

# Stångholmsbacken

Trafik- och parkeringsutredning  
tillhörande detaljplan med dnr 2017-00513



**Dokumentinformation**

**Titel:** Stångholmsbacken – Trafik- och parkeringsutredning tillhörande detaljplan med dnr 2017-00513

**Serie nr:** 2020:32

**Projektnr:** 20026

**Författare:** Sara Malm  
Thaddäus Tiedje

**Kvalitets-  
granskning:** Erik Stigell

**Beställare:** Olov Lindgren AB  
Kontaktperson: Per Magnus, tel 08-690 25 82

**Dokumenthistorik:**

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2020-03-23	Granskningsversion	Beställare
0.2	2020-03-27	Utkast	Stockholms stad
0.3	2020-04-27	Upprättat utkast	Stockholms stad
0.9	2020-06-18	Preliminär slutversion	Stockholms stad
1.0	2020-09-03	Slutversion	Stockholms stad

## Förord

---

Denna trafik- och parkeringsutredning utgör ett av underlagen till en kommande detaljplan för projektet *Område vid Stångholmsbacken och Falkholmsgränd, fastigh. Stångholmen 1 mm*. Utredningsarbetet har genomförts under första halvåret 2020. Projektgrupp för arbetet har varit Thaddäus Tiedje och Sara Malm, Tri-vector, med Erik Stigell som kvalitetsansvarig. Beställare av rapporten är Olov Lindgren AB genom Per Magnus.



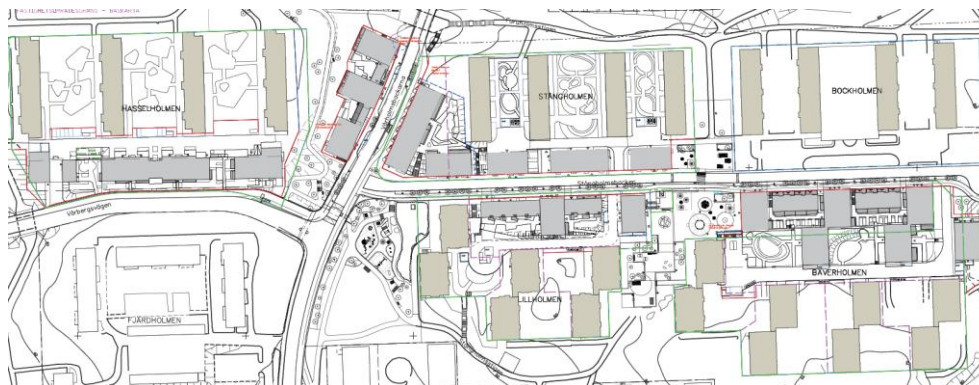
# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>1</b>
1.1	Planerad exploatering	1
<b>2.</b>	<b>Trafikutredning</b>	<b>2</b>
2.1	Trafikalstring	2
2.2	Tillgänglighet, sophämtning och branduppställning	3
<b>3.</b>	<b>Parkering och mobilitet</b>	<b>7</b>
3.1	Förutsättningar i Stockholm och Vårberg	7
3.2	Befintlig bebyggelse och parkeringsefterfrågan	8
3.3	Bilparkeringstal för ny och befintlig bebyggelse	13
3.4	Cykelparkeringstal för ny bebyggelse	16
<b>4.</b>	<b>Slutsatser och rekommendationer</b>	<b>22</b>
<b>5.</b>	<b>Bilagor</b>	<b>23</b>

# 1. Bakgrund

Projekt Stångholmsbacken syftar till att komplettera befintlig bebyggelse med nya bostäder, med lokaler i bottenvåningarna. 620 nya bostäder planeras längs Stångholmsbacken, Vårbergsvägen och Vårholmsbackarna. I projektet ingår också en ny förskola vid Falkholmsgränd och upprustning av park och gator. Befintliga parkeringshus längs Stångholmsbacken och garagelängor längs Vårbergsvägen rivs och ersätts av bostadshus. Parkering planeras att lösas under mark.



Figur 1-1 Översikt över den planerade nya bebyggelsen (grå husen på bilden). Källa: Arkitema

## 1.1 Planerad exploatering

Den planerade exploateringen inom området består av följande antal lägenheter. Dessutom planeras ett mindre antal radhus.

Tabell 1-1 Planerade nya bostäder i respektive delprojekt

Fastighet	Nya lägenheter
Hasselholmen	128
Bäverholmen	203
Väster om Vårholmsbackarna	80
Lillholmen	72
Stångholmen 1	90
Stångholmen 2	50
<b>Totalt</b>	<b>623</b>

## 2. Trafikutredning

### 2.1 Trafikalstring

Tillkommande trafik från den nya bebyggelsen har uppskattats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg, som är ett planeringsstöd utformat för att underlätta uppskattning av genererad trafik i samband med planering av nya eller befintliga områden. Verktöget bygger på kunskap vi har idag kring alstring av transporter beroende på lokalisering och markanvändning och gör en sammanlagda beräkning baserat på typen av bostad samt den totala ytan.

Figur 2-1 nedan visar dagens trafikflöde (Stockholms stad, mätdata från 2016). Trafiksiffrorna varierar något beroende på riktningsfördelning. Rent kapacitetsmässigt är dessa flöden inte så höga vilket innebär att det sällan sker köbildningar/trängsel. Observera att det inte finns några trafikmätningar för Stångholmsbacken.



Figur 2-1 Trafikflöden räknat i ÅVDT. Källa: Stockholms stad 2016.

Resultatet från trafikstringsberäkningen visar att de nya bostäderna inom projektet kommer att generera ny biltrafik motsvarande cirka 626 fordon per dygn, inklusive 15 % nyttotrafik. Se tabell nedan:

Tabell 2-1 Trafikalstring efter utbyggnad

Område	Antal bilresor/dygn
Hasselholmen	127
Bäverholmen	201
Väster om Vårholmsbackarna	89
Lillholmen	72
Stångholmen 1	87
Stångholmen 2	50
<b>Totalt</b>	<b>626</b>

Maxtimmen, den högst belastade timmen under för- och eftermiddagen en normal vardag, omfattar cirka 10 % av dygnstrafiken, vilket innebär strax över 60 fordon. Den nya biltrafiken bedöms inte leda till några kapacitetsproblem på det anslutande vägnätet.

Dagens boende på Stångholmsbacken behåller samma möjligheter att äga bil som de har idag, enligt förslaget till bilparkeringstal för befintlig bebyggelse som redovisas i kapitel 3.3. Samtidigt kommer dagens överkapacitet i parkeringsanläggningarna (se kapitel 3.2), som används av boende på andra håll i Skärholmen och Stockholmsområdet, försvinna. I praktiken innebär detta att trafikflödet minskar från befintlig bebyggelse då parkeringsanläggningarna byts ut.

För bullerutredningen har en grov uppskattning av trafikflödet från de boende längs Stångholmsbacken gjorts, baserat på resvaneundersökningar, antal boende längs Stångholmsbacken idag och genomsnittlig samåkningsfaktor vid bilresor. Enligt denna uppskattning genererar de boende längs Stångholmsbacken ett flöde på cirka 370 bilar per dygn på Stångholmsbacken.

