

PM Trafik

Ny bebyggelse - Vårbergsvägen



2018-07-09



Rapporten är framtagen på uppdrag av AB Svenska Bostäder:

Christopher Hoff
Ronja Shakir

Projektledare
Projektledare (tidigare version)



Uppdragsnummer: 3780

Uppdraget har utförts av Structor Mark Stockholm AB:

Patrik Lundqvist

Uppdragsledare/Trafik

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Uppdraget	4
2	Utredningsområdet.....	5
2.1	Befintlig parkering Vårbergsvägen	5
2.2	Belägnings- och uthyrningsgrad	6
2.3	Ny bebyggelse och tillhörande parkeringskrav.....	6
3	Möjliga lösningar.....	8
3.1	Endast en parkeringsplats per hyresgäst	8
3.2	Anordnandet av ytterligare parkeringsplatser	9
3.2.1	Parkeringsmark enligt detaljplan	9
3.2.2	Punktprickad mark i detaljplan	10
3.3	Gröna parkeringstal	11
3.4	Samnyttjande.....	12
3.5	Omlokalisering av befintliga och nya hyresgäster	12
4	Slutsats och rekommendationer	14
	Rekommendation:.....	14
	Alt. 1 P-tal 0,6 - samnyttjande införs	Fel! Bokmärket är inte definierat.
	Alt. 2 P-tal 0,6 - ytterligare parkering anordnas.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.

1 Uppdraget

Structor Mark Stockholm AB har anlitats av AB Svenska Bostäder för att genomföra en trafikutredning gällande parkering för nybebyggelse norr om Vårbergsvägen i Skärholmen.

Stockholms stad (SBK) arbetar inom Fokus Skärholmen med en omdaning av själva Vårbergsvägen och framtida bebyggelse såväl här som längre västerut.

Som resurs vid planeringen av framtida bostäder har studerats till vilken grad angränsande parkering tillhörande Svenska Bostäder skulle kunna nyttjas.



Figur 1: Område markerat för planerad bebyggelse (Stockholmshus)

2 Utredningsområdet

För Svenska Bostäder planeras för nya bostäder direkt norr om Vårbergsvägen. Här finns önskemål om cirka 225 bostäder (Stockholmshus).

2.1 Befintlig parkering Vårbergsvägen

Vid bostäderna kring Vårbergsvägen finns i nuläget drygt 600 parkeringsplatser (614) fördelat på 591 lägenheter. Detta ger en p-norm för nuläget på cirka 1,0 (0,96), varav 0,1 utgörs av besöksparkering.

Parkeringen är uppdelad i tre huvudblock från norr till söder. Det längst i norr (närmast t-banan) består av 169 platser, det mittersta av 256 platser och det längst i söder (närmast Vårbergsvägen) av 189 platser. Av dessa parkeringsplatser utgörs 60 av besöksparkering. Viss övrig parkering/angöring finns även längs Idholmsvägen.



Figur 2: Befintlig parkering fördelat på tre huvudblock

2.2 Beläggnings- och uthyrningsgrad

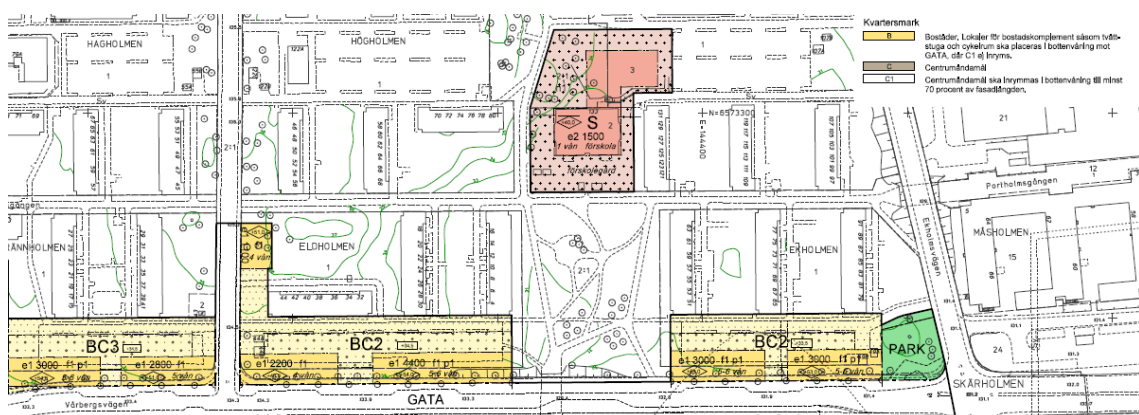
En inventering (2018-02-06) av nuvarande användning av Svenska Bostäders parkeringsplatser ger nedanstående tabell:

