

RAPPORT

# TRAFIK- OCH PARKERINGSUTREDNING NYPRODUKTION SPÖKSONATEN



GRANSKNINGSHANDLING  
2023-05-03

**UPPDRAG**

324856, Spöksonaten Trafikutredning

Titel på rapport:

Trafik- och parkeringsutredning - Nyproduktion Spöksonaten

Status:

Granskningshandling

Datum:

2023-05-03

**MEDVERKANDE**

Beställare:

Heba Fastighets AB

Kontaktperson:

Christer Skagerlind

Konsult:

Tyréns Sverige AB

Uppdragsansvarig:

Martin Lagergren

Trafikplanerare:

Joakim Bergqvist

Trafikplanerare:

Marcus Finbom

Kvalitetsgranskare:

Carolina Stenbeck

**REVIDERINGAR**

Revideringsdatum

Version:

Initialer:

## SAMMANFATTNING

HEBA fastigheter har tillsammans med FOJAB arkitekter tagit fram förslag för ny bebyggelse vid Spöksonaten 1 i Hägersten. Planområdet är lokaliserat i anslutning till befintligt flerbostadshus vid Gösta Ekmans väg i ett kollektivtrafikstarkt läge med närhet till både Axelsbergs och Örsbergs tunnelbanestationer.

Följande rapport visar att det är möjligt att reducera antalet parkeringsplatser genom att erbjuda de boende ett paket med mobilitetsåtgärder. I dagsläget finns 37 parkeringsplatser i garage och 14 platser på markparkering, totalt 51 platser för bil. 17 platser är idag uthyrda till externa hyresgäster. I det nya parkeringsgaraget tillkommer ytterligare 20 parkeringsplatser för bil. Utöver de befintliga 53 lägenheterna tillkommer 82 nya lägenheter.

Om byggaktören väljer att satsa på ett mobilitetspaket på medelnivå (15% reduktion) och med friflytande boendeparkering för den tillkommande bebyggelsen, så ger det ett parkeringstal på 0,442, vilket motsvarar en bedömd parkeringsefterfrågan på 36 bilplatser.

Parkeringsefterfrågan bedöms därför tillgodoses genom att dels anlägga nya parkeringsplatser samt genom att säga upp avtalet för externa hyresgäster. På så sätt tillskapas 37 nya parkeringsplatser, vilket innebär att befintliga hyresgästers parkeringssituation förblir oförändrad.

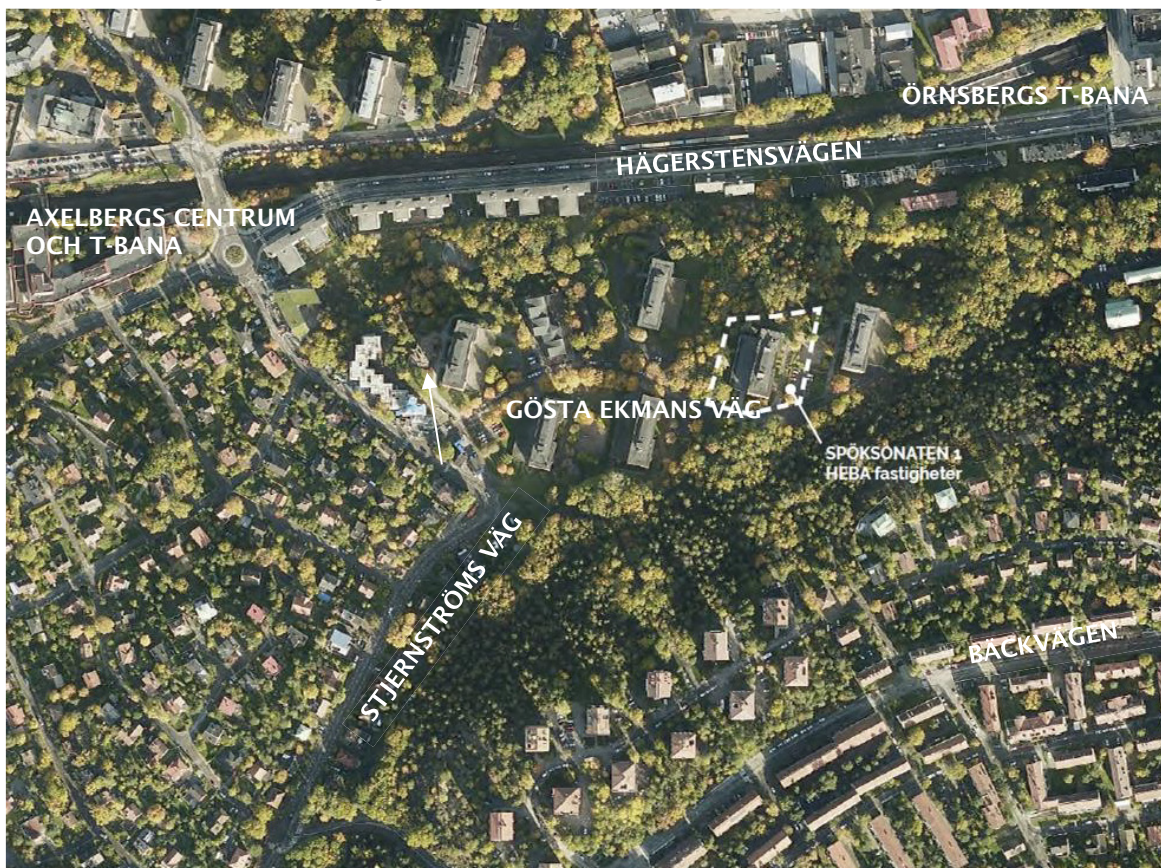
## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>INLEDNING.....</b>	<b>5</b>
	1.1 BAKGRUND .....	5
	1.2 SYFTE.....	5
<b>2</b>	<b>PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>6</b>
	2.1 PÅGÅENDE DETALJPLANER I OMRÅDET ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.	
	2.2 STRATEGIER OCH RIKTLINJER .....	8
	2.3 HÅLLBARHETSMÅL .....	9
	2.3.1 KOMMUNALA MÅL.....	9
	2.3.2 NATIONELLA TRANSPORTPOLITISKA MÅL .....	9
	2.3.3 GLOBALA HÅLLBARHETSMÅL .....	9
<b>3</b>	<b>NULÄGESBESKRIVNING .....</b>	<b>10</b>
	3.1 FASTIGHETEN SPÖKSONATEN 1.....	10
	3.2 MÅLPUNKTER OCH NÄROMRÅDE.....	11
	3.3 RESTIDSKVOT TILL NÄRLIGGANDE SERVICE.....	12
	3.4 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	13
	3.5 KOLLEKTIVTRAFIK.....	13
	3.6 BILTRAFIK OCH BILÄGANDE .....	14
	3.7 PARKERING .....	15
	3.8 ANGÖRING .....	16
<b>4</b>	<b>PLANFÖRSLAG – EXPLOATERING, GATA OCH TRAFIK.....</b>	<b>6</b>
	4.1 EXPLOATERING .....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
	4.2 NY KVARTERSGATA .....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
<b>5</b>	<b>PARKERINGSNORM OCH PARKERINGSPLATSER.....</b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>MOBILITETSÅTGÄRDER .....</b>	<b>19</b>
	6.1 MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION.....	19
	6.2 CYKELPARKERING AV GOD KVALITET .....	20
	6.3 BILPOOL.....	20
	6.4 CYKELPOOL.....	21
	6.5 LEVERANSSKÅP .....	21
	6.6 PROVA-PÅ-KORT KOLLEKTIVTRAFIK .....	21
	6.7 PERSONLIG RESECOACH VID INFLYTTNING .....	21
	6.8 MOBIL CYKELSERVICE .....	21
	6.9 ANPASSAD PRISSÄTTNING PÅ PARKERINGSAVGIFTER.....	21
	6.10 UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING .....	21
<b>7</b>	<b>REFERENSER.....</b>	<b>23</b>

# 1 INLEDNING

## 1.1 BAKGRUND

Stockholm växer och har som mål att bygga cirka 140 000 bostäder fram till år 2030. För att nå det uppsatta målet behöver nya bebyggelseområden utvecklas samt befintliga bostadsområden utvecklas. HEBA fastigheter har tillsammans med FOJAB arkitekter tagit fram ett planförslag för ny bebyggelse vid Spöksonaten 1 i Hägersten. Planområdet är lokaliserat i anslutning till befintligt flerbostadshus vid Gösta Ekmans väg i ett kollektivtrafikstarkt läge med närhet till både Axelsbergs och Örnsbergs tunnelbanestationer, se Figur 1. Projektet är nu i detaljplaneskede där ett antal planhandlingar ska tas fram inför samråd. På uppdrag av HEBA fastigheter har Tyréns fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning som beskriver den framtida trafiksituationen i de föreslagna planerna.



