

PM 2024:37  
Revidering av PM 2023:64

Johan Kerttu  
Jakob Mellin

2024-05-23

# Parkeringsutredning för Kvarnluckan 1 & 2

## 1. Inledning

---

Sveafastigheter planerar för att bygga ett nytt flerbostadshus i Rinkeby i västra Stockholm. Projektet innebär att en befintlig markparkeringsyta tas i anspråk och bebyggs med ett flerbostadshus.

I detta PM redovisas parkeringsefterfrågan för bil för de planerade lägenheterna samt hur parkeringsefterfrågan kan lösas. Förtätningen av fastigheten påverkar även parkeringssituationen för befintliga bostäder inom angränsande fastighet Kvarnluckan 1, vilket medför att även dessa inkluderas i utredningen. En helhetslösning som omfattar befintliga och planerade bostäder har tagits fram.

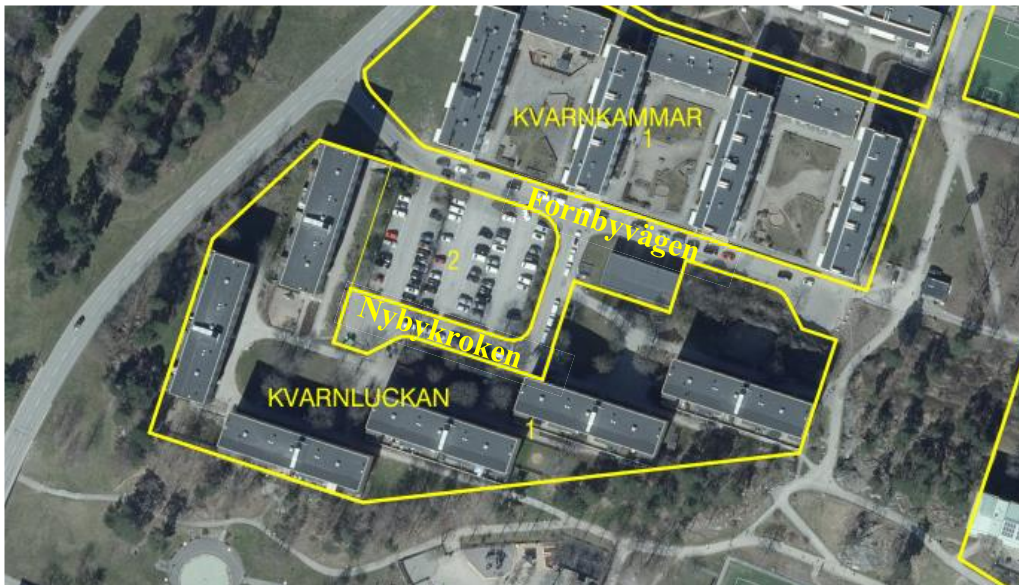
## 2. Fastigheterna idag

---

Fastigheten Kvarnluckan 2 utgörs endast av markparkering. Totalt innefattar parkeringsytan 86 parkeringsplatser. Av de 86 parkeringsplatserna är 71 platser parkeringsplatser med möjlighet att förhyras av boende inom angränsande fastighet Kvarnluckan 1, och 15 parkeringsplatser besöksparkering. Av de 71 förhyrda platserna är 70 uthyrda och en står vakant (2023-02-14).

På Kvarnluckan 1 står i dagsläget sex flerbostadshus som totalt rymmer 204 lägenheter, se Figur 2-1. Längs angränsande vägen Nybykroken finns uppskattningsvis 11 parkeringsplatser på allmän platsmark (24 h), och längs Fornbyvägen råder parkeringsförbud.

För stadsdelsområdet Rinkeby-Kista uppgick andelen hushåll som har bil till 35 procent år 2021. Det genomsnittliga antalet bilar per hushåll uppgick till 0,375 (SCB, Sweco u.å.).

