

Eksätravägen Parkeringsutredning

2022-12-16



Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2022-12-16, Dnr: 2022-08642

Structor

Författare

Beställare: Bergkrantz Arkitektur AB

Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB

Uppdragsnamn: Eksätravägen parkeringsutredning

Uppdragsnummer: 4413

Datum: 2022-12-16

Uppdragsledare: Sabine Saracco

Handläggare/utredare: Cornelia Stanislawska

Granskare: Mats Ohlson

Status: Granskningshandling

Innehåll

1. Inledning	4
1.1. Uppdraget.....	4
1.2. Förutsättningar	4
2. Nuläge	5
2.1. Allmänt.....	5
2.2. Parkering	5
3. Parallella projekt	6
3.1. Fokus Skärholmen	6
3.2. Spårväg Syd	7
4. Planförslag	8
5. Parkering och mobilitet	9
5.1. Inventeringsmetod.....	9
5.2. Utredningsområde och reglering	9
5.3. Hyresgäster och fördelning av parkering	10
5.4. Inventeringsresultat	11
5.4.1. Förhyrd parkering	11
5.4.2. Allmän parkering	11
5.4.3. Analys av inventeringsresultatet	12
5.5. Platser som behöver ersättas.....	12
5.6. Parkeringsbehov för nya bostäder	12
5.7. Sammanställning parkeringsbehov	13
6. Utformningsförslag	14
6.1. Sektioner	14
6.2. Körspår	17
6.3. Planskiss	18
7. Slutsats och rekommendation	21

1. INLEDNING

1.1. Uppdraget

Uppdraget omfattar framtagande av parkeringsutredning inför uppstart av nytt detaljplanearbete för ny bebyggelse vid Eksätravägen (ca 100 lägenheter). Befintligt bostadsbestånd tillhör Stockholms hem och ny bebyggelse kommer också tillhöra Stockholms hem. Den planerade bebyggelsen, enligt markering i bild nedan, kommer inte att ha underbyggt garage utan parkering behöver lösas längs med kvarteretsgatan där det idag redan finns snedställd boendeparkering till befintliga fastigheter. Några av de befintliga parkeringsplatserna utgår på grund av nyproduktionen. Uppdraget omfattar att se över hur ny gatuparkering kan placeras och hur många platser som kan tillskapas.



Figur 1 Översikt

1.2. Förutsättningar

Som förutsättningar för projektet finns dokument och projektspecifika beslut.

- Parkeringstal i dokument *Fokus Skärholmen – Parkeringstal Koncept* (Tyréns AB, 2016)
- Dokument *Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal* (Stockholms stad)
- Mobilitetsåtgärder utreds för paket på medelnivå (-15% på parkeringstalet)
- Inom området planeras för ca 100 nya lägenheter av blandade storlekar (2:or – 4:or)

2. NULÄGE

2.1. Allmänt

Eksättravägen ligger i Sättra i Stockholms sydvästra delar. Vägen sträcker sig parallellt med Skärholmsvägen och har funktionen av en större lokalgata med trafikuppsamlande funktion. Vägen har kommunalt väghållarskap fram till den södra avfarten mot Skärholmsvägen där Eksättravägen byter till enskilt väghållarskap.

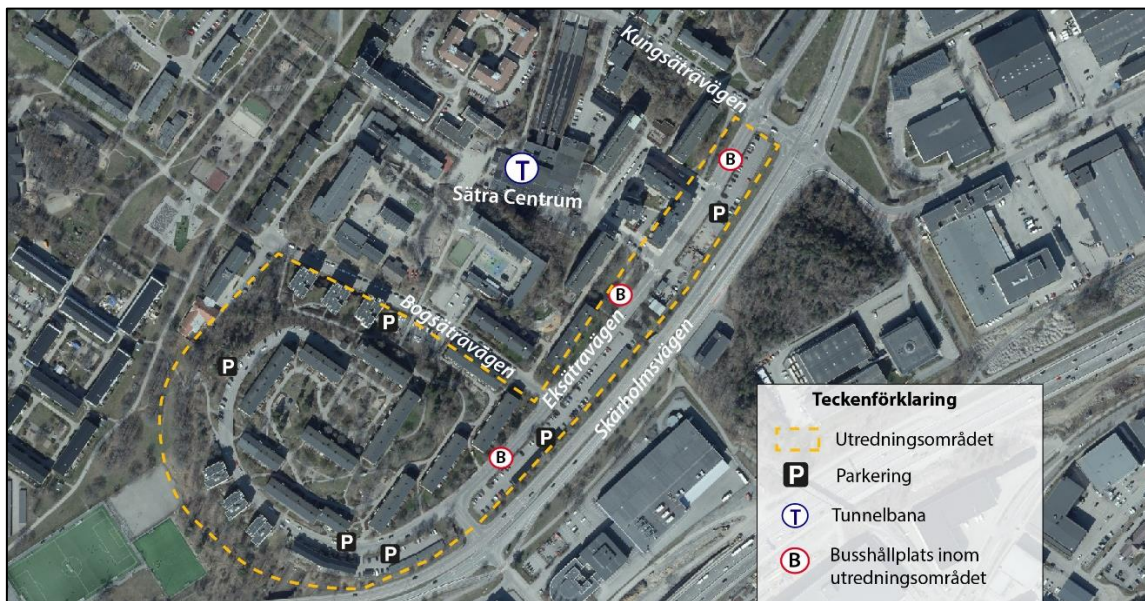
Bebyggelsen i området består av flerbostadshus, mestadels lamellhus men även enstaka punkthus. Området trafikförsörjs av några lokalgator och kompletteras med ett finmaskigt gångvägnät.

Eksättravägen trafikeras av busslinje 163 *Bredäng – Kärrtorp* och nattbuss 191 *Centralen – Norsborg*. Utöver buss finns nära tillgång till tunnelbanan då röda linjen T13 *Ropsten – Norsborg* stannar i Sättra centrum där enklare service och dagligvaruhandel finns.

2.2. Parkering

Parkering inom området sker huvudsakligen som markparkering eller parkering i kallgarage. Flera stora parkeringsytor finns mellan Eksättravägen och Skärholmsvägen. Parkeringsytorna tillhör Stockholmshem men en del av platserna är allmän parkering tillhörande Stockholms stad.

Utöver parkeringsytor finns även tvärställd kantstensparkering och längsgående kantstensparkering. Längs Eksättravägen tillhör majoriteten av kantstensparkeringen Stockholmshem, men en mindre andel är allmän parkering.