Figur 1. Spöksonaten 1 i Hägersten. Källa Tyréns

## 1.2 SYFTE

Trafikutredningen syftar till att studera trafiksituationen i anslutning till de två alternativen. Utredningen redovisar nuläges- och framtidsbeskrivning av trafiksituationen för alla trafikslag tillsammans med en översyn av föreslagna gatustruktur och parkering tillsammans med justeringsförslag till planarbetet.

## 2 PLANFÖRSLAG

Spöksonaten 1 gränsar i öster mot fastigheten Spöksonaten 2 och mot fastigheten Advent 1 i väster. Exploateringen i planförslaget omfattas av två punkthus i suterräng med totalt 82 lägenheter, fördelade på 4 respektive 6 våningar i två huskroppar. I nedanstående tabell redovisas antalet lägenheter, deras genomsnittliga BOA i kvm samt andelen lägenheter av olika typ. Sammantaget planeras det för mindre och yteffektiva lägenheter med en jämn fördelning mellan mindre och större lägenheter.

*Tabell 1. Typ, antal, genomsnittlig BOA samt andel av lägenheter*

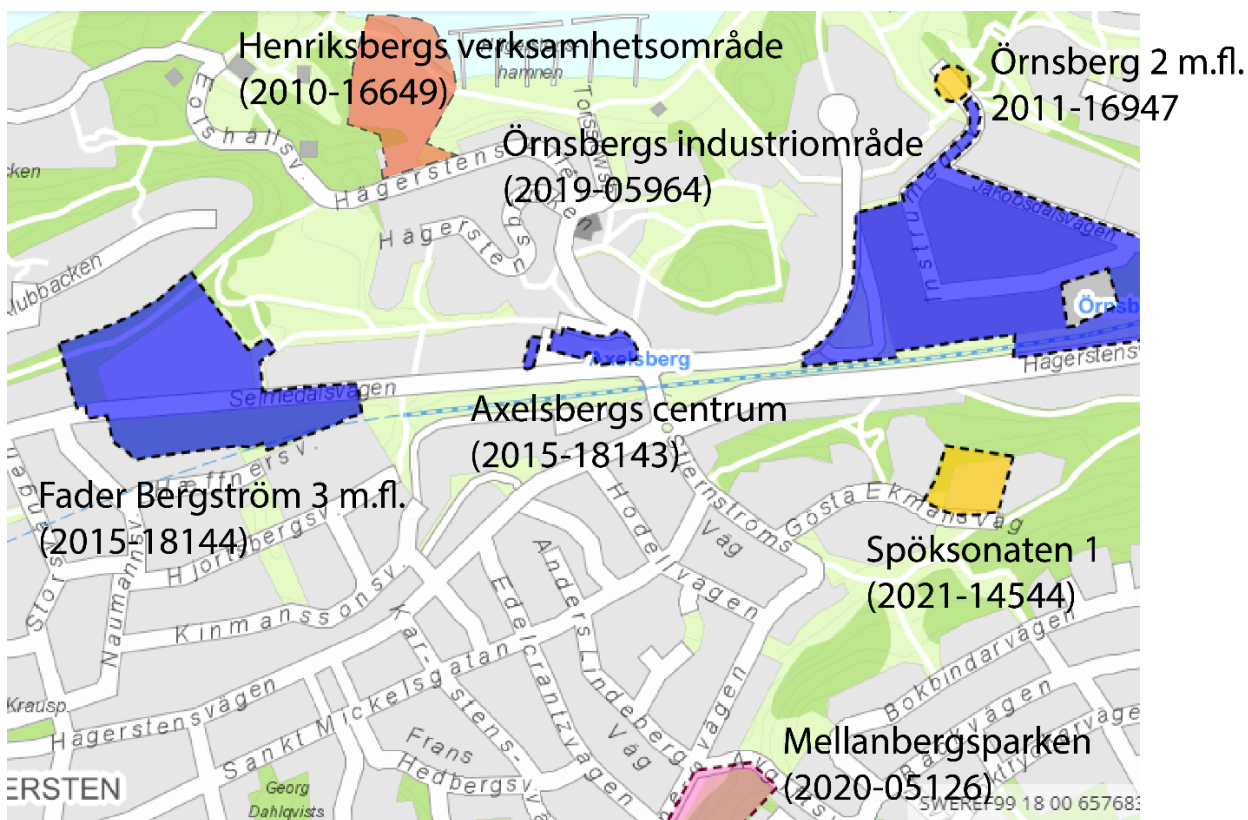
Typ	Antal	BOA (snitt)	Andel
1 rum och kök	16	27 kvm	20%
2 rum och kök	3	50 kvm	4%
3 rum och kök	31	68 kvm	38%
4 rum och kök	32	85 kvm	39%
Totalt	82	66 kvm	100%

## 3 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

### 3.1 PÅGÅENDE DETALJPLANER

I området runt Spöksonaten 1 pågår ett antal detaljplaner som kan vara värda att beakta, se Figur 2.

- **Fader Bergström 3 m.fl.:** Planförslaget innebär uppförandet av cirka 450 lägenheter på både sidor om Selmedalsvägen i västra Axelsberg. Utöver bostäder möjliggör planen förskolor och verksamhetslokaler för centrumverksamhet.
- **Axelsbergs centrum:** Utveckling av nya bostäder och centrumbebyggelse.
- **Henriksbergs verksamhetsområde:** Detaljplanen syftar till att uppföra cirka 210 nya bostäder samt cirka 30 vårdplatser i ett rehabiliteringsboende. Planen är i processen att träda i laga kraft.
- **Örnsberg 2 m.fl.** uppförande av två flerbostadshus.
- **Örnsbergs industriområde:** Detaljplanen syftar till att utveckla Örnsbergs industriområde till en blandad stadsbebyggelse med stor andel bostäder och inslag av verksamheter. I detaljplanen ingår en prövning av en överdäckning av delar av Örnsbergs tunnelbanestation.
- **Mellanbergsparken:** Syftet med detaljplanearbetet är att möjliggöra för ny- sim och idrottshall inom Hägerstensåsen samt utreda förutsättningar för komplettering av ny stadsbebyggelse i området kring Mellanbergsparken och Västertorpsmotet.



Figur 2. Pågående detaljplaner i området. Källa: Bygg- och plantjänsten Stockholms stad. Hämtat 2022-06-01.

## 3.2 STRATEGIER OCH RIKTLINJER

### ÖVERSIKTSPLAN

Planområdet ligger i Hägersten som enligt gällande översiktsplan har stora möjligheter till stadsutveckling i form av kompletterande bostadsbebyggelse, förskolor, skola, kultur och service. Kompletterande bebyggelse stärker centrumen i Axelsberg, Örnberg och Mälarhöjden i ett kollektivtrafiknära läge.

