

PM MOBILITET OCH PARKERING
BEHOV OCH ÅTGÄRDER
BLACKEBERGS GÅRD



GRANSKNINGSHANDLING
2023-10-19

UPPDRAG

333835, Parkeringsutredning Blackeberg

Titel på rapport:

PM Mobilitet och parkering – behov och åtgärder, Blackebergs gård

Status:

Granskningshandling

Datum:

2023-10-19

MEDVERKANDE

Beställare:

Stena Bygg AB

Kontaktperson:

Elin Cederholm

Konsult:

Tyréns Sverige AB

Uppdragsansvarig:

Filippa Grufvisare

Utredare:

Christine Schnabel

Kvalitetsgranskare:

Jesper Johansson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
2	PARKERINGSEFTERFRÅGAN	4
2.1	CYKELPARKERING BEFINTLIGA BOSTÄDER.....	4
2.2	CYKELPARKERING PLANERADE BOSTÄDER.....	4
2.3	BILPARKERING BEFINTLIGA BOSTÄDER.....	5
2.2.1	PROJEKTSPECIFIKT P-TAL	5
2.3.1	P-TAL BASERAT PÅ UTREDNINGENS BEDÖMNING	5
2.3.2	P-TAL UTIFRÅN BELÄGGNINGSRÄKNING.....	5
2.3.3	P-TAL UTIFRÅN BEFINTLIGA HYRESAVTAL	6
2.3.4	SAMMANVÄGD BEDÖMNING.....	6
2.3.5	BESÖKSPARKERING	7
2.4	BILPARKERING PLANERADE BOSTÄDER.....	7
2.4.1	LÄGESSPECIFIKT PARKERINGSTAL	7
2.4.2	PROJEKTSPECIFIKT PARKERINGSTAL.....	7
2.4.3	GRÖNT PARKERINGSTAL.....	8
2.5	TOTALT BILPARKERINGSBEHOV BEFINTLIGA OCH PLANERADE BOSTÄDER.....	8
3	TILLGÄNGLIGA PLATSER	9
4	MOBILITETSÅTGÄRDER	10
4.1	MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION.....	11
4.2	CYKELPARKERING AV GOD KVALITET	11
4.3	TILLGÅNG TILL DEDIKERADE PARKERINGSPLATSER FÖR BILPOOL	12
4.4	PROVA-PÅ-KORT KOLLEKTIVTRAFIK.....	12
4.5	CYKELPOOL.....	12

1 INLEDNING

PM Mobilitet och parkering utgör del av underlag till detaljplan för fastigheterna Blackebergsgård 1 mfl.

Stena Bygg utreder en förtätning av befintligt bostadsområde i Blackebergs gård, med mellan en och tre fastigheter. Denna PM kompletterar Stena Bygg handling *Underlag Parkerings- och mobilitetsutredning Blackebergs gård* daterad 2023-10-18, vilka läses tillsammans för att få en helhet avseende nuläge och planerad exploatering samt behov av parkering och mobilitet för området.

2 PARKERINGSEFTERFRÅGAN

2.1 CYKELPARKERING BEFINTLIGA BOSTÄDER

Antalet cykelparkeringar i den befintliga bebyggelsen uppskattas till cirka 700 platser, varav 20 platser utomhus och resterande i cykelrum. Majoriteten av cykelrum är lätt nåbara utomhus på gårdarna, ett fåtal finns invändigt i källarplan.

Ljus BTA för bebyggelsen uppgår till 29 882 kvadratmeter, vilket motsvarar cirka 2,35 cykelplatser/100 kvm BTA.

Tabell 1. Antalet cykelplatser och motsvarande p-tal i den befintliga bebyggelsen.

Fastighet	Ljus BTA	P-tal	Antal cyklar
Befintligt	29 882	Ca 2,35/100 kvm	700
Totalt			700

Bedömningen är att p-talet för cykel inte behöver förändras för befintliga bostäder. I samband med byggnationen av de nya bostäderna kommer ett antal bilplatser på mark tas i anspråk som inte kommer att ersättas. Inom området finns idag platser som står oanvända, vilket visar på en tydlig överkapacitet avseende bilplatser. Läs mer om detta i avsnitt 2.3. Utredningsresultaten visar att minskningen av antalet bilplatser är en anpassning till dagens efterfrågan som motsvarar de boendes behov avseende bilinnehav och resvanor/färdmedelsval.