## 2.2 Tillgänglighet, sophämtning och branduppställning

Vägar för sophämtning, branduppställning samt placering av parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga redovisas i separata bilagor:

- ▶ Stångholmsbacken, Vårberg, övergripande riktlinjer för brand- och utrymningsstrategi, nybyggnad av flerbostadshus
- ▶ Stångholmsbacken – avfallshantering
- ▶ Stångholmsbacken situationsplan räddningsvägar/brand
- ▶ Stångholmsbacken situationsplan RHP/cykelparkering

Valda delar av dessa utredningar sammanfattas kort nedan.

### Konfliktpunkter

Angöringsgatorna föreslås behålla sin ursprungliga sträckning vilket innebär att befintliga hus nås på samma sätt som tidigare.

Stångholmsbacken blir en viktig koppling för skolelever som ska ta sig till och ifrån Lillholmsskolan via en planerad gång- och cykelbana längs Stångholmsbackens södra sida. På denna sträcka finns ett par konfliktpunkter då fordon som kör till och från angöringsgatorna samt in och ut ur garagen kommer att



korsa cykelbanan. För att hålla hastigheten nere hos fordon på väg in eller ut från angoringsgatorna föreslås att gång- och cykelbanan utförs genomgående förbi utfarterna, vilket också innebär att samtliga fordon som korsar gång- och cykelbanan har väjningsplikt.

### **Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning**

Vårbergsvägen lutar bitvis ungefär 5 % längs kv Hasselholmen, och Stångholmsbacken lutar mer än 5 % på delar av sin sträckning, vilket innebär att tillgängligheten för personer med nedsatt rörelseförmåga är begränsad i gatumiljön. Även kvartersgatorna lutar på vissa sträckor. Detta påverkar hur tillgängligheten till entréer har kunnat lösas.

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga går att anordna inom 25 meter från entré till nya bostadshus, och inryms i garage om 25-metersavståndet kan uppnås. Avstånd om 25 meter mellan tillgänglig entré och angöringsplats uppnås för samtliga bostäder. Nedan beskrivs de föreslagna lösningarna för de olika kvarteren.

Befintlig bebyggelse uppfyller inte alla dagens krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, vilket är svårt att åtgärda fullt ut på grund av topografi och sträckning för kvartersgatorna. Den nya bebyggelsen innebär inte några försämringar av tillgängligheten till befintlig bebyggelse. Vissa förbättringar planeras utföras i och med tillkomsten av den nya bebyggelsen, genom att utformningen av trafikytorna möjliggör att de bostadshus som ligger närmast den nya bebyggelsen kan få tillgång till parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga inom 25 meter.

#### *Hasselholmen*

För Hasselholmens nya bostäder löses parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga i garage via hiss för samtliga bostäder.

Angöring till nya bostäder sker inom högst 25 meter, ofta betydligt kortare via kvartersgatan. Även de befintliga bostäderna får tillgång till parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga i anslutning till kvartersgatorna, vilket förbättrar deras tillgänglighet.

#### *Bäverholmen*

Alla bostäder utom radhusen och det östligaste punkthuset har direkt access till garageplan med parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga, via hissar. Radhusens tillgängliga entréer ligger mot gården, där entré till punkthuset kan nås för access till parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga i garaget. Det östra punkthuset har utrymme för en parkeringsplats inom 10 meter från den bakre entrén till huset. Det finns också plats för ytterligare parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga i anslutning till de bakre punkthusen som vetter mot kvartersgatan. Även de befintliga bostäderna får tillgång till parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga i anslutning till kvartersgatorna, vilket förbättrar deras tillgänglighet.

Angöring sker från Stångholmsbacken för de tre punkthus som har entréer som vetter mot gatan, samt från kvartersgatan för de tre punkthus som ligger längre söderut. Radhusen angörs från Stångholmsbacken via punkthusens entréer.

### *Väster om Vårholmsbackarna*

För detta kvarter behöver parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga vid behov anordnas på gatumark i parkeringsficka längs Vårholmsbackarna. Skälet till detta är att husen byggs utan egna parkeringsplatser, av kostnads- och byggnadstekniska skäl samt för att prioritera vistelseytor. Detsamma gäller utrymme för angöring, som också behöver anordnas på gatumark.

Entréerna till de två norra punkthusen som vetter direkt mot gatan är inte tillgängliga utan har trappor. De tillgängliga entréerna nås via en ramp som tar upp en nivåskillnad på 1 m.

### *Lillholmen*

Bostäderna i det västra punkthuset har direkt access till parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga i garaget via hiss. Radhusens tillgängliga entréer vetter mot gården från vilken punkthusets entréer nås för tillgång till parkeringsplatser i garaget. Det östra punkthuset har utrymme för parkeringsplats inom 10 m i anslutning till kvartersgatan. Även de befintliga bostäderna får tillgång till parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga i anslutning till kvartersgatorna, vilket förbättrar deras tillgänglighet.

Angöring till de västra radhusen sker via punkthusets entré på Stångholmsbacken. De östra radhusen angörs via kvartersgatan, liksom det östra punkthuset.

### *Stångholmen 1*

Samtliga bostäder har direkt access till parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga i garaget, via hiss.

Angöring sker via angöringsficka på Vårholmsbackarna för västra huset samt från gata på Stångholmsbacken för östra huset.

### *Stångholmen 2*

Husen har inte garage i samma byggnad vilket innebär att parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga anordnas i anslutning till kvartersgatan på husens baksida. Det mittersta huset kan också anslutas till befintligt garage i källarplanet, vilket skulle ge direkt access till parkering från samtliga bostäder via hissen. Vilken av dessa två lösningar som ska tillämpas är ännu inte utrett.

Angöring till samtliga byggnader sker från kvartersgatan, eftersom Stångholmsbacken har kraftig lutning längs med den aktuella sträckan. Det östra huset har trappsteg i entrén mot Stångholmsbacken vilket innebär att samtliga personer som behöver en stegfri utformning hänvisas till entrén mot kvartersgatan.

## **Sophämtning**

Möjlighet att angöra med avfallsfordon tillgodoses i planförslaget. Sophämtning sker både via gatumark och via kvartersgator. Vändytor på vissa befintliga kvartersgator har förstorats för att uppfylla dagens krav på utrymme för sopbil. På vissa kvartersgator har backvändning bedömts vara en acceptabel lösning, eftersom flödet av biltrafik och oskyddade trafikanter bedöms bli lågt, samt för att minska ingreppet i de befintliga gårdsmiljöerna.

## **Branduppställning**

Möjligheten för räddningstjänstens fordon att angöra bostäder tillgodoses i planförslagets utformning. Branduppställning sker både på kvartersgator och på gatumark. Möjligheten för räddningstjänsten att nå befintlig bebyggelse har bedömts inte påverkas av den nya bebyggelsen.