### PROJEKTERA OCH BYGG FÖR GOD AVFALLSHANTERING

Stockholm Vatten och Avfall, som ansvarar för avfallshanteringen i Stockholms stad, har satt ihop ett dokument med riktlinjer för hur god avfallshantering ska uppnås vid om- och nybyggnation (Stockholm Vatten och Avfall, Projektera och bygg för god avfallshantering, 2018). Riktlinjerna behandlar till exempel vilka anslutningskrav som finns i anslutningen mellan gata och olika typer av avfallssystem. Riktlinjerna blir ett viktigt planeringsunderlag för att säkerställa god avfallshantering i anslutning till den nya bebyggelsen.

### FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN

I takt med att Stockholm växer och befolkningen ökar, ökar även behovet av transporter på stadens gator. För att möjliggöra utvecklingen har stadens Framkomlighetsstrategi tagits fram som beskriver hur yteffektiva och miljövänliga transportslag ska prioriteras i stadsplaneringen. Strategin framför hur till exempel gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik ska prioriteras före biltrafik för att uppnå ett effektivare och mer hållbart resande på stadens gator. Framkomlighetsstrategin visar också vilket förhållningssätt och vilka verktyg Staden har för att hantera kapacitetsbrister och framkomlighetsproblem i trafiksystemet. Dokumentet blir på så vis ett viktigt stöd i hållbart bostadsbyggande.

### ÖVRIGA STYRDOKUMENT

Utifrån Framkomlighetsstrategin har Stockholms stad tagit fram flera strategier och planer som ska användas som mer konkret planeringsunderlag. Några av de som används inom projektet är:

- Parkeringsplan
- Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal
- Cykelparkeringstal vid nyproduktion
- Gata Stockholm
- Cykelplan
- Gångplan
- Trafiksäkerhetsprogram



### 3.3 HÅLLBARHETSMÅL

I följande kapitel sammanfattas kommunala, nationella och globala mål i relation till mobilitetsåtgärder.

#### 3.3.1 KOMMUNALA MÅL

Stockholm stad har ett miljöprogram som redogör för prioriterade mål (Stockholm stad, 2020).

- *Mål 1: Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040:* Väl anpassade mobilitetsåtgärder bidrar till målet om att vara fossilfri till år 2040. Genom att begränsa antalet bilparkeringsplatser i kombination med att erbjuda alternativa transportsätt till bilen främjas hållbart resande och användningen av fossila utsläpp minskar.
- *Mål 6: Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö:* Främjandet av hållbart resande genom mobilitetsåtgärder bidrar till både friskare luft och lägre bullernivåer, vilket ger förutsättningar för trivsel och rekreation samt påverkar människors hälsa positivt.

#### 3.3.2 NATIONELLA TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Regeringens transportpolitiska mål delas upp i övergripande mål, funktionsmål respektive hänsynsmål. (Regeringen, 2021)

- *Övergripande mål:* Ett mer varierat utbud av mobilitetsåtgärder bidrar till det övergripande transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning eftersom de olika mobilitetslösningarna kan skräddarsys och anpassas efter olika målgruppers behov. Detta gör det även möjligt att åstadkomma en beteendeförändring som håller på lång sikt.
- *Funktionsmål:* Bättre riktade och anpassade mobilitetsåtgärder ger förutsättningar för alla att ha en god mobilitet utan att äga egen bil. Mobiliteten blir därför mer tillgänglig och i förlängningen även mer jämställd, när fler alternativ än att äga och resa med bil blir möjliga.
- *Hänsynsmål:* Väl anpassade mobilitetsåtgärder ger lägre bilinnehav, minskad bilanvändning och ökad andel hållbart resande. Det bidrar till målet att minska utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Hållbart resande inkluderar även mer aktiv transport vilket ger tydliga hälsofördelar.

#### 3.3.3 GLOBALA HÅLLBARHETSMÅL

En omställning till mer hållbart resande är även en förutsättning för och ligger i linje med FN:s globala hållbarhetsmål 11. Hållbara städer och samhällen (United Nations Development Programme, 2021). Under detta mål återfinns bland annat följande delmål:

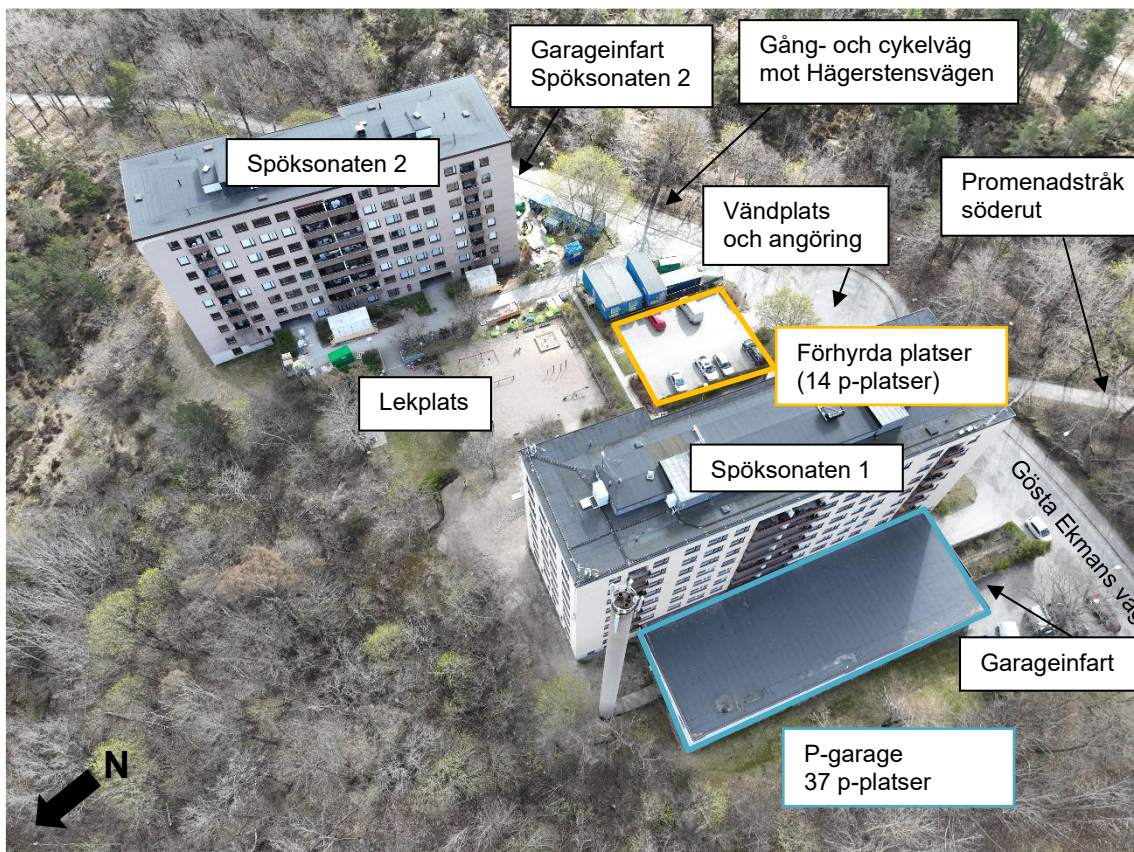
- *11.1 Säkra bostäder till överkomlig kostnad.* Färre bilparkeringsplatser ger lägre anläggningskostnader vilket möjliggör lägre hyror och bostadspriser.
- *11.2 Tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla.* Mobilitetstjänster möjliggör god tillgänglighet för fler utan att äga egen bil.
- *11.3 Inkluderande och hållbar urbanisering.* Mobilitetstjänsterna bidrar till en bättre mobilitet för dem som inte äger egen bil.
- *11.6 Minska städernas miljöpåverkan.* Minskad bilanvändning ger minskade klimatutsläpp, bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer. Mobilitetstjänster för minskad efterfrågan på bilparkering bidrar till en omställning mot mer hållbart resande vilket bedöms ligga i linje med samtliga ovanstående mål och delmål.

