



# Parkerings- och mobilitetsutredning för Strandärten 22

Underlag för detaljplan i enlighet med Stockholms stads riktlinjer för Gröna Parkeringstal

SLUTRAPPORT 2024-03-27

## Innehåll

Sammanfattning .....	3
1. Inledning .....	4
1.1. Syfte.....	4
1.2. Fastigheten och dess läge .....	4
2. Anvisat parkeringstal enligt stadens riktlinjer.....	5
2.1. Om riktlinjerna .....	5
2.2. Lägesfaktor för avstånd till kollektivtrafikens stomnät.....	5
2.3. Lägesfaktor för avstånd till City .....	7
2.4. Lägesfaktor för tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter .....	7
2.5. Lägesegenskap för tillgång till lediga garageplatser på tomtmark .....	7
2.6. Justering med hänsyn till lägenhetsstorlek.....	8
2.7. Justering med hänsyn till vald lösning för besöksparkering.....	9
3. Lägesbaserat parkeringstal.....	10
4. Projektspecifikt parkeringstal .....	11
5. Antal bilplatser .....	12
6. Antal cykelplatser.....	13
6.1. Underlag .....	13
6.2. Klassning enligt stadens riktlinjer .....	13
6.3. Fördelning ute och inne.....	13
6.4. Antal cykelplatser som anläggs.....	14
Om Trafikutredningsbyrån .....	15

## Sammanfattning

Denna rapport redovisar underlag till hantering av parkering och mobilitet inom Kvarteret Strandärten i Hässelby villastad i Stockholm.

På fastigheten planerar exploatören att uppföra fem nya flerbostadshus. Projektet planeras med 131 lägenheter varav 85 ettor och små tvåor. Befintliga industri- och lagerlokaler rivs.

På fastigheten anläggs 67 parkeringsplatser varav ungefär 62 i garage och 5 på markplan. En reduktion på stadens parkeringskrav har gjorts med 15 % med avseende på små lägenheter. Parkeringsutbudet motsvarar ett parkeringstal om 0,51 bilplatser per lägenhet. Parkeringstalet uppfyller stadens riktlinjer för Gröna Parkeringstal.

På fastigheten planeras ungefär 203 cykelplatser. Fördelningen är 80 st. i väderskyddade cykelförråd på gård, 69 st. inomhus samt 54 st. utomhus tillgängliga för besökare. Det motsvarar 2,5 cykelplatser per 100 kvm BTA ovan jord och uppfyller stadens cykelparkeringstal.

Rapporten är framtagen av Trafikutredningsbyrån AB på uppdrag av Fastighetsaktiebolaget Strandärten 22.

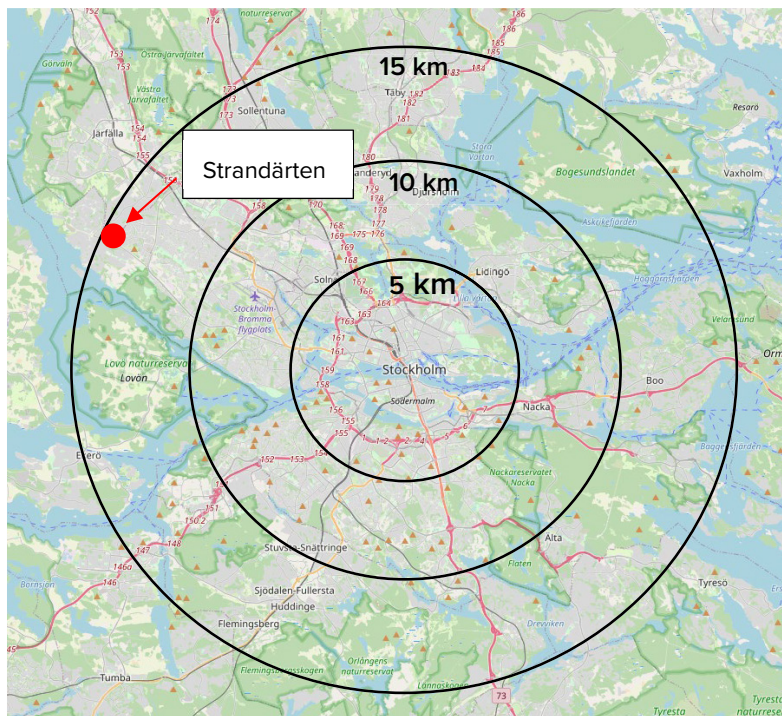
# 1. Inledning

## 1.1.Syfte

Syftet med den här rapporten är att beräkna parkeringstal och beskriva mobilitetslösningar enligt kommunens riktlinjer för parkering för Strandärten 22 i Hässelby villastad, Stockholms stad.