## 3. Parkering och mobilitet

---

### 3.1 Förutsättningar i Stockholm och Vårberg

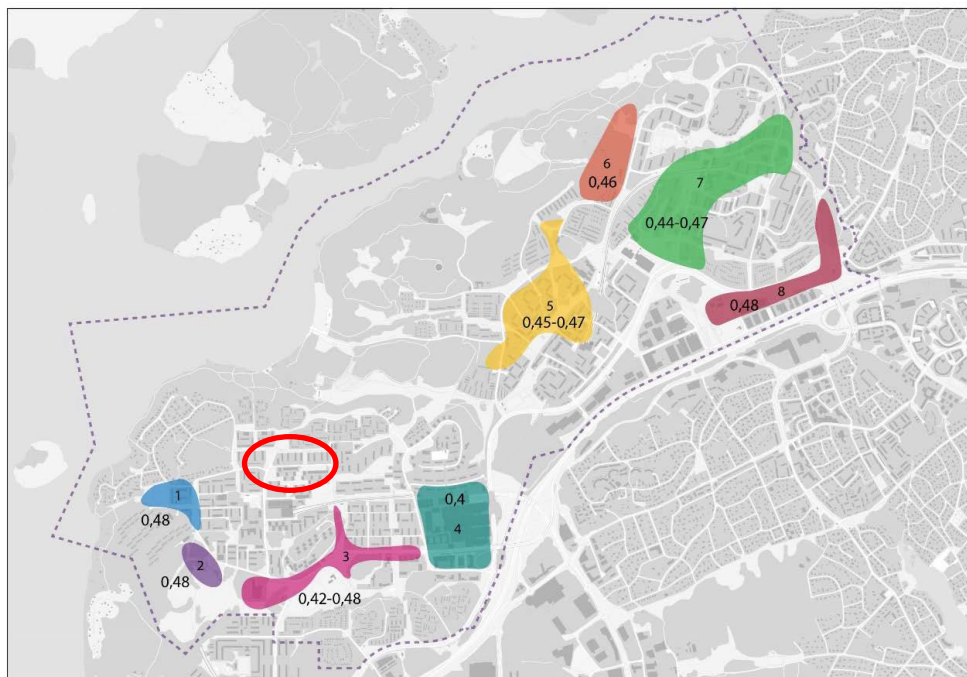
#### Bilparkering

Parkeringstal för nya bostäder i Stockholm bestäms av dokumentet Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm. Processen för att bestämma parkeringstalen för ett specifikt projekt ser ut som följer:

- ▶ Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden (0,3–0,6 bilar per lägenhet)
- ▶ Lägesbaserat p-tal (som identifierar var någonstans inom intervallet 0,3–0,6 som just det aktuella projektet skall placeras).
- ▶ Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek. (Övervägande andel små lägenheter (under 35 kvm) kan ge sänkning av p-tal 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.
- ▶ Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.

Enligt dokumentet är bilinnehavet specifikt för lägenheter i stadsdelsnämndsområdet Skärholmen 0,54 bilar per lägenhet, medan bilinnehavet för boende i småhus, i Skärholmen liksom i övriga staden, är större.

I Skärholmen pågår också ett stadsutvecklingsprojekt, Fokus Skärholmen, inom vilket över 4000 bostäder och lokaler för samhällsservice och verksamheter ska byggas. För detta projekt har ett särskilt dokument med information om parkeringstal tagits fram, där de lägesbaserade parkeringstalen för samtliga delprojekt redovisas.



Figur 3-1 Lägesspecifika parkeringstal för åtta exploateringsområden i stadsutvecklingsprojektet Fokus Skärholmen. Läget för Stångholmsbacken är markerat med en cirkel. Ett lägesspecifikt parkeringstal för Stångholmsbacken finns inte redovisat i rapporten då projektet inte var aktuellt vid tidpunkten då rapporten togs fram. Bildkälla: Fokus Skärholmen – Parkeringstal (2016).

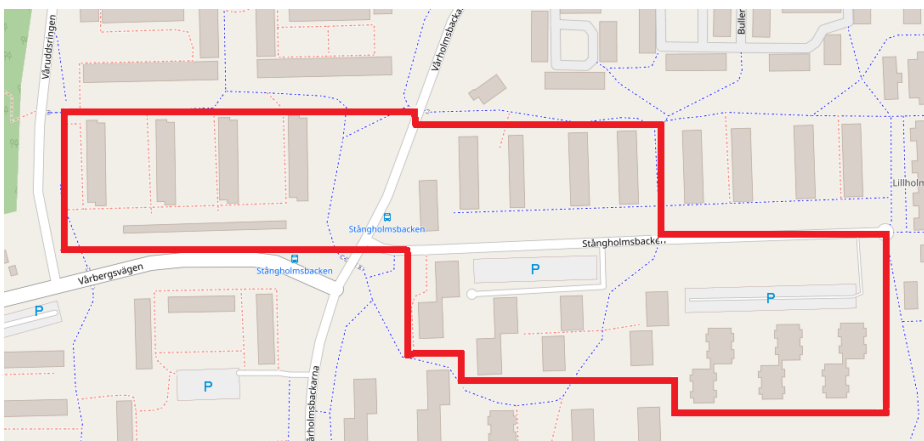
I dagsläget är parkering på gatumark i Vårberg inte avgiftsbelagd. Det är tillåtet att parkera avgiftsfritt 24 timmar i följd på Stångholmsbackens norra sida.

Stockholms stad utökar successivt de områden där gatuparkering är avgiftsbelagd, vilket i framtiden kan innebära att även Skärholmens gatuparkering avgiftsbeläggs. Detta skulle kunna påverka efterfrågan på parkering på gatumark. Att införa avgifter för parkering påverkar också bilinnehavet. För boendeparkering baseras den så kallade priselasticiteten på den totala kostnaden för att äga en bil. Om kostnaden för bilen ökar med 10 % uppskattas bilägandet minska med 4–10 %.<sup>1</sup>

### 3.2 Befintlig bebyggelse och parkeringsefterfrågan

I dagsläget finns totalt 596 befintliga bostäder som inte ligger inom planområdet, men som berörs av aktuell detaljplan eftersom de har parkeringsplatser inom planområdet, se Figur 3-2. Lägenheternas geografiska fördelning framgår av Tabell 3-1.

<sup>1</sup> Litman, T, Parking Management. Best Practices. American Planning Association, 2006



Figur 3-2 Befintliga bostäder som berörs av aktuell detaljplan eftersom de har parkeringsplatser inom planområdet. Karta: OpenStreetMap

Tabell 3-1 Befintliga bostäder som berörs av aktuell detaljplan.

Fastighet	Befintliga lägenheter
Hasselholmen	144
Bäverholmen	211
Väster om Vårholmsbackarna	-
Lillholmen	169
Stångholmen 1	-
Stångholmen 2	72
<b>Totalt</b>	<b>596</b>

Parkeringsstalet för befintlig bebyggelse ligger strax under 1,0. Befintliga parkeringsplatser är lokaliserade till garage och parkeringsdäck som kommer att rivas för att ge plats åt nya bostadshus. Parkeringsplatser kommer i stället att byggas i nya garage under nya bostadshus.

Dagens parkeringssituation har undersökts på tre olika sätt. Dels har bilinnehavet för boende på Stångholmsbacken undersökts via en fråga till SCB. Adresser till personer som hyr parkeringsplatser i Stångholmen 2 har analyserats. Nummerskrivning har också gjorts på parkeringsplatser på gatumark på Stångholmsbacken, och på parkeringsytor inom Stångholmen 2, Lillholmen och Bäverholmen. Nedan redovisas resultaten av dessa undersökningar.

## Bilinnehav

Två frågor ställdes till SCB gällande bilinnehavet inom området uppdelat på två olika delområden, dels boende längs Stångholmsbacken, dels boende inom kv Hasselholmen, redovisat nedan i Figur 3-3 respektive Figur 3-4.