## 4 NULÄGESBESKRIVNING

### 4.1 FASTIGHETEN SPÖKSONATEN 1

Planområdet är beläget vid Gösta Ekmans väg i Hägersten med närhet till Axelsbergs Tunnelbanestation och centrum. Detaljplanen omfattar fastigheten Spöksonaten 1 och del av Hägersten 1:1. Området är cirka 6 500 kvadratmeter stort och gränsar i öster mot fastigheten Spöksonaten 2 och i väster mot fastigheten Advent 1. Norr om fastigheten finns en sluttning med träd som idag inte kan anses tillgänglig på grund av den mycket branta lutningen. Söder om fastigheten går Gösta Ekmans väg.

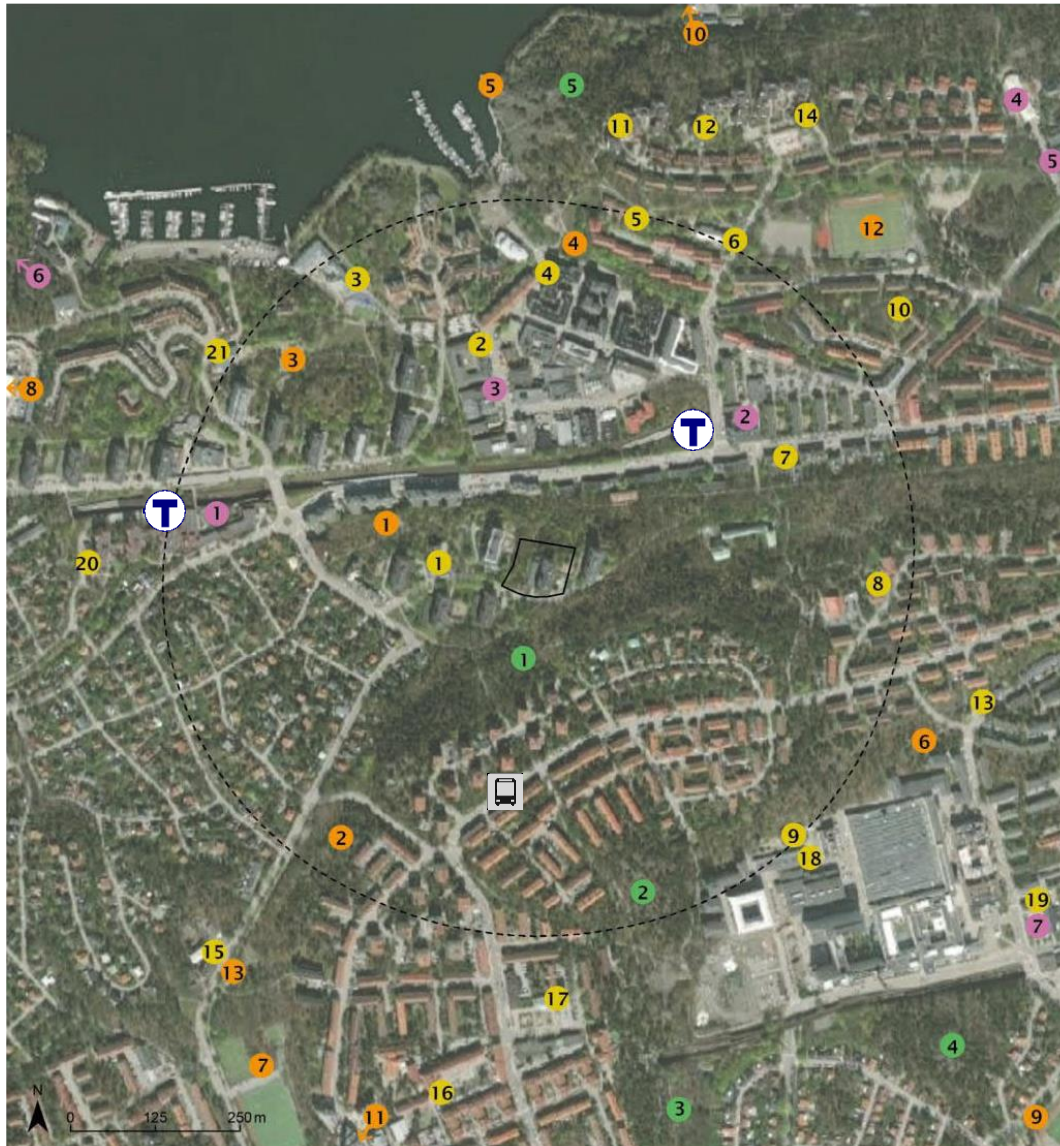
Inom fastigheten Spöksonaten 1 finns ett lamellhus från 60-talet med 53 hyreslägenheter i varierande lägenhetsstorlekar mellan 1-5 rok. Till fastigheten hör även en lekplats som HEBA fastigheter ansvarar för. I anslutning till lekplatsen finns en gräsyta med grillplats, bänkar och bord. Parkering sker i ett garage på fastigheten samt en utomhusparkering. Både lekplatsen, grillplatsen och utomhusparkeringen samnyttjas med BRF Spöksonaten 2. Figur 3 visar en flygbild över fastigheten inklusive utpekade funktioner.



Figur 3. Flygbild över fastigheten.

## 4.2 MÅLPUNKTER OCH NÄROMRÅDE

Inom detaljplaneområdet och i dess omgivning finns ett flertal målpunkter. I kartan nedan visas de viktigaste målpunkterna som identifierats, se Figur 4.



Målpunkter för barn och unga. Planområde (svart linje) och buffert 500 meter (svart streckad linje).

### MÖTESPLATSER

1. Axelsbergs centrum
2. Ornsbergs centrum
3. Laserdome Hägersten
4. Aspuddens ungdomsgård
5. Hövdingagårdens fritids
6. Eolshalls 4H-gård
7. Telefonplans bibliotek

### GRÖN- OCH FRIYTOR

1. Naturområde
2. Teaterparken
3. Himlabacken
4. Västbergaskogen
5. Naturområde

### PARK/ IDROTT

1. Lekplats
2. Myrparken
3. Arkenparken
4. Fågelparken
5. Örnbergets bad
6. Lurparken
7. Högerstensåsens bollplan
8. Axelsbergs bollplan och parkour
9. Västberga IP
10. Vinterviksbadet
11. Västertorps sim- och idrottshall, Mellanbergsparken, Hägerstensbadet
12. Aspuddens IP
13. Bangolfklubb

### SKOLOR OCH FÖRSKOLOR

1. Förskolan Typografen
2. Odengymnasiet
3. Hägerstensåsens skola
4. Instrumentet förskola
5. Förskolan Stormfågeln
6. Flyttfågeln förskola
7. Solstrålen förskola
8. Skogsgläntans förskola
9. Paletten förskola
10. Förskolan Måsen
11. Förskolan Sjöberget
12. Academica förskola
13. Förskolan Luren
14. Förskolan 4:en
15. Förskola Solbacken
16. Hägerstensåsens förskola
17. Kunskapskolans resursskola
18. Vittra Telefonplan
19. Kung Saga gymnasium
20. Förskolan Jungfru Lona
21. Majamyra förskola

Figur 4. Målpunkter i området. Källa Tyréns.