Befintlig parkering – totalt antal platser	614
- Varav Boendeparkering	554
<i>Uthyrda till hyresgäst SB</i>	391
<i>Vakanser</i>	63
<i>Uthyrd extern part</i>	56
<i>Projektbundna parkeringsplatser</i>	44
- Varav Besöksparkering	60

Boendeparkering som i nuläget är *vakanser*, *uthyrda till extern part* samt de *projektbundna parkeringsplatserna* kan antas exkluderas från behovet för boende. Baserat på nuvarande uthyrning innebär detta ett behov för boende om 391 platser (Uthyrda till hyresgäst SB) och därmed ett faktiskt p-tal på 0,66 (391 p-platser/591 lägenheter=> 0,66).

2.3 Ny bebyggelse och tillhörande parkeringskrav

Inom Fokus Skärholmen planeras för ny bebyggelse inom flera delområden. Arbetet pågår med att ta fram förslag på framtida bebyggelse även för denna plats. Se illustration nedan för utformning enligt detaljplan. Detta är än så länge endast ett exempel på hur ny bebyggelse skulle kunna tillskapas. Fortsatt utredning pågår.



Figur 3: Arkitektförslag – ny bebyggelse (TOVATT architects 20170316)

Med förutsättning att samtliga 189 platser närmast Vårbergsvägen kommer att utgå vid byggnation av de tillkommande Stockholmshusen innebär detta att besöksparkeringen minskar med 13 platser och att boendeparkeringen minskar med 176 platser (189-13=176).

Tillgängligt antal boendeplatser uppgår därmed istället till 378 ($554-176=378$) och ett nuvarande behov om 391 platser. Här tillkommer även det parkeringsbehov som uppstår ur den nytillkommande bebyggelsen längs Vårbergsvägen.

För nybyggnation gäller här, i enlighet med Fokus Skärholmen, ett parkeringstal på 0,42-0,48. Den planerade bebyggelsen antas hamna på den lägsta delen av skalan då platsen är nära beläget kollektivtrafik och servicen kring Skärholmens centrum. Här kommer även ytterligare mobilitetsåtgärder genomföras som motiverar ett p-tal på 0,39 inklusive besöksparkering. Nybyggnation om 225 lägenheter med ett p-tal på 0,39 innebär att 88 p-platser krävs för Stockholmshusen.

Här förutsätts även behovet av besöksparkering i övrigt vara oförändrat varför 13 besöksplatser längst i söder behöver ersättas på annan parkering inom området.

Med behov från befintliga bostäder om 391 p-platser samt behovet från den nya bebyggelsen om 88 platser uppstår ett underskott om 101 platser (378 platser, behov 479) för boende samt ytterligare underskott om 13 platser för besöksparkering, **dvs totalt behov 114 platser**, varav 88 platser för Stockholmshusen, 13 för befintlig besöksparkering samt 13 platser för befintlig övrig parkering.

3 Möjliga lösningar

Det finns ett underskott på p-platser i området efter byggnation av Stockholmshusen.

Två parkeringsgarage om sammanlagt cirka 110 platser anordnas för de nya bostäderna, ett på 70 platser och ett på 40 platser. För Stockholmshusen innebär dessa platser ett överskott på 22 platser ($110 - 88 = 22$). Förutsatt att garage kan användas även för dem som inte bor i Stockholmshusen innebär detta även att behovet att ersätta befintliga platser minskar det totala behovet från 114 till 4 platser ($114 - 110 = 4$).