Figur 3-3 Område som omfattas av fråga till SCB gällande bilinnehav för boende längs Stångholmsbacken.



Figur 3-4 Område som omfattas av fråga till SCB gällande bilinnehav för boende inom kv Hasselholmen.

Enligt SCB är det 196 hushåll med bostadsadress längs Stångholmsbacken som äger bilar, vilket utgör 39,7 % av hushållen. Denna siffra inkluderar leasade bilar, men inte förmånsbilar. Dock är det totala antalet bilar som ägs/leasas av personer som bor inom detta område 245 stycken, vilket innebär att flera hushåll disponerar mer än en bil.

Inom Hasselholmen har 53 % av hushållen tillgång till en eller flera bilar. Totalt 97 privatbilar plus 17 bilar registrerade på företag finns inom kvarteret.

### Parkeringsinventering

Inventering av parkeringssituationen har gjorts vid två tillfällen, dels februari 2020, dels november 2018. I november 2018 räknades antalet bilar på gatemark på Stångholmsbacken samt på kvartersmark, och beläggningen undersöktes. I februari 2020 genomfördes en kombinerad beläggninginventering och nummer-skrivning på samtliga parkeringsytor på Stångholmsbacken. Denna inventering omfattade inte Hasselholmen, eftersom samtliga parkeringsplatser inom detta

kvarter disponeras av bostadsrättsföreningen och uppges vara uthyrda till medlemmar i föreningen.

Parkeringsinventeringen från 2018 utfördes av COWI och redovisas i Bilaga 1. Nedan sammanfattas beläggningsgraden för de olika parkeringsytorna.

Tabell 3-2 Parkeringsbeläggning vid inventering utförd i november 2018. Källa: COWI, Bilaga 1

Anläggning	Typ av parkering	Beläggning	
		kl 09	kl 19
<b>Stångholmen</b>	parkeringshus	57%	58%
	utomhus	50%	50%
<b>Lillholmen</b>	parkeringshus	45%	60%
	utomhus	53%	57%
<b>Bäverholmen</b>	parkeringshus	53%	67%
	utomhus	48%	54%
<b>Gatuparkering Stångholmsbacken</b>	gatumark	-	cirka 80%

Parkeringsinventeringen som utfördes i februari 2020 omfattade nummerskrivning kvällstid (cirka kl 20) under en måndag på parkeringsytor utomhus på kvartersmark samt på gatumark på Stångholmsbacken, respektive samma tid en torsdag i parkeringsanläggningarna inomhus, förutom i garaget på Stångholmen 2 som sköts av annan förvaltare som inte kunde öppna vid inventeringstillfället. Tidpunkten valdes i samråd med fastighetsförvaltare som bedömer att beläggningen är högst under vardagar denna tid på dygnet.

Beläggningen för inventerade parkeringsytor på gatu- respektive kvartersmark redovisas i Tabell 3-3 nedan:

Tabell 3-3 Beläggning vid inventering februari 2020

Anläggning	Typ av parkering	Beläggning
		vardag kl 20
<b>Stångholmen 2</b>	parkeringshus	saknas
	utomhus	59 %
<b>Lillholmen</b>	parkeringshus	84 %
	utomhus	58 %
<b>Bäverholmen</b>	parkeringshus	86 %
	utomhus	52 %
<b>Gatuparkering Stångholmsbacken</b>	gatumark	cirka 80 %

Förutom beläggningen på respektive parkeringsyta har utredningen omfattat var de personer bor som parkerar sin bil på Stångholmsbacken. Vid inventeringen i februari 2020 genomfördes en nummerskrivning av de totalt 285 bilar som stod parkerade på kvartersmark eller gatumark (på Stångholmsbacken).

Av dessa 285 bilar var 48 (17 %) registrerade som lastbilar, vilket innebär att merparten av dem (cirka 80 % enligt Transportstyrelsen<sup>2</sup>) kan antas användas i

<sup>2</sup> Källa: Fordon 2018, Transportstyrelsen



firmabilstrafik. Lastbilarna redovisas därför separat i sammanställningen nedan, och inte efter vilken adress de är registrerade på. Enligt Transportstyrelsen är dessutom totalt 34 av de nummerskrivna fordonen avställda. Dessa redovisas dock inte separat i sammanställningen nedan.

Tabell 3-4 Sammanställning av data gällande adress kopplad till nummerskrivna bilar på gatu- och fastighetsmark inom området. Fordon för vilka information saknas har registreringsnummer som är antingen utländska eller felaktiga. Data från garaget på Stångholmen 2 redovisas på annan plats i detta kapitel. Med "Stångholmsbacken" avses bostäder längs Stångholmsbacken. Med "övriga Skärholmen" menas postadress Skärholmen, som omfattar adresser i bland annat Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg.

Anläggning	Lastbilar	Stång- holmsbacken	Övriga Skärholmen	Övriga Stockholm	Övriga Sverige	Information saknas	Totalt
Stångholmen, utomhus	4	-	1	1	1	-	7
Lillholmen, parkeringshus	6	28	9	4	2	2	51
Lillholmen, utomhus	4	23	3	11	1	3	45
Bäverholmen, parkeringshus	8	33	12	10	3	7	73
Bäverholmen, utomhus	9	22	3	14	6	2	56
Gatuparkering Stång- holmsbacken	17	7	10	11	3	5	53
<b>Totalt</b>	<b>48</b>	<b>113</b>	<b>38</b>	<b>51</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>285</b>

Leasing- och förmånsbilar kan vara registrerade på annan adress än den där en person bor, vilket innebär att de fortfarande kan användas av en person med adress Stångholmsbacken. Med utgångspunkt från siffrorna ovan uppskattas det dock att parkeringsplatserna inom området används av fler än personer som bor längs Stångholmsbacken, samt åtminstone i viss mån för att parkera firmabilar.

## Stångholmen 2: Analys av bostadsadresser för personer som hyr parkeringsplats

Även adresser till de som hyr platser i parkeringsgaragen i fastigheten Stångholmen 2 har analyserats för att undersöka parkeringsefterfrågan hos de boende längs Stångholmsbacken. Eftersom garaget på Stångholmen 2 inte nummerskrivits utgör informationen i tabellen nedan det material som finns gällande dessa parkeringsplatser.

Tabell 3-5 Sammanställning av adress till personer som har parkeringsplats i garaget på fastigheten Stångholmen 2. Med "övriga Skärholmen" menas postadress Skärholmen, som omfattar adresser i bland annat Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg. Med "Stångholmsbacken" menas samtliga adresser på Stångholmsbacken, inte bara inom Stångholmen 2.