Figur 2 Nuläge

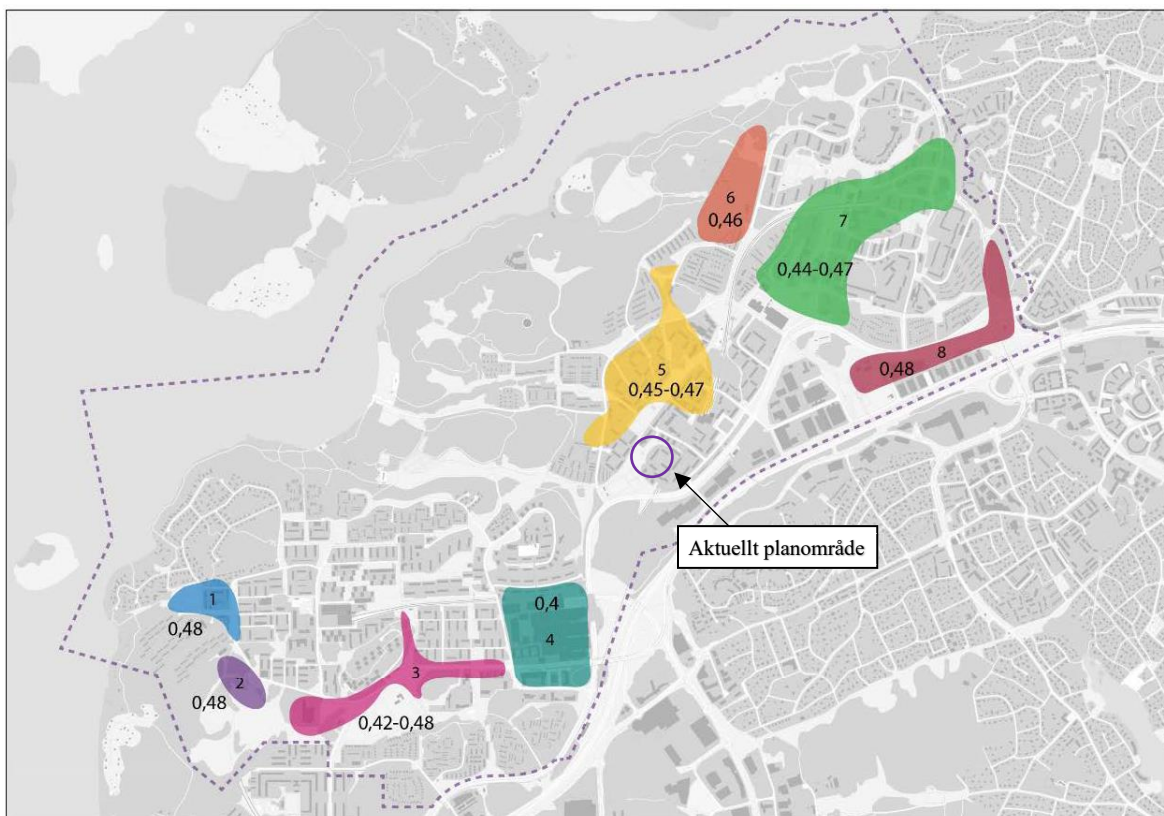
3. PARALLELLA PROJEKT

3.1. Fokus Skärholmen

Stockholms stad påbörjade år 2015 planarbetet för stadsutvecklingsprojektet *Fokus Skärholmen* som ska möjliggöra fler bostäder, skolor och arbetsplatser i Skärholmen. Målet är att tillskapa minst 4000 nya bostäder och just nu planeras det för ca 6300 bostäder. I projektet *Fokus Skärholmen* ingår flera nya detaljplaner som tillsammans ska fokusera på att möjliggöra en socialt hållbar stadsdel.

I samband med projekt *Fokus Skärholmen* har ett koncept för parkeringstal inom utvecklingsprojektet tagits fram. Parkeringstalen som tagits fram varierar beroende på respektive detaljplaneprojekts avstånd till kollektivtrafik, närhet till city och tillgång till lokal service.

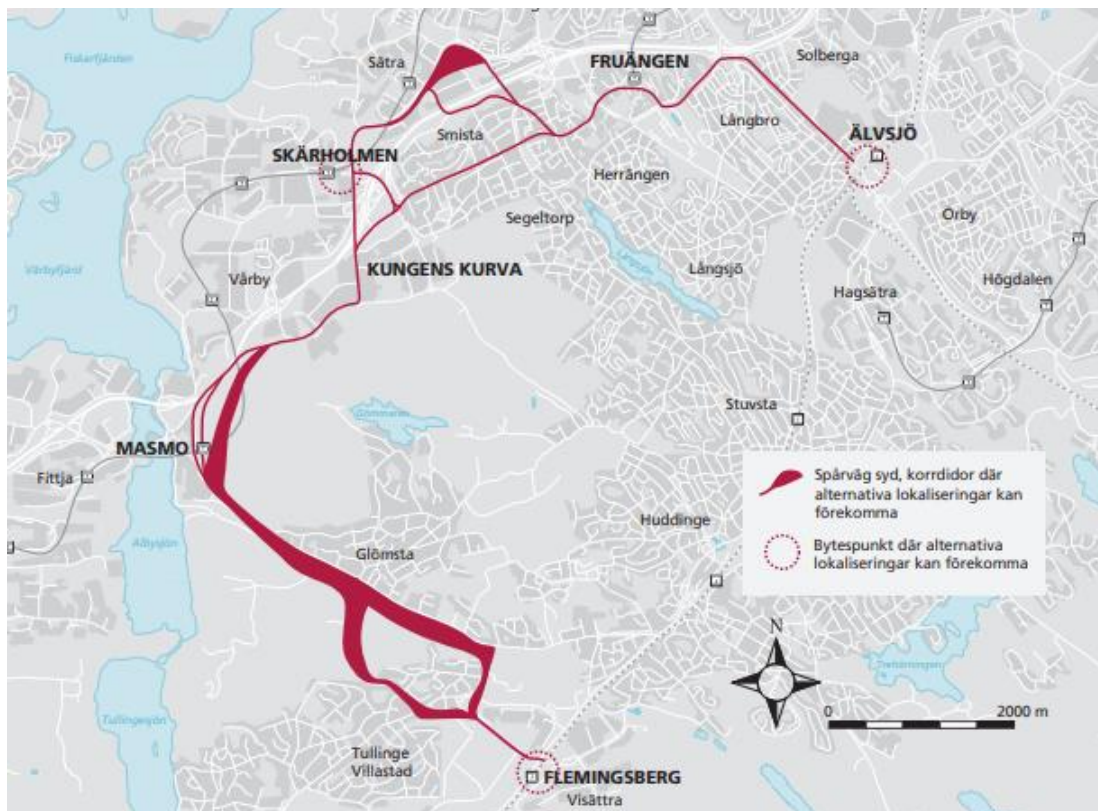
För aktuellt detaljplaneprojekt längs Eksätravägen blir parkeringstalet 0,47 platser per lägenhet.