## 1.2.Fastigheten och dess läge

Fastigheten Strandärten 22 ligger vid Mäster Karls väg och Lövestavägen i Hässelby villastad i västra Stockholm (se Figur 1.1). Avståndet till centrala Stockholm är cirka 15 km. På fastigheten planeras ungefär 130 -140 lägenheter att byggas i fem hus. I rapporten beräknas p-utbudet baserat på 131 lägenheter.

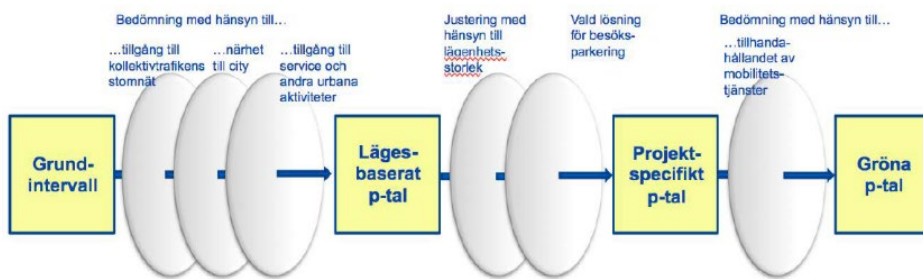


Figur 1.1. Strandärtens läge och avstånd från centrala Stockholm (Baskarta: OpenStreetMaps).

## 2. Anvisat parkeringstal enligt stadens riktlinjer

### 2.1. Om riktlinjerna

Parkeringstalet har beräknats enligt Stockholms stads (2015) *Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering* och medföljande tillämpningsanvisningar, reviderade 2017. Stockholms stad tillämpar flexibla och projektspecifika parkeringstal vilket innebär att antalet parkeringsplatser anpassas efter projektets läge och fastighetsägarens utredning av parkeringsefterfrågan och framtidens mobilitet. Riktlinjerna är grund i stadens process att fastställa parkeringstal för flerbostadshus och är tänkt att fungera som kunskapsunderlag till en strukturerad diskussion där marken är ägd av privata exploatörer.



Figur 2.1. Stadens modell för gröna parkeringstal.

Notera att det är möjligt att göra avsteg från riktlinjernas modell om det finns goda skäl och om enighet finns i projektgruppen eller om det finns politiska beslut. Om en exploatör eller projektgrupp har ett eget koncept som man vill utveckla och genomföra skall detta uppmuntras.

Det gröna parkeringstalet kan sammanfattas som ett erbjudande till byggaktörer att ge boende tillgång till mobilitet som tjänst och i utbyte mot detta kräver staden anläggning av färre parkeringsplatser för bil ordnas på fastigheten. En bakgrund till de gröna parkeringstalen är att garageplatser är kostsamma att anlägga, att krav på parkeringsytor kan försvåra och förhindra bostadsbyggande och att garageanläggning i flerbostadshus oftast har negativa fördelningseffekter.

Nedan beskrivs Strandärten i enlighet med stadens gröna parkeringstal (se avsnitten 2.2-2.7).

### 2.2. Lägesfaktor för avstånd till kollektivtrafikens stornät

#### 2.2.1. Underlag kollektivtrafikavstånd

Tabell 2.1. nedan visar alla busslinjer som trafikerar i närheten av fastigheten.

Tabell 2.1. Kollektivtrafiklinjer som stannar i närhet av planområdet.

Linje	Hållplatsnamn	Destinationer
119	Åkermymntan	Backlura – Hässelby strand (T) – Spånga station (J)
518	Smedshagsvägen	Vällingby (T) – Barkarby station (J) – Akalla (T) – Kista centrum (T)
541	Smedshagsvägen	Vällingby (T) – Barkarby station (J) – Jakobsbergs station (J)
543	Smedshagsvägen	Vällingby (T) – Vega – Jakobsbergs station (J)
198	Åkermymntan	Nattrafik (när tunnelbanan ej i trafik)  Stockholm C – Alvik – Vällingby – Hässelby strand – Backlura
17, 18,19	Johannelund	Tunnelbana – Hagsätra – Farsta strand – Hässelby strand

Närmaste busshållplats är Smedshagsvägen. Hållplatsen ligger på Lövstavägen helt nära fastigheten. Det är endast eller ett par minuters promenad till hållplatsen (100- 200 meter). Hållplatsen trafikeras av buss 518, 541 samt 543 till Vällingby, Kista och Jakobsberg. Bussarna ansluter till tunnelbana eller pendeltåg. Totalt finns 232 bussavgångar inom 400 m mellan kl. 7 och 19 på vardagar.

Knappt 600 m bort på Växthusvägen finns ytterligare en busshållplats, Åkermymntan. Från hållplatsen går linje 119 till Backlura och Spånga pendeltågsstation. Det ger 69 avgångar till, och totalt 301 avgångar inom 600 m mellan kl. 7 och 19 på vardagar.

Närmaste stomnätssnod<sup>1</sup> är Johannelund tunnelbanestation. Avståndet är cirka 2 000 meter. Till Johannelund tar det runt 7-8 minuter att cykla, mestadels längs cykelbana med en kortare sträcka längs Redskapsvägen. Redskapsvägen är en lokalgata med begränsat antal motorfordon för radhusen längs gatan. Stationen nås också med buss från Smedshagsvägen. Johannelund har som jämförelse 174 tunnelbaneavgångar mellan kl. 7 och 19 på vardagar.

Det tar ca 40-45 minuter att nå T-centralen med tunnelbana via Johannelund eller Vällingby.

<sup>1</sup> En stomnätssnod är en station/ hållplats med spårbunden trafik eller som trafikeras av blå stombussar.

### 2.2.2. Klassning enligt stadens riktlinjer

Områden som har nära cykelavstånd till spårbunden kollektivtrafik och stombuss ger klassningen D.

## 2.3. Lägesfaktor för avstånd till City

### 2.3.1. Underlag avstånd till city

Avståndet till City är ca 15 km fågelvägen och ungefär samma längs färdvägen för bil och cykel, se Figur 1.1.

### 2.3.2. Klassning enligt stadens riktlinjer:

Eftersom planområdet ligger längre bort än 7 km från city har det en lägesfaktorklass E för avstånd till City.

## 2.4. Lägesfaktor för tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter

### 2.4.1. Underlag lokal service

Från Strandärten är det ungefär 800 m gångväg till Åkermymntan centrum. Det motsvarar ungefär 8-10 minuter till fots. I Åkermymntans centrum finns bland annat två livsmedelsbutiker, apotek, bibliotek, vårdcentral och restauranger.

I Vällingby centrum finns ett rikt och varierat utbud av service, detalj- och sällanköpshandel, restauranger, kaféer och kultur. Vällingby centrum nås enkelt på 8 minuter med buss från hållplats Smedshagsvägen. Bussarna går ofta (dagtid vardagar var 6-15 minut). Gångavstånd till och från hållplatser är korta. Med cykel tar resan cirka 12-15 minuter.

### 2.4.2. Klassning enligt stadens riktlinjer

Områden som ligger inom cykelavstånd från lokala centrum med ett varierat serviceutbud har klass D.

Notera att riktlinjerna inte tar hänsyn till när boende ges gångavstånd till mindre centrum och inte heller när fastigheten har frekventa bussavgångar med mycket korta gångavstånd till hållplats för resor till lokala större centrum. Jämfört med många andra områden som faller inom klass D för tillgång till service har Strandärten betydligt bättre lägesegenskaper.

## 2.5. Lägesegenskap för tillgång till lediga garageplatser på tomtmark

### 2.5.1. Underlag garageplatser

Strandärtens befintliga bebyggelse rivs i sin helhet och ersätts med bostäder. Inom fastigheten finns därför ingen tillgång till lediga garageplatser.

Kantstensparkering på flera gator i närområdet är tillgänglig utan tids- och avgiftsreglering, det vill säga att det är gratis parkering. Detta kan tyda på att det finns ett överskott på parkering i närområdet.

### **2.5.2. Klassning enligt stadens riktlinjer**

Områden som har ett betydande överskott av parkeringsplatser på tomtmark, som kan tillgängliggöras för ny bebyggelse, bedöms som klass A. Områden som har normal tillgång på parkeringsplatser på tomtmark, vilket indikerar att efterfrågan inte överstiger utbudet, bedöms som klass C. Områden som har brist på parkeringar på tomtmark tillhör klass E. Notera att riktlinjerna saknar kriterier för klassning B och D.

Trafikutredningsbyrån bedömer på det underlag som finns tillgängligt att området faller inom klass C.

## **2.6. Justering med hänsyn till lägenhetsstorlek**

### **2.6.1. Underlag lägenhetsstorlekar**

Projektet planeras med 131 lägenheter med en övervikt på små lägenheter. Enligt arkitektskiss (januari 2023) är totalt 85 lägenheter ett- och tvårum under 35 kvm. 41 lägenheter är tre rum och kök om i snitt 72 kvm. Därtill kommer fem fyror om i snitt 87 kvm. Samtliga lägenheter har kök.

Boende i små lägenheter har lågt bilinnehav i genomsnitt. Som en jämförelse finns data från Huddinge och Nacka som visar att bilinnehavet i lägenheter under 40 kvm är 0,17 bilar per boende och att i några områden i Nacka är bilinnehavet 0,12 bilar per boende i gruppen 18-40 år. I åldersgruppen 18-30 år med eget boende varierar bilinnehavet från 0,06- 0,16 bilar per boende i olika områden i Nacka<sup>2</sup>. Små hushåll som grupp bedöms i stor grad anpassa sig efter de parkeringsförutsättningar som ges i ett område, vilket till exempel innebär ett lägre bilinnehav i områden där parkering inte finns att tillgå och ett högre bilinnehav när parkering finns att tillgå på fastigheten eller i närområdet.

### **2.6.2. Justering enligt stadens riktlinjer**

Projektet Strandärten består av en övervikt av små lägenheter för enpersonshushåll eller yngre hushåll. Det bedöms därför vara rimligt med en viss minskning av stadens krav på antal parkeringsplatser.

---

<sup>2</sup> Källa: Trafikutredningsbyråns PM om bilinnehav i Nacka, Alphyddan och Kvarnholmen mfl platser. Projektnr P0233. Utgiven år 2022.



Enligt riktlinjerna ska projekt som tydligt präglas av små lägenheter ges en sänkning av det lägesbaserade p-talet på upp till 30 %. Som utgångspunkt för små lägenheter används Boverkets definition för små bostäder, vilket motsvarar en boarea om högst 35 kvm. Det är upp till varje projektgrupp att avgöra hur stor sänkningen skall vara utifrån andelen små lägenheter och dess utformning. Full rabatt bör ges för projekt där i princip samtliga bostäder utgörs av små lägenheter.

Trafikutredningsbyrån bedömer att riktlinjerna medger en reduktion på upp till 15 % på det lägesbaserade parkeringstalet (1/2 av 30 %). Beräkningen baseras på att knappt 2/3 av lägenheterna är små (65 %). Endast 5 av lägenheterna är fyror (5 %) med relativt liten yta (snitt 87 kvm). Projektet har därmed få stora lägenheter och ungefär 50 % fler små lägenheter jämfört med ett projekt med blandade lägenhetsstorlekar mellan 1-5 rum och kök.

## **2.7. Justering med hänsyn till vald lösning för besöksparkering**

### **2.7.1. Underlag besöksparkering**

Besöksparkering ordnas på fastigheten. Besöksparkering är också i praktiken tillgänglig på gatumark i området (se avsnitt 2.5.1.).

### **2.7.2. Justering enligt stadens riktlinjer**

Om parkeringen ordnas i ett större, öppet garage med flytande platser så anses besöksparkeringen kunna lösas genom samnyttjande och då behöver inte parkeringstalet räknas upp. Med detta menas att garaget skall vara öppet för allmänheten och att platserna inte får vara låsta till ett specifikt fordon utan möjliga att samnyttja för flera användare.

Strandärten planeras med ett garage tillgängligt endast för boende och deras besökande. Parkeringstalet räknas därför upp med 10 % för att inrymma besöksparkering på tomtmark.

### 3. Lägesbaserat parkeringstal

Tabellen nedan sammanställer klassningen av projektets lägesfaktorer enligt riktlinjerna. Om ett projekts samtliga lägesfaktorer bedöms tillhöra klass A, så talar mycket för att det lägesbaserade P-talet skall ligga i den lägre delen av spannet, kanske så lågt som 0,3. Om ett projekts lägesfaktorer ligger blandat i klass C, D och E skall följaktligen det lägesbaserade P-talet ligga högre upp, närmare 0,6. Detta är upp till projektgruppen att enas om.

Tabell 3.1. Strandärtens lägesfaktorer

Lägesfaktor	A	B	C	D	E
Avstånd till kollektivtrafikens stomnät				X	
Avstånd till City					X
Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter				X	
Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark			X		

Strandärtens lägesfaktorer ligger blandat i klasser C, D och E. Staden har anvisat ett lägesbaserat parkeringstal om 0,55 bilplatser per lägenhet vilket har tillämpats i utredningen.

Trafikutredningsbyråns slutsats i utredningen är att ett något lägre lägesbaserat parkeringstal skulle vara möjligt att motivera pga fastighetens mikroläge med bl.a. omedelbar närhet till frekventa bussavgångar med mycket korta gångavstånd till hållplats för resor till lokala större centrum. Notera att riktlinjerna inte heller tar hänsyn till tillgång till lokalt centrum, se avsnitt 2.4.2.

#### 4. Projektspecifikt parkeringstal

Justering görs för små lägenheter och besöksparkering.

- För små lägenhetsstorlekar ges ett avdrag med 15 % på det lägesbaserade parkeringstalet.
- För besöksparkering på tomtmark tillkommer 10 % i antalet parkeringsplatser.

Det ger ett projektspecifikt p-tal på 0,51 p-platser per lägenhet ( $0,55 \cdot 0,85 \cdot 1,1$ ).

## 5. Antal bilplatser

Byggaktören har valt att inte tillämpa grönt parkeringstal. Antal bilplatser som ska anläggas för 131 lägenheter<sup>3</sup> är därmed 67 stycken ( $0,55 * 1,1 * 0,85 * 131$ ). Ungefär 62 platser byggs i garage och 5 st. på markplan inom fastigheten.

Trafikutredningsbyrån bedömer att beräknat parkeringskrav överstiger genomsnittligt bilinnehav hos boende i liknande lägen och lägenhetsstorlekar. Garageefterfrågan är i sin tur lägre än genomsnittligt bilinnehav. Flera bilägare väljer billigare parkering på gatumark i närområdet när sådan finns, i stället för att hyra planerade garageplatser.

---

<sup>3</sup> Varav ungefär 85 st lägenheter är ettor och tvåor under 35 kvm.

## 6. Antal cykelplatser

### 6.1. Underlag

Husen har en ungefärlig yta på 8080 kvm BTA ovan jord (arkitektskiss jan 2023).

*En cykelparkering är en anläggning som i sin lokalisering, utformning och gestaltning signalerar att den avgränsade ytan är avsatt för att parkera sin cykel.*

### 6.2. Klassning enligt stadens riktlinjer

Staden har för projektet anvisat ett cykelparkeringstal om 2,5 cykelplatser per 100 kvm BTA ovan jord. Kravet motsvarar ca 202 cykelplatser för 8080 kvm BTA ( $2,5 \cdot 8080/100$ ).

**Bostäder:**  
2,5 - 4 parkeringsplatser per 100 m<sup>2</sup> BTA[1].  
**Studentbostäder:**  
1,5 parkeringsplatser per lägenhet för lägenheter mindre än 35 m<sup>2</sup>  
2,5 parkeringsplatser per lägenhet för lägenheter större än 35 m<sup>2</sup>  
**Arbetsplatser[2]:**  
Minst 0,2 parkeringsplatser per anställd.