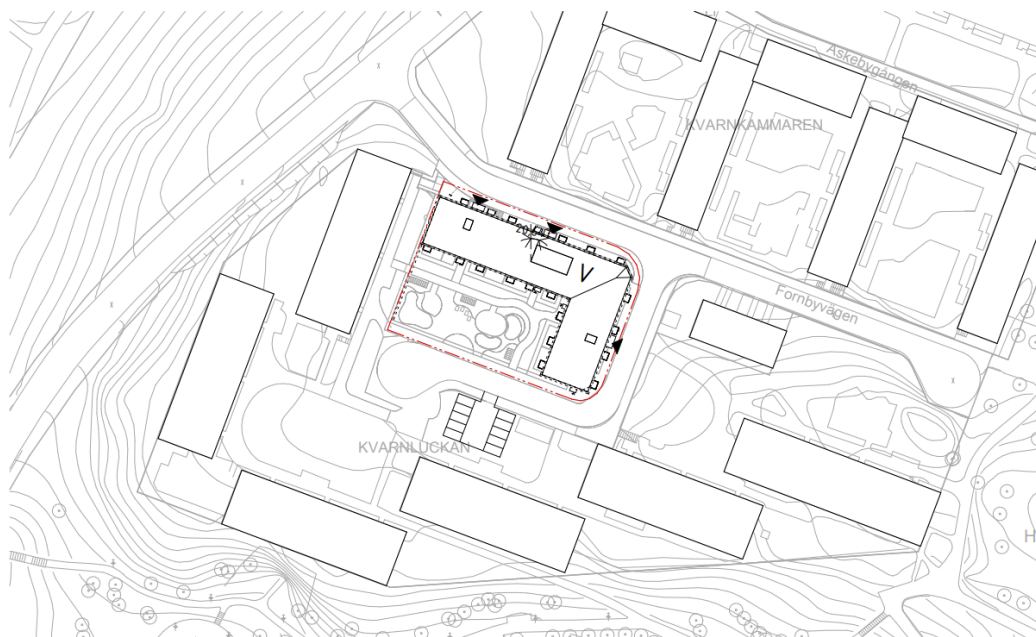


Figur 2-1 Satellitbild över Kvarnluckan 1 & 2

### 3. Planerad exploatering

---

Inom Kvarnluckan 2 planerar tomträttsinnehavaren att helt ersätta befintlig markparkering med ett flerbostadshus. Flerbostadshuset planeras rymma 80 lägenheter (5 883 kvm ljus BTA), samt sex stycken LSS-lägenheter som gruppbostad, vilka ges ett p-tal motsvarande 0,1.



Figur 3-1 Planritning över Kvarnluckan 1 & 2 med planerat flerbostadshus inritat

## 4. Stockholms gröna parkeringstal

---

### 4.1 Parkeringstal för bil

Parkeringsefterfrågan har tagits fram med hjälp av Stockholm stads riktlinjer för att bedöma parkeringstal utifrån läget och projektet. Metoden baseras på följande fyra steg:

1. Grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden, 0,3–0,6 bilar per lägenhet är utgångspunkt för p-talen.
2. Lägesbaserat p-tal som identifierar var någonstans inom intervallet 0,3–0,6 som just det aktuella projektet skall placeras beroende på läget i staden och förutsättningar för att resa med kollektivtrafik.
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek (Små lägenheter sänker p-talet med 30 % och stora lägenheter höjer p-talet med 20 %). Besöksparkering tillkommer med 10 % på kvartersmark om inte parkeringen löses genom samnyttjande i en gemensam öppen parkeringsanläggning.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna för att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.

