

Parkeringsutredning Solberga bollplan



Structor Mark Stockholm AB, Terminalvägen 36 171 73 SOLNA,
Org nr: 55 66 24 – 68 55, Tel: 08-545 556 30

Uppdragsgivare	Exploateringskontoret Stockholms stad
Status	Slutrapport
Structors ref.nr	3148
Dokument	Parkeringsutredning Solberga bollplan
Upprättad av:	Bodil Johansson & Mats Ohlson
Granskad av:	Bodil Johansson & Mats Ohlson
Datum	2013-12-09
Plats	Stockholm

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	4
2	BAKGRUND OCH SYFTE.....	4
3	ANALYS OCH RESULTAT	5
3.1	UPPDATERING AV BEFINTLIG PARKERINGSUTREDNING FRÅN 2005.....	5
3.2	FÖRSLAG PÅ NY PARKERING	7
3.3	DISKUSSION PARKERINGSTAL	7
3.3.1	Beläggning på befintliga parkeringsplatser.....	7
3.3.2	Kollektivtrafik.....	7
3.3.3	Nya bostäder	7
3.3.4	Gällande parkeringstal	8
3.3.5	Rekommendation.....	9
3.4	ANTAL PARKERINGSPLATSER VID NY IDROTTSPLATS	10
3.5	GÅNG- OCH CYKELBANA TILL NY IDROTTSPLATS	13
4	KÄLLHÄNVISNINGAR.....	15

1 Inledning

Structor Mark Stockholm AB har blivit ombudade av Exploateringskontoret i Stockholms stad att utföra en parkeringsutredning inför planerad nyexploatering på Solberga bollplan.

2 Bakgrund och syfte

Tidigare utförd parkeringsutredning (WSP 2005) behöver uppdateras för området kring Solberga bollplan för att ge bättre underlag inför fortsatt arbete med exploatering.

Syftet med denna parkeringsutredning är att ta fram en rekommendation gällande parkeringstal och studera hur parkeringssituationen kan lösas utan att störa den befintliga parkeringssituationen i Solberga. Slutligen ska en bedömning göras över hur många parkeringsplatser det finns behov av vid den nya idrottsplatsen och om det behövs en separat gång- och cykelväg mellan Folkparksvägen och den nya idrottsplatsen.