Figur 7.1. Utdrag ur Stockholms stads cykelparkeringstal vid nyproduktion.

Av stor vikt för att underlätta cyklande är hur smidigt det är att parkera cykeln, cykelparkeringarnas stödsäkerhet, tillgång till automatiska dörröppnare, cykelställs och cykelrums placering och ytstandard. Detta är faktorer som Trafikutredningsbyrån bedömer som viktigare för boende än att planera för ett cykelparkeringsutbud långt över genomsnittet för fastigheten.

### 6.3. Fördelning ute och inne

Varje hus bör ha tillgång till ett eget cykelrum/ förråd. Minst 130 cykelplatser bör placeras inomhus i lätt tillgängliga cykelrum nära huvudsakliga entréer, alternativt i väderskyddade cykelförråd på gård.

Ungefär 40 cykelplatser bör placeras utomhus så att de är lätt tillgängliga och synliga även för besökare till huvudsakliga bostadsentréer.

Lämplig fördelning mellan cykelplatser inne och ute avgörs i övrigt av var entréer placeras och var lämpliga ytor för cykelparkering kan avsättas i konkurrens med andra behov.

#### 6.4. Antal cykelplatser som anläggs

På fastigheten planeras ungefär 203 cykelplatser (mars 2024). Fördelningen är 80 st. i väderskyddade cykelförråd på gård, 69 st. inomhus samt 54 st. utomhus lätt tillgängliga för besökare. Det motsvarar 2,5 cykelplatser per 100 kvm BTA ovan jord och uppfyller stadens cykelparkeringstal (se avsnitt 6.2).

Planerat utbud motsvarar genomsnittligt cykelinnehav hos boende enligt data från en studie av Stockholms stad<sup>4, 5</sup>.

---

<sup>4</sup> Stockholms stad (2015) Förslag på cykelparkeringstal i nyproduktion. Tjänsteutlåtande 2015-02-11.

<sup>5</sup> Totalt 197 cyklar. Eftersom tvåorna i projektet är små har de ett lägre cykelinnehav än en genomsnittlig tvåa, främst pga. mindre hushållsstorlek i snitt. Hela uträkningen blir som följer: 4 ettor\*1 cykel + 81 tvåor \*1,2 cyklar + 41 treor \* 2 cyklar + 5 fyror \*2,7 cyklar.

## Om Trafikutredningsbyrån

*Trafikutredningsbyrån (TUB) är en av Sveriges ledande konsulter inom kvalificerade parkeringsutredningar och mobilitetslösningar för nya stadsdelar. Kunder är både byggaktörer och kommuner.*

*Våra tjänster inkluderar trafikstöd för framtagning av detaljplaner och gatunätsutformning. Företaget har medverkat i framtagning av detaljplaner och programhandlingar för nya stadsdelar i bland annat Sundbyberg, Knivsta, Stockholms stad, Malmö, Göteborg, Uppsala, Jönköping, Nacka, Södertälje och Botkyrka kommuner. En av våra specialiteter är parkerings- och mobilitetsutredningar för flexibla parkeringstal för nya flerbostadshus. Företaget har erfarenhet från dimensionering av parkering i fler än 50 små och stora planområden.*

*För kommersiella fastighetsaktörer har vi genomfört parkeringsutredningar för ett antal stadsdelscentra, inklusive Farsta C, Stockholms central, centrala Nacka och stadsdelar i Malmö.*

*Vi har stort intresse för design av lågfartsgator och huvudgator och har bland annat medverkat i ombyggnaden av södra Götgatan i centrala Stockholm, ett av regionens viktigaste handelsstråk.*

*Trafikutredningsbyrån har i tio år samarbetat med KTH i forskning om parkering och flexibla parkeringstal.*

*Företaget har kontor i Stockholm.*

## **Parkerings- och mobilitetsutredning för Strandärten 22**

TUB Trafikutredningsbyrå AB

Långsjövägen 11

131 33 Nacka

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



**Trafikutredningsbyrå AB**