### 4.3 RESTIDSKVOT TILL NÄRLIGGANDE SERVICE

Det planerade flerbostadshuset ligger inom promenadavstånd från flertalet olika serviceverksamheter. Tabellen nedan visar att inom åtta minuter till fots nås livsmedelsbutik, apotek, förskola, postombud och vårdcentral, till skola är det tio minuters gångavstånd. För cykel är restiden till alla målpunkter mellan tre till fem minuter och är alltid snabbare än bil.

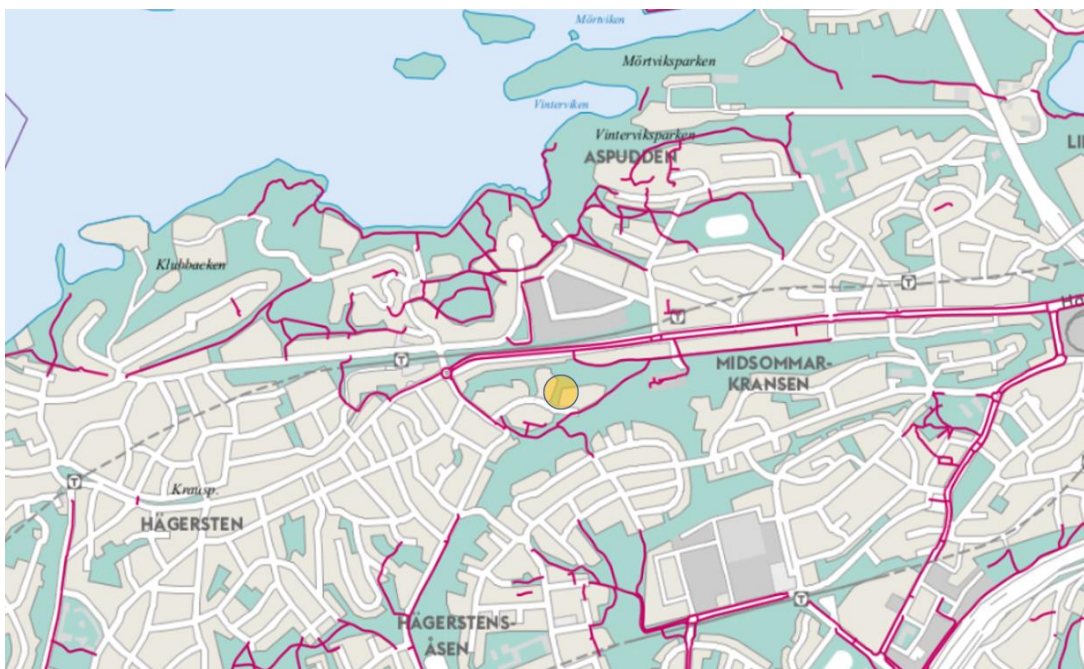
I nedanstående tabell görs en jämförelse av restiden mellan dels gång och bil, dels cykel och bil. De bägge restiderna divideras vilket ger en restidskvot. Det innebär att om restidskvoten är 1.0 är restiden lika lång för båda trafikslagen och om den är 0,7 för gång/bil betyder det att gång är 30 procent snabbare än bil. För att räkna ut den egentliga restiden läggs en terminaltid vid start och stopp till för alla resor med fordon, för att simulera den tid det tar att till exempel läsa upp samt hitta parkering. För cykel är den totala terminaltiden satt till 2 minuter och för bil är den satt till 4 minuter. Enligt TRAST anses god standard motsvara en restidskvot på mindre än 1,5 medan låg standard motsvarar en restidskvot på större än 2,0.

En jämförelse mellan restid för gående och bil visar att restiden till livsmedelsbutik, apotek, förskola och vårdcentral uppfyller kraven för god standard vad gäller restidskvot. Till skola och postombud är restidskvoten mindre god. Restidskvoterna för cykel i relation till bil uppfyller god standard för att nå den grundläggande vardagliga servicen, då restiden alltid är snabbare jämfört med bil.

*Tabell 2. Viktiga målpunkter med restidskvot för gång, cykel och bil avrundat till en decimal. Alla avstånd utgår från Trädgårdsgatan 2. Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5), mindre god standard (1,5-2,0) samt låg standard (>2,0). I tabellen är gång förkortat med g, cykel med c och bil med b.*

Målpunkt	Avstånd (m)	Restid (min)	Restidskvot gång/bil	Restidskvot cykel/bil
Matmissoionen Hägersten (mindre matbutik)	(g) 350	4	0,4	0,3
	(c) 350	3		
	(b) 3200	10		
Ica Hallen (större matbutik)	(g) 650	8	1,5	0,8
	(c) 650	4		
	(b) 650	5		
Apoteket Gasellen	(g) 600	7	1,4	0,8
	(c) 650	4		
	(b) 650	5		
Förskolan Typografen	(g) 160	2	0,4	0,6
	(c) 160	3		
	(b) 160	4		
Hägerstenshamnens skola (F-6)	(g) 850	10	1,7	0,8
	(c) 850	5		
	(b) 1000	6		
Postombud, Ica Hallen	(g) 650	8	1,5	0,8
	(c) 650	4		
	(b) 650	5		
Axelsbergs Vårdcentral	(g) 600	7	1,4	0,8
	(c) 600	4		
	(b) 600	5		

#### 4.4 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK



Figur 5. Karta över cykelnätet i söderort. Den planerade bebyggelsen i Hägersten har markerats med orange cirkel. Lila linjer utgör cykelvägar. Källa: Stockholm stad & Tyréns.

I anslutning till planområdet finns goda gång- och cykelförbindelser genom park- och naturområden och längs lågtrafikerade gator. Längs Gösta Ekmans väg finns trottoar på båda sidor vägen och även om cykling här sker i blandtrafik är gatan lågt trafikerad. Efter vändplatsen vid planområdet övergår bilvägen till en gång- och cykelväg genom ett naturområde. Vägen fortsätter sedan ned cirka 500 m mot Hägerstenvägen och Örnbergstunnelbanestation. Vid Hägerstenvägen kopplas cykelbanan ihop med Stadens pendlingscykelstråk som har gena och säkra kopplingar in till centrum.

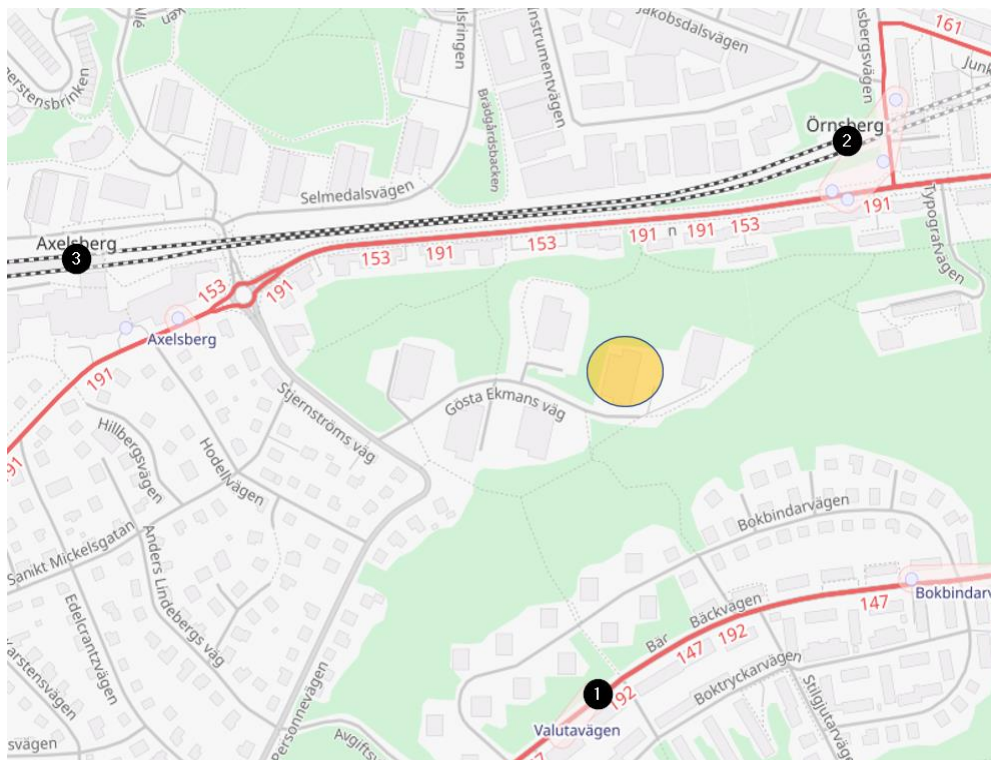
Västerut ansluter Gösta Ekmans väg till Stjärnströms väg där det finns en separerad gång- och cykelbana som är en del av Stadens huvudcykelstråk.

Vid Gösta Ekmans väg, strax söder om Spöksonaten 1, ansluter ett mindre promenadstråk genom ett naturområde mot Bokbindarvägen/Bäckvägen och Telefonplan.

Något som kan försvåra för gång- och cykeltrafiken är den relativt stora höjdskillnaden mellan Hägerstenvägen och planområdet. Särskilt stor är höjdskillnaden i den nordöstra anslutningen mot Hägerstenvägen. Trots goda förbindelser kan höjdskillnaden göra att avståndet upplevs längre än vad det faktiskt är.

#### 4.5 KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdet är lokaliserat i kollektivtrafikhögt läge mellan Örnbergstunnelbanestationer som trafikeras av röda linjen Norsborg-Ropsten. Till Örnbergstunnelbanestation är gångavståndet cirka 450 meter. Från Örnberg går det sen att ta sig med tunnelbana till T-Centralen på 13 minuter. Här ligger också närmsta busshållplats som trafikeras av buss 153 mellan Bredäng och Fridhemsplan, buss 161 mellan Bagarmossen och Gröndal, samt nattrafik. Till Axelsbergstunnelbanestation är det något längre (cirka 750 meter). Vägen är dock flackare.



Figur 6 Närområdets busstrafiknät med röda linjer och tunnelbana med svartvit linje. Den planerade bebyggelsen är markerad med orange cirkel och närliggande hållplatser med svarta numrerade cirklar. Källa: Open Street Maps & Tyréns.

Gångavstånd till närliggande kollektivtrafikållplatser samt vilken typ av kollektivtrafik som finns vid varje hållplats är sammanställt i nedanstående tabell. Avstånden är ungefärliga och uppskattade utifrån entréernas framtida placering. Maxtimme innebär största möjliga trafikmängd under en timme på eftermiddagen en normal vardag.

Tabell 3. Gångavstånd till närliggande kollektivtrafikållplatser.

Punkt	Hållplats	Avstånd	Kollektivtrafik	Antal avgångar i högtrafik
1	Valutavägen	350 meter	Buss 147, 192	5 i maxtimme
2	Örnberg	450 meter	Buss 153, 161, 191 Tunnelbana Linje 13 & 14	8 i maxtimme 14 i maxtimme
3	Axelsberg	750 meter	Tunnelbana Linje 13 & 14	14 i maxtimme

Gångavståndet till en av hållplatserna är inom riktlinjerna för god tillgänglighet, det vill säga 400 meter (Trafikverket: 2012). Avståndet till spårtrafik är något längre. Gösta Ekmans väg trafikeras av närtrafik med cirka 5 avgångar per dag.

#### 4.6 BILTRAFIK OCH BILÄGANDE

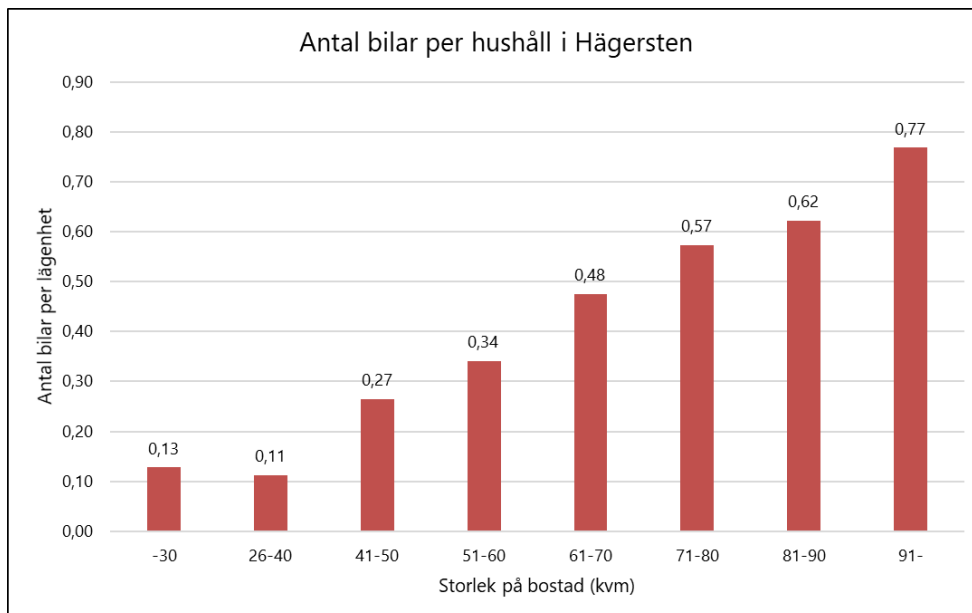
Planområdet angörs från Gösta Ekmans väg som är en lågt trafikerad återvändsgata med hastighetsgräns på 30 km/h. Gösta Ekmans väg ansluter till Stjernströms Väg och Hägerstensvägen. E4/E20 kan nås via Hägerstensvägen och Personnevägen i söder.

I de DeSO-områden<sup>1</sup> (SCB, 2021) som ligger i nära anslutning till Axelsbergs och Örnbergs tunnelbanestationer har statistik över bilägannde i flerbostadshus

<sup>1</sup> DeSO-områden 0180C2920, 0180C2900, 0180C2850, 0180C2760, 0180C2740 och 0180C2680

sammanställt. Sammanlagt finns det ca 4680 flerbostadshushåll i DeSO-områdena.

I nedanstående figur visas det genomsnittliga bilägandet per hushåll uppdelat på lägenheternas storlek.



Figur 7. Antal bilar per flerbostadshushåll i Hägersten. Källa SCB (2021) & Tyréns.

#### 4.7 PARKERING

Gatuparkering för boende- och besökare finns utmed hela Gösta Ekmans väg i ena riktningen (mot Stjärnströms väg). I andra riktningen (mot planområdet) är det parkeringsförbud. Som i resten av Hägersten gäller taxakod 5 vilket innebär avgift vardagar mellan kl. 7-19 (5 kronor/timme) och ingen avgift övrig tid. Detta innebär att nattparkering för boende är gratis. Under boendedialogen som Tyréns genomförde i augusti 2022 framkom att boendes uppfattning om parkering skiljer sig åt. Någon beskrev det som att besökare har få parkeringsplatser och ibland får stå i Axelsberg (600 meters avstånd). En annan boende beskrev situationen som att det inte fanns någon kö till garage och gott om parkering för besökare.

Intill Spöksonaten 1 finns en utomhusparkering med 14 platser som ligger mellan fastigheterna för Spöksonaten 1 och BRF Spöksonaten 2. Parkeringen samnyttjas med BRF Spöksonaten 2, vilket innebär att de sju platserna på den östra sidan disponeras av Spöksonaten 1. Alla dessa är hyrs i dagsläget av hyresgäster Spöksonaten 1. Priset för en sådan p-plats är 600 kr/månad.

I Spöksonaten 1 finns även ett garage i två plan som angörs från Gösta Ekmans väg och används enligt följande:

- Övre plan:  
Planet rymmer 22 platser varav 21 bilplatser och 1 MC-plats.  
Priset på garageplatserna ligger mellan 700 kr och 1000 kr/månad  
I dagsläget är alla platser uthyrda förutom MC-platsen som är ledig. Platserna hyrs främst av boende i Spöksonaten 1. En plats hyrs av en extern person.
- Nedre plan:

Det nedre garageplanet hyrs idag ut till verksamhet med bilverkstad. Avtalet kan sägas upp och ytan kan då nyttjas för uthyrning till boende i den nya fastigheten. Ytan bedöms möjliggöra för 16 garageplatser.

Sammanfattningsvis finns idag 7 bilplatser på markplan och 21 bilplatser i det övre garaget, samt möjlighet till 16 platser i det nedre garageplanet, det vill säga 44 platser totalt. Alla idag tillgängliga bilplatser är uthyrda, varav 27 av platserna till HEBAs hyresgäster och 1 plats till en extern part.

#### **4.8 ANGÖRING**

Angöring till planområdet sker idag vid vändplatsen och via en kvartersgata mot entréerna vid fastighetens östra sida. Sophämtning sker efter vändning i vändplatsen där fastighetens sopbehållare finns. Kvartersgatan ska användas för utryckningsfordon.



## 5 PARKERINGSNORM OCH PARKERINGSPLATSER

I dagsläget planeras för parkering i garage under den planerade bebyggelsen som uppgår till 82 lägenheter i den tillkommande bebyggelsen och 53 lägenheter för den befintliga. Lägenhetsfördelning för den nya bebyggelsen är följande:

Tabell 4. Typ, antal och andel av lägenheter

Typ	Antal	Andel
1 rum och kök	16	20%
2 rum och kök	3	4%
3 rum och kök	31	38%
4 rum och kök	32	39%
Totalt	82	100%

I Stockholm stads riktlinjer beskrivs följande steg för att ta fram parkeringstal för ny bebyggelse:

- Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden
- Lägesbaserat p-tal
- Projektspecifikt parkeringstal
- Gröna parkeringstal

Det generella grundintervallet som baseras på bilinnehavet i staden spänner mellan 0,4-0,6 bilplatser per lägenhet för staden som helheten. För stadsdelsområdet Hägersten-Liljeholmen är bilinnehavet, rensat från bilägande i småhus, 0,50 per lägenhet enligt Bilaga 1 i stadens riktlinjer (Stockholm stad, 2021).

Det lägesbaserade parkeringstalet baseras på följande faktorer som avgör var inom spannet det ska ligga:

- Avstånd till kollektivtrafikens stomnät
- Avstånd till city
- Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter
- Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark i området

Stockholm stad räknar med ett lägesbaserat parkeringstal på 0,52 bilplatser per lägenhet och 0,57 inklusive besöksparkering. Om parkeringsplatserna är friflytande istället för personliga, räknas inteparkeringstalet upp med 10%, vilket ger 0,52 platser per lägenhet totalt.

Det projektspecifika parkeringstalet får ingen justering eftersom lägenhetsfördelningen är relativt jämnt fördelad.

Nedanstående tabeller visar aktuella parkeringstal samt antalet parkeringsplatser för cykel respektive bil, som behöver anläggas enligt Stockholms stads parkeringsnorm för lägenheter. Som en riktlinje bör 2,5 procent av cykelplatserna vara platser för utrymmeskrävande cyklar.

*Tabell 5. Parkeringstal och antalet p-platser för cykel*

Typ	Parkeringstal	BTA / Antal lgh	Antal cykelplatser
Cykel	3,5 per 100 kvm BTA	5 381 kvm	184

*Tabell 6. Parkeringstal och antalet p-platser för bil utifrån olika omfattning på mobilitet.*

Omfattning mobilitet	Parkeringstal (fast)	Antal bilplatser	Parkeringstal (friflytande)	Antal bilplatser
Utan mobilitet	0,57	48	0,52	43
Grundläggande nivå (10% reduktion)	0,513	42	0,468	38
Medelnivå (15% reduktion)	0,485	40	0,442	36
Ambitiös nivå (25% reduktion)	0,428	35	0,39	32

Antalet bilplatser kommer påverkas dels av omfattningen av mobilitetsåtgärder samt om boendeparkeringen har fasta platser eller är friflytande. I ovanstående tabell synliggörs de olika alternativen.

Om byggaktören väljer att satsa på ett mobilitetspaket på medelnivå (15% reduktion) och med friflytande boendeparkering för den tillkommande bebyggelsen, så ger det ett parkeringstal på 0,442, vilket motsvarar en bedömd parkeringsefterfrågan på 36 bilplatser.

Omfattningen för respektive paket med mobilitetsåtgärder redovisas i nästa kapitel.

## 6 MOBILITETSÅTGÄRDER

Åtgärderna nedan syftar till att sammantaget underlätta resande och mobilitet för boende i den tillkommande bebyggelsen och på så sätt minska efterfrågan på bilparkering.

Åtgärderna är utformade och anpassade efter förutsättningarna för området med avseende på bland annat planerad bebyggelse, förutsättningar för resande med respektive trafikslag samt det geografiska läget.

De mobilitetsåtgärder som föreslås ingå i mobilitetspaketet för kvarteret Spöksonaten 1 är:

### Grundläggande nivå 10% reduktion av det platsspecifika p-talet

- Marknadsföring och kommunikation
- Cykelparkering av god kvalitet
- Lätt nåbara cykelrum
- Cykelfaciliteter t.ex. fast luftpump och automatisk dörröppnare till cykelrum

### Medelnivå 15% reduktion av det platsspecifika p-talet

Utöver mobilitetsåtgärderna i grundläggande nivån ingår även:

- Dedikerade parkeringsplatser för bilpool
- Prova-på-kort på kollektivtrafik – erbjudande under viss tid
- Förbättrade cykelfaciliteter t.ex. cykelservice- och tvättstation, ladduttag för elcykelbatterier
- Cykelpool

### Ambitiös nivå 25% reduktion av det platsspecifika p-talet

Utöver mobilitetsåtgärderna i grundläggande- och medelnivå, ingår även:

- Bilpool där byggaktören ordnar attraktiva bilpoolsplatser och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år
- Leveransskåp
- Personlig resecoach vid inflyttning
- Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum
- Professionell mobil cykelservice
- Anpassad prissättning på parkeringsavgifter
- Uppföljning och utvärdering

Nedan ges en utförligare beskrivning av respektive mobilitetsåtgärd.

#### 6.1 MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION

Kunskapen om olika färdmedel är oftast begränsad (människor känner ofta till färdmedlet som de brukar använda) och resvanor är i regel vanebaserade. Det betyder att människor ofta väljer det färdmedel som de är vana vid utan att överväga alternativen. Det tar vanligtvis lite tid att vänja sig vid ett nytt färdmedel (till exempel

att orientera sig i kollektivtrafiken) och andra aktiviteter och aktivitetsmönster är ofta uppbyggda kring vissa färdmedel. Därför tenderar människor att vara mer benägna att förändra sina resvanor i samband med en flytt eller byte av arbetsplats.

Följande moment ska ingå i informationsarbetet gentemot de boende:

- Vid inflyttning ska det finnas information om närheten till kollektivtrafik och dess förbindelser planerade mobilitetsåtgärder.
- Kommunikationsplan. Marknadsföringen av området ska förmedla att det erbjuds ett brett spektrum av mobilitetsåtgärder utöver endast bilparkeringsplats. I marknadsföring bör det framgå att fastigheten har ett lägre parkeringstal men goda möjligheter till hållbart resande och ett brett utbud av mobilitetstjänster samt goda möjligheter till kollektivtrafikresande.
- Vid inflyttning: Välkomstpaket med till exempel cykelkarta, information om mobilitetstjänster, kollektivtrafikförbindelser samt upplysning om lägre parkeringstal i projektet.
- Efter inflyttning: Event där de boende får testa mobilitetstjänster och registrera sig för bil- och cykelpool. Eventet erbjuder möjlighet för de boende att lämna in sina cyklar för reparation/service.

## 6.2 CYKELPARKERING AV GOD KVALITET

Cykelparkeringen på fastigheten utformas med god kvalitet och hög standard, enligt stadens handböcker för cykelparkering. Det innebär att det ska finnas tillräckligt med utrymme (mått och svängradier) för både vanliga och ytkrävande cyklar, så att det blir enkelt och bekvämt att parkera och använda sin cykel. Parkeringen ska vara lätt att nå och eventuella passager förses med automatisk dörröppnare.

Synliga och trygga cykelrum antas uppmuntra till användning av cykel. Det bidrar till ökad trygghet om t.ex. dagsljus strömmar in alternativt om cykelrummet är väl upplyst samt är lätt att överblicka. Det ska kännas tryggt att parkera sin cykel.

Cykelservice bör erbjudas (fast installerad tryckluftspump, verktyg för cykelservice och möjlighet att tvätta cykeln). Det bör även finnas ladduttag för elcykelbatterier. Löpande städning och underhåll samt möjlighet till felanmälan av utrustningen behöver säkerställas så att den alltid fungerar väl och upplevs som pålitlig (jämförbart med hur tvättstugor sköts).

Cykelparkeringar bör erbjuda möjlighet att låsa fast cyklarna med ramlås.

Cykelparkering för besökare bör finnas nära entrén.

## 6.3 BILPOOL

Boende erbjuds bilpoolsmedlemskap och de betalar därmed endast för de kilometer de kör. Medlemskapet i bilpoolen ska ordnas och vara betald av byggaktören i minst fem år och medlemsavgiften ska ingå i hyran. Poolbilarna ska ha egna parkeringsplatser på fastigheten.

Bilpoolen bör ha en varierad fordonsflotta med fordon för olika typer av resor, exempelvis kortare inköpsresor, dagsturer och transport av skrymmande varor. Det finns numera ett brett utbud av elfordon såsom mindre och energieffektiva fordon, transportfordon samt mer exklusiva modeller. En bilpool med ett brett utbud kan därför bättre möta olika sorters transportbehov jämfört med att äga en egen bil. En generell riktlinje är cirka 1 poolbil per 50 lägenheter. Riktlinjen skulle innebära att tre poolbilar behöver ordnas för fastigheten.

#### 6.4 CYKELPOOL

Exploatören förser boende med tillgång till cyklar via en cykelpool. Exploatören bekostar medlemsavgiften för cykelpoolen under de fem första åren och cykelpoolsleverantören säkerställer att cyklarna förser med dubbade vinterdäck och har tillgång till årlig service. I cykelpoolen ska olika typer av cyklar (till exempel elcykel, eldriven lådcykel och cykelkärra) erbjudas.

Bedömningen är att det bör tillhandahållas 4 ellastcyklar till cykelpoolen. Cyklarna bör placeras i cykelrum av god kvalitet och ska vara lättillgängliga för samtliga boende.

#### 6.5 LEVERANSSKÅP

I Sverige ökar försäljning av matkassar och hemleveranser av varor. Livsmedelsförsäljningen via nätet växte med nästan 30 procent under 2018 och e-handeln står idag för ca 10 procent av den totala detaljhandeln (Svensk Digital Handel, 2018). Leveransskåp är därför en kompletterande lösning med stor potential för minskad efterfrågan på privata bilresor. E-handeln har ökat ytterligare under Coronapandemin och det kan ge incitament till ytterligare snabbare förändring. Leveransskåp och kylfack anläggs i fastigheterna i syfte att möjliggöra hemleverans av matvaror under den tid de boende inte är hemma samt för att minimera inköpsresor och resor för hämtning av paket.

Placeringen av leveransskåpen kan ske på olika platser inom ett område – som i husens entré, vid återvinningshus eller i ett parkeringshus. För kvarteret Spöksonaten föreslås att de nya fastigheterna får leveransskåp i entréerna.

#### 6.6 PROVA-PÅ-KORT KOLLEKTIVTRAFIK

Exploatören erbjuder prova-på-kort på kollektivtrafiken under minst 2 månader för alla nyinflyttade under en period på 5 år (kan ingå i välkomstpaketet).

#### 6.7 PERSONLIG RESECOACH VID INFLYTTNING

Mobilitets- och resecoachsamtal innebär en individanpassad mobilitetsrådgivning i syfte att få till en förändring av resvanor. Resecoachen informerar de boende om de mobilitetsåtgärder som finns i fastigheten och hjälper även till praktiskt med att visa hur mobilitetsåtgärder fungerar samt ser över den boendes vardagliga resebehov.

#### 6.8 MOBIL CYKELSERVICE

Exploatören säkerställer att en professionell cykelservice erbjuds till de boende på plats två gånger per år under de första fem åren. Kontinuerlig cykelservice minskar risken att människor slutar cykla på grund av bristande underhåll eller skada på cykeln. Service erbjuds vår och höst för att förbereda inför de olika cykelsäsongerna. Under höstservicen byts exempelvis däck till dubbdäck för att underlätta cykling under vinterhalvåret.

#### 6.9 ANPASSAD PRISSÄTTNING PÅ PARKERINGSavgIFTER

Parkeringsavgifterna för bilparkeringsplats bör ligga närmare den faktiska anläggnings- och driftskostnaden för bilparkering för att nå en högre grad av självfinansiering. I dagsläget är kostnaden för parkering ofta subventionerad genom hyror/avgifter, dvs. kostnaden för parkering betalas delvis genom hyror och delvis genom parkeringsavgift. En hög grad av självfinansiering av parkering innebär lägre boendekostnader för de som inte äger egen bil.

#### 6.10 UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING

Denna åtgärd är värdefull både för exploatören och staden, som underlag inför framtida exploateringar vilka har potential att införa mobilitetsåtgärder. Uppföljningen

bör innehålla information om parkeringsbeläggning för cykel och bil samt användningen av bil- och cykelpool men även nöjdheten hos boende med mobilitetsåtgärder. Förslagsvis genomförs undersökningen årligen de fem första åren och delges Stockholms stad.

## 7 REFERENSER

Regeringen (2021) *Mål för transportpolitiken*

Hämtad: 2021-10-19. Tillgänglig via: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

SCB (2021) *DeSO – Demografiska statistikområden*. Hämtad: 2021-10-19. Tillgänglig via: <https://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso---demografiska-statistikomraden/>

Stockholms stad. (2021) *Cykelnät*.

Hämtad: 2021-10-19. Tillgänglig via: <https://cykla.stockholm/cykelnat/>

Stockholm stad (2020) *Miljöprogram 2020-2023*. Hämtad: 2022-01-14. Tillgänglig via: <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/politik-och-demokrati/styrdokument/miljoprogram-2020-2023.pdf>

Stockholms stad. (2015) *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad*. Hämtad: 2021-10-19. Tillgänglig via:

<https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1798187>

Svensk Digital Handel (2018) *E-barometern - 2018 Årsrapport*

Hämtad: 2021-10-19. Tillgänglig via:

<https://media.dhandel.se/wl/?id=mEV8NnTtIUybselW4JYRvG7kOYKQvbwI>

Trafikverket (2012) *Kol-TRAST Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*. Hämtad: 2022-01-28. Tillgänglig via:

[https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/kol\\_trast.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/kol_trast.pdf)

United Nations Development Programme (2021) *Om globala målen*.

Hämtad: 2021-10-19. Tillgänglig via: <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen>