

Slakthusområdet

Parkeringsutredning
November 2015

P-hus Parkören

Sammanfattning

Denna rapport presenterar hur den utveckling som är planerad för Slakthusområdet påverkar efterfrågan på parkering. Utredningen ger förslag till inriktning och åtgärder för parkering i Slakthusområdet som syftar till balansera utbud och efterfrågan på parkering och utforma en kostnads- och yteffektiv parkeringslösning. Inriktningen omfattar kortfattat:

- **Parkering på gatumark;** ska i huvudsak användas för angöring och parkering för personer med funktionsnedsättning.
- **Reglering av parkering;** bör användas där det är möjligt för att tillse att parkeringen används ändamålsenligt och att efterfrågan balanseras med utbudet.
- **Samnyttjande;** ska uppmuntras för att lösa parkeringsanspråken och använda tillgängliga platser effektivt.
- **Bilpool;** ska användas som ett medel för att reducera bilinnehav och efterfrågan på parkeringsplatser.
- **Parkering med möjligheter till laddning av el- och hybridfordon;** ska lösas i garage och på privat kvartersmark.
- **Kvalitet på cykelparkering och cykelinfrastruktur;** ska finnas i tillräcklig omfattning, av hög kvalitet och närmare målpunkter än bilparkering.

Rapporten föreslår parkeringstal för olika parkeringsändamål i Slakthusområdet baserat på den föreslagna inriktningen. Parkeringstalen är angivna utifrån att det centrala läget ger möjlighet till en färdmedelsfördelning med en relativt hög andel kollektivtrafik, gång och cykel.

För att lösa parkeringssituationen i Slakthusområdet på ett framgångsrikt sätt behöver ett fortsatt arbete ske kring följande frågor:

- Projektspecifika och gröna parkeringstal; i utredningen ges förslag till lägesspecifika parkeringstal för bostäder som behöver specificeras ytterligare i den fortsatta planeringen.
- Reglering; modell för reglering av parkering och dess konsekvenser för angränsade områden ska utredas. Regleringen ska harmonisera mellan anläggningar hos olika aktörer inom området för att åstadkomma en effektiv och ändamålsenlig användning av parkeringsplatserna.
- Samnyttjande; lämplig grad av samnyttjande mellan bostäder och verksamheter på kvarternivå samt lämplig lokalisering av parkering för att möjliggöra samnyttjande.
- Samnyttjande av fordon / bilpool; utreda lämplig lokalisering av bilpoolsbilar, finansieringsmodell och utformning av bilpoolstjänst.

Utredningen är framtagen av Ida Paunonen, Annika Norell Bergendahl, Jack Lu och Astrid Adelsköld, samtliga arbetande för Sweco Transportsystem.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	1
1.1	Syfte	1
1.2	Innehåll i utredningen	1
1.3	Geografisk avgränsning	2
2	Förutsättningar och riktlinjer för parkering	3
2.1	Parkeringsplan	3
2.2	Projektspecifika och gröna parkeringstal	4
2.3	Cykelplan	4
3	Nulägesinventering	5
3.1	Befintlig cykelparkering	5
3.2	Befintlig bilparkering	5
4	Planerad utveckling	7
4.1	Bostäder	7
4.2	Kontors- och verksamhetsytor	7
4.3	Kvartershandel och förskola	7
4.4	Skola	7
4.5	Kollektivtrafik	7
5	Inriktning för parkering i Slakthusområdet	8
5.1	Parkering på gatumark	8
5.2	Reglering av parkering	8
5.3	Samnyttjande av parkering	9
5.4	Samnyttjande av fordon - Bilpool	10
5.5	Parkering med möjlighet till laddning av el- och hybridfordon	11
5.6	Kvalitet på cykelparkering och cykelinfrastruktur	11
5.7	Parkeringsledningssystem	11
6	Cykelparkering i Slakthusområdet	12
6.1	Förslag till parkeringstal för cykel	12
6.2	Cykelparkering för ny och befintlig bebyggelse	12
6.3	Cykelparkering i anslutning till tunnelbana	13
7	Bilparkering i Slakthusområdet	14
7.1	Förslag på parkeringstal för bilparkering	14
7.1.1	Lägesbaserat parkeringstal för boende	14
7.2	Parkering för ny och befintlig bebyggelse utan samnyttjande	15
7.3	Samnyttjande av bilparkering	16
8	Vidare arbete	19
9	Referenslista	20

1 Bakgrund

I Stockholms stad pågår planering av Söderstaden och utvecklingen av Slakthusområdet är en viktig del i det arbetet. Slakthusområdet är tänkt att omvandlas från arbetsplatsområde med gles bebyggelse till en blandad stadsmiljö där handel, bostäder, evenemang och verksamheter integreras. Ambitionen är att skapa en ny sammanhållen stadsdel som länkar samman Globenområdet, Slakthusområdet, Södra Skanstull och Gullmarsplan-Nynäsvägen.

För att åstadkomma en levande stadsdel som länkar samman omgivande bostadsområden och överbryggar befintliga barriärer krävs en förståelse för hur området kan komma att användas av dess framtida invånare och besökare och hur transporter till området kan fungera på ett effektivt och hållbart sätt. Slakthusområdet har ett relativt centralt läge i Stockholm med kollektivtrafik i form av tunnelbana, tvärbana och busstrafik. Områdets närhet till Stockholms stadskärna och andra målpunkter i Stockholms södra delar gör att det finns goda förutsättningar för en stor andel cykeltrafik. Samtidigt så uppkommer det köer på de regionala vägarna som trafikförsörjer området i samband med såväl morgonens som eftermiddagens högtrafikperioder.

1.1 Syfte

Syftet med denna parkeringsutredning är att föreslå parkeringstal för cykel och bil och beskriva en inriktning för den framtida parkeringssituationen i Slakthusområdet som kan leda till att parkeringsutbudet och efterfrågan balanseras. Målet är att skapa en parkeringslösning som stödjer utvecklingen av en attraktiv och tillgänglig stadsmiljö som en del av en långsiktig hållbar förändring. Utredningen syftar även till att ge förslag på tänkbara parkeringslösningar och beskriva väntade effekter av dessa då ombyggnationen har genomförts.