Figur 3 Parkeringstal för respektive fokusområde ur projekt "Fokus Skärholmen" (Fokus Skärholmen – Parkeringstal Koncept, 2016, Tyréns AB)

3.2. Spårväg Syd

En ny spårvägförbindelse, Spårväg Syd, är i sitt utredningsskede och planeras i dagsläget gå från Älvsjö till Flemingsberg via Skärholmen. Den nya spårvägen skapar en förbindelse från Skärholmen till pendeltåget som ett alternativ till buss. Den nya spårvägen kan öka resandet genom Skärholmen för de resenärer som ska ta sig från tunnelbana till handelsområdet Kungens Kurva och Skärholmen kan därför komma att utmärka sig som en kollektiv bytespunkt. Spårvägens exakta sträckning mellan de olika stationerna är i dagsläget inte fastställt.



Figur 4: Planerad sträckning för Spårväg Syd (*Social konsekvensbeskrivning Spårväg Syd PDF*)

5. PARKERING OCH MOBILITET

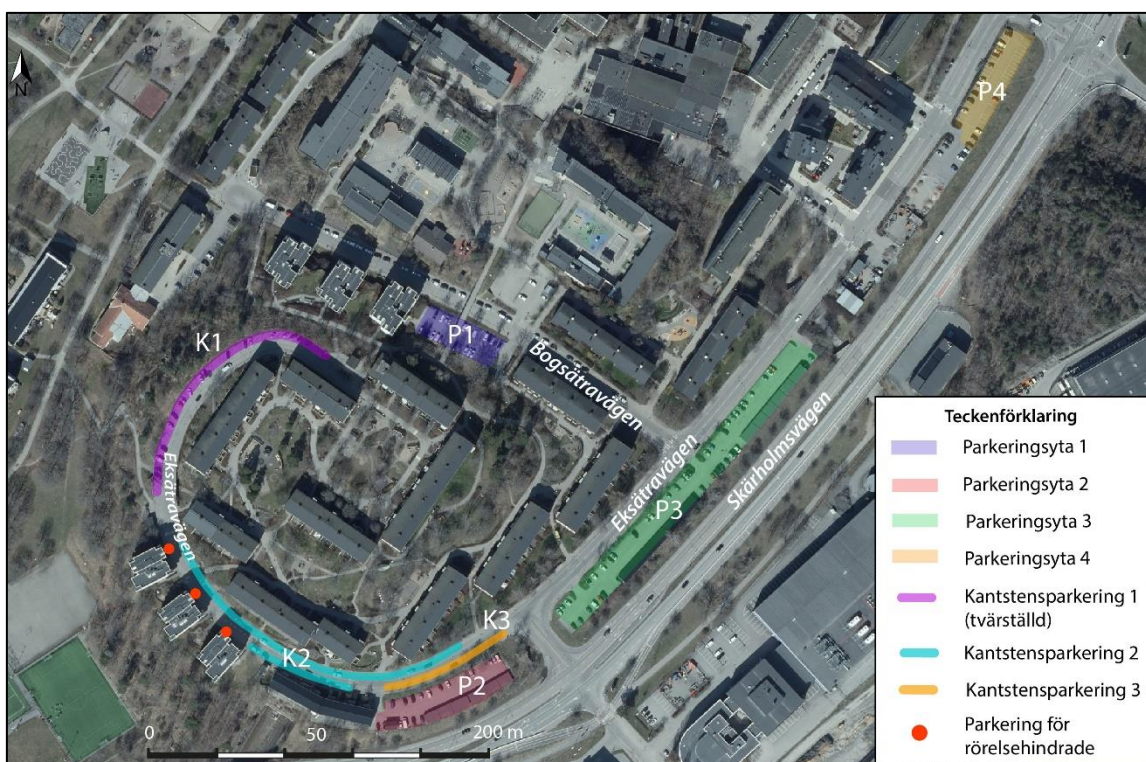
5.1. Inventeringsmetod

Räkning och nummerskrivning av fordon har gjorts vid ett tillfälle för att få ett stickprov på hur beläggningen i området är. De ytor som räknats är Stockholmshems markparkeringsytor samt den allmänna parkering som finns på kvartersmark. Det finns även ett antal garageplatser som inte ingår i denna utredning.

Räkningen genomfördes under en vardagskväll, tisdag 29 november 2022, kl. 21-22.30. Inventeringen utfördes kvällstid för att kunna få en bild av den beläggningen när många boende är hemma.

5.2. Utredningsområde och reglering

Inom utredningsområdet finns både förhyrd parkering som tillhör Stockholmshem, allmänna RH-platser samt allmän kantstensparkering. Platserna som ägs av Stockholmshem hyrs huvudsakligen ut till boende i Stockholmshems bostäder. Enstaka platser hyrs ut till Stockholms stad Skärholmens stadsdelsförvaltning.



Figur 6 Parkering inom utredningsområdet.

Parkeringen inom utredningsområdet redovisas i figuren ovan som parkeringsytor eller kantstensparkering. Parkeringsytorna är markerade som P1, P2, P3 och P4. Samtliga av dessa är förhyrd parkering och ägs av Stockholmshem. Kantstensparkering redovisas

som K1, K2 och K3. K1 är tvärställd, förhyrd kantstensparkering och angränsar till det nya planområdet. K2 är vanlig kantstensparkering som också är förhyrd och K3 är allmän kantstensparkering.

Totalt utgör ovanstående parkeringar 324 platser för markparkering. Antalet platser som tillhör Stockholms hem är 313 stycken och antalet allmänna parkeringar är 11 kantstensparkeringar och 3 allmänna parkeringsplatser för rörelsehindrade. Ytterligare allmän parkering finns på parkeringsyta P4 längs Eksätravägens östra delar, denna allmänna parkering ingår inte i utredningen.

Förhyrd parkering

Den förhyrda parkeringen, oavsett om platserna är en parkeringsyta eller kantstensparkering, tillhör boende och eventuella andra kunder som Stockholms hem valt att hyra ut parkeringsplats till. Månadsavgiften för en markparkering (ej garage) är 425 kr/mån. Den förhyrda parkeringen utgör 313 av 324 platser.

Allmän kantstensparkering

Parkering K3 i figuren ovan kostar 10 kronor i timmen mellan klockan 8 och 17 på vardagar, utom dag före söndag och helgdag. Övrig tid på dygnet är det gratis att parkera. Det finns ingen boendetaxa på Ekuddsvägen vilket innebär att eventuella boende betalar samma taxa som övriga besökare.

Den allmänna kantstensparkeringen utgör 11 av 324 platser.

5.3. Hyresgäster och fördelning av parkering

Av den förhyrda parkeringen finns huvudsakligen två hyresgäster; boende och Stockholms stadsdelsförvaltning Skärholmen. Ett antal platser hyr Stockholms hem inte ut utan är reserverade för egen del. Fördelningen av platserna är:

- 8 platser reserveras av Stockholms hem. Av dessa ligger tre platser på parkering P3, en plats på kantstensparkering K2 och fyra platser på parkering P2. De fyra platser som ligger på parkering P2 är blockerade med sten och används vintertid för snöupplag.
- 4 platser hyrs av Stockholms stad. Av dessa ligger tre av platserna på yta P4 och en plats på yta P3.
- 37 platser är vakanta (ej uthyrda). 18 av dessa platser ligger på yta P4, 15 ligger på yta P3, två vid kantstensparkering K2 och två på yta P1.
- Resterande 264 platser hyrs ut till boende i Stockholms hems bostäder.
- Av de boende är det 17 personer som hyr två platser. En person hyr tre platser.

5.4. Inventeringsresultat

Nedan sammanställs resultatet av inventeringstillfället. Eftersom enbart ett inventeringstillfälle genomfört bör resultatet ses som ett stickprov på beläggningen för parkeringarna.

5.4.1. Förhyrd parkering

Parkeringsyta P1

Ytan består av 37 platser varav två vakanta platser som i dagsläget är parkering för rörelsehindrade. Antalet parkerade fordon var 20 stycken. Detta ger en beläggning om 54%. Om enbart beläggning på uthyrda platser till boende beräknas blir beläggningen **57%**.

Kantstensparkering K1

Parkeringen består av 44 platser utan vakanta platser. Vid inventeringen stod 33 fordon parkerade vilket ger en beläggning om **75%**.

Parkeringsyta P2

Ytan har totalt 34 platser varav 3 platser tillhör Stockholmshem och används för snöupplag vintertid. Vid inventeringen räknades 28 parkerade fordon vilket ger en beläggning om 82%. Beräknas beläggningen enbart på uthyrda platser till boende blir beläggningen **93%**.

Kantstensparkering K2

Parkeringen består av 38 platser varav en plats tillhör Stockholmshem och två platser är vakanta. Vid inventeringen stod 21 fordon parkerade, dock stod två av dessa fordon felparkerade på vakanta platser och räknas därför bort i resultatet. Baserat på ovanstående blir beläggningen 51%. Räknas enbart beläggningen på uthyrda platser till boende blir beläggningen **53%**.

Parkeringsyta P3

Parkeringen består av 112 platser varav 15 platser är vakanta, 3 platser tillhör Stockholmshem och en plats hyrs av Stockholms stad. Vid inventeringen stod 64 fordon parkerade, dock stod tre av dessa på vakanta platser och tas därför bort ur beräkningen. Beläggningen blir därför 54%. Beräknas beläggningen enbart på uthyrda platser till boende blir beläggningen i stället **65%**.

Parkeringsyta P4

Ytan består av 57 platser varav 18 platser är vakanta och tre platser hyrs av Stockholms stad. Vid inventeringstillfället stod 17 fordon parkerade. Detta ger en beläggning om 30%. Beräknas beläggningen enbart på uthyrda platser till boende blir beläggningen **44%**.

5.4.2. Allmän parkering

Den allmänna kantstensparkeringen består av 11 platser. Av dessa var 9 platser upptagna vid inventeringen vilket ger en beläggning om **82%**.

5.4.3. Analys av inventeringsresultatet

Stickprovet på beläggningen visade att beläggningen på parkeringsyta P2 och den allmänna kantstensparkeringen hade högst beläggning på 93% respektive 82% . Parkering K1, som ligger invid där planerad exploatering är tänkt att tillkomma, hade en beläggning om 75%.

Övriga parkeringar hade en varierande beläggning mellan 53 – 65 % där parkering P4 hade lägst beläggning och flest vakanta platser.

Ovanstående redovisar beläggningen för antal uthyrda platser till boende, det vill säga att vakanta platser och platser som reserveras av Stockholmshem och Stockholms stad räknas bort.

5.5. Platser som behöver ersättas

På yta P1, P3, P4 och parkering K2 finns totalt 37 vakanta platser som skulle kunna ersätta parkering som tas bort eller nyttjas av nya boende.

Enligt Stockholmshems uppgifter kring uthyrning är det flera boende som hyr två eller tre platser. Skulle dessa boende enbart få hyra en plats skulle ytterligare 19 platser kunna frigöras.

Ovanstående ger totalt 56 platser.

Baserat på inventeringsresultatet behöver 75% - 100 % av antalet platser på K1 (platser som utgår i samband med exploatering) ersättas. Detta motsvarar 33 – 44 platser. Platserna rekommenderas ersättas i närområde från befintlig parkering.

Baserat på inventeringen och uppgifter kring Stockholmshems uthyrning är det möjligt att en mindre andel platser kan frigöras på parkeringsyta P1, P3, P4 och K2.

5.6. Parkeringsbehov för nya bostäder

Parkeringsstal för området redovisas i *Fokus Skärholmen – Parkeringsstal Koncept (2016)* och i Stockholms stads riktlinjer för beräkning av gröna parkeringstal.

Stockholms stad använder sig av en 4-stegsметод för att räkna ut parkeringsbehovet vid nyproduktioner. P-talet beräknas utifrån ett grundintervall, därefter sker en bedömning var inom intervallet projektet hamnar utifrån projektets läge i förhållande till service, kollektivtrafik med merra. Sedan sker en justering baserat på lägenhetsstorlekar i projektet med eventuellt tillägg för besöksparkering. Slutligen kan parkeringstalet reduceras om projektet kommer införa mobilitetsåtgärder. Metoden kan sammanfattas enligt nedan:

1. Lägesbaserat parkeringstal bedömt utifrån planområdets geografiska läge.
2. Projektspecifikt parkeringstal, anpassning med hänsyn till lägenhetsstorlek.
3. Justering för besöksparkering.
4. Gröna parkeringstal, valfri justering mot genomförande av mobilitetsåtgärder.