Detta betyder också att minskningen av antal bilplatser inte kräver någon beteendeförändring i form av exempelvis ökad cykling eller resande med kollektivtrafik istället för bilåkande. Efterfrågan av cykelplatser bedöms därför vara oförändrad och det är Stenas bedömning att antalet cykelplatser möter den faktiska efterfrågan avseende cykelparkering. Om ett ökat behov av cykelplatser uppstår i framtiden kan ytterligare platser tillskapas utomhus på och omkring befintliga gårdar. Skulle efterfrågan på bilplatser vara lägre kan då lediga ytor användas för att skapa cykelplatser istället.

2.2 CYKELPARKERING PLANERADE BOSTÄDER

För cykelparkering är parkeringsnormen för Stockholms stad mellan 2,5-4 cykelplatser per 100 kvadratmeter ljus BTA.

En viktig faktor som styr efterfrågan på cykelparkering är den omkringliggande cykelinfrastrukturen samt avståndet till målpunkter. I nulägesbeskrivningen (Stenas underlag) beskrivs det lokala cykelvägnätet, där det bland annat tydliggörs att området

omgärdas av god cykelinfrastruktur. På 5 minuter är det möjligt att cykla till service och tunnelbana längs upplyst och asfalterad cykelbana som sträcker genom ett skogsparti.

Cykelbanan är dock smal och att cykla genom skogspartiet kan upplevas som otryggt. Det är även möjligt att på 10 minuter nå service och tunnelbana via Blackebergsvägens gång- och cykelbana, inklusive en kort sträcka i blandtrafik genom bostadsområdet. Området är relativt plant vilket är fördelaktigt för cykling.

Utredningen landar i en rekommendation på 3,25 cykelplatser per 100 kvm ljus BTA, vilket ligger i mittenspannet av parkeringsnormen.

Tabell 2. Antal cykelplatser per fastighet utifrån parkeringsnorm för cykel.

Fastighet/läge	Ljus BTA	P-tal	Antal cyklar
A	2 690	3,25/100 kvm	87,4
B	1 243	3,25/100 kvm	40,4
C	1 580	3,25/100 kvm	51,4
Totalt			179

Sammanlagt behöver 179 cykelplatser ordnas för den nya bebyggelsen enligt parkeringsnormen och med följande fördelning i nya låsbara cykelhus, i garage samt på gård enligt följande:

- Tomt A: 68 platser i cykelhus, 20 platser på gård
- Tomt B: 24 platser i cykelhus, 16 platser på gård
- Tomt C: 20 platser i garage, 31 platser på gård

2.3 BILPARKERING BEFINTLIGA BOSTÄDER

Idag är p-talet för Stena fastigheters befintliga bostadsbestånd i Blackebergs gård 0,79 platser per lägenhet. Detta utifrån detaljplan från 2006. Faktiskt utbud av parkeringsplatser motsvarar ett p-tal på 0,81.

2.2.1 PROJEKTSPECIFIKT P-TAL

Staden har tilldelat projektet ett p-tal på 0,53 för de befintliga bostäderna. Ett p-tal på 0,53 skulle motsvara 170 platser, då det finns 320 lägenheter.

2.3.1 P-TAL BASERAT PÅ UTREDNINGENS BEDÖMNING

En analys av de befintliga bostädernas faktiska parkeringsefterfrågan har gjorts för att kunna göra en bedömning av ett lämpligt parkeringstal idag. Till grund för bedömningen ligger en beläggningsräkning, genomförd en vardagskväll efter kl. 18.30, såväl som underlag om uthyrningsgrad.

Baserat på analysen av uthyrda platser och beläggningsräkningen är bedömningen att dagens och framtidens parkeringsbehov är betydligt lägre än 0,79 och sett till de boendes behov till och med lägre än det nya projektspecifika p-talet 0,53.

2.3.2 P-TAL UTIFRÅN BELÄGGNINGSRÄKNING

Antalet upptagna platser vid tillfället för beläggningsräkningen var 139 motsvarande ett p-tal på 0,43. Beläggningsräkningen skiljer inte på typ av hyresgäst, det vill säga att den omfattar både de privata hushållens, besökarnas och verksamheternas (extern

uthyrning) bilar, vilket innebär att p-talet för enbart boende kan antas vara lägre än 0,43.

Beläggningsräkningen ger en indikation om de boendes parkeringsbehov men ger inte en heltäckande bild då räkningen endast genomförts vid ett tillfälle. Underlaget om antalet uthyrda platser nedan ger därför viktig kompletterande information. Inom området finns två bilpoolsplatser vilka också är med i beläggningsräkningen.

2.3.3 P-TAL UTIFRÅN BEFINTLIGA HYRESAVTAL

Antalet uthyrda parkeringsplatser vid undersökningstillfället är enligt tabellen nedan. Idag är det möjligt att hyra fler än en p-plats. Parkeringstillstånd #2 är platser som hyrs av hushåll som även har en av platserna betecknat som Parkeringstillstånd #1.

Tabell 3. Antal uthyrda platser och motsvarande p-tal vid undersökningstillfället.

Typ av hyresgäst	Typ av parkering	Antal platser (ackumulerat)	Motsv. p-tal
Privathushåll, plats #1	Parkeringstillstånd #1, oreserverad	143	0,45
Privathushåll	Laddplats, reserverad	6 (ack. 149)	0,47
Privathushåll, plats #2	Parkeringstillstånd #2, oreserverad	24 (ack. 173)	0,54
Verksamhet	Oreserverade och reserverade (6 laddplatser)	36 (ack. 209)	

Totalt 36 platser hyrs ut till Bromma stadsdelsförvaltning, Dubo resurscenter och flera småföretag. Av dessa platser kommer Bromma stadsdelsförvaltning fortsatt hyra 10 platser av Stena fastigheter. Resterande verksamheter kommer lösa sin parkering på annat vis.

Om det i framtiden hyrs ut endast en plats till varje hushåll minskar behovet för boendeparkering jämfört med idag med 24 platser (motsvarande dagens extra platser det vill säga hushåll som hyr en andra plats, rad 3 i tabell 2) och det totala behovet sjunker till 159 platser (173 boendeplatser – 24 extraplats + 10 platser för verksamheter). När de nya bostäderna står klara planerar Stena fastigheter att tillåta uthyrning av två platser till ett och samma hushåll, dock endast om ett överskott av lediga platser finns.

Nedan illustreras framtida bedömda parkeringsbehov för befintliga bostäder, utifrån data om dagens uthyrningsgrad.

Tabell 4. Bedömning framtida p-behov befintliga bostäder (baserat på data om dagens uthyrningsgrad).

Kategori	Antal platser	Motsvarar p-tal
Parkeringsbehov bostäder	149	0,47

2.3.4 SAMMANVÄGD BEDÖMNING

Beläggningsräkningen resulterade i ett p-tal på 0,43 (139 upptagna platser). Det gick inte att skilja de boendes bilar från verksamheter, vilket innebär att de boendes efterfrågan troligen är lägre. Uthyrningsgraden hos de boende gav ett p-tal på 0,47 (149 platser).

Utifrån en jämförelse mellan dessa tal är det utredarnas bedömning att ett **p-tal på omkring 0,47** skulle kunna täcka det framtida behovet i det befintliga beståndet, sett till de boendes behov. I bedömningen spelar även in att platsen har goda förutsättningar för gång och cykel samt korta avstånd till service och kollektivtrafik.

Utöver parkeringsbehovet för befintliga bostäder tillkommer behov om 10 platser för Bromma stadsdelsförvaltning, vilket skulle landa i ett totalt behov av 159 platser (149+10).

P-talet bedöms ligga på en rimlig nivå utifrån att de boende i de befintliga bostäderna kommer att få tillgång till ett antal mobilitetsåtgärder, vilket förbättrar deras möjligheter att resa mer hållbart såväl som att inte behöva äga egen bil. Parkeringstalet reduceras inte på grund av att mobilitetsåtgärder tillförs, utan åtgärderna ses snarare som ett komplement som antas ge positiva effekter på resvanorna. Se kapitel 3 för beskrivning av åtgärderna.

2.3.5 BESÖKSPARKERING

Oavsett nivå för p-tal planeras besöksparkering att samnyttjas med den nya exploateringen. Merparten av parkeringsplatserna kommer utgöras av markparkering vilka planeras vara friflytande. Enligt Stadens riktlinje tillkommer därmed inte platser för besökare.

Enligt Boverkets regler ska RHP utgöra 5 % av parkeringsplatserna och anläggas inom 25 meters gångavstånd från entré.

2.4 BILPARKERING PLANERADE BOSTÄDER

2.4.1 LÄGESSPECIFIKT PARKERINGSTAL

Det lägesspecifika parkeringstalet för Blackebergs gård är satt till 0,53 per lägenhet, det vill säga samma nivå som för de befintliga bostäderna. I nedanstående tabell görs en sammanställning för beräkningar av parkeringsefterfrågan per fastighet/område.

Tabell 5. Antal bilplatser per fastighet/läge utifrån lägesspecifikt parkeringstal.

Fastighet/läge	Antal lgh	P-tal	Antal p-platser
A	33	0,53	17,5
B	16	0,53	8,5
C	20	0,53	10,6
Totalt	69		37

Sammanlagt behöver 37 bilplatser ordnas för den nya bebyggelsen enligt lägesspecifikt parkeringstal.

2.4.2 PROJEKTSPECIFIKT PARKERINGSTAL

Det projektspecifika parkeringstalet beror på lägenhetssammansättning och fastighetens behov av besöksparkering.

För den tillkommande bebyggelsen planeras preliminärt för främst tvåor och treor med en snittstorlek på cirka 48–58 kvm. Det betyder att det inte kommer byggas varken övervägande andel stora eller små lägenheter, vilket innebär att p-talet inte förändras.

Merparten av parkeringsplatserna som kommer att tillhöras fastigheterna kommer att utgöras av markparkering med friflytande användning, vilket möjliggör samnyttjande för boende och besökare. Det finns därför inget behov av uppräknings för besöksparkering i det projektspecifika parkeringstalet.

Baserat på ovan blir därför parkeringstalet oförändrat jämfört med det lägesspecifika. Det projektspecifika parkeringstalet är alltså **0,53 per lägenhet vilket ger ett behov av 37 bilplatser.**

2.4.3 GRÖNT PARKERINGSTAL

Genom att erbjuda såväl befintliga som tillkommande hyresgäster mobilitetsåtgärder kan parkeringsefterfrågan sänkas och parkeringstalet reduceras. Observera att parkeringstalet endast reduceras för de tillkommande bostäderna. För de nya bostäderna är målet att erbjuda ett mobilitetspaket på medelnivå vilket ger 15 procent reduktion på parkeringstalet. Se kapitel 3 för beskrivning av åtgärderna.

Tabell 6. Parkeringsefterfrågan enligt grönt parkeringstal, nya bostäder.

Fastighet/läge	Antal lgh	Reduktion	P-tal	Antal p-platser
A	33	15%	0,45	15
B	16	15%	0,45	7
C	20	15%	0,45	9
Totalt	69			31

Sammanlagt ger en reduktion genom mobilitetsåtgärder på 15 procent en parkeringsefterfrågan för de nya bostäderna på 31 parkeringsplatser.

2.5 TOTALT BILPARKERINGSBEHOV BEFINTLIGA OCH PLANERADE BOSTÄDER

Det totala parkeringsbehovet för bil enligt projektspecifikt p-tal 0,53 illustreras i nedan tabell, och utgår ifrån att det föreslagna mobilitetspaketet på medelnivå genomförs.

Tabell 7. Totalt parkeringsbehov enligt projektspecifikt p-tal.

Kategori	Projektspecifikt p-tal	Reduktion	Antal lgh	P-behov	Totalt p-behov
Befintliga bostäder	0,53		320	170	211
Bromma stadsdelsförvaltning				10	
Tillkommande bostäder	0,53	15%	69	31	

Sammanlagt landar det totala behovet för befintliga och tillkommande bostäder samt verksamheter på **211 bilparkeringsplatser, enligt projektspecifikt p-tal 0,53.**

Som en jämförelse visas nedan uppskattat parkeringsbehov utifrån utredningens genomförda studie, där de befintliga bostäderna förses med ett lägre p-tal. Se avsnitt 2.3 för motiv till bedömningen.

Tabell 8. Totalt bedömt parkeringsbehov utifrån nyttjandegrad idag.

Kategori	P-tal	Reduktion	Antal lgh	P-behov	Totalt p-behov
Befintliga bostäder	0,47		320	150	191
Bromma stadsdelsförvaltning				10	
Tillkommande bostäder	0,53	15%	69	31	

Sammanlagt landar det totala behovet för befintliga och tillkommande bostäder samt verksamheter på **191 bilparkeringsplatser, enligt utredningens bedömning.**

3 TILLGÄNGLIGA PLATSER

Det befintliga beståndet har 260 parkeringsplatser idag. I samband med den nya exploateringen kommer uppskattningsvis 68 platser att försvinna och 21 tillkomma, vilket innebär att **213 parkeringsplatser kan göras tillgängliga**. Det betyder att det finns tillräckligt med platser för att möta behovet enligt avsnitt 2.5.

4 MOBILITETSÅTGÄRDER

Åtgärderna nedan syftar till att sammantaget underlätta resande och mobilitet för boende i befintlig och planerad bebyggelse och på så sätt minska efterfrågan på bilparkering.

Fastighetsägarens ambition är att uppnå en medelnivå och därmed en reduktion på 15 procent för de planerade bostäderna. De befintliga bostäderna planeras kunna ta del av delar av mobilitetsåtgärderna.

Åtgärderna är utformade och anpassade med avseende på bland annat typ av bebyggelse, förutsättningar för resande med respektive trafikslag samt det geografiska läget.

De mobilitetsåtgärder som föreslås ingå i mobilitetspaketet för de planerade bostäderna i Blackeberg är:

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ 10%

- Marknadsföring och kommunikation
- Cykelparkering av god kvalitet enligt Stadens handböcker för cykelparkering
- Lätt nåbara cykelrum
- Cykelfaciliteter till exempel fast luftpump och automatisk dörröppnare till cykelrum

MEDELNIVÅ 15%

Utöver mobilitetsåtgärderna i grundläggande nivån ingår även:

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

De befintliga bostäderna planeras kunna ta del av nedan åtgärder:

- Lätt nåbara cykelrum
- Cykelfaciliteter till exempel fast luftpump och automatisk dörröppnare till cykelrum
- Dedikerade parkeringsplatser för bilpool
- Förbättrade cykelfaciliteter till exempel cykelservice och tvättstation, ladduttag för elcykelbatterier
- Cykelpool

I följande avsnitt ges en utförligare beskrivning av respektive mobilitetsåtgärd.

4.1 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 när gamla vanor ändå måste omprövas.

Följande moment ska ingå i informationsarbetet gentemot de boende:

- 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 lägre parkeringstal men goda möjligheter till hållbart resande och ett brett utbud av mobilitetstjänster samt goda möjligheter till kollektivtrafikresande.
- Vid inflyttning ska det finnas information om närheten till kollektivtrafik och dess förbindelser samt följande mobilitetsåtgärder:
 - Cykelparkering
 - Cykelservice
 - Cykelpool
 - Bilpool
- Välkomstpaketet kan till exempel innehålla 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 kan erbjuda möjlighet för de boende att lämna in sina cyklar för reparation/service.

4.2 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 till exempel 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 på gårdsmark bör erbjuda möjlighet att låsa fast cyklarna med ramlås. Cykelparkering för besökare bör finnas nära entrén.

4.3 TILLGÅNG TILL DEDIKERADE PARKERINGSPLATSER FÖR BILPOOL

Exploatören erbjuder dedikerade parkeringsplatser för bilpool, utomhus på fastigheterna.

Det finns redan idag två poolbilar som står på p-platserna för elbilar. Dessa bilar kommer att tillgängliggöras för de framtida hyresgästerna. Antalet poolbilar motsvarar 1 bil per 50 bostäder.

4.4 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).

4.5 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 förses 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 upp till 20 lastcyklar varav 10 lådcyklar till cykelpoolen. Cyklarna bör placeras i cykelrum av god kvalitet och ska vara lättillgängliga för samtliga boende.