1.2 Innehåll i utredningen

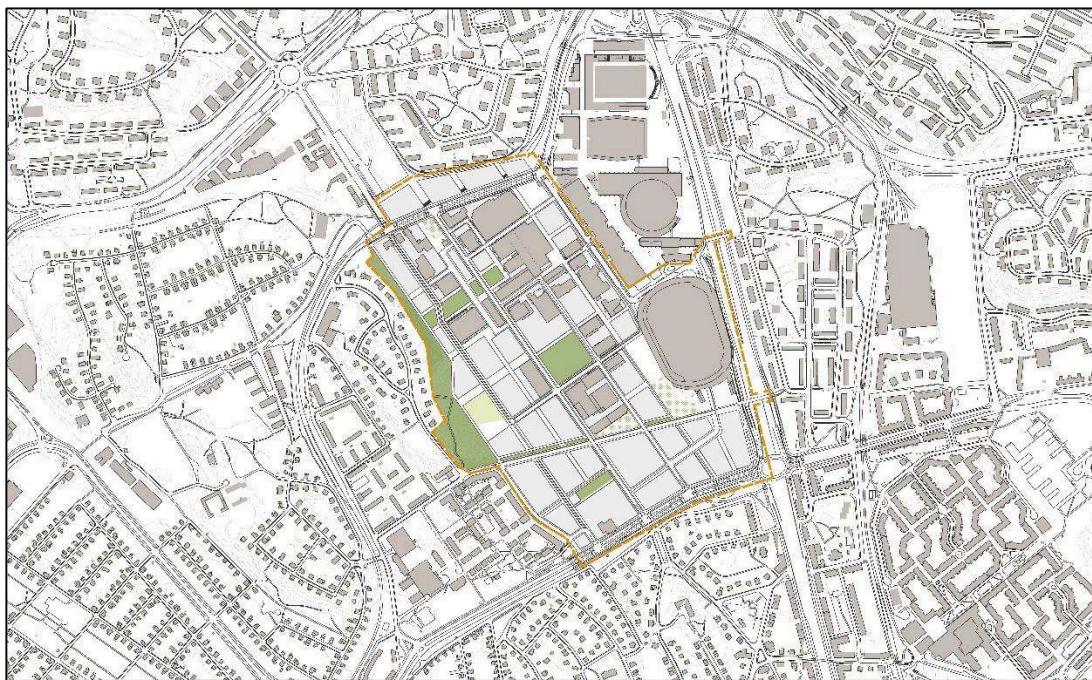
Parkering är en del av trafiksystemet och dess utformning får stor påverkan på såväl trafiksituationen lokalt som på människors färdmedelsval. Bilparkering bidrar tillsammans med förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik till områdets tillgänglighet. I en stadsmässig bebyggelse finns det anledning att eftersträva en yteffektiv färdmedelsfördelning där gång, cykel- och kollektivtrafik prioriteras. I Slakthusområdet är det nödvändigt både för att det övergripande nätet med anslutande vägar redan är belastat och för att undvika att lokala vägar i området blir barriärer till följd av stora trafikflöden. I området bör därför utbud och reglering av parkering bidra till att uppnå en önskad färdmedelsfördelning som skapar en attraktiv och tillgänglig stadsmiljö.

Följande frågor kopplat till parkering har identifierats som centrala i Slakthusområdet:

- Hur kan parkeringslösningen i bostads- och verksamhetsområdet bidra till en tät och stadsmässig utveckling av området?
- Hur bör parkeringsplatserna i området regleras och vad får det för konsekvenser inom området och för angränsande områden?

1.3 Geografisk avgränsning

Parkeringsutredningen omfattar i första hand Slakthusområdet. Omkringliggande influensområden med framförallt bostäder och stora evenemangsarenor (Tele2 Arena, Globen och Hovet) påverkar parkeringssituationen i Slakthusområdet och vice versa, varför hänsyn har tagits också till dessa närliggande områden även om de i huvudsak inte ingår i utredningsområdet. Den geografiska avgränsningen för influensområdet illustreras med orange markering i Figur 1 nedan.



Figur 1 Geografisk avgränsning för Slakthusområdet och dess influensområde.

2 Förutsättningar och riktlinjer för parkering

Generellt kan parkering delas in i fyra huvudkategorier; arbetsplatsparkering, boendeparkering, ärendeparkering och yta för angöring. Parkering för olika ändamål gör anspråk på parkering i olika omfattning och under olika tider av dygnet på följande sätt:

- Dygnsparkering bör finnas för boendeparkering inom gångavstånd till bostaden.
- Heldagsparkering, framförallt dagtid, är aktuell för arbetsplatsparkering.
- Halvdagsparkering, framförallt dagtid, behövs för lite längre besök och ärenden till handel och service.
- Korttidsparkering, framförallt dagtid, är avsedd för angöring (på- och avstigning och lastning och lossning) samt inköp eller ärenden upp till en timme.

Den skiftande efterfrågan kan skapa förutsättningar för att använda en och samma parkeringsplats för olika ändamål under olika tider av dygnet och på så sätt skapa en effektivare parkeringslösning. Den skiftande efterfrågan kan dock ge upphov till konkurrens om tillgänglig parkering om olika kategorier av parkering gör anspråk på samma yta vid samma tidpunkt. För att undvika det kan reglering användas för att styra efterfrågan och prioritera den användning som parkeringen är avsedd för.

År 2012 presenterade Stockholms stad en Framkomlighetsstrategi för Stockholm¹, som anger hur man i planeringen ska förhålla sig till stadens gator och vägar i samband med att Stockholm växer. Strategin ska bidra till ett attraktivt Stockholm och sträva efter att främja invånarnas tillgång till stadens utbud av möjligheter. En tydlig inriktning i strategin är att yt- och transporteffektiva trafikslag ska främjas för att möjliggöra transport av fler människor och mer gods på den yta som är tillgänglig för transporter idag.

Nedan presenteras de styrdokument som är relevanta för planeringen av parkering i Slakthusområdet.

2.1 Parkeringsplan

Parkeringsplanen² är framtagen utifrån Framkomlighetsstrategin och anger att tids- och prisreglering av bilparkering är nödvändigt för att främja ett kapacitetsstarkt och pålitligt trafiksystem som samtidigt bidrar till en attraktiv stadsmiljö och en minimering av trafikens negativa effekter. Parkeringsplanen presenterar förslag till åtgärder för gatuparkering för att uppfylla följande mål som berör parkering:

- *Mål för tillgång till bilparkering* – det ska finnas bilparkeringsplatser där och då de behövs. Måttet för detta är andelen lediga platser, där 15 procent lediga platser är satt som mål under dagtid.
- *Mål om omfördelning av gatuutrymme för att prioritera den rörliga trafiken* – färdmedel som kan transportera många människor per kvadratmeter ska ges prioritet framför stillastående (parkerad) trafik.

¹ Stockholms stad (2012) Framkomlighetsstrategi

² Stockholms stad (2013) Parkeringsplan

- *Mål för näringslivets nöjdhet med trafiksystemet* – prioritera bl a tillgång till kantstensutrymme för lastning och lossning.
- *Mål om bättre tillgång till kantsten* – för bl a taxi och transporter för personer med funktionsnedsättning.

För innerstaden presenteras konkreta förslag på taxesystem och skärpta dispensregler för boendeparkering. För ytterstaden konstateras det att parkeringsproblemen är av mer komplex karaktär eftersom bebyggelsen är mer varierad och sägs därför att det inte är säkert att de regleringsverktyg som används i innerstaden kan tillämpas. Dessutom saknas det kunskap om hur parkeringssituationen i ytterstaden idag påverkar mål för tillgänglighet och framkomlighet. I planen föreslås det att försök med reglering ska genomföras i ytterstaden. Gullmarsplan/Globen lyfts som ett sådant försöksområde.

2.2 Projektspecifika och gröna parkeringstal

Stockholms stad har även tagit fram ett förslag till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad³. Riktlinjerna ska utgöra grund för stadens process för att fastställa parkeringstal för flerbostadshus för de projekt där staden är markägare. Parkeringstalen tas fram genom att först identifiera ett projektspecifikt parkeringstal som är tänkt att försörja den tillkommande bebyggelsen. Därefter ges möjlighet att reducera parkeringstalen till så kallade gröna parkeringstal om olika mobilitetstjänster införs för att påverka parkeringsefterfrågan. Beräkningen av framtida parkeringstal för Slakthusområdet tillämpar denna process.

2.3 Cykelplan

Cykelplanen⁴ som är framtagen utifrån Framkomlighetsstrategin fokuserar på åtgärder för att öka andelen cyklister, underlätta för arbetspendling med cykel samt prioritera regionala stråk. Planen fastslår att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Planen ska fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, såväl infrastrukturella som drift och underhåll och kommunikation.

Cykelplanen anger att fler cykelparkeringar behövs och att säkra och väderskyddade parkeringar behöver ses över vid större stationer och knutpunkter. Planen nämner även att lånecykelsystemet på sikt bör utvecklas i ytterstaden, med början i närförort.

Stockholms stad har även tagit fram förslag på cykelparkeringstal i nyproduktion⁵. Talen är utformade i spann för att ge möjlighet att anpassa parkeringstalen efter projektspecifika förutsättningar.

³ Stockholms stad (2015) Förslag till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad.

⁴ Stockholms stad (2012) Cykelplan.

⁵ Stockholm stad (2015) Förslag på cykelparkeringstal i nyproduktion.

3 Nulägesinventering

I detta kapitel beskrivs mycket kortfattat hur den befintliga parkeringssituationen i Slakthusområdet ser ut. Där inget annat anges baseras nulägesbeskrivningen på den trafikinventering⁶ som genomfördes för området år 2011 på uppdrag av Stockholms stad.

Idag finns framförallt arbetsplatser i Slakthusområdet, med runt 3 000 - 4 000 verksamma. Slakthusområdet är idag ett industriområde där det med tiden även vuxit fram publika verksamheter, såsom skolor, handel och restauranger. Tele2 Arena ligger i angränsning till Slakthusområdets norra del där även Globenområdet med Globen, Hovet och Annexet och tillhörande handelsområde ligger.

3.1 Befintlig cykelparkering

I Slakthusområdet finns det idag få cykelparkeringar. Även i Globenområdet saknas det idag anordnad cykelparkering och parkeringen är därmed spontan eller sker i bilgarage.⁷ I anslutning till Tele2 Arena finns runt 1 000 cykelparkeringsplatser.

3.2 Befintlig bilparkering

Inom Slakthusområdet finns det mycket ytparkering på kvartersmark och gata (både i form av områdes- och kantstensparkering) som till stor del kommer försvinna i samband med att området görs om. I området finns idag även en del parkeringsgarage under befintliga byggnader som idag inte är allmänt tillgängliga. Dessa platser kommer finnas kvar även i framtiden om byggnaderna finns kvar. I direkt anslutning till Slakthusområdet finns ett stort evenemangsområde med ett stort antal parkeringsplatser och en stor efterfrågan på parkering i samband med evenemang.

De allmänt tillgängliga parkeringsanläggningarna på kvartersmark i området visas i Figur 2 och i Tabell 1. I figuren och tabellen redovisas även större parkeringsanläggningar i angränsande evenemangsområde. I Tabell 1 framgår det om anläggningen ska vara kvar efter planerad omvandling av Slakthusområdet.

Utöver de anläggningar som visas i figur och tabell finns det ytterligare förhyrda platser i området. Bland annat har Stockholm Parkering förhyrda platser fördelade på områdesparkering och garage inne i Slakthusområdet.

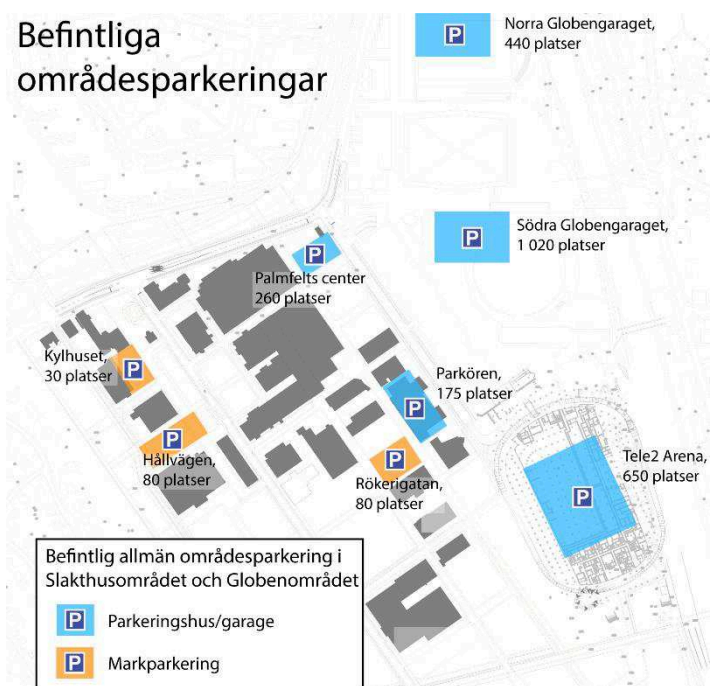
Utöver platserna som visas i Figur 2 finns ytterligare parkeringsplatser längre bort från Slakthusområdet, exempelvis längs Bolidenvägen, vid Enskedehallen och Värmdö gymnasium som är tillgängliga för besökare. I angränsande bostadsområden, som Gamla Enskede, Enskede gård och sydvästra Johanneshov finns gratis gatuparkering för exempelvis besökande.⁸

⁶ Stockholms stad och WSP (2011) Trafikinventering för Slakthusområdet

⁷ WSP (2009) Stockholmsarenan parkering

⁸ Stockholms stad (2013) Parkeringsplan

Befintliga områdesparkeringar



Figur 2: Befintliga allmänna områdesparkeringar inom Slakthus- och Globenområdet.

Tabell 1: Parkeringsanläggningar med allmänt tillgängliga platser i och i anslutning till Slakthusområdet.

Anläggning	Kvar efter omvandling	Öppettider	Reglering	Huvudman/drift
Palmfelts center	Nej	kl. 06-24.	-	Stocholm parkering
Parkören Garage	Ja	kl. 06-24	M-F 06:30-18:00, 15 kr/h, 50 kr ger tid till kl 18.00 M-F 18:00-24:00 och helger 30 kr/h, 100 kr ger tid till kl 24.	Stockholm parkering
Rökerigatan Ytparkering	Nej	Alla dagar 00-24	-	Stockholm parkering
Hallvägen Ytparkering	Nej		?	Stockholms stad (FSK)
Kylhuset Ytparkering	Nej	Alla dagar 00-24	-	Stockholm parkering
Tele2-Arena Garage	Ja	Alla dagar 06-24	M-F 06:30-18:00, 15 kr/h, 50 kr ger tid till kl 18. M-F 18:00-24:00 och helger 30 kr/h, 100 kr ger tid till kl 24.00 Reserverade för kontor. Vid evenemang fast summa 120 kr vid infart	Stockholm parkering
Södra Globengaraget Plan 1	Ja	Alla dagar 06-23, utfart dygnet runt		Klövern/ Estate Parkering
Södra Globengaraget Plan 2 och 3	Ja	Alla dagar 06-23, utfart dygnet runt	20 kr/ påbörjad halvtimme, 120 kr för 12 timmar 08:30-21:00. 2 h fri parkering, utgår vid infart före 08:30 och utfart efter 21:00	Klövern/ Estate Parkering
Norra Globengaraget	Ja	Alla dagar 07-23, utfart dygnet runt	15 kr/ påbörjad halvtimme 120 kr för 12 timmar ⁹	Klövern/ Estate Parkering

⁹ Stockholm Globe Arenas (2013) www.globearenas.se (hitta, med bil)

4 Planerad utveckling

I Slakthusområdet planeras en ny stadsdel med blandad bebyggelse och flera olika funktioner (bostäder, arbetsplatser, skola och handel). De målpunkter som redan finns inom och i anslutning till området, samt områdets närhet till kollektivtrafik och till centrala delar av Stockholm, är kvaliteter som gör området attraktivt för etablering av såväl bostäder, arbetsplatser och handel.