3 Analys och resultat

3.1 Uppdatering av befintlig parkeringsutredning från 2005

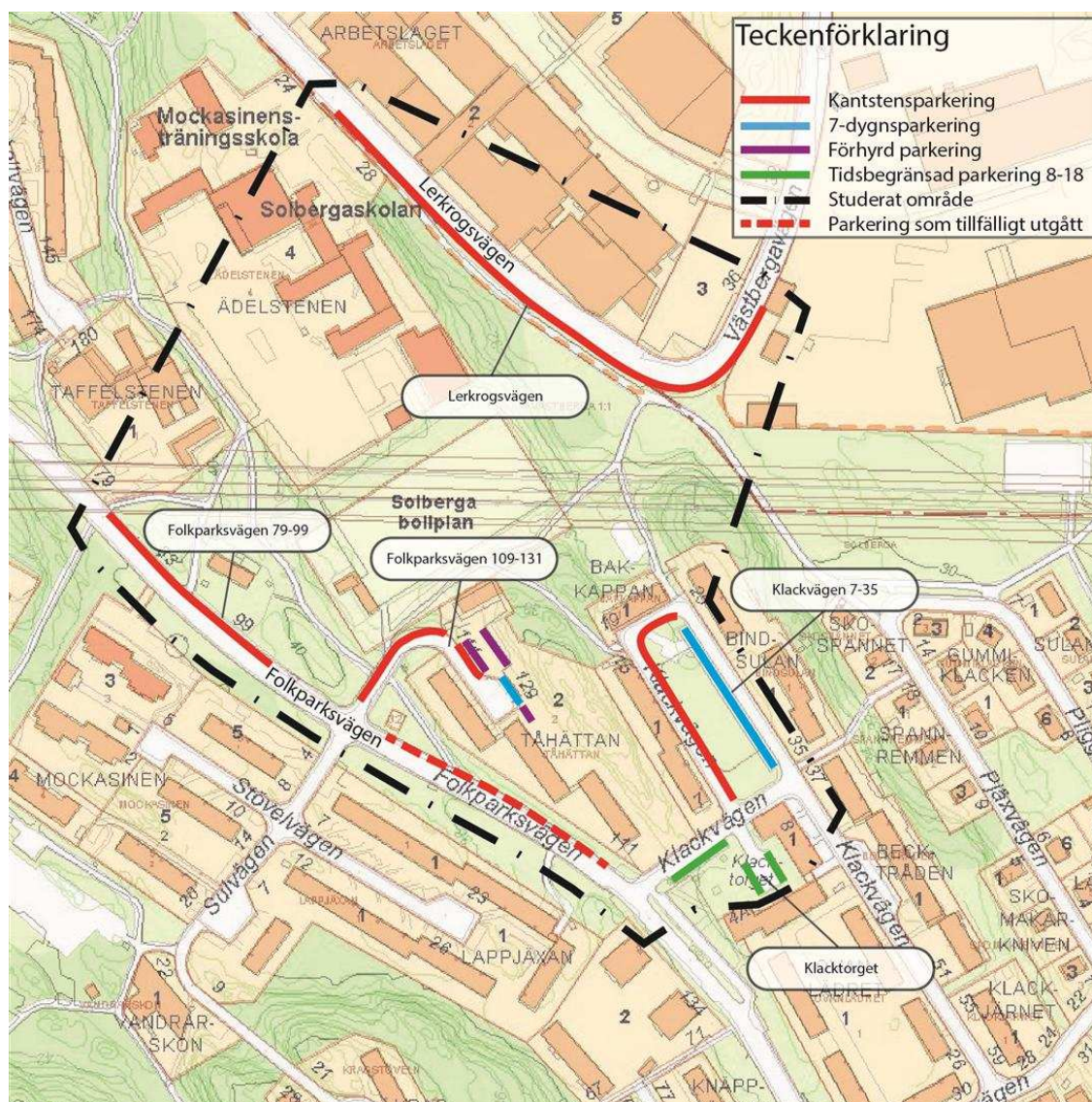
Under 2005 genomförde WSP en utredning åt Gatu- och Fastighetskontoret (nuvarande Trafikkontoret och Exploateringskontoret) där parkeringssituationen för hela Solberga studerades. Dåvarande nivå på parkeringstal för nyexploatering var 0,9 bilplatser per lägenhet. Figur 3.1.1 redovisar dagens parkeringssituation samt de skillnader som noterats jämfört med utredningen av WSP. När parkeringssituationen skulle studeras genom en beläggningsstudie noterades att kantstensparkeringen längs Folkparksvägen mellan Sulvägen och Klackvägen tillfälligt var förbjuden. Detta på grund av arbete med nya gång- och cykelbanor. Antalet parkeringsplatser reducerades därför med ca 26 stycken jämfört med situationen beskriven 2005. Totalt utfördes tre beläggningsstudier och först vid det sista besöket var arbetena klara med ny gång- och cykelbana och parkering var då tillåten enligt ordinarie parkeringsregler. Platsbesöken genomfördes enligt nedan.

Respektive område som redovisas i tabellerna nedan visas även i figur 3.1.1.

Platsbesök 1; 2012-10-02 (Tisdag) kl 22:00 - 23:00						
Område	Antal platser		Beläggning (st)		Beläggning (%)	
	F	G	F	G	F	G
Folkparksvägen 79-99	0	17	-	8	-	48%
Folkparksvägen 109-131	20	20	11	14	55%	70%
Klacktorget	0	27	-	23	-	85%
Klackvägen 7-35	0	57	-	57	-	100%
Lerkrogsvägen	0	38	-	7*	-	54%*
Platsbesök 2; 2012-10-25 (Torsdag) kl 22:00 - 23:00						
Område	Antal platser		Beläggning (st)		Beläggning (%)	
	F	G	F	G	F	G
Folkparksvägen 79-99	0	17	-	7	-	41%
Folkparksvägen 109-131	20	20	11	15	55%	75%
Klacktorget	0	27	-	21	-	78%
Klackvägen 7-35	0	57	-	55	-	96%
Lerkrogsvägen	0	38	-	4*	-	20%*
Platsbesök 3; 2012-10-28 (Söndag) kl 12:30 - 13:30						
Område	Antal platser		Beläggning (st)		Beläggning (%)	
	F	G	F	G	F	G
Folkparksvägen 79-99	0	17	-	5	-	29%
Folkparksvägen 109-131	20	20	12	13	60%	65%
Klacktorget	0	27	-	16	-	59%
Klackvägen 7-35	0	57	-	48	-	84%
Lerkrogsvägen	0	38	-	2*	-	15%*

Tabell 3.1.1 Beläggning vid inventering. F = Förhyrda platser, G = Parkering på gatumark.
*Längs sträckan var även lastbilar med och utan släp parkerade.
Beläggningsgraden är beräknad på hur mycket plats dessa tog i anspråk.

Beläggningsinventeringen visade att områdena kring Klackvägen och Klacktorget har mycket hög beläggning. Övriga platser visade beläggningsnivåer som avtar ju längre från bostäderna parkeringsplatserna ligger. Kantstensparkering längs Folkparksvägen 79-99 är betydligt mindre attraktiv än motsvarande platser på Folkparksvägen 109-131. Parkeringen på Lerkrogsvägen är än mindre attraktiv vilket förklaras av att det inte finns någon koppling mellan Folkparksvägen och Lerkrogsvägen inom området. Söktrafik som letar parkering måste i sådana fall lämna Solberga och köra en omväg på ca 1,5 km via Kontrollvägen, Västbergavägen och Elektravägen för att komma till Lerkrogsvägen vilket troligtvis enbart sker i enstaka undantagsfall. För inventeringen som gjordes på en helgdag var beläggningsgraden lägre på samtliga parkeringar på gatumark jämfört med inventeringen som utfördes på vardagar.



Figur 3.1.1 *Studerat område med redovisning av befintlig parkering. Karta från Stockholms stad.*

3.2 Förslag på ny parkering

Parkering för boende i de nya fastigheterna ska anordnas på tomtmark eller i underliggande garage enligt direktiv från Stockholms stad. Eventuellt kan de olika fastigheterna dela på ett gemensamt garage. Det är då viktigt att anlägga entréer från flera olika håll till garaget så att avståndet inte blir orimligt stort för någon fastighet.

3.3 Diskussion parkeringstal

För att ge en rekommendation om vilket parkeringstal som bör användas vid nyexploatering i området har följande beaktats:

- Beläggning på befintliga parkeringsplatser
- Områdets läge och kvaliteter i förhållande till kollektivtrafik; närhet, turtäthet, tillgänglighet, trafikslag etc.
- Antalet nya bostäder
- Vanligen använda parkeringstal för liknande områden

3.3.1 Beläggning på befintliga parkeringsplatser

Störst beläggning på områdets parkeringsplatser fanns på vardagar enligt tabell 3.1.1. Detta räknas i fortsättningen som den dimensionerande situationen då helgräkningen i samtliga fall gav lägre beläggning.

Antalet lediga platser i området Folkparksvägen 109-131 var vid vardagsräkningarna 5-6 st. De förhyrda platserna är exkluderade eftersom de kan vara uthyrda även om ingen bil stod där just vid det aktuella tillfället. Folkparksvägen 109-131 är sannolikt de mest attraktiva parkeringsplatserna för nya boende vid Solberga bollplan. Parkering längs Folkparksvägen 79-99 ligger något längre bort men hade 9-10 lediga platser vid mättillfällena. Klacktorget och Klackvägen 7-35 ligger till största del längst ifrån de nya bostäderna och erbjuder knappt några platser alls. Vid mättillfällena fanns det på vardagar 4-8 platser lediga.

Så länge det inte finns någon direkt koppling mellan Lerkrogsvägen och Folkparksvägen anses parkering på Lerkrogsvägen inte vara ett alternativ för boende vid Solberga bollplan.

Totalt fanns alltså ca 20 lediga platser i närområdet vid räkningstillfällena på vardagar.

3.3.2 Kollektivtrafik

Genom området som studeras passerar två busslinjer under dagtid, linje 142 och 726. Linje 142 sträcker sig mellan Älvsjö och Telefonplan och avgår som mest 6 gånger i timmen i varje riktning. Linje 726 kör mellan Fridhemsplan och Tumba Station och stannar enbart vid station Sulvägen inom studerat område. Som mest avgår bussen 4 gånger i timmen i varje riktning.

3.3.3 Nya bostäder

Två byggherrar har fått markanvisning i området kring Solberga bollplan; Stockholmshem och Wallenstam. Antalet lägenheter för respektive byggherre uppgår preliminärt till 70 och 299.

I tabell 3.3.3.1 redovisas antalet lägenheter fördelat per antal rum.

Byggherre	1 rok	2 rok	3 rok	4 rok	Totalt
Wallenstam	1	116* + 124**	18	40	299
Stockholms hem	0	21*	30	19	70

Tabell 3.3.3.1 Antal lägenhetstyper per byggherre.

* 2:or är avsedda för ensamhushåll.

**2:or är avsedda för 2 personer.

3.3.4 Gällande parkeringstal

Stadens krav på parkeringstal för nya bostäder i närområdet varierar. I markanvisningstävlingen för bostäder vid Älvsjö station¹ nämns att "gällande parkeringsnorm är 0,7 platser per lägenhet" för ett av kvarteren. Samtidigt anges i markanvisningstävling för bostäder vid kv. Månstenen i Solberga² att "gällande parkeringsnorm är 1,0 platser per lägenhet oavsett lägenhetsstorlek."

Enligt Stockholms stad gällde parkeringsnormen 1,0 fram till och med 2010, men numera bestäms den från projekt till projekt.

Parkeringsnormen gäller som sagt oavsett vilken storlek på lägenheterna som avses. Om en fastighet inrymmer 1000 m² bostadsyta blir kravet på antalet parkeringsplatser mycket varierande beroende på hur många lägenheter som byggs av respektive storlek. Antag att hela fastigheten inrymmer lägenheter med 1 rum och kök på 30 m². Fastigheten består då av 33 lägenheter och ska därför också ha 33 parkeringsplatser enligt parkeringsnormen 1,0. Om samma fastighet istället består av 10 lägenheter med 1 rum och kök (30 m²) samt 10 lägenheter med 3 rum och kök (70 m²) blir det totalt 20 lägenheter. Med samma parkeringsnorm ska fastigheten därmed ha 20 parkeringsplatser. Eftersom hushåll i mindre lägenheter generellt har ett lägre bilinnehav blir en parkeringsnorm som följer antalet lägenheter, men inte ser till storleken, missvisande. Sverige har Europas högsta andel ensamhushåll och Stockholm är i sin tur staden med högst andel ensamhushåll^{3,4}. Ett undantag i detta resonemang är studentbostäder där Stockholms stad har parkeringstal som går ner till ca 0,2.

Som jämförelse kan nämnas Örebro kommun där parkeringsnormen⁵ tagits fram just baserad på antalet lägenheter i kombination med dess storlek. Kommunen har delat upp behovstalen beroende på närheten till stadskärnan, där områden närmast staden har lägre parkeringstal än mer perifera områden.

¹ (Exploateringskontoret Stockholms stad, 2011)

² (Exploateringskontoret Stockholms stad, 2010)

³ (SCB, 2007)

⁴ (Ministry of Infrastructure of the Italian Republic, 2006)

⁵ (Parkeringsnorm för Örebro kommun, 2010)

	Bilplatser/lägenhet för boende					Bilplatser per lägenhet för besökare
	1 rok	2 rok	3 rok	4 rok	≥5 rok	1 rok - ≥5 rok
City	0,20	0,30	0,70	0,80	0,90	0,10
Innerstaden	0,25	0,40	0,80	0,80	0,90	0,15
Mellanområde	0,30	0,48	0,90	0,95	1,05	0,18
Ytterområde	0,35	0,55	1,00	1,10	1,20	0,20

Tabell 3.3.4.1 *Parkeringstal baserade på lägenhetsstorlek i Örebro kommun.*

Även om en rak översättning av siffrorna från Örebro till Solberga inte kan göras, ger det ändå en indikation på andra sätt som bättre kan spegla hur behovet verkligen ser ut. Vidare är bedömningen att denna typ av metod överstiger träffsäkerheten på det faktiska parkeringsbehovet än metoden att enbart se till antalet lägenheter.

Med parkeringstalen från Örebro kommun skulle det beräknade parkeringsbehovet i Solberga ligga på ca 0,72 vid en beräkning mot ett så kallat "Mellanområde". Detta skulle motsvara ca 267 platser (inklusive gästparkering). Då Stockholm har ett större utbud av kollektivtrafik tillsammans med en hög nyttjandegrad (mer än hälften av alla resor inom Stockholm görs med kollektivtrafik⁶) bör denna siffra reduceras för att bättre efterlikna verkligheten. Med en antagen sänkning på 0,1 skulle parkeringstalet hamna på 0,61 vilket motsvarar ca 230 platser (inklusive gästparkering).

3.3.5 Rekommendation

Områdets läge vid Solberga bollplan är, sett ur kollektivtrafiksynpunkt, relativt gott under rusningstid. Genomsnittlig väntetid är ca 5 minuter för resa mot Telefonplan och ca 4 minuter för resa mot Älvsjö. En god kollektivtrafikförsörjning kan bidra till att reducera bilanvändandet. Antalet lediga platser i närområdet var vid räkningarna ca 20 platser. Denna siffra varierar givetvis över tid och för fortsatt diskussion reduceras denna siffra till 15 platser för att täcka in tillfällena med högre beläggning.

Med ett bedömt överskott på 15 platser skulle det då behövas ca 215 nya parkeringsplatser för att täcka det beräknade behovet av parkering i samband med nyproduktion vid Solberga bollplan. Men ett sådant resonemang brister i det att en allmän parkering upplevs som fullbelagd vid 90% beläggning⁷. För de studerade parkeringsytorna, exklusive Lerkrogsvägen, uppgår antalet platser till 121 på allmän gatumark. Vid 90% beläggning nyttjas 109 platser. Vid de tre platsbesöken nyttjades 102, 98 respektive 82 platser vilket motsvarar en total beläggningsgrad på 84%, 81% respektive 68%. För att inte försämra den befintliga parkeringssituationen till en oacceptabel nivå (> 90% beläggning) men samtidigt utnyttja det överskott som finns (109-102=7) är bedömningen att det behövs ca 223 nya parkeringsplatser i samband med nyproduktion vid Solberga bollplan. Stockholms hem avser ta hand om parkering för sina boende på egen tomtmark genom markparkering eller carports och genom översyn av användning inom Stockholms hem närliggande fastigheter⁸.

⁶ (Legerius, 2012)

⁷ (Henrikson, 1990)

⁸ (Levedahl, 2013)

3.4 Antal parkeringsplatser vid ny idrottsplats

Vid planering av antalet parkeringsplatser vid den nya idrottsplatsen görs följande antaganden för fortsatt resonemang:

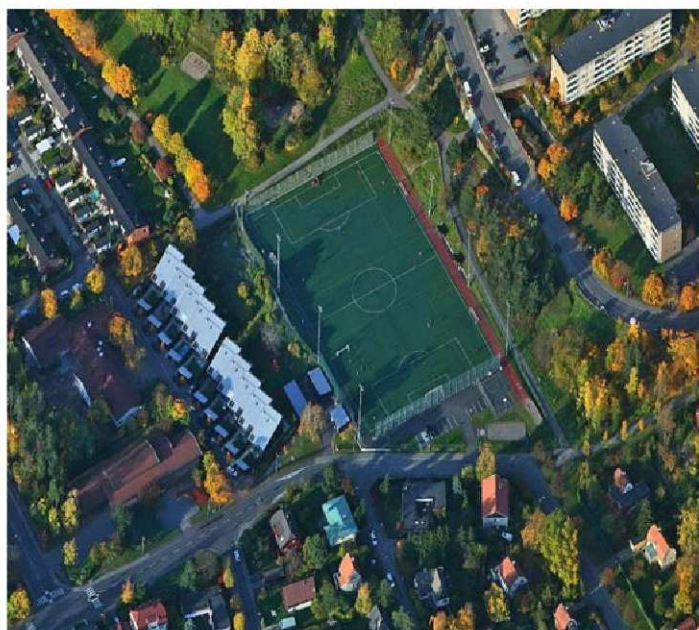
- Dimensionerande period antas vara då match pågår mellan två lag och där den följs av ytterligare en match direkt efter.
- Varje lag antas bestå av 11 spelare, 3 avbytare och 2 tränare.
- Vid respektive match deltar 1-2 domare.
- Hemmalag har en större andel som går eller cyklar till bollplanen.
- Bortalag har en mycket låg andel gående och cyklist. Bil och kollektivtrafik är sannolikt de mest använda transportmedlen. Vid transport med bil är det dock troligt med en högre andel samåkning.

Totalt för 4 lag inklusive domare handlar det alltså om ca 70 personer som kommer att vara på idrottsplatsen samtidigt. I de fall det kommer publik bedöms denna antingen komma gående eller via cykel om de tillhör hemmalagen samt samåkandes i bil om publiken tillhör bortalagen.

Utöver själva fotbollsplanen kommer idrottsplatsen ha ytor avsedda för friidrott så som löparbanor, hoppgröp, boule/kulstöttningsarena samt en mindre multisportarena. Antalet personer som nyttjar övriga verksamheter bedöms till ca 20 personer. En begränsad inventering har utförts nedan för att jämföra anläggningar i Stockholms stad med liknande utbud som nya Solberga bollplan. Informationen kommer från Stockholms stads hemsida samt från flyg- och satellitbilder från webbaserade karttjänster som Bing Maps, Google Maps, Eniro.se samt Hitta.se.

Den nya bollplanen får inte fullvärdiga spelmått enligt Idrottsförvaltningen vilket reducerar antalet seniorlag som nyttjar planen. Fler ungdomslag använder därmed bollplanen vilket innebär ett ökat behov av bra förbindelser för gång- och cykeltrafik. Detta eftersom ungdomar i högre utsträckning är just gång- och cykeltrafikanter.

Lisebergs BP



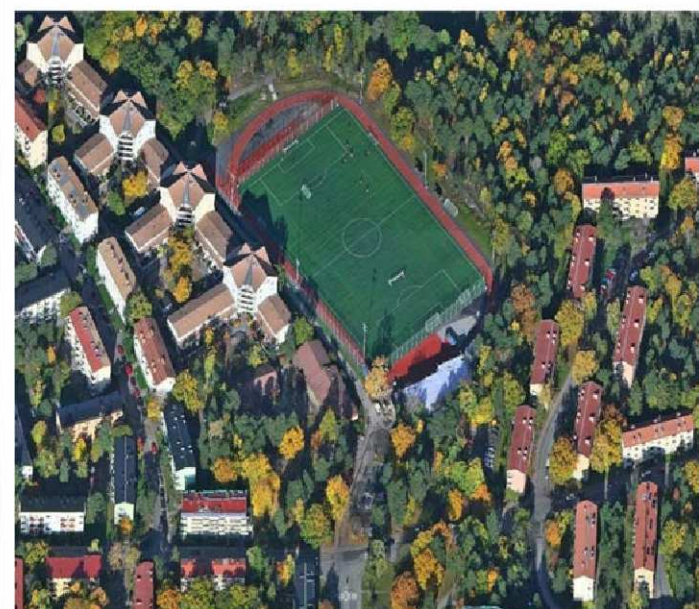
Utbud:

11-mannaplan med löparbanor och basketplan.

Parkering:

10 platser i direkt anslutning till idrottsplatsen varav en handikapplats. Ytterligare parkeringsmöjligheter i form av kantstensparkering finns längs kringliggande gator. Idrottsplatsen ligger inte i ett kollektivtrafknära läge.

Hammarbyhöjdens IP



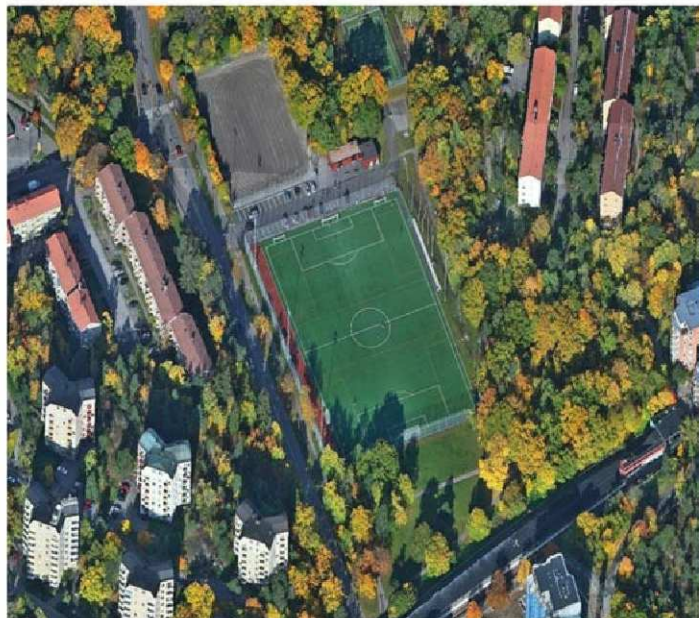
Utbud:

11-mannaplan och friidrottsanläggning.

Parkering:

15 platser i direkt anslutning till idrottsplatsen varav en handikapplats. Kollektivtrafknära läge vid tunnelbana, station Hammarbyhöjden. Ytterligare parkering finns vid tunnelbanan samt delvis längs kringliggande gator.

Hägerstensåsens BP



Utbud:

11-, 7- och 5-mannaplan samt löparbanor.

Parkering:

35 platser i direkt anslutning till idrottsplatsen, varav två handikapplatser. Kollektivtrafikhärlä läge vid tunnelbana, station Hägerstensåsen. Parkeringsförbud råder längs kringliggande gator.

Västberga IP



Utbud:

11-mannaplan & friidrottsanläggning.

Parkering:

11 platser i direkt anslutning till idrottsplatsen. Det finns inga separata handikapplatser vid idrottsplatsen. Ytterligare parkeringsmöjligheter i form av kantstensparkering finns däremot längs kringliggande gator. Idrottsplatsen ligger i ett kollektivtrafikhärlä läge med ca 200 meter till tunnelbana, station Telefonplan.

Solberga bollplan kommer inte att ligga i direkt anslutning till något attraktivt kollektivtrafikläge. Läget är inte dåligt, bussar trafikerar sträckan men platsen ligger inte vid exempelvis spårbunden trafik. Om målsättningen med den tillhörande parkeringsytan är att säkerställa att tillräckligt med parkering finns för besökande till bollplanen utan att riskera parkering på kringliggande gator kommer antalet platser mest att påminna om situationen vid Hägerstensåsens BP.

Antaget att 70 personer besöker Solberga BP i syfte att delta i fotbollsmatch och att ytterligare 20 personer tränar eller tävlar på friidrottsdelen och multisportanläggningen innebär det totalt 90 personer. För hemmalagen i fotboll antas knappt hälften komma till idrottsplatsen i bil och i varje bil antas det i genomsnitt vara 1,5 personer. Samma antaganden antas gälla för de som besöker idrottsplatsen för att träna eller tävla i friidrott. Parkeringsbehovet (D) beräknas enligt

$$D = \frac{A \cdot B}{C} \text{ där}$$

A motsvarar antalet utövare, B andelen som åker bil och C antalet personer per bil. Nedanstående tabell 3.4.1 redovisar gjorda antaganden vid bedömning av totalt parkeringsbehov.

	Hemmalag (2 st)	Domare	Bortalag (2st)	Friidrottare
A - Antal utövare	32	4	32	20
B - Andel som åker bil	0,4	0,8	0,8	0,4
C - Antal personer per bil	1,5	1,0	3,0	1,5
D - Parkeringsbehov	9	3	9	5
E - Totalt parkeringsbehov	26			

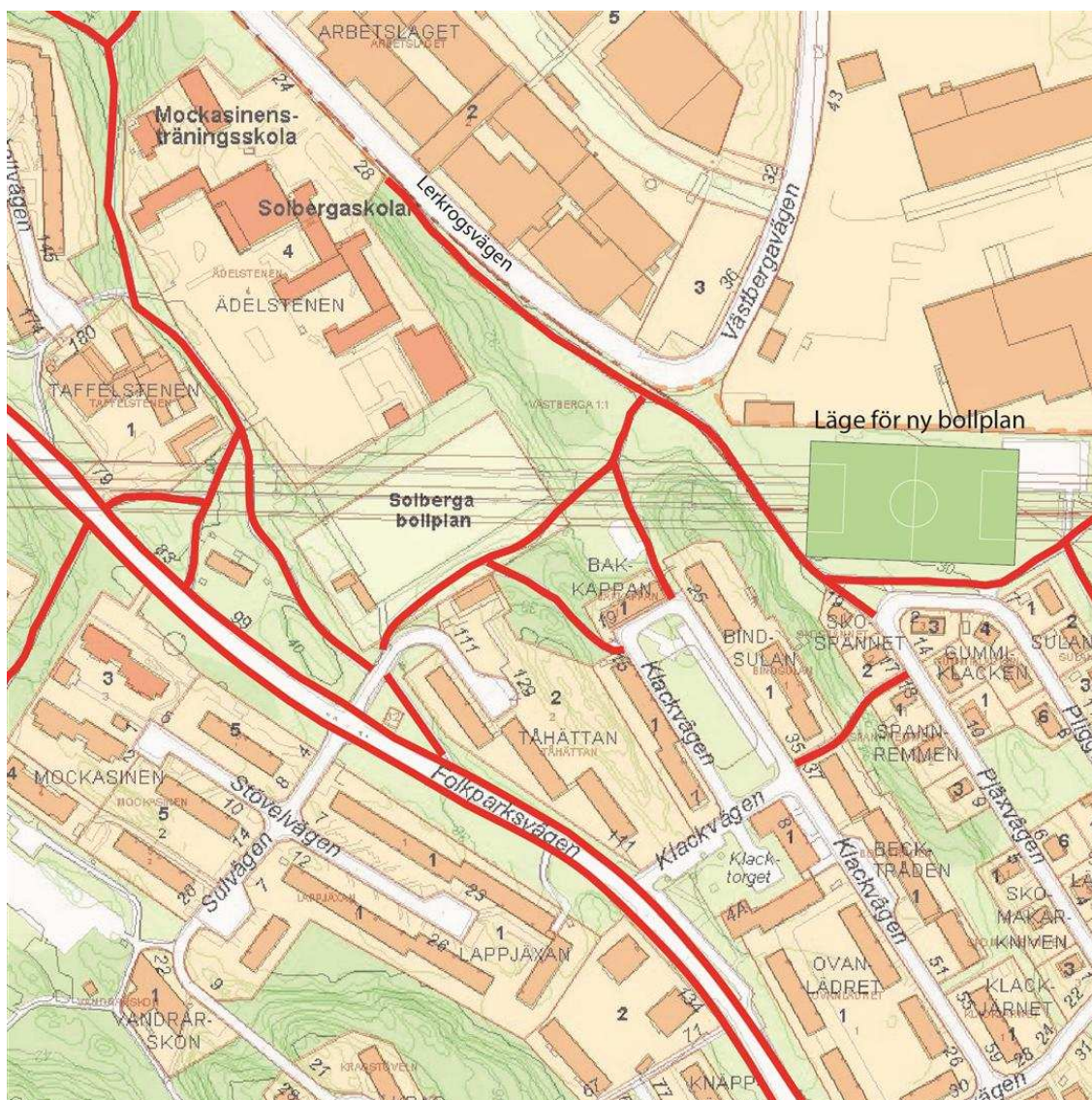
Tabell 3.4.1 Antaganden vid beräkning av parkeringsbehov vid ny idrottsplats.

Rekommendationen utifrån gjorda antaganden blir att 26 platser bör iordningsställas vid den nya idrottsplatsen. Utrymmet vid idrottsplatsen kan begränsa hur många parkeringsplatser som kan anläggas. Om färre antal platser utförs bör man räkna med en ökad belastning på kringliggande gator särskilt i början när idrottsplatsen är ny. Med tiden lär sig många hur parkeringssituationen fungerar och erfarna besökare kommer därför troligen även parkera längs Lerkrogsvägen om antalet parkeringsplatser vid idrottsplatsen inte räcker till.

Idrottsplatsens parkering kan regleras under den tid som aktiviteter pågår för att säkerställa att platser finns tillgängliga. Regleringen kan till exempel göras med p-skiva och en tillåten tid på 3 timmar. Övrig tid kan parkeringen med fördel vara tillåten för boendeparkering.

3.5 Gång- och cykelbana till ny idrottsplats

Det stora cykelstråket i Solberga går idag längs Folkparksvägen och består av enkelriktade cykelbanor på vardera sidan vägen. Det finns även en mängd friliggande gång- och cykelvägar genom området, se figur 3.5.1.



Figur 3.5.1 Gång- och cykelvägnät i Solberga. Karta från Stockholms stad.

Enligt idrottsförvaltningen kommer bollplanen inte att få fullvärdiga spelmått vilket betyder att det troligen blir fler ungdomslag än vuxenlag som kommer att utnyttja den. Det betyder i sin tur att det förmodligen är fler som kommer att cykla till och från bollplanen än som åker bil vilket gör att behovet av en separat gång- och cykelväg blir större.

Många elever från Solbergaskolan kommer även att gå till och från den nya idrottsplatsen. För dem kommer en separat gångväg att anläggas norr om de nya fastigheterna så att eleverna inte behöver passera på gatorna genom bostadsområdet.

Sektionen för lokalgatan, som även blir infart till idrottsplatsens parkering, bör inkludera en dubbelriktad gång- och cykelväg. Denna skulle förstärka och förbättra den befintliga kopplingen mellan det friliggande gång- och cykelstråket som kommer att passera den nya bollplanen och Folkparksvägens nya gång- och cykelstråk. Vilken sida av gatan som gång- och cykelbanan bör

ligga på är beroende av hur parkeringen vid idrottsplatsen placeras och bör väljas så att gång- och cykelbanan inte korsar infarten till parkeringen.

4 Källhänvisningar

Exploateringskontoret Stockholms stad. (2011). *Markanvisningstävling för bostäder och kontor/hotell vid Älvsjö station*. Hämtat från <http://www.stockholm.se/PageFiles/206932/Inbjudan%20till%20markanvisningst%C3%A4vling%20f%C3%B6r%20bost%C3%A4der%20kontorhotel%20i%20%C3%84lvsj%C3%B6.pdf>.

Exploateringskontoret Stockholms stad. (2010). *Markanvisningstävling för bostäder vid kv Månstenen i Solberga*. Hämtat från http://www.stockholm.se/PageFiles/176456/Inbjudan_markanvisningstävling_Solberga.pdf.

Henrikson, C.-H. (1990). *Parkeringslexikon*. Stockholm.

Legerius, B. (2012). *Sveriges Kommuner och Landsting, Fördubblad kollektivtrafik 2020, resandeutveckling, kostnader och trafik huvudmännens planer*. Hämtat från http://www.skl.se/MediaBinaryLoader.axd?MediaArchive_FileID=d8af2f0d-806f-458e-a38d-0c5da3d1c310&FileName=F%C3%B6rdubbling+resor+o+kostnad+slutversion+TRU.pdf.

Levedahl, M. (December 2013). Fastighetsutvecklare Stockholmshem. (M. Ohlson, Intervjuare)

Ministry of Infrastructure of the Italian Republic. (2006). *Housing Statistics in the European Union 2005/2006*.

SCB. (2007). *Uppskattning av ensamhushåll i Sverige*.