Parkeringsga- rage	Stång- holmsbacken	Övriga Skärholmen	Övriga Stockholm	Övriga Sverige	Summa
Stångholmen 2	60	13	4	1	78

## Slutsatser gällande efterfrågan på bilparkering

Följande slutsatser kan dras från sammanställningen ovan:

- ▶ Knappt 40 % hushållen som bor längs Stångholmsbacken äger eller leasar en eller flera bilar. Korrigerat för eventuella förmånsbilar kan antalet hushåll som har tillgång till minst en bil antas vara något högre, cirka 45 %.
- ▶ Inom kv Hasselholmen är bilnehavet något högre. 53 % av hushållen har tillgång till en eller flera bilar.
- ▶ Undersökta parkeringsplatser inom området används inte bara av boende i området, utan också av andra boende i Skärholmen, samt av personer med adress på andra håll i Stockholm och Sverige (vissa av dessa antas dock vara förmånsbilar). 13 % av de nummerskrivna fordonen hade adress i övriga Skärholmen. 18 % hade adress i övriga Stockholm, och 17 % av fordonen var lastbilar, dvs med stor sannolikhet firmabilar. Vid inventeringstillfället var endast 7 av 53 bilar parkerade på gatumark på Stångholmsbacken registrerade på en person med bostadsadress på samma gata.
- ▶ Beläggningen på befintliga parkeringsytor är högre i garage och på gatumark än på parkeringsdäcken (se Tabell 3-3).

### Befintlig cykelparkering

Den befintliga bebyggelsen i området har utrymme för cykelparkering i cykelförråd i respektive byggnad samt plats för korttidsparkering utomhus. Dessa förhållanden kommer inte att ändras i och med genomförandet av aktuell detaljplan.

## 3.3 Bilparkeringstal för ny och befintlig bebyggelse

När nya bostäder byggs kommer de befintliga parkeringsdäcken och garagen rivas, och nya bostäder kommer att byggas på dessa platser. Parkeringsplatser för ny och befintlig bebyggelse kommer att byggas i garage under nya bostäder. Nedan finns ett förslag på parkeringstal för nya respektive gamla bostäder

### Parkeringstal för nya bostäder

Det lägesbaserade parkeringstalet för nya bostäder är satt till 0,45 platser per lägenhet för området. Inga justeringar av parkeringstalet har gjorts på grund av en större andel stora eller små lägenheter<sup>3</sup>. För det fåtal radhus som avses uppföras inom planområdet är parkeringstalet 1 plats per lägenhet.

Parkeringstalen för respektive projekt (exklusive besöksparkering) redovisas i Tabell 3-6 nedan.

Tabell 3-6 Parkeringstal för nya bostäder uppdelat på fastighet

Fastighet	Byggnad	Parkeringstal, platser per lägenhet
Hasselholmen	-	0,45
Väster om Vårholmsbackarna	-	0,45
Stångholmen 1	-	0,45
Stångholmen 2	-	0,45
Lillholmen	lägenheter	0,45
	radhus	1,0

<sup>3</sup> Enligt parkerings-PM för respektive delområde

<b>Bäverholmen</b>	lägenheter	0,45
	radhus	1,0

### Parkeringsstal för befintliga bostäder längs Stångholmsbacken

Enligt den nulägesanalys som gjorts uppskattas ungefär 45 % av befintliga hushåll med adress på Stångholmsbacken ha tillgång till minst en bil. I och med att nya bostäder tillkommer, inom aktuellt planområde kring Stångholmsbacken, Vårholmsbackarna och Vårbergsvägen, samt på andra platser i Skärholmen, förändras förutsättningarna för parkering. Om parkeringsavgifter införs på gatumark är det till exempel stor sannolikhet för att boende gör sig av med en eventuell andra bil.

För de befintliga bostäderna längs Stångholmsbacken föreslås planen möjliggöra ett parkeringsstal på 0,52, vilket ger möjlighet för de boende att även fortsättningsvis äga samma antal bilar som idag.

### Lokalisering av parkeringsplatser samt besöksparkering

Efterfrågan på parkering för respektive delprojekt kommer att lösas i parkeringsanläggningar som används gemensamt, för samtliga kvarter utom Hasselholmen, som löser sin egen parkeringsefterfrågan inom fastigheten. I kvarteret Bäverholmen byggs ett större garage, som kan tillgodose efterfrågan för flera kvarter. Nedan redovisas beräknad parkeringsefterfrågan utifrån de föreslagna parkeringstalen, samt maximalt antal parkeringsplatser som föreslås kunna byggas inom respektive kvarter.

Tabell 3-7 Sammanställning av parkeringsefterfrågan för nya respektive befintliga bostäder inom samtliga kvarter utom Hasselholmen.

	V. om Vårholmsback- arna	Stång- holmen 1	Stångholmen 2	Lillholmen	Bäver- holmen	Summa
<b>Befintliga bostäder</b>	0	0	72	169	211	452
Parkeringsstal	-	-	0,52	0,52	0,52	
Parkeringssefterfrågan	0	0	38	88	110	236
<b>Nya bostäder</b>	80	90	50	72	203	495
Parkeringsstal	0,45	0,45	0,45	0,45	0,45	
Parkeringssefterfrågan	36	41	23	33	92	225
<b>Total parkeringssefterfrågan</b>	36	41	61	121	202	461
<b>Föreslaget maxantal parke- ringsplatser</b>	0	35	90	60	276	461
Överskott/underskott parke- ringsplatser	-36	-6	29	-61	74	0

Besöksparkering föreslås lösas genom att ett av garageplanen i Bäverholmen är öppet för besökare. För att säkerställa att befintliga boende får tillgång till parkeringsplatser i enlighet med det föreslagna parkeringstalet för befintliga bostäder kommer en fördelning av antalet platser att göras vid första inflyttning i garagen.

## Parkering inom Hasselholmen

Hasselholmen, där det idag finns 144 befintliga bostäder och 128 nya lägenheter planeras byggas, får en parkeringsefterfrågan för nya bostäder på 64 platser med ett parkeringstal på 0,5 (eftersom besöksparkering för detta kvarter inte löses med en gemensam parkeringsanläggning med flytande platser). Bilinnehavet inklusive företagsbilar är totalt 114 bilar. Med hänsyn tagen till eventuella förmånsbilar kan det totala bilinnehavet uppskattas till cirka 120 bilar i dagsläget. Detta ger sammantaget en total parkeringsefterfrågan på 184 platser.

Tabell 3-8 Sammanställning av parkeringsefterfrågan för nya respektive befintliga bostäder inom kv Hasselholmen.

Hasselholmen	
<b>Befintliga bostäder</b>	144
Parkeringsefterfrågan	120
<b>Nya bostäder</b>	128
Parkeringstal med besöksparkering	0,5
Parkeringsefterfrågan	64
<b>Total parkeringsefterfrågan</b>	184

## Framtidens bilinnehav och mobilitetsåtgärder

För närvarande pågår stora förändringar både i kommuner och hos byggaktörer gällande hur man ser på parkering och mobilitet i nya exploateringsprojekt. En övergång sker också till mer delad mobilitet i samhället, vilket innebär att efterfrågan på parkering för privat bil på sikt kan minska. Genom att ersätta parkeringsplatser med mobilitetstjänster och bättre utrymmen för cykelparkering tillåts byggaktörer att reducera sina parkeringstal, enligt Stockholms stads Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal (liksom liknande riktlinjer hos många kommuner i övriga landet).

De byggaktörer som planerar att dela på gemensamma parkeringsanläggningar är positiva till att tillämpa mobilitetsåtgärder i sina projekt och till de mobilitetspaket som staden föreslår, och vill i kommande skeden av planeringen diskutera möjligheten att reducera de föreslagna bilparkeringstalen för nya bostäder genom att införa mobilitetspaket i enlighet med stadens riktlinjer.