Alternativt att det finns ett underskott för befintliga bostäder om 13 besöksplatser samt 13 boendeparkeringsplatser enligt tidigare beräkning. Teoretiskt behövs det därmed ytterligare parkeringsplatser inom området för att uppfylla behovet. Nedan redovisas olika tillvägagångssätt för att möta kravet.

3.1 Endast en parkeringsplats per hyresgäst

Ett totalt behov om att tillföra 4-26 platser finns inom området, varav samtliga för besök. En förhoppning finns att ändå inrymma parkeringen för nuvarande bostäder samt Stockholmshusen på befintlig parkering.

Flertalet boende hyr fler än en parkeringsplats. Om hushåll tillåts ha endast en parkeringsplats kan ytterligare 77 parkeringsplatser räknas in i det totala parkeringsbehovet. Dessa platser innebär att behovet för boendeparkering minskar från 391 till 314 ($391 - 77$) samt att därmed det totala behovet av ytterligare p-platser minskar från 26 **till ett överskott om 51 platser** (inräknat 13 platser för besök).

Detta ger ett p-tal på cirka 0,53 ($314/591$).

Nedan redovisas kortfattat parkeringssituationen för befintlig och ny bebyggelse även inräknat den parkering som i nuläget används till andra ändamål.

Parkeringslösning

<i>Uthyrda till hyresgäst SB</i>	+391
<i>Endast 1 p-plats/lägenhet</i>	-77
<i>Ny bebyggelse (inkl. besöksparkering)</i>	+88 (p-garage 110 platser)
<i>Ersättning av Besöksparkering</i>	+13
<i>Resulterar i ett totalt behov</i>	= 415

Jämfört med de 378 boendeplatser som kvarstår efter Stockholmshusen byggs samt tillförandet av ett parkeringsgarage om cirka 110 platser, dvs totalt 488 parkeringsplatser

förutsatt att samtliga platser görs tillgängliga – i annat fall totalt 466 platser, innebär detta således ett överskott om åtminstone 51 p-platser förutsatt max 1 plats per lägenhet utifrån nuvarande uthyrning.

3.2 Anordnandet av ytterligare parkeringsplatser

Som komplement till förändrad användning av parkeringsplatserna och som förutsättning för eventuell effektivisering av parkeringsplatser har detaljplan för området studerats. Inom planen gäller att man tagit höjd för ett p-tal på 1,6 platser per lägenhet vilket totalt blir cirka 1000 parkeringsplatser varav endast 614 kvarstår idag. En jämförelse mellan nuläge och detaljplan visar dock att antalet platser skiljer sig något åt.

Vissa justeringar har gjorts i senare skede alternativt att det fulla utnyttjandet vid anordnandet av platser aldrig utnyttjades. Besked från SBK innebär att det INTE skulle vara OK att anordna parkeringsplatser på de större områdena närmast bebyggelsen (*prickmark*).

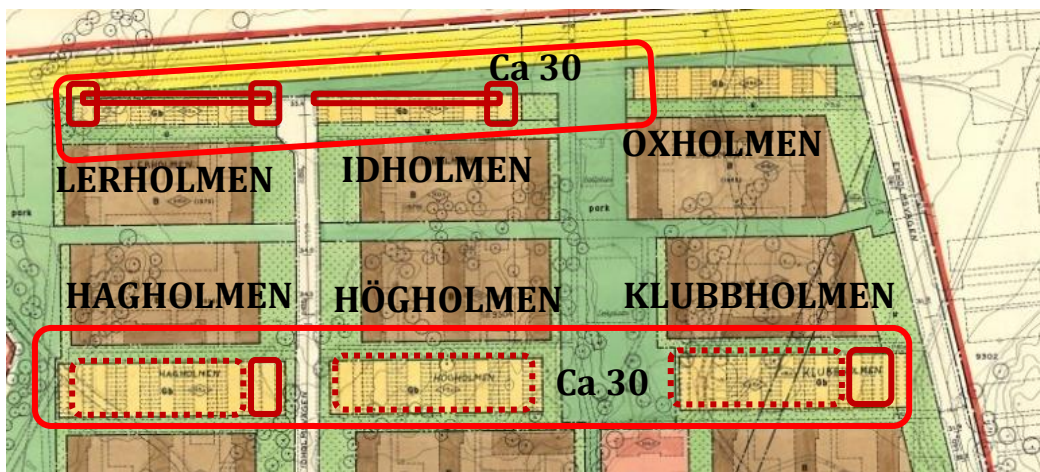
3.2.1 Parkeringsmark enligt detaljplan

På parkeringsområdet Hagholmen, Högholmen och Klubbholmen kan effektivisering ske för att till skapa fler p-platser inom redan befintligt parkeringsområde. Ytterligare 13 platser skapas genom att ta bort gräsplantering som finns längs parkeringsraderna.

Det finns även möjlighet att bygga ytterligare parkering utan att strida mot detaljplan eftersom all parkering som anges i detaljplanen inte skapades. Efter att ha jämfört detaljplan mot befintlig bebyggelse framkom att ytterligare ca 50 p-platser kan skapas på mark som enligt detaljplan är parkering, se

Figur 4 för lokalisering.

Totalt kan därmed cirka 60 platser tillskapas på parkeringsmark.



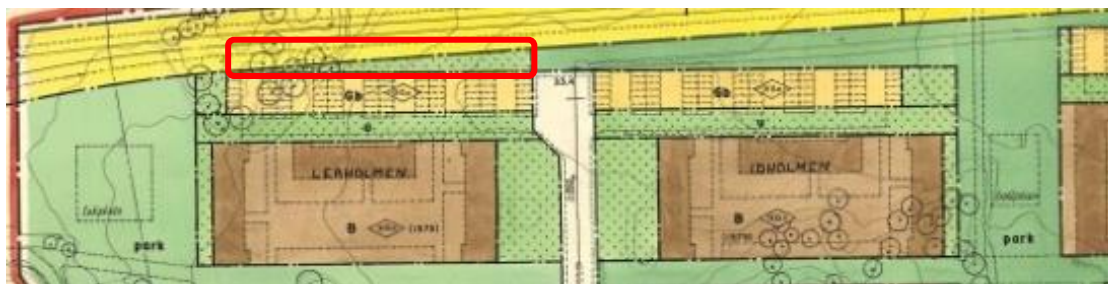
Figur 4 Områden som ej är bebyggda som parkering även om det är tillåtet i detaljplanen

Antalet p-platser är ett uppskattat värde. Om byggnation av p-platser utförs på samtliga utpekade platser måste något träd fällas. Möjligen kan ytterligare p-platser byggas om miljöhus och sopnedkast omlokaliseras eftersom några är placerade på mark tillägnad parkering.

3.2.2 Punktprickad mark i detaljplan

Kommunen har låtit meddela att *prickmark* nära bebyggelse inte är lämpliga för parkering.

Om ytterligare parkering ska byggas på fastighetsmark är det därför främst det rödmarkerade område i Figur 5 som först bör utredas. Området är reglerat som *prickmark*, men eftersom den ligger precis intill tunnelbanan skulle det eventuellt inte vara lika känsligt att utnyttja som marken närmast bostäderna. Cirka 10 platser skulle kunna inrymmas här.



Figur 5 Prickmark där parkering skulle kunna vara möjlig

3.3 Gröna parkeringstal

I Fokus Skärholmen kan gröna parkeringstal tillämpas. Det finns tre nivåer där avdraget pendlar mellan 10% till 25% av parkeringsnormen på tillkommande hus. Exempel på åtgärder som kan tilldelas olika avdrag finns angivet i *Fokus Skärholmen – parkeringstal* (s.17). Exempel på åtgärder är attraktiva cykelrum, bilpool, subvention av kollektivtrafikkort och leveransskåp. Om rabatt ska ges av kommunen behövs en särskild utredning på vilket sätt mobiliteten ska lösas inom den egna fastigheten.

Om medelnivån av gröna parkeringstal används hamnar parkeringstalet på 0,39 för den nya byggnationen vilket resulterar i att 88 parkeringsplatser istället för 97 behöver byggas för boende, alltså 9 platser färre. Detta har således redan medräknats för tillkommande bostäder.

För Svenska Bostäder handlar uppfyllandet av medelnivå att nedanstående åtgärder genomförs:

- Dedikerade parkeringsplatser för bilpool ordnas i området. Var platserna placeras och hur många beslutas i dialog med bilpoolsföretag. Den fasta kostnaden för medlemskap i bilpoolen inkluderas i hyran. Medlemskap i bilpoolen betalas av Svenska Bostäder i fem år.
- AB Svenska Bostäder tar i ett tidigt skede fram ett informationspaket för blivande hyresgäster. Utöver sedvanlig information om den nya bostaden kompletteras med information om gång, cykel och kollektivtrafik samt bilpool. Alla hyresgäster får en cykelkarta och information om kollektivtrafiken.
- Bilpoolen och övriga hållbara resmöjligheter marknadsförs i samband med uthyrning och inflytt och rutiner skapas för att samma information ska nå även hyresgäster som flyttar in i ett senare skede.
- I projektet skapas trygga, lätt nåbara cykelrum. Totalt byggs ca 585 cykelplatser som finns i källarplan i bostadsgaraget och på gårdarna. Utöver det planeras det för några cykelställ för besökare utanför utvalda bostadsportar samt ytterligare cykelställ på gården. I ett av husen finns en cykelverkstad som kommer att utrustas med en fast luftpump och en reparationsplats.
- Vid inflyttning får varje lägenhet om 1-2 rok ett SL-kort, gällande i 90 dagar. Lägenheter om 3 rok får två SL-kort och lägenheter om 4 rok-5 rok får tre SL-kort.

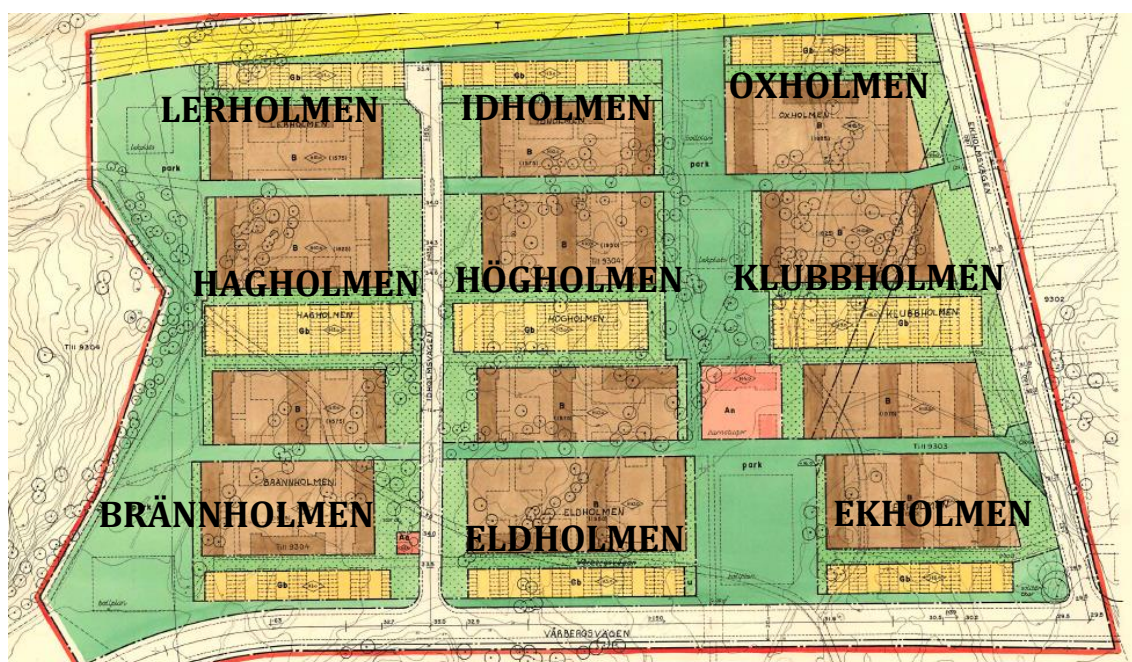
3.4 Samnyttjande

En annan ingångsvinkel på parkeringen är om Svenska Bostäder inför samnyttjande på befintlig markparkering. Samnyttjande innebär att hyresgästen inte har en specifik plats utan får parkera på första lediga parkeringsplats inom tillskrivet område. Parkeringen är öppen och tillgänglig vilket gör att den uppfyller villkoren för att samnyttjande ska kunna införas. Om samnyttjande införs förutsätts de 60 besöksplatserna ombildas till förhyrda p-platser, alltså kan 60 platser tillgodoräknas det totala parkeringsutbudet för boende. Förslagsvis kan då samnyttjandet delas in i två delområden.

3.5 Omlokalisering av befintliga och nya hyresgäster

Som konsekvens av att parkering försvinner och eventuellt tillskapas på nya platser måste en del befintliga hyresgäster av p-platser omlokaliseras. Förslagsvis får de plats i närliggande parkeringsyta men däremot är det inte ett krav. Att ha något längre till p-platsen kan verka främjande för hållbara resalternativ om avståndet motsvarar, exempelvis, en tunnelbanenedgång. Däremot finns en gräns för vad som kan upplevas skäligt att gå till en p-plats. Västerås stad använder exempelvis 500 meter som gräns för hur långt avståndet får vara mellan bostaden och parkeringsplatsen, vilket anses vara en rimlig gräns. Inget riktvärde har återfunnits inom Stockholms stad.

Boende i Brännholmen bör således inte tilldelas p-plats på p-området Oxholmen eller Ekholmens boende på p-området Lerholmen, se Figur 6. I övrigt kan boende hänvisas till samtliga p-platser. Boende i de nya Stockholmshusen kan ett liknande resonemang läggas, vid tilldelning bör tillgodoses att hyresgästen inte behöver gå mer än 500 meter. Förslagsvis fylls de lediga p-platserna först.



Figur 6 Områdesnamn, detaljplan

4 Slutsats och rekommendationer

Idag hyrs 391 p-platser ut till hyresgäster boende i befintliga bostäder. Stockholmshusen kräver ytterligare 88 p-platser (med p-talet 0,39 inklusive besök) samt att ytterligare besöksparkering om 13 platser måste ersättas. Då det efter byggnation av Stockholmshusen enbart kvarstår 378 p-platser för boende uppstår ett underskott om 114 platser ($378 - 391 - 88 - 13 = -114$). Tack vare byggnationen av p-garage om cirka 110 platser minskar dock behovet till 26 platser (T.o.m. till enbart 4 platser om p-platser i garage kan nyttjas för samtliga).

Flertalet boende hyr idag mer än en parkeringsplats. Om en begränsning till *max 1 plats per lägenhet* införs tillskapas 77 lediga platser som innebär ett totalt överskott om 51 p-platser efter byggnation av Stockholmshusen. Med en begränsning till max 1 bilplats per lägenhet skulle det teoretiska parkeringstalet för befintliga bostäder sättas till 0,53.

Om p-talet istället sätts till 0,6 för befintliga bostäder – dvs en sänkning med 0,06 jämfört med nuvarande uthyrningsgrad – skapas istället ett överskott om 23 platser ($378 - 355 = 23$). Begränsning till max 1 p-plats kan införas, men påverkar inte summeringen eftersom p-talet i sig styr det totala antalet parkeringsplatser, samnyttjande är dock en möjlig åtgärd.

Rekommendation:

- En begränsning till max 1 p-plats per hyresgäst införs (p-tal 0,6 påverkas inte av detta)
- Möjlighet att införa samnyttjande ses över
- Ytterligare markparkering kan vid behov anordnas – dock ej krav