## 5. Parkeringsefterfrågan nybyggnation

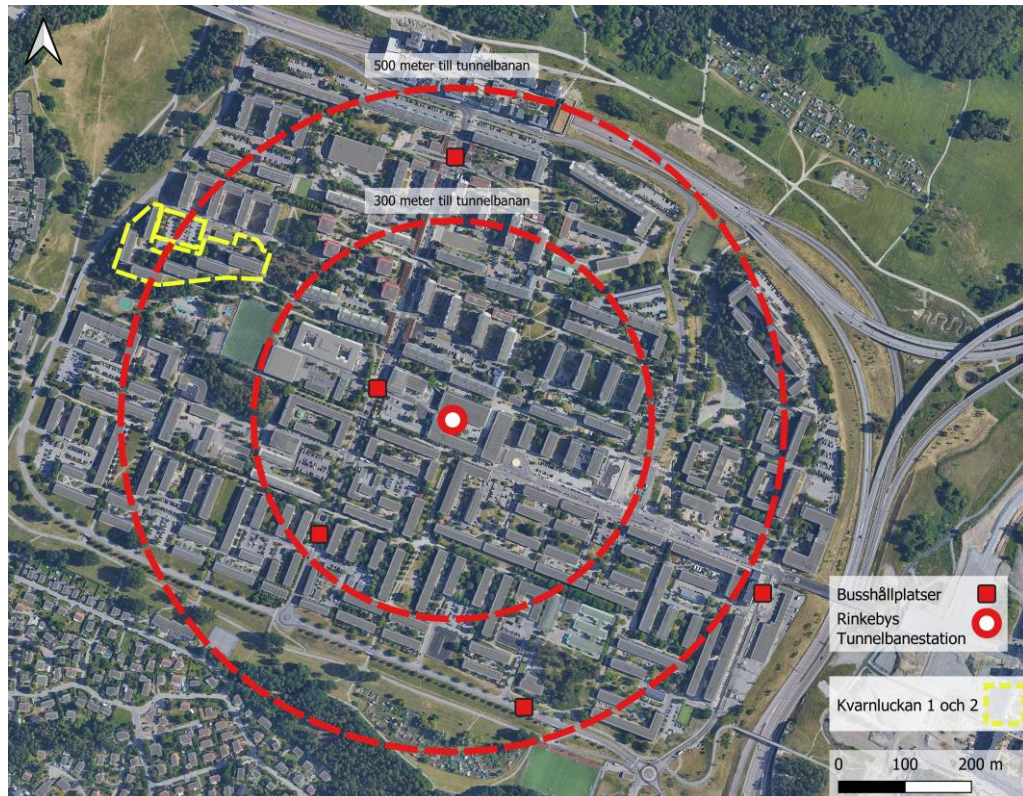
---

### 5.1 Bilparkering

#### Lägesbaserat p-tal

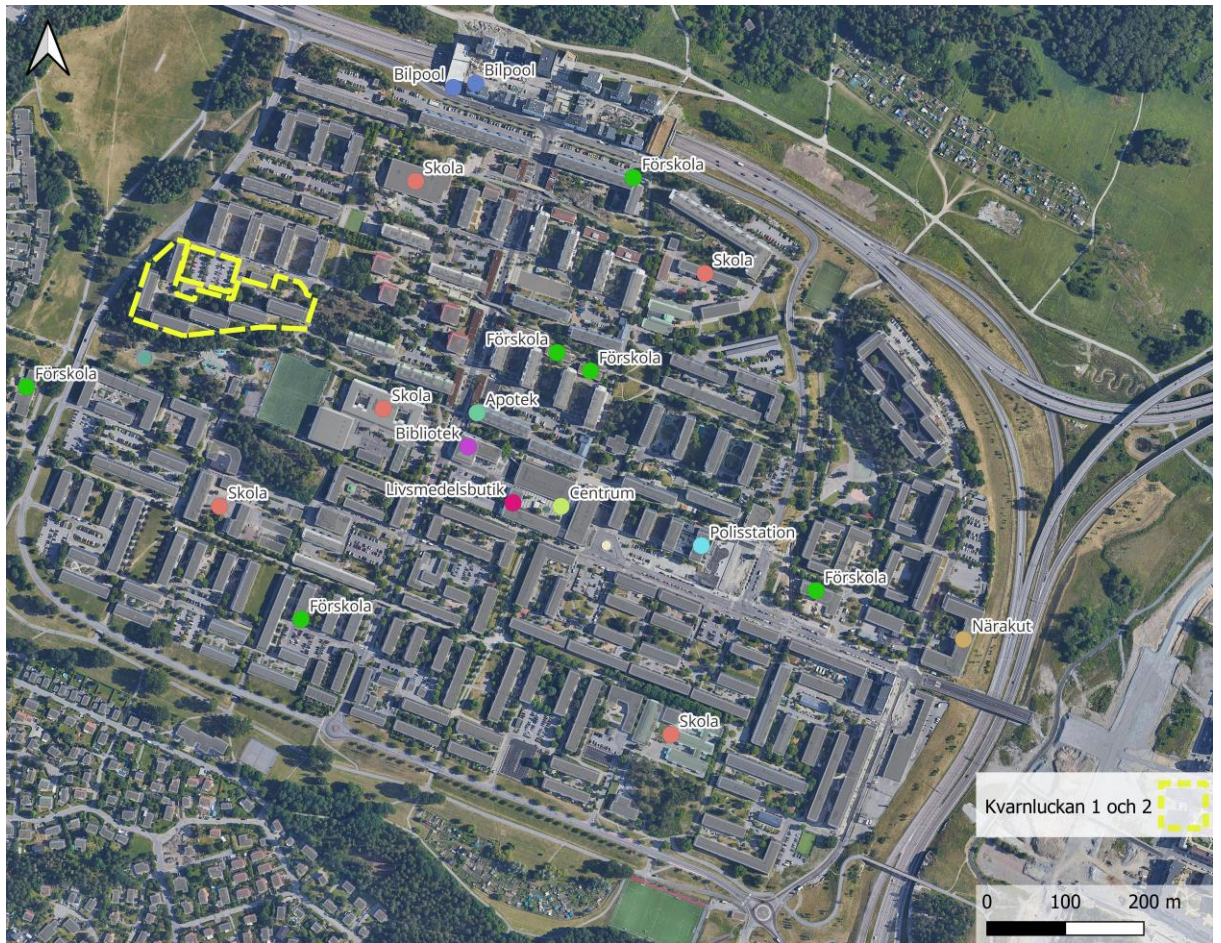
Det lägesbaserade p-talet baseras på tre kriterier: närhet till kollektivtrafik, avstånd till city och tillgänglighet till lokal handel. För Kvarnluckan 1 & 2 uppfylls följande nivåer från Stockholm stads riktlinjer för parkeringstal (2015):