4.1 Bostäder

Enligt rådande planer ska det uppföras runt 3 200 lägenheter i Slakthusområdet. Stadsdelen kommer att ha drygt 7 000 invånare när den är färdigbyggd.

4.2 Kontors- och verksamhetsytor

En del av de befintliga arbetsplatserna i Slakthusområdet kommer att försvinna i och med omvandlingen för att göra plats för ny verksamhet. De verksamheter som bevaras omfattar tillsammans med de kontors- och verksamhetsytor som tillkommer totalt runt 224 000 m² BTA.¹⁰ De nya kontorsytorna ligger förhållandevis utspridda i området med en koncentration på nordöstra och sydöstra delen.

4.3 Kvartershandel och förskola

I bottenvåningarna på bostäder och kontorsfastigheter planeras det för kvartershandel och förskolor. Enligt rådande planer omfattar kvartershandeln ca 30 000-40 000 m² BTA.

4.4 Skola

I området planeras det för skola som kommer att omfatta ca 9 000 m² BTA.

4.5 Kollektivtrafik

En lokaliseringstudie som rör sträckning och stationslägen för tunnelbanans Hagsätralinje genom Slakthusområdet har genomförts. En ny station under mark i centrala Slakthusområdet föreslås ersätta stationerna Globen och Enskede gård år 2025. I och med det kommer tunnelbanan utgöra den primära kollektivtrafikförsörjningen i området. Tillsammans med befintliga tunnelbanestationer, tvärbanan och bussar kommer området att vara väl försörjt med kollektiva resmöjligheter.

Parallellt med föreliggande parkeringsstudie tas en kollektivtrafikstudie fram. Den beskriver bland annat hur kollektivtrafiken i området bör utformas för att skapa förutsättningar för ett hållbart, modernt och attraktivt trafiksystem med låg miljöpåverkan.

¹⁰ Stockholms stad (2015) Strukturplanshandlingar

5 Inriktning för parkering i Slakthusområdet

Målsättningen med inriktningen för parkeringen i Slakthusområdet är att balansera parkeringsutbud och efterfrågan för att bidra till stadens ambition om en stadsmässig utveckling av området. Grundläggande för inriktningen är att parkeringsefterfrågan inte är statisk utan i hög grad påverkas av reglering och hur övriga resealternativ utformas.

I styckena nedan ges en kort introduktion till respektive inriktningsområde och därefter anges det förslag till inriktning som gäller för Slakthusområdet.

5.1 Parkering på gatumark

En parkeringsplats för bil tar upp mellan 15–30 m² och genomsnittsbilisten använder 2–5 parkeringsplatser varje dag¹¹. Parkering för bil är ett sätt att ordna tillgänglighet till ett område men dess lokalisering bör vara genomtänkt så att stadens ytor används på ett effektivt sätt.

Enligt Framkomlighetsstrategin ska gaturummet i staden huvudsakligen användas av personer och fordon i rörelse. För att både säkerställa tillgänglighet och ge mer utrymme i gaturummet till prioriterade trafikslag kan det vara lämpligt att begränsa eller helt undvika kantstensparkerings för annat än exempelvis angöring samt parkering för personer med funktionsnedsättning. Annan parkering, inklusive besöksparkering till handel, bostäder och verksamheter, hänvisas till gemensamma parkeringsanläggningar i närområdet.

Inriktning för Slakthusområdet

I Slakthusområdet ska gatumark i huvudsak användas för att säkra tillgänglighet för angöring och för personer med funktionsnedsättning. Prioriteringen av ytor ska göras i enlighet med Framkomlighetsstrategin; gång-, cykel och kollektivtrafik och bilar i rörelse ska ges prioritet före bilparkering. Parkering på gatumark bör endast kunna ske under kortare stunder. Besökare till handel, bostäder och evenemang hänvisas till gemensamma parkeringsanläggningar i området.

5.2 Reglering av parkering

Genom att reglera parkering med pris, tid och tillstånd går det att säkerställa att parkeringsytor i attraktiva lägen används på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. Reglering kan även leda till att de som kan avstå från bil väljer andra resealternativ. På centrala platser, där tillgången till parkering är liten och efterfrågan är hög, kan prisreglering förlora sin betydelse. Tidsreglering kan då vara ett mer effektivt sätt att säkerställa att de parkeringsändamål som ytan är avsedd för gynnas. Parkeringsreglering behöver hanteras i ett större område så att det inte uppstår en situation där avgiftsbelagd och gratis parkering ligger i anslutning till varandra eller inom gångavstånd.

Inriktning Slakthusområdet

Modellen för reglering av parkering bör vara konsekvent inom Slakthusområdet och harmonisera med omkringliggande områden. Reglering i samband med evenemang ska

¹¹ SKL (2013) Parkering för hållbar stadsutveckling

utredas vidare så att den efterfrågan på parkering som uppstår då hanteras på ett genomtänkt sätt.

I området bör reglering övervägas på platser där det är förenligt med kommunens inriktning. Detta för att efterfrågan på bilparkering ska balanseras med utbudet och så att den parkering som anläggs används som det är avsett. Hur en sådan reglering ska se ut i detalj ska utredas i det fortsatta arbetet.

Viss korttidsparkering kan ordnas på utpekade gator för besökare till handel i området. De platserna bör tidsregleras så att de används för angöring och kortare ärenden och så att boende och verksamma använder områdets parkeringsgarage.

5.3 Samnyttjande av parkering

Olika parkeringsändamål gör anspråk på parkering i olika omfattning och under olika tider på dygnet. Genom att samma parkeringsplatser används av flera grupper skapas ett mer effektivt utnyttjande av parkeringsplatserna vilket gör att såväl utbud och kostnader kan minska. Förutsättningar för samnyttjande är att olika parkeringsändamål finns inom ett acceptabelt gångavstånd, att parkeringsplatserna är tillgängliga en stor del av dygnet och att parkeringsplatser inte öronmärks för enskilda personer och funktioner. För att boende ska kunna lämna bilen hemma bör dock inte alla parkeringsplatser avsedda för boende samnyttjas med andra ändamål. Ytterligare något som underlättar samnyttjande är att bilparkering planeras i större anläggningar eftersom det gör anläggningen mindre beroende av att varje förflyttning (ankomst eller avresa) sker den tidpunkt som antagits då samnyttjandelösningen utformats.

För att möjliggöra samnyttjande är det många kommuner som tillämpar civilrättsliga parkeringsköp. Parkeringsköpet förekommer i två olika former, friköp och avlösen. Vid friköp betalar fastighetsägaren ett engångsbelopp till exempelvis kommunen som själv eller via sitt parkeringsbolag åtar sig att anlägga parkeringsplatser. Avlösen innebär att fastighetsägaren under ett antal år (ofta minst 25 år) förbinder sig att hyra bilplatserna. Kommunen kan även välja att samarbeta med en större grupp av fastighetsägare som gemensamt anordnar och sköter parkeringsanläggningen för ett delat behov.

Inriktning Slakthusområdet

I Slakthusområdet finns det goda förutsättningar för samnyttjande av parkering eftersom bostäder, kontor och handel ofta är lokaliserade i samma kvarter. Samnyttjande på kvarternivå bör uppmuntras då det finns olika grupper i samma kvarter som gör anspråk på parkering vid olika tidpunkter. I de kvarter där samnyttjande tillämpas kan färre parkeringsplatser anläggas (än vad parkeringstalen anger utan samnyttjande).

I Slakthusområdet ska parkering planeras kvartersvis för att möjliggöra lösningar som underlättar för samnyttjande av parkering. Det kan även vara ett sätt att tillgodose parkering för befintliga fastigheter i området som ska bevaras och som inte kommer ha egna garage. I den fortsatta planeringen av området ska en mer detaljerad plan för lokalisering av parkeringsgarage göras. I det arbetet ska även utbyggnadsplanen ta hänsyn till planerad utbyggnad så att ett tillräckligt utbud av parkering även tillgängliggörs under utbyggnadstiden.

I nära anslutning till området finns det parkeringsplatser för evenemang och handel. Dessa platser bör kunna användas för besökare till området då det inte är evenemang eller då antalet besökare till handeln är få för att möjliggöra en effektiv användning av såväl tillgänglig parkering som av ytor i området. Ett sådant samnyttjande förutsätter att parkeringsanläggningarna hålls öppna en stor del av dygnet och att en regleringsmodell som är konsekvent och applicerbar på olika parkeringsändamål tillämpas.

5.4 Samnyttjande av fordon - Bilpool

Många personer vill kunna använda bil vid vissa tillfällen och för vissa ärenden utan att för den skull behöva bilen i vardagen. Genom samnyttjande av fordon i form av en bilpool kan de personerna få tillgång till bil utan att behöva äga bilen själv och därmed göra anspråk på en egen parkeringsplats.

Utformningen av bildelningstjänster påverkar i stor utsträckning hur de används och i hur mycket de kan påverka efterfrågan på parkering. Ju mer tillgänglig tjänsten är, desto större inverkan har den på det upplevda behovet av att äga bil. Till följd av dagens lagstiftning är det inte tillåtet att reservera allmän platsmark för bilpoolsfordon. Det kräver alltså att poolbilarna etableras på kvartersmark. För att göra en bilpooltjänst attraktiv för de som tillhandahåller tjänsten finns det anledning att garantera en viss intäkt, exempelvis genom att medlemskap i bilpoolen ingår i hyran för boende och verksamma.

Hur många fordon som en bilpoolslösning kan ersätta beror mycket på hur välinformerade de boende och verksamma i området är om att tjänsten finns och hur den används. En avgörande faktor är också i hur stor utsträckning kostnader för bilägande, parkering och bilanvändning synliggörs. Erfarenheter från andra platser där motsvande tjänst har funnits har visat att mellan 5 och 10 privatägda bilar kan ersättas med en poolbil. Exakt hur utfallet ser ut beror på vilka insatser som görs i samband med införande av bilpool eller vid inflyttning i området. Om ett strategiskt arbete görs kring lokalisering och marknadsföring av bilpooltjänsten är den övre delen av spannet sannolikt lämpligt.

Inriktning Slakthusområdet

Kombinationen av kontor och boende i Slakthusområdet ger goda förutsättningar för samnyttjande av fordon eftersom privatpersoner ofta efterfrågar bil under kvällar och helger medan företag ofta har behov av bil under arbetstid.

Samnyttjande av fordon bör i Slakthusområdet användas som ett medel för att reducera bilinnehav och efterfrågan på parkeringsplatser i området. I det fortsatta arbetet med områdets omvandling bör det därför finnas ett fokus på att hitta lämpliga platser på kvartersmark för att tillhandahålla bilpoolsfordon. De avtal för bilpool som tecknas bör bidra till en fungerande lösning på lång sikt för såväl användare och de som erbjuder tjänsten. För kvarter med god tillgänglighet till bilpool (genom lokalisering och marknadsföring) kan lägre parkeringstal antas vilket kan fungera som ett incitament för exploatören. Tjänsten kan med fördel kombineras med cykelpool med el- eller lådcyklar.

Det exakta antalet fordon ska kopplas till hur bildelningstjänsten marknadsförs och om det går att ordna en lokalisering som gör tjänsten attraktiv. Lokalisering, finansiering och utformning av bilpooltjänst i Slakthusområdet bör utredas vidare.

5.5 Parkering med möjlighet till laddning av el- och hybridfordon

I takt med att såväl elbilar och hybridbilar blir allt vanligare skapas en ökad efterfrågan på laddningsplatser. Elbilar leder dock inte till minskad efterfrågan på parkering och de bidrar till trängsel på samma sätt som bilar som framförs med andra drivmedel.

Inriktning Slakthusområdet

I Slakthusområdet ska parkering för elbilar lösas i garage och på privat kvartersmark. Det kommer inte vara möjligt att ladda elbilar på allmän platsmark eller gatemark i området. Vid bostäder och kontors- och verksamhetslokaler ska det finnas laddningsmöjligheter genom uttag som är dimensionerade och anpassade för elbilsladdning.

5.6 Kvalitet på cykelparkering och cykelinfrastruktur

En medveten utformning av cykelparkering och närhet till målpunkter skapar förutsättning för en stor andel cyklande. Utformningen kan se olika ut beroende på vilken sorts parkering som avses. För korttidsparkering bör cykelställ, med möjlighet att låsa fast ramen, anordnas. För långtidsparkering bör parkeringen placeras på en säker plats inom- eller utomhus. En placering inomhus eller på innergård ökar den upplevda säkerheten och minskar stöldrisken. Omklädningsrum och duschmöjligheter bör ordnas i anslutning till cykelparkering för arbetsplatser.

Inriktning Slakthusområdet

Slakthusområdet ligger nära innerstaden och centralt i förhållande till resten av söderort vilket talar för att cykeln kan bli ett attraktivt färdmedel för resor till och från området. Området bör därför utvecklas så det upplevs som attraktivt att påbörja eller avsluta en cykelresa där. Det ska åstadkommas genom ett utbud och en standard på cykelparkering och cykelinfrastruktur i enlighet med underlag för cykelplanering som har tagits fram parallellt med denna utredning.

5.7 Parkeringsledningssystem

Ett vanligt problem för täta stadsstrukturer är söktrafik efter bilparkering; det kan utgöra upp till 25 procent av den totala trafikmängden. Söktrafik uppstår när det finns ett begränsat utbud av parkering i förhållande till efterfrågan eller då lediga platser är svåra att hitta. Söktrafiken kan minska genom ett parkeringsledningssystem som informerar bilisterna om var lediga platser finns. Parkeringsledningssystem kan utformas både för ett helt område och för en specifik parkeringsanläggning. Vid samnyttjande av parkeringsplatser kan ett parkeringsledningssystem även vara ett effektivt sätt att göra det lättare att hitta tillgängliga parkeringsplatser.

Inriktning Slakthusområdet

Ett parkeringsledningssystem, alternativt god vägvisning, bör finnas i Slakthusområdet för att minska söktrafiken och för att leda trafiken till de anläggningar som har god parkeringskapacitet. Parkeringsledningssystemet är i synnerhet viktigt om samnyttjandet av parkeringsplatser i området även omfattar befintlig evenemangs- och handelsparkering. För samnyttjande på kvarternivå bör någon enklare form av parkeringsledningssystem övervägas så att det är enkelt att hitta lediga platser i garagen.

6 Cykelparkering i Slakthusområdet

I detta kapitel ges förslag till parkeringstal för cykel i Slakthusområdet och en beräkning av vad det innebär i antal cykelparkeringsplatser i området presenteras. En mer ingående beskrivning av placerings- och utformningsförslag för cykelparkering beskrivs i det underlag för planering för cykel som tagits fram parallellt med denna utredning.

6.1 Förslag till parkeringstal för cykel

I Tabell 2 presenteras förslag på parkeringstal för cykel i Slakthusområdet för olika ändamål. Förslaget utgår från stadens riktlinje *Cykelparkeringstal i nyproduktion*.

Parkeringstalen bygger på att det skapas goda förutsättningar för cykling vad gäller såväl infrastruktur, parkering och prioritering. Hur detta ska göras specificeras ytterligare i det underlag för cykelplanering som tagits fram parallellt med denna utredning.

Tabell 2: Förslag till parkeringstal för cykel i Slakthusområdet

Ändamål	Parkeringstal	Enhet
Bostäder	2,5-4*	cpl/100 m ² BTA
Kontor	0,25	cpl/anställd & besökare
Kvartershandel	0,4	cpl/anställd & besökare
Skola	0,3-0,7**	cpl/elev
Kollektivtrafik	5-15	cpl/100 påstigande i morgonrusning

*Motsvarar ca 2,5-4 cpl/lgh

**Beroende på elevernas ålder, övre spannet för äldre elever

Utöver de föreslagna parkeringstalen för cykel kan högre krav på cykelparkering motiveras som grund för gröna parkeringstal för bil. Detta innefattar bl a cykelplatsernas utformning och placering samt tillgången till cykelfaciliteter, cykelpool och liknande.

6.2 Cykelparkering för ny och befintlig bebyggelse

Enligt de föreslagna cykelparkeringstalen samt ett genomsnittligt parkeringstal för skola har en beräkning gjorts av det totala antalet cykelparkeringsplatser som bör anläggas i Slakthusområdet. Det totala antalet uppgår till 8 000-12 800 platser, beroende på vilket tal i spannet som väljs för cykelparkering för boende. Den siffran omfattar inte cykelparkering i anslutning till nya tunnelbanestationer i området.

Tabell 3: Antal cykelparkeringsplatser som ska anläggas i området enligt förslag till parkeringstal för cykel

Ändamål	Antal cykelparkeringsplatser
Fastighetsmark	
- Bostäder	8 000 – 12 800
- Skola	1 500
- Verksamheter och kontor	2 000
Allmän platsmark	
- Kvartershandel	200

6.3 Cykelparkering i anslutning till tunnelbana

Den tunnelbanestation som förläggs i Slakthusområdet kommer ge upphov till ett större behov av cykelparkering då resenärer inom området och utifrån området ska kunna ansluta till kollektivtrafiken med cykel. Cykelparkering bör anordnas i anslutning till samtliga uppgångar i området.

Cykelparkering i anslutning till tunnelbanan hanteras i pågående tunnelbaneutredning.

7 Bilparkering i Slakthusområdet

I detta kapitel presenteras förslag till parkeringstal för bil och en uppskattning av vad det innebär i antal parkeringsplatser för hela området. I kapitlet behandlas även samnyttjande av parkering som ett sätt att använda befintlig och ny parkering i området på ett effektivt sätt.

7.1 Förslag på parkeringstal för bilparkering

Tabell 3 visar förslag till parkeringstal för bil i Slakthusområdet för olika parkeringsändamål. Det spann som anges för parkering för boende är det som benämns som det lägesbaserade parkeringstalet enligt *Stockholm stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal*¹². Det är baserat på Slakthusområdets närhet till city, tillgång till kollektivtrafikens stamnät samt tillgång till service och andra urbana aktiviteter. Beräkningar på parkeringsefterfrågan som görs i denna utredning utgår från det lägesbaserade parkeringstalet.

Parkeringstal för andra ändamål än bostäder utgår från att åtgärder och reglering (i enlighet med kapitel 5) införs för att balansera utbud och efterfrågan på parkering. För dessa ändamål ingår besöksparkering i föreslagna parkeringstal.

Tabell 4: Förslag till parkeringstal för bil i Slakthusområdet

Ändamål	Parkeringstal	Enhet
Boende	0,4-0,5*	bpl/lägenhet
Kontor	0,1	bpl/arbetsplats
Kvarterershandel	5	bpl/1000 m ² BTA
Dagligvaruhandel	2	bpl/1000 m ² BTA
Skola	3**	bpl/1000 m ² BTA

* Lägesbaserat parkeringstal enligt riktlinjer, se beskrivning i text nedan.

** Motsvarar ca 0,1 bpl/arbetsplats

7.1.1 Lägesbaserat parkeringstal för boende

Det lägesbaserade parkeringstalet utgår från ett grundintervall på 0,3-0,6 bilparkeringsplatser per lägenhet som i Stockholms stad har angetts som ett utgångsvärde då parkeringstal ska beräknas. I centrala stadsdelar i innerstaden eller stadsdelar med god kollektivtrafikförsörjning ligger bilinnehavet i flerbostadshus generellt på 0,4-0,5 fordon per hushåll, medan stadens ytterområden har ett högre bilinnehav på uppåt 0,6. Till följd av Slakthusområdets förutsättningar i form av täthet, närhet till city, tillgång till kollektivtrafik, service och urbana funktioner, har ett lägesbaserat parkeringstal på 0,4-0,5 bilparkeringsplatser antagits vara rimligt.