För aktuellt planområde gäller att det lägesbaserade parkeringstalet är 0,47 platser per lägenhet. Då lägenheterna i projektet är av blandad storlek sker varken avdrag eller tillägg på parkeringstalet.

Staden erbjuder ett avdrag på parkeringstalet i utbyte mot att byggaktören genomför mobilitetsåtgärder. Beroende på ambitionsnivå på åtgärderna så kan avdraget vara på mellan 10- 25%. I detta skede planeras för åtgärder på medelnivå vilket innebär ett avdrag på parkeringstalet med 15%. Parkeringstalet blir därför:

$$0,47 * (1 - 0,15) = 0,4 \text{ platser per lägenhet}$$

Eventuellt kan besöksparkering tillkomma, detta ger i så fall en ökning av parkeringstalet med 10%.

För närvarande planeras det för ca 100 nya lägenheter. Detta ger parkeringsbehov:

$$100 \text{ lägenheter} * 0,4 \text{ platser per lägenhet} = 40 \text{ platser}$$

5.7. Sammanställning parkeringsbehov

Det totala antalet platser som behöver ersättas är 33 – 44 stycken. Antalet platser som behöver inrymmas för nya bostäder blir 40 stycken. Totalt behöver 73 – 84 platser tillskapas.

Antalet vakanta platser och platser som kan frigöras om boende enbart får hyra en plats blir 56 platser. Flertalet vakanta platser ligger dock långt bort från de nya bostäderna och det rekommenderas att parkeringen ses över så att varje boende får ett så kort avstånd mellan bostad och parkering som möjligt.

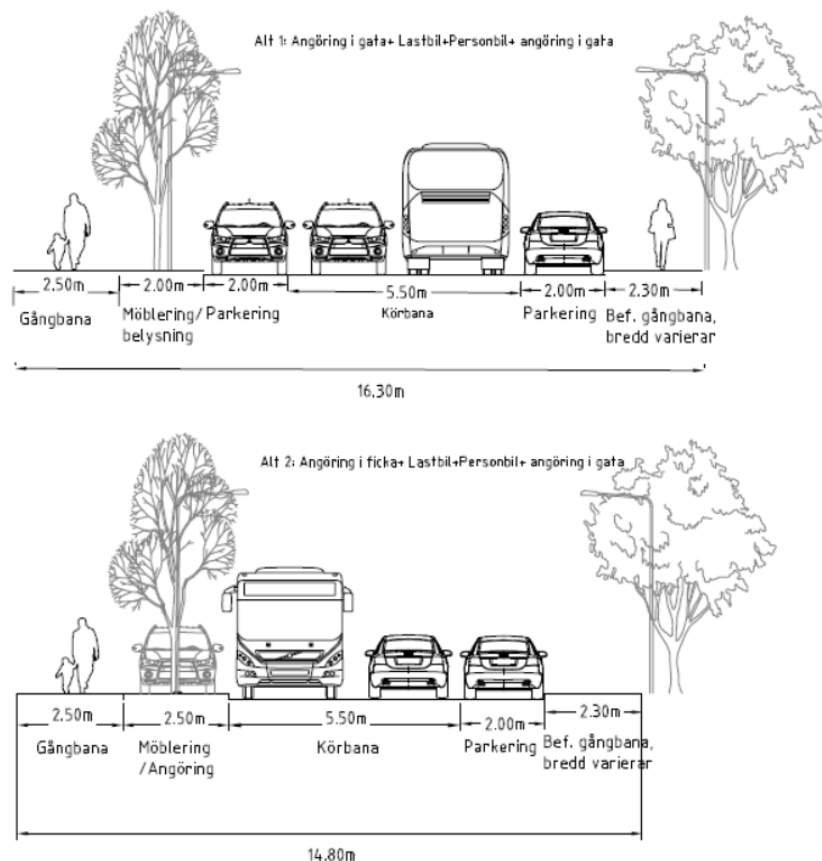
Resterande parkeringsplatser kan inrymmas genom att tillskapa ny parkering på Eksätravägen i och med ny gatuutformning samt genom att se över möjligheten att inrymma fler platser på befintliga parkeringar utifrån beläggningsstudien.

6. UTFORMNINGSFÖRSLAG

Utifrån framräknat behov behövs 40 nya parkeringsplatser tillskapas och mellan 33-44 av de befintliga ersättas.

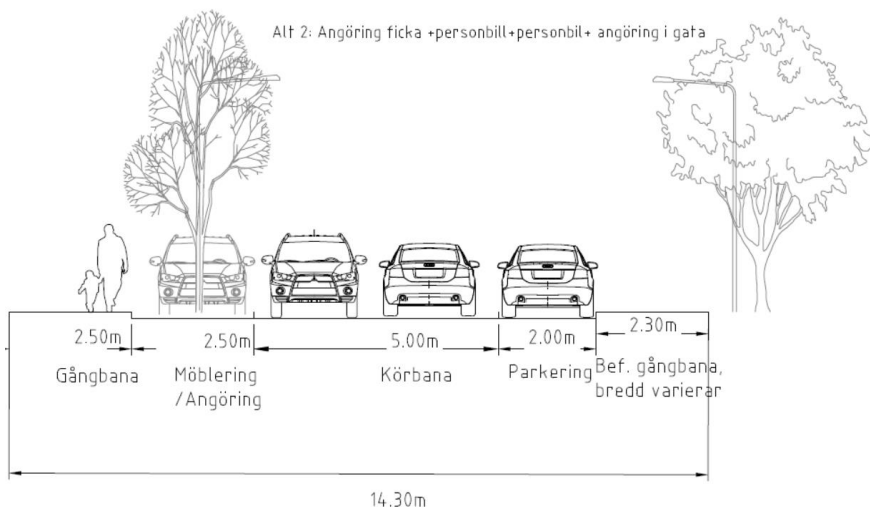
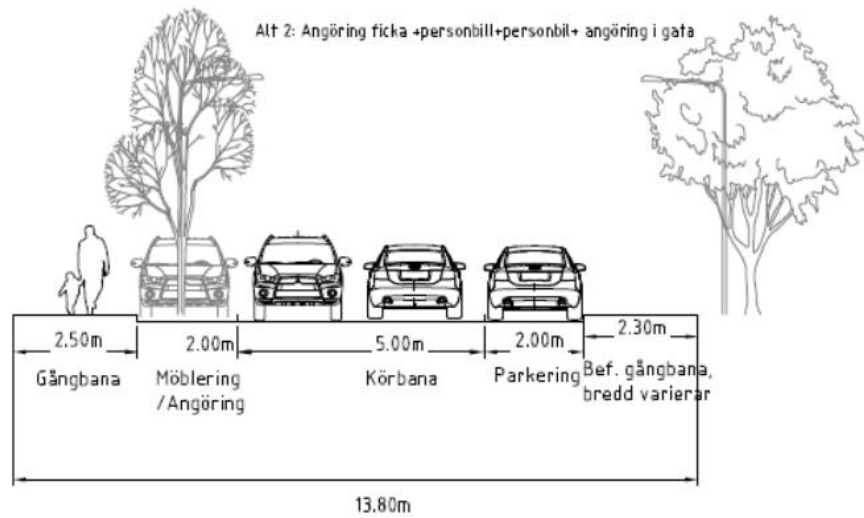
6.1. Sektioner

Flera alternativa sektioner har utretts för gatan. För att kunna mötas en personbil och ett större fordon som sopbil behöver gatan vara 5,5 meter bred. Nedan redovisas två alternativ med angöring och parkering på båda sidor om gatan, möbleringszon och en gångbana på 2,5 meter.



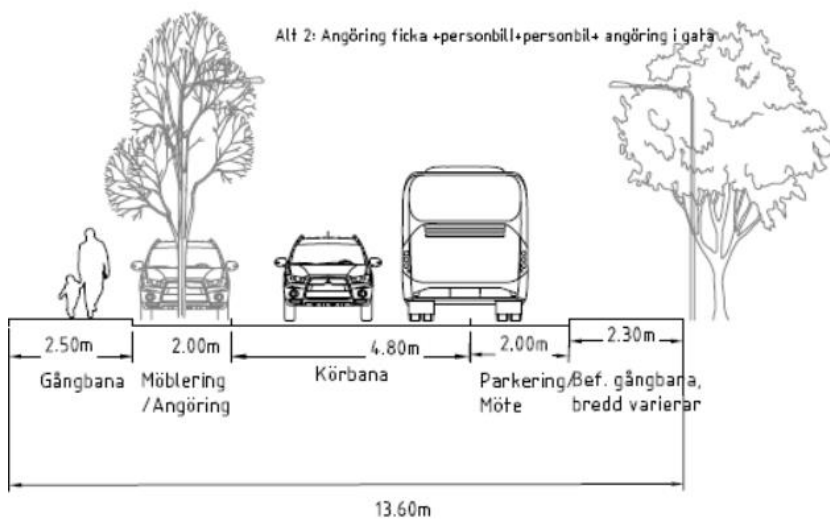
Figur 7 Sektioner med 5,5 m körbana och angöring på båda sidor

För att säkerställa att två personbilar kan mötas längs en rak sträcka krävs 4,5 meter körbana (VGU). Här tillkommer svepyta för att gatan ligger i en kurva samt lite marginal mot parkerade fordon som även de står i kurva. Därför är körbanan 5 meter bred.



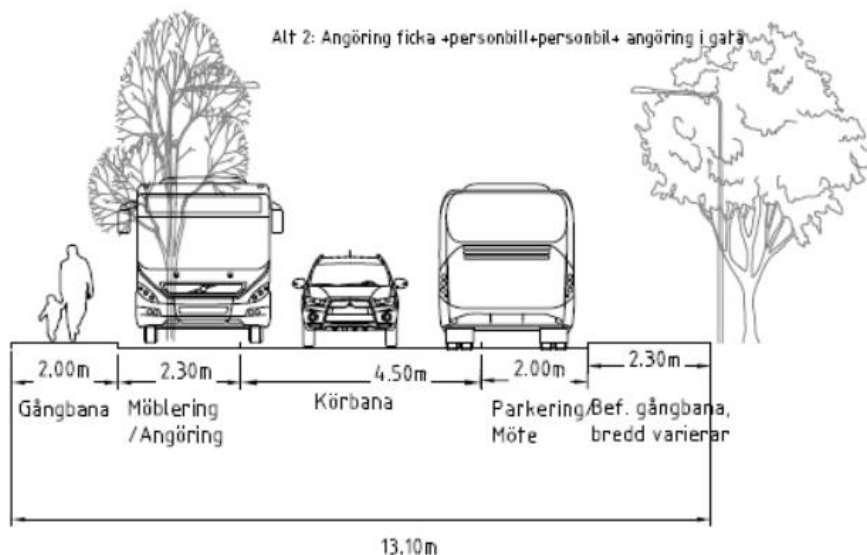
Figur 8 Sektioner med 5 meter körbana

I sektionen nedan redovisas ett alternativ med 2,5 meter gångbana, 2 meter angöring en smalare gata där personbilar eventuellt kan mötas sommartid (när fordon generellt är står närmre kantsten) och parkering.



Figur 9 Sektion med smalare körbana

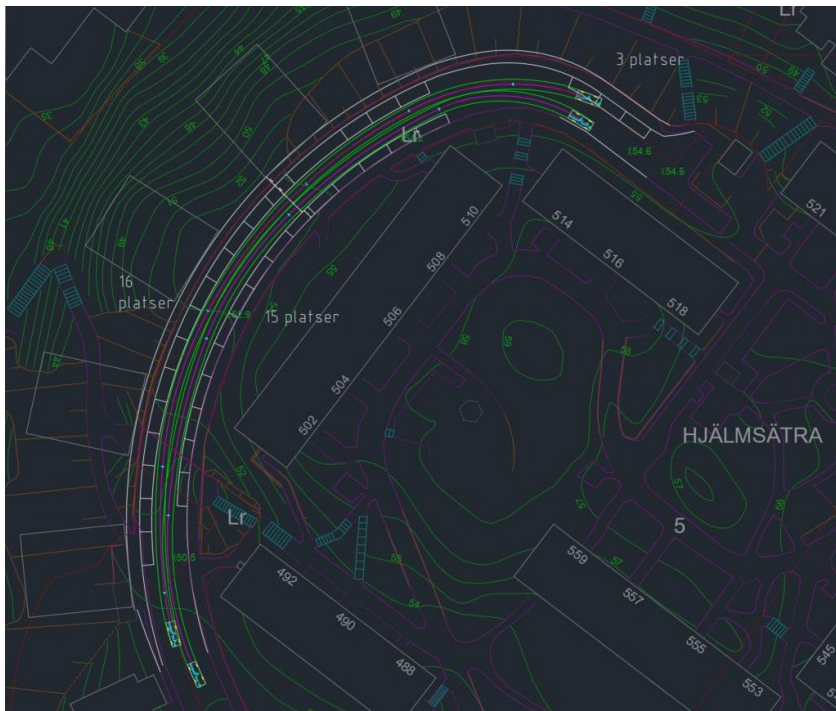
Den sista sektionen redovisas med en smalare gångbana på 2 meter, vilket ställer större krav på driften då de normalt vill ha minst 2,5 meter fri bredd. På grund av de låga fotgängarflödena kan 2 meter eventuellt vara acceptabelt. Här är körbanan avsmalnad till förmån för angöringsfickan längs den nya bebyggelsen. Står sopbilar eller andra större fordon i fickan kräver de normalt 2,7 meter. Ytan på körbanan är den minsta för att en sopbil ska kunna köra upp längs hela Eksätravägen.



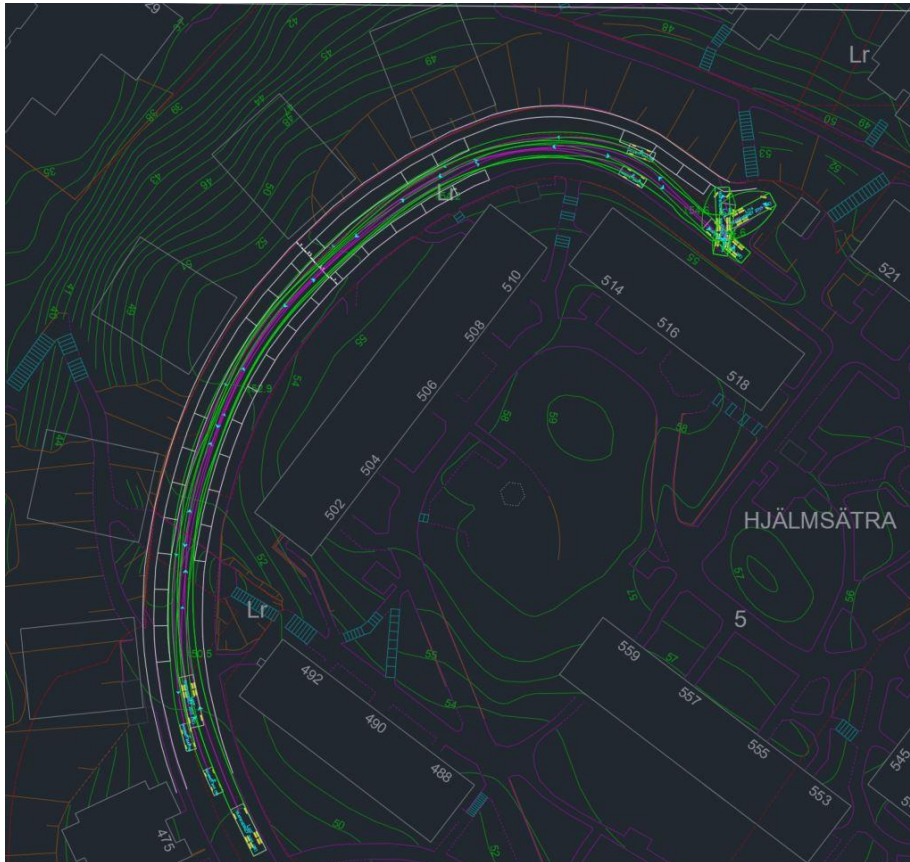
Figur 10 Sektion som inte medger möte

6.2. Körspår

Nedan redovisas körspår för personbilar som möts samt för en lastbil som vänder och kör tillbaka.



Figur 11 5 meter bred gata med personbilar som kör dubbelriktat

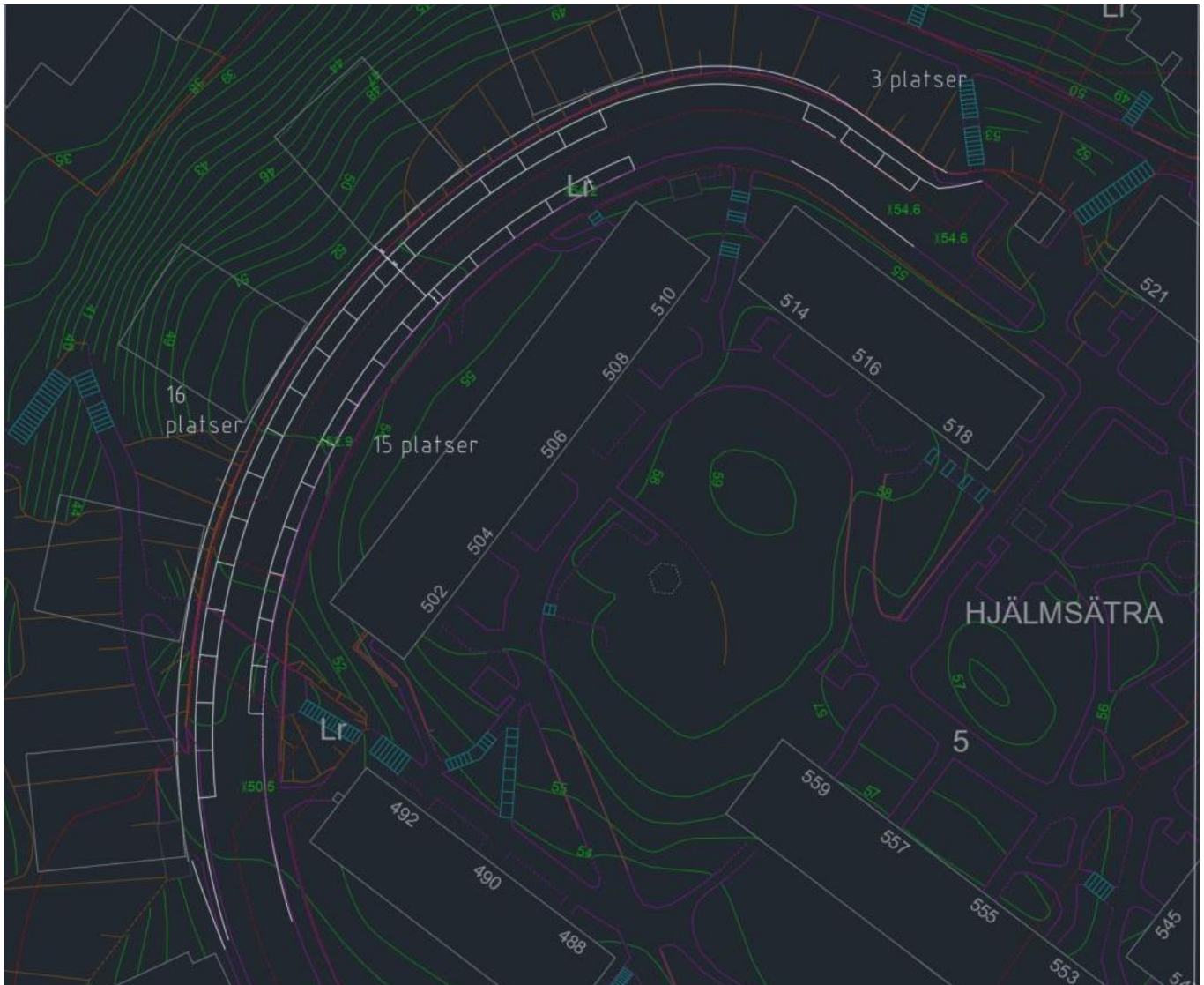


Figur 12 4,3 meter bred gata där möte inte kan ske förutom i ”fickor”

6.3. Planskiss

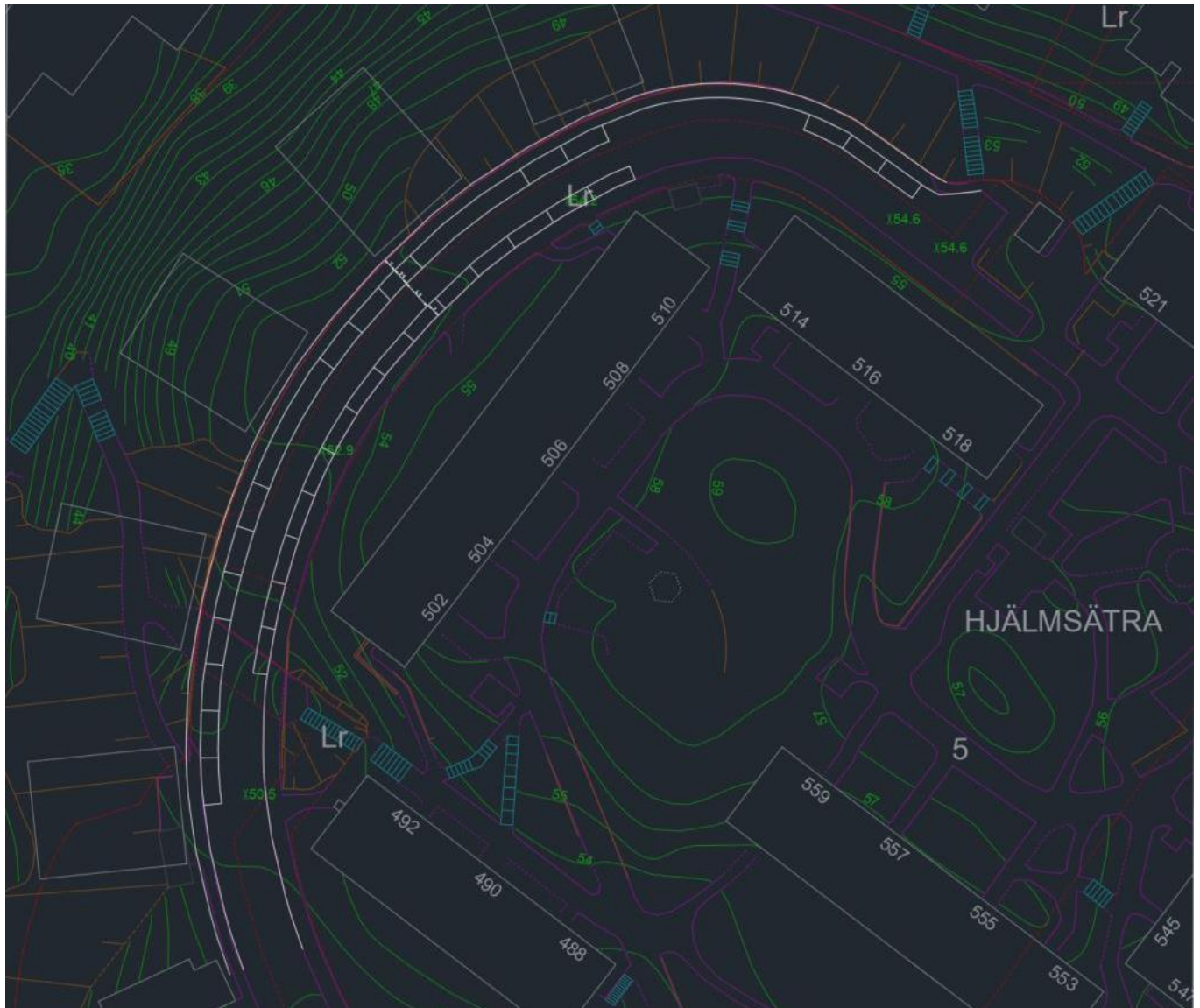
För att redovisa skillnaden mellan de olika sektionerna har två alternativ tagits fram som planskiss.

Ett alternativ enligt sektion som redovisas i figur 8 med körbana om 5 meter ger möjlighet till angöring på båda sidor om gatan och utrymme för sopbil att stanna vid miljörum. Detta förslag är redovisat med 34 längsgående parkeringsplatser.



Figur 13 exempel på utformning i plan

Nedan redovisas den smalaste sektionen enligt figur 10 med fler ytor för möte men där personbilar inte kan mötas på sträckan. Detta förslag är redovisat med 29 längsgående parkeringsplatser.



Figur 14 exempel på utformning i plan

7. SLUTSATS OCH REKOMMENDATION

Det finns ett överskott av befintliga parkeringsplatser idag utifrån antal uthyrda platser, utöver det finns det även ett antal hushåll som hyr flera platser. Totalt utgör dessa 56 platser av beståndet. Vid beläggningsräkningen, en vardagskväll i november, låg beläggningen på mellan ca 55-95 % vilket indikerar på att det även kan finnas ett antal platser som hyrs ut som inte nyttjas. För att få en bättre överblick om den möjligheten bör hyresgäster kontaktas.

Det går att ersätta befintlig parkering som utgår inom det egna beståndet, men här behövs en bedömning göras på vilka platser som är bäst lämpade med hänsyn till avstånd, framtida utbyggnader av tex spårväg syd mm. För de nya platserna som ska tillskapas, 40 st, kan de flesta av dessa inrymmas som längsgående kantstensparkering längs Eksätravägen.

Gatans och bebyggelsens nivåskillnader och utformning idag, att den ligger i en kurva, gör att det krävs extra yta för att få en bra funktion. Om angöring och parkering ska finnas på båda sidor rekommenderas en minsta bredd om 5 meter för körbanan, 2 meter för parkering och 2,5 meter för angöring och möblering längs den nya bebyggelsen.