Ambitionen är att även tillhandahålla mobilitetstjänster till de boende i befintliga lägenheter, vilket bedöms kunna ha en potential för en reduktion av bilinnehavet även hos dem. En försiktig bedömning av potentialen för reduktion av bilparkeringstalet för befintlig bebyggelse är att efterfrågan på parkering skulle kunna reduceras till en bil per hushåll, för den andel av hushållen som idag har två eller flera bilar. Detta skulle i så fall innebära ett parkeringstal för befintliga bostäder på cirka 0,45 (40 % av hushållen har idag tillgång till en eller flera bilar, siffran har justerats upp för att inkludera förmånsbilar).

Nedan redovisas ett exempel på en möjlig reduktion av parkeringstalen för de byggaktörer som delar på gemensamma parkeringsanläggningar, i enlighet med Stockholms stads mobilitetspaket enligt ambitiös nivå, vilket innebär en reduktion av parkeringstalen på 25 %.

Mobilitetspaketet enligt ambitiös nivå omfattar följande åtgärder, eller åtgärder som bedöms ge samma reduktion i bilinnehav:

- ▶ Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- ▶ Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning
- ▶ Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering. Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum i markplan
- ▶ Lätt nåbara cykelrum
- ▶ Cykelfaciliteter i form av fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum, reparations- och tvättrum, ladduttag för elcykel, besöksparkering nära entrén.
- ▶ Cykelpool med bl a lastcykel, cykelkärra och elcykel
- ▶ Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området
- ▶ Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år.
- ▶ Prova-på-kort på kollektivtrafik – erbjudande under viss tid.
- ▶ Subvention av månadskort för kollektivtrafik.
- ▶ Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning.

En reduktion av parkeringstalet för nya bostäder på 25 % innebär ett parkeringstal på 0,34. Som beskrivet ovan föreslås parkeringstalet för de befintliga bostäderna hamna på 0,45. Detta ger en efterfrågan på parkering enligt nedanstående tabell:

Tabell 3-9 Exempel på reducerade parkeringstal vid införande av ett mobilitetspaket enligt medelnivå.

	Väster om Vårholmsback- arna	Stångholmen 1	Stångholmen 2	Lillholmen	Bäver- holmen	Summa
<b>Befintliga bostäder</b>	0	0	72	169	211	452
Parkeringstal	-	-	0,45	0,45	0,45	
Parkeringsefterfrågan	0	0	33	77	95	205
<b>Nya bostäder</b>	80	90	50	72	203	493
Parkeringstal	0,34	0,34	0,34	0,34	0,34	
Parkeringsefterfrågan	28	31	17	25	69	170
<b>Total parkeringsefterfrågan</b>	28	31	50	102	164	375

### 3.4 Cykelparkeringstal för ny bebyggelse

De nya bostäderna ska enligt parkeringstalen ha cykelparkering omfattande minst 3 platser per 100 kvm BTA. Detta uppfylls i samtliga delprojekt. Det är också viktigt att de existerande cykelparkeringsplatserna är av god kvalitet. Hur stor andel av cykelparkeringsplatserna som finns utomhus respektive inomhus kan anses vara ett mått på kvaliteten. För detta projekt har ett kriterium att minst hälften av cykelparkeringsplatserna bör vara inomhus ställts upp. Hur cykelparkeringen anordnas har också undersökts, för att vald uppställningsmetod ska rymmas i avsett utrymme. I offentliga parkeringsgarage ligger ytmåttet per

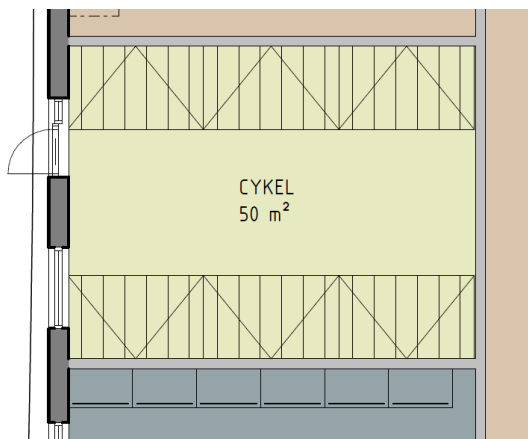
cykelparkering i ett plan på cirka 1,5 kvm per plats. För Stångholmsbacken bedöms ett ungefärligt ytbehov på 1,2 kvm per cykel för cykelparkering i ett plan vara en rimlig utgångspunkt. Det finns olika sätt att effektivisera ytbehovet, till exempel kan cyklar placeras i tvåvåningsställ, vilket minskar ner ytbehovet per cykel till 0,4 kvm – men till detta mått tillkommer korridoryta för transport och nedplockning av cykeln. Både hänsyn till typ av cykelställ och ytbehov behöver alltså tas.

Nedan följer en redovisning av lösningarna för cykelparkering i respektive delprojekt:

### Stångholmen 1

- ▶ Totalt 176 cykelplatser
- ▶ 166 cykelplatser inomhus, 10 cykelplatser utomhus, avsedda för lokal
- ▶ 3,4 cykelparkeringsplatser per 100 kvm BTA
- ▶ Cykelförråden ligger i bottenplan, utom en liten andel av platserna som ligger i garaget.
- ▶ Samtliga cykelförråd planeras för cykelställ i två plan.

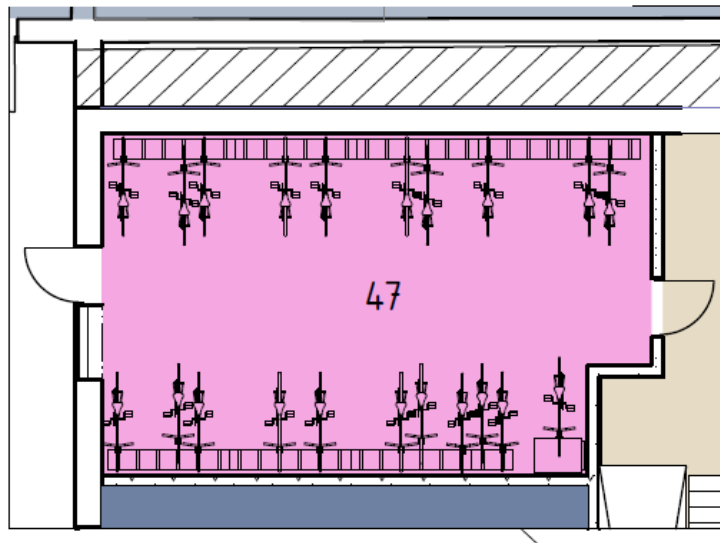
Ett utformningsexempel i form av ett 50 kvadratmeter stort cykelförråd med platser i två våningar redovisas i Figur 3-5 nedan.