- Närhet till kollektivtrafik klassificeras till nivå **B**, vilket motsvarar områden med gångavstånd (cirka 400 meter) till tunnelbana/stombuss (350 meter från området till stombuss, 600 meter till tunnelbana).



Figur 5-1 Avstånd till kollektivtrafik i Rinkeby. Från närmaste bussållplats avgår stombusslinje 179. Från tunnelbanestationen avgår tunnelbanans blå linje.

- Avstånd till city klassificeras till nivå **E**, vilket motsvarar områden som ligger längre bort än cirka 7 km från city.
- Avstånd till lokal service klassificeras till nivå **C**, vilket motsvarar områden med ett avstånd på ca 300 meter till lokal handel (350 meter till Rinkebystråket).



Figur 5-2 Exempel på tjänster och service i Rinkeby i närhet till Kvarnluckan 1 & 2.

Från Kvarnluckan 1 & 2 är gångavståndet cirka 500 meter till närmaste bilpools-tjänst.

**Områdets förutsättningar skapar ett lägesbaserat p-tal som bedöms motsvara 0,5 parkeringsplatser per lägenhet.**

## Projektspecifikt p-tal

Det projektspecifika p-talet baseras på fördelningen av planerade lägenhetsstorlekar. Fördelningen av lägenheter och bedömd effekt på parkeringstal visas i Tabell 5-1 (Stockholm stad 2015).

Tabell 5-1 Storleksfördelning av de planerade lägenheterna i Kvarnluckan 2. \*P-talet 0,45 innefattar att besöksparkering tas hand om som en del av parkeringsefterfrågan.

Lägenhetsstorlekar	Storlek per lägenhet (Kvm)	Antal	Andel	Förändring av p-tal	Projektspecifikt p-tal (p-platser per lägenhet)
1 RoK	33 kvm	32	0,4	-30 %	
1.5 RoK				-25 %	
2 RoK	41–53 kvm	31	0,4	-15 %	
2.5 RoK				-5 %	
3 RoK	64–75 kvm	17	0,2	0 %	
3.5 RoK				10 %	
4+ RoK				20 %	
<b>Summa</b>		<b>80</b>	<b>1,00</b>	<b>-18 %</b>	<b>0,41</b>
<b>Besök</b>				<b>+10 %</b>	<b>0,45*</b>
Gruppbestäder		6			0,1

Den planerade lägenhetsfördelningen för Kvarnluckan 2 medför att det projektspecifika p-talet motsvarar **0,45** parkeringsplatser per lägenhet. I detta parkeringstal har höjd tagits för ej samnