 2013  
[http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer\\_001701\\_001800/Publikation\\_001730/Parkering\\_i\\_t%C3%A4ta\\_attraktiva\\_st%C3%A4der\\_100\\_599\\_WEBB.pdf](http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_001701_001800/Publikation_001730/Parkering_i_t%C3%A4ta_attraktiva_st%C3%A4der_100_599_WEBB.pdf)

TUB (2013) Data om andel personer med körkort för personbil i olika åldersgrupper.  
<http://www.innpark.se/om-faq.php#ager>

<http://www.mynewsdesk.com/se/sunfleet/pressreleases/2015-ett-genombrottsaar-foer-bilpooler-1342615>

Övriga hemsidor: [www.snappcar.se](http://www.snappcar.se), [www.trafiken.nu](http://www.trafiken.nu), [www.ostgoten1.se](http://www.ostgoten1.se),  
<https://www.sbc.se/skarkarlen10>, [www.skarkarlen6.se](http://www.skarkarlen6.se), [www.norrskenet.ne](http://www.norrskenet.ne)

## Bilaga 1. Situationsplan

Ritningen är ej skalenlig.





bergkrantzarkitekter



bergkrantzarkitekter



## Bilaga 2. Beräkningsöversikt för PTAL

Kriterier för maximalt gångavstånd till kollektivtrafikhållplats har satts till 200m, 400m och 600m.

Antal avgångar har beräknats inom respektive avstånd mellan kl. 07.00 och 19.00 på vardagar. Gångväg till hållplats har mätts som verklig gångväg (inte fågelvägen).

Vid beräkningen har endast lokaltrafiken inkluderats, d.v.s. tunnelbana, tvärbana, pendeltåg och SL:s busslinjer. Fjärrbussar och fjärrtågtrafik har inte räknats med i kollektivtrafikutbudet.

Beräkningarna baseras på SLs tabell giltig vår 2016.

Val av objekt

Identifiera hållplatser inom 200m, 400m och 600m

För var hållplats räkna ut antal avgångar mellan kl. 07.00-19.00 vardagar

Redovisa resultat i diagram

## **Parkeringsutredning Kv Greken 1, Blackeberg**

### ***Underlag och förslag till hantering av parkering och mobilitetsåtgärder***

TUB Trafikutredningsbyrå AB

Bysistorget 8

118 21 Stockholm

[www.trafikutredningsbyran.se](http://www.trafikutredningsbyran.se)