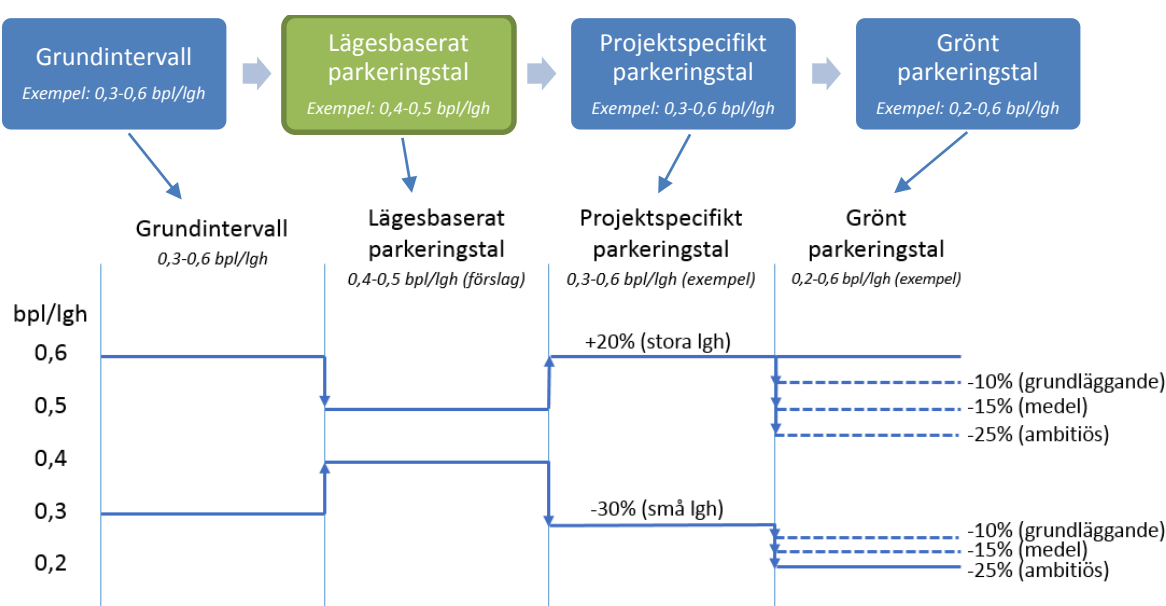
I det fortsatta arbetet ska det lägesbaserade parkeringstalet justeras till ett projektspecifikt parkeringstal där justering sker och hänsyn tas till lägenhetsstorlekar i området och val av

¹² Stockholms stad (2015) Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad

lösning för besöksparkering. Är det övervägande stora lägenheter i området kommer talet bli högre (upp till 20%) och är det övervägande små lägenheter kommer parkeringstalet bli lägre (upp till 30%). Parkeringstalet kan även justeras för att omfatta besöksparkering men det är inte aktuellt i Slakthusområdet eftersom besöksparkering är tänkt att inrymmas i befintliga garage och parkeringsanläggningar. Det projektspecifika parkeringstalet bestäms i detaljplaneskedet och fastställs vid bygglov.

Efter att det eller de projektspecifika parkeringstal(en) tagits fram kan exploatörerna få ytterligare minskning i parkeringstalen till gröna parkeringstal om mobilitetstjänster utförs i området. Det gröna parkeringstalet kan diskuteras vid markanvisning, men beslutas i samband med överenskommelse om exploatering. Utifrån Slakthusområdets förutsättningar och föreslagna inriktning förefaller det rimligt att för området tillämpa åtminstone nivån medel för mobilitetstjänster (enligt definition för gröna parkeringstal) och på så sätt ytterligare öka förutsättningarna för att reducera bilnehavet.

I figurerna nedan ges exempel på hur det fortsatta arbetet med parkeringstal kan påverka spannet för boendeparkering.



Figur 3: Exempel på hur det fortsatta arbetet med att definiera lämpligt parkeringstal kan se ut.

7.2 Parkering för ny och befintlig bebyggelse utan samnyttjande

I detta avsnitt beskrivs möjligheterna att anordna parkering i enlighet med föreslagna parkeringstal för ny och befintlig bebyggelse.

I Slakthusområdet kommer en del av bebyggelsen bevaras och i vissa fall byggas på medan en del bebyggelse kommer rivas för att göra plats för ny exploatering. Förutsättningarna för att ordna bilparkering till befintlig och ny bebyggelse skiljer sig delvis åt.

I Slakthusområdet planeras bilparkering för ny bebyggelse primärt i parkeringsgarage under de nya kvarteren. Att anlägga parkering under befintliga byggnader är tekniskt komplicerat och kostsamt. För att iordningställa parkering för befintlig bebyggelse ska därför alternativa parkeringslösningar ses över.

Med det lägesbaserade parkeringstalet som utgångspunkt uppskattas det att runt 2 300 – 2 600 bilparkeringsplatser bör anläggas för ny och befintlig bebyggelse i området. I tabell 5 anges det hur dessa fördelar sig mellan olika ändamål.

Tabell 5. Antal bilparkeringsplatser som ska anläggas enligt förslag till parkeringstal för bil

Ändamål	Antal bilparkeringsplatser
Bostäder	1 300 - 1 600
Kontor & verksamheter	800
Kvartershandel	150 - 200
Skola	30
Totalt	2 300 - 2 600

Beroende på de projektspecifika förhållandena samt ambitionsnivån gällande gröna parkeringstal kan efterfrågan på parkering komma ändras under planprocessen. Parkering för kvartershandel är inte inräknad eftersom denna inte antas ske i parkeringsgarage under fastigheten.

Överslagsberäkningar för området har visat att det finns tillräckliga ytor för att anlägga runt 3 500 platser per plan i parkeringsgarage och det finns ca 175 befintliga parkeringsplatser i området som kommer att bevaras efter ombyggnation. Det finns därmed mer ytkapacitet än vad som behövs, vilket gör det möjligt att förlägga annan verksamhet under marknivå i vissa kvarter.

I de kvarter i Slakthusområdet där det finns möjlighet att bygga fler parkeringsplatser än vad föreslagna parkeringstal anger för ny bebyggelse, kan parkeringsanspråk för befintlig bebyggelse och ny bebyggelse samordnas.

7.3 Samnyttjande av bilparkering

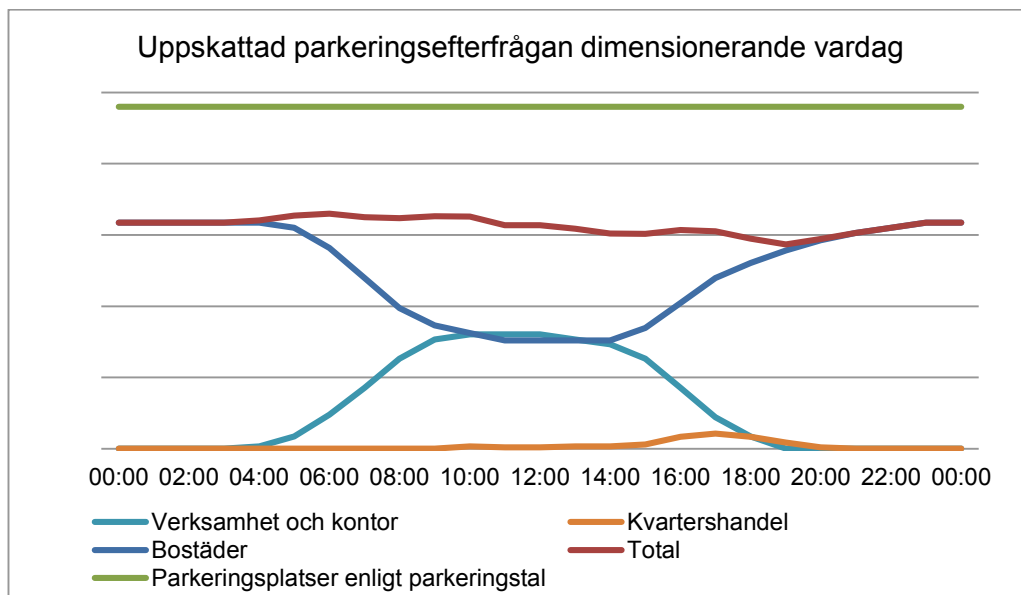
Eftersom befintliga fastigheter till största delen kommer att bestå av verksamheter och ny bebyggelse till största delen kommer bestå av bostäder finns potential för att reducera parkeringstalen om parkeringsplatserna nyttjas för olika ändamål under olika tider av dygnet. I anslutning till Slakthusområdet finns även befintliga parkeringsanläggningar för bil (totalt runt 2 300 platser) som kan användas mer effektivt genom att parkering för verksamheter och bostäder i ny och befintlig bebyggelse ges plats i dessa anläggningar. Även i de kvarter där det finns ett överskott av yta som kan användas för bilparkering kan motsvarande anläggningar anläggas och användas för samnyttjande på områdesnivå.

I Figur 4 framgår uppskattad parkeringsefterfrågan från de planerade etableringarna i området, samt en summering av den totala parkeringsefterfrågan. Sammanställningen visar när de olika verksamheterna efterfrågar parkering och under vilka tider på dygnet de

olika ändamålen gör anspråk på parkeringsytor vilket ger en indikation på vilken potential det finns för samnyttjande inom området. Skillnaden mellan den röda och den gröna linjen i figuren anger hur mycket parkeringen kan effektiviseras genom att platser i området samnyttjas.

Uppskattningarna baseras på följande antaganden:

- Kategorierna bostäder, verksamheter och kontor samt kvartershandel baseras på de bilalstringstal per invånare alternativt per kvadratmeter BTA som har använts i trafikanalyser för området. I dessa ingår även besökare.
- Efterfrågan för kategorin bostäder nattetid baseras på ett bilinnehav på 0,5 bilar per hushåll.
- Uppskattningen gäller en dimensionerande vardag med en parkeringsbeläggning på 85 procent.



Figur 4: Uppskattad parkeringsefterfrågan vid samnyttjande i Slakthusområdet under en dimensionerande vardag. Den gröna linjen visar efterfrågan på parkering då samnyttjande inte sker.

Uppskattningen av parkeringsefterfrågan ovan avspeglar dagens resandemönster. Genom en medveten parkeringsplanering enligt den inriktningen som anges i kapitel 5 och genom att skapa goda förutsättningar för andra färdmedel än bilen kan efterfrågan på bilparkering minska. För Slakthusområdet innebär detta att efterfrågan på bilplatser kan minskas med upp till en tredjedel. För att inte uppmuntra de boende att ta bilen finns det dock anledning att överväga hur stor del av de boendes parkering som ska samnyttjas.

Ett alternativ till att ordna parkeringen under nya kvarter är att ordna parkering genom parkeringsköp i befintliga anläggningar i och i anslutning till Slakthusområdet. En sådan lösning skapar bättre förutsättningar för ökat samnyttjande eftersom fler användare ofta har tillgång till de anläggningarna. Om exploitörer önskar lösa parkering genom parkeringsköp bör den möjligheten ges; hur det ska lösas behöver dock utredas vidare.

Ett potentiellt problem med samnyttjande i arenornas parkeringsanläggningar är att efterfrågan på parkering ökar drastiskt i samband med evenemang. För att hantera det är det viktigt att utforma en reglering som gör att platserna kan användas ändamålsenligt.

Parkeringsanspråken i Slakthusområdet kan lösas genom samnyttjande på kvartersnivå och kräver därför inte att de större anläggningarna används, åtminstone om det är möjligt att anlägga parkering i flera plan under mark. Kostnaden per parkeringsplats ökar dock per plan under marknivå, vilket kan medföra att en sådan lösning blir kostsam. Samtidigt förutsätter ett effektivt markutnyttjande i området att parkeringen anordnas så att den tar en så liten markyta som möjligt i anspråk. Att anlägga parkeringsgarage i flera plan kan vara ett sätt att åstadkomma detta. Det kan vara särskilt lämpligt i den södra delen av Slakthusområdet där nivåskillnaderna är stora.

8 Vidare arbete

I utredningen har ett antal områden där vidare utredning krävs identifierats. Dessa sammanfattas i korthet nedan.

- **Cykelparkering i anslutning till tunnelbana**

Lämpligt utbud, lokalisering och utformning av parkering för cykel i anslutning till tunnelbaneuppgångar.

- **Inriktning för parkering**

Samnyttjande av fordon: Lokalisering, finansiering och utformning av bilpoolstjänst i Slakthusområdet bör utredas vidare och ingå i det fortsatta arbetet

Parkeringsköp: Lämplig utformning för parkeringsköp om det är aktuellt i området.

Reglering av bilparkering: Vidare utredning om lämplig reglering av parkering i området för att bidra till en ändamålsenlig användning av tillgänglig parkering.

Reglering av bilparkering i gemensamma anläggningar: Vidare utredning om reglering som kan bidra till effektiv och ändamålsenlig användning av tillgängliga parkeringsplatser.

- **Parkeringstal**

De lägesbaserade parkeringstalen som föreslagits i denna utredning ska utvecklas till projektspecifika parkeringstal. Utifrån de talen ska sedan beslut fattas om huruvida gröna parkeringstal och eventuell nivå för dem ska tillämpas i området.

- **Samnyttjande av bilparkering**

Samnyttjande på kvartersnivå: Lämplig grad av samnyttjande mellan bostäder och verksamheter. Lämplig lokalisering av parkering i bostads- och verksamhetsområdet för att möjliggöra samnyttjande.

Samnyttjande på områdesnivå: Möjligheten att använda befintliga parkeringsanläggningar som besöksparkering och eventuellt verksamhetsparkering under perioder med låg beläggning.

9 Referenslista

- Parkeringsanläggningar – planering utformning och drift (1991) TFK-institutet för transportforskning
- Ramböll (2010) Parkeringsutredning Kraftledningsstråket Slutrapport
- SKL (2013) Parkering för hållbar stadsutveckling
- Stockholm Globe Arenas (2013) www.globearenas.se (hitta hit & parkering)
- Stockholms stad och Sweco (2015) Kollektivtrafikstrategi Slakthusområdet
- Stockholms stad och Sweco (2015) Cykelplanering Slakthusområdet
- Stockholms stad (2015) Cykelparkeringstal i nyproduktion
- Stockholms stad (2015) Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad
- Stockholms stad (2015) Strukturplanshandlingar
- Stockholms läns landsting FUT(2015) Tjänsteutlåtande - Lokaliseringsutredning för tunnelbana Sofia-Gullmarsplan/söderort
- Stockholms stad och Tengbom (2014) Planprogram för Slakthusområdet
- Stockholms stad (2013) Parkeringsplan
- Stockholms stad (2012) Cykelplan
- Stockholms stad (2012) Cykelplanering för Årstafältet
- Stockholms stad (2012) Framkomlighetsstrategi
- Stockholms stad (2012) Planbeskrivning, Detaljplan för Årstafältet (Valla I), del av fastigheten Årsta I:1 i stadsdelarna Årsta och Östberga.
- Stockholms stad (2011) Parkering i Norra Djurgårdsstaden
- Stockholms stad och WSP (2011) Trafikinventering för Slakthusområdet
- Stockholms stad (2009) Detaljplan för Del av Vasastaden 1:16 mm (Norra Station) i stadsdelen Vasastaden
- WSP (2011) Trafikinventering för Slakthusområdet
- WSP (2009) Stockholmsarenan parkering