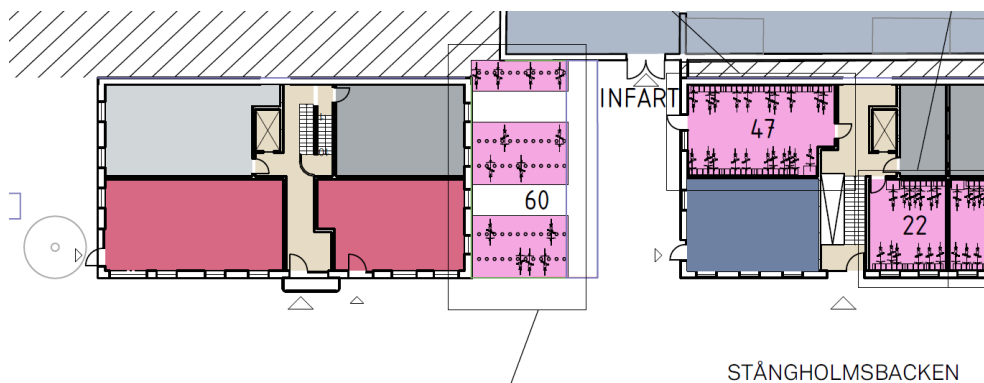
Figur 3-5 Exempel på cykelförråd i kv Stångholmen 1. Källa: Arkitema

### Stångholmen 2

- ▶ Totalt 177 cykelplatser
- ▶ 113 cykelplatser inomhus, 64 cykelplatser utomhus
- ▶ 3,9 cykelplatser per 100 kvm BTA
- ▶ 1,25 kvm/cykelplats inomhus, 1,5 kvm/cykelplats utomhus
- ▶ Cykelplatser inomhus planeras i växelvis hög/låg parkering i ett plan
- ▶ Plats finns för lastcyklar och andra specialcyklar
- ▶ Cykelparkering utomhus planeras ske vid cykelpollare med möjlighet till ramlåsning
- ▶ Cykelplatserna utomhus kan användas av besökare till lokal, se Figur 3-7.
- ▶ Ett av tre cykelförråd ligger i bottenplan, övriga två ligger i garageplan och nås via hiss.



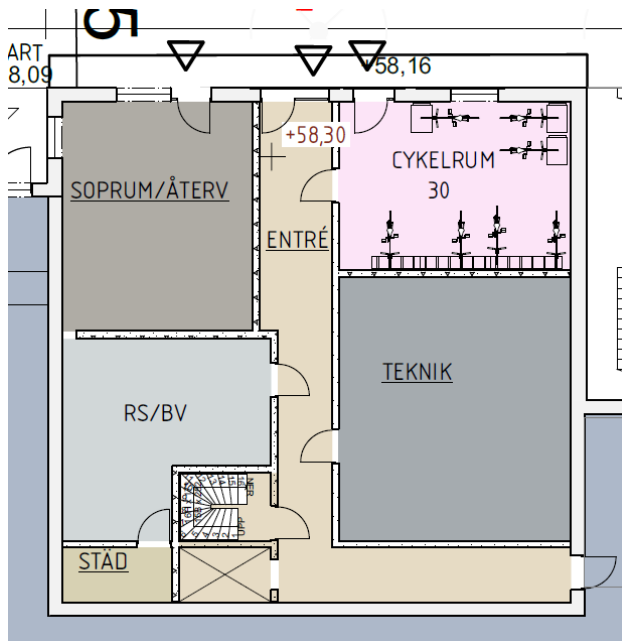
Figur 3-6 Exempel på cykelparkering i kv Stångholmen med plats för 47 cyklar.



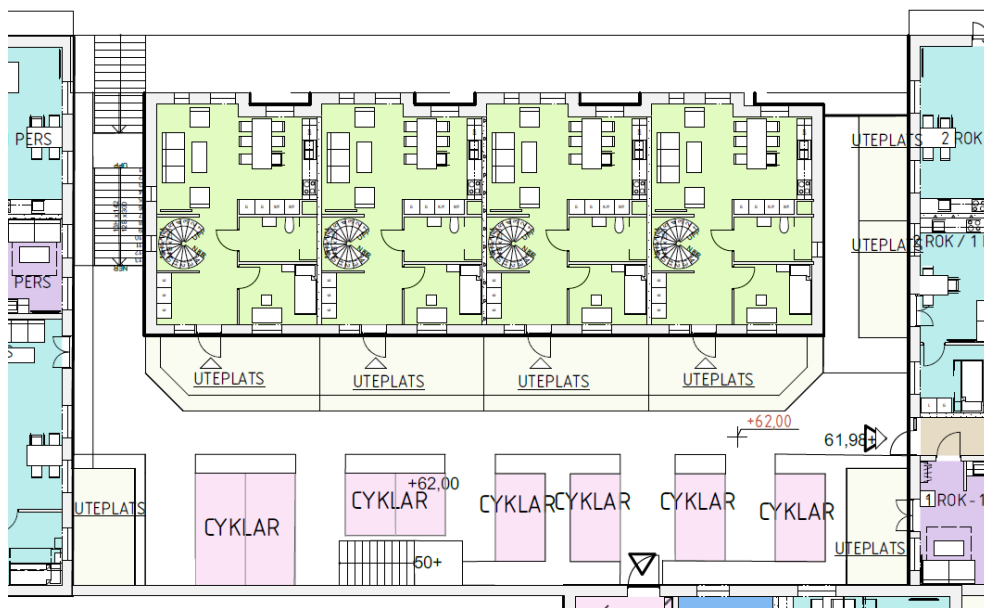
Figur 3-7 Lokalisering av cykelparkering utomhus på Stångholmen 2, intill planerade lokaler.

## Bäverholmen

- ▶ Totalt 526 cykelplatser
- ▶ 322 cykelplatser inomhus, 204 cykelplatser utomhus
- ▶ 3,7 cykelparkeringsplatser per 100 kvm BTA
- ▶ 1,2 kvm per cykelplats
- ▶ Cykelplatser inomhus planeras i växelvis hög/låg parkering i ett plan
- ▶ Plats finns för lastcyklar och andra specialcyklar
- ▶ Cykelparkering utomhus planeras ske vid cykelpollare med möjlighet till ramlåsning
- ▶ 16 cykelparkeringsplatser är placerade utomhus vid hus 6, och avsedda för lokal. Kring övriga byggnader saknas möjlighet att anlägga cykelparkeringsplatser i anslutning till lokaler eftersom den allmänna platsmarken börjar vid fasadliv.
- ▶ Tre av cykelrummen ligger i bottenplan och nås från utsidan via en direkt dörr, ett cykelrum ligger i bottenplan och nås via husets entré, och tre cykelrum ligger i källare och nås via hiss.



Figur 3-8 Exempel på cykelparkering i kv Bäverholmen med plats för 30 cyklar.

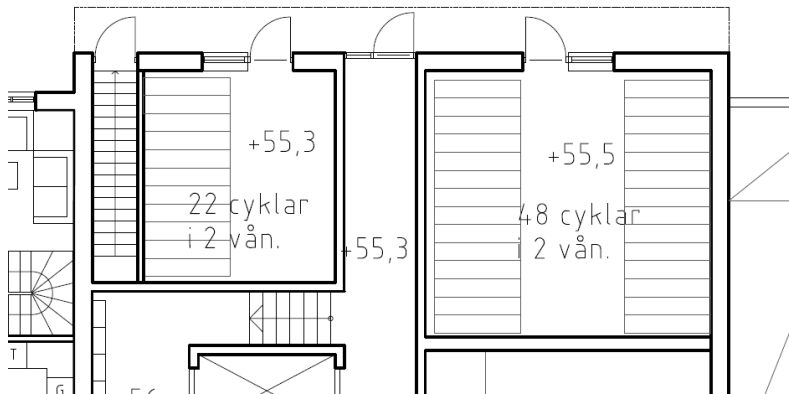


Figur 3-9 Exempel på cykelparkering utomhus i kv Bäverholmen. Gården nås via trappa eller hissar i punkthuset på södra sidan av gården. Det finns också cykelparkering utomhus (66 platser) i anslutning till kvartersgatan på södra sidan.

## Lillholmen

- ▶ Totalt 185 cykelplatser
- ▶ 140 cykelplatser inomhus, 45 cykelplatser utomhus (i anslutning till kvartersgatan)
- ▶ 3,6 platser /100 kvm BTA
- ▶ Cykelparkeringen inomhus planeras bestå av tvåvåningsställ.
- ▶ Fyra cykelförråd ligger i bottenvåningen och nås från utsidan via en direkt dörr, och ett cykelrum ligger i källare och nås via hiss.

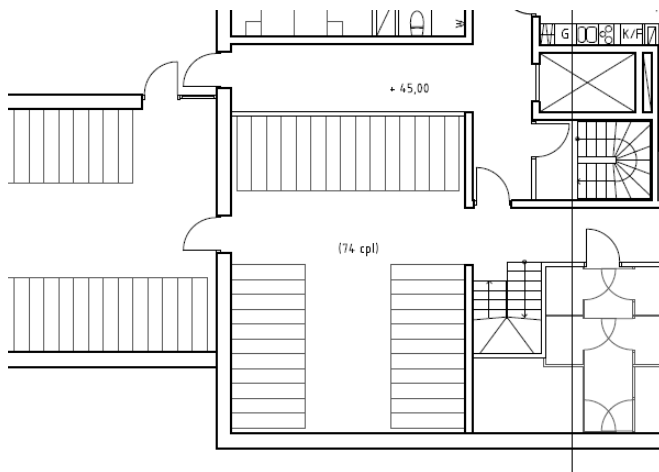




Figur 3-10 Exempel på cykelparkering i kv Lillholmen. Källa: Dreem

### Väster om Vårholmsbackarna

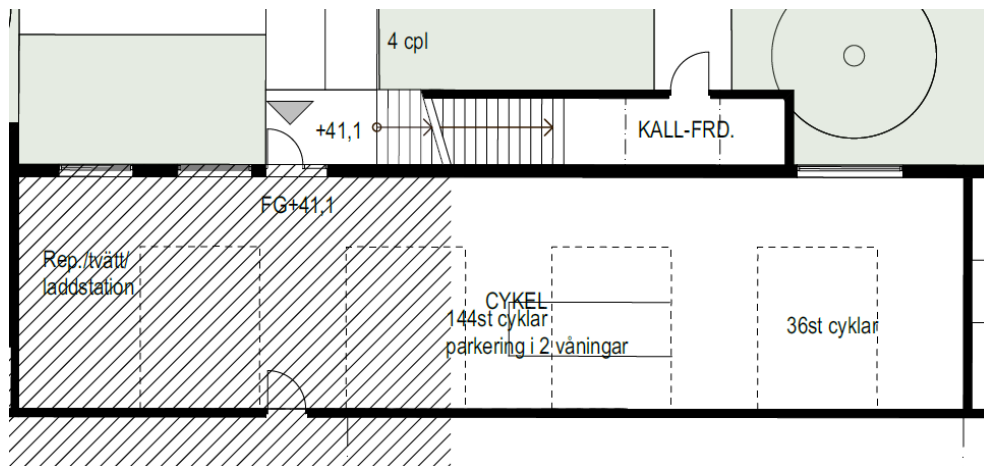
- ▶ Totalt 184 cykelplatser
- ▶ 174 cykelplatser inomhus, 10 cykelplatser utomhus (kan användas av besökare till lokal)
- ▶ 3,0 cykelplatser per 100 kvm BTA.
- ▶ Cykelparkeringen inomhus planeras bestå av tvåvåningsställ.
- ▶ Båda cykelrummen nås från husets baksida, det ena nås från utsidan via en direkt dörr, det andra nås via det första cykelrummet.



Figur 3-11 Exempel på cykelparkering i kv Väster om Vårholmsbackarna. Källa: Dreem.

### Hasselholmen

- ▶ Totalt 281 cykelplatser
- ▶ 176 cykelplatser inomhus, 105 cykelplatser utomhus (merparten lokaliserade till kvartersgatan på husets baksida, men några platser finns också vid entréerna mot Vårbergsvägen).
- ▶ 3,5 cykelplatser per 100 kvm BTA
- ▶ 6 platser avsedda för lokal
- ▶ Cykelparkeringen inomhus planeras bestå av tvåvåningsställ.
- ▶ Cykelförrådet nås från husets baksida via en direkt dörr.



Figur 3-12 Exempel på cykelparkering i kv Hasselholmen. Källa Reflex arkitekter.


## 4. Slutsatser och rekommendationer

---

Med föreslagen lösning för parkering tillgodoses stadens krav på bil- och cykel-parkeringstal för den planerade bebyggelsen. Dagens efterfrågan på bilparkering, baserad på de genomförda inventeringarna och dagens bilinnehav för befintliga bostäder tillgodoses också. Den efterfrågan som finns idag kan dock ändras snabbt om förutsättningarna i omvärlden eller närområdet förändras. När ny bebyggelse tillkommer i närområdet ökar utbudet av service och butiker, vilket kan minska behovet av att resa med bil. Om parkeringsavgifter införs kan detta leda till en större efterfrågan på parkering på kvartersmark, alternativt till ett lägre bilinnehav, och till en allmänt minskad efterfrågan på gatuparkering. Med mobilitetsåtgärder kan efterfrågan på parkering för privat bil minskas, både för nya och befintliga boende, vilket föreslås utredas vidare av byggaktörerna i det fortsatta arbetet.

## 5. Bilagor

### Bilaga 1: Inventering av parkering (COWI 2018)

<p><b>Stångholmsbacken</b>  Sammanställning inventering parkering av bilar och cyklar  Utförd av: Louise Bergström</p>									
									
Fastighet	Antal P-platser i P-hus:	Antal parkerade bilar i P-Hus:	Antal P-platser utomhus:	Antal parkerade bilar utomhus:	Antal cykelplatser:	Antal parkerade cyklar:	Övrigt:		
		Kl. 9.00 Kl. 19.00		Kl. 9.00 Kl. 19.00		Kl. 9.00 Kl. 19.00			
Stångholmen 2	93	53 54	20	10 10	80	10 15			
Liljeholmen	77	35 46	76	40 43		- -	Antal bilar parkerade på vändplansgata: Kl 9.00 7 st, Kl 19.00 5 st		
Bäverholmen	118	62 79	92	44 50	5	5	3 av dessa var barncyklar. Antal bilar på vändplansgata: Kl 9.00 10, Kl 19 6 st		
Bockholmen	81	42	16	5					
Gata				48					
<p><b>Övrig information:</b></p> <p>Garageinfrarten på Stångholmen 2 har inte automatisk port utan är manuell och öppnas med nyckel. Det är ofta den inte blir ordentligt stängd vilket leder till att obehöriga kommer in i garaget.</p> <p>Idag är parkeringsplatserna i garaget på Stångholmen 2 mycket smala vilket gör det svårt att parkera. Detta leder till skador på bilarna och osämja mellan grannarna.</p> <p>Ett företag som ligger i närheten som reparerar bilar använder parkeringsplatserna på gatan vilket leder till att det endast finns ett fåtal lediga platser för de boende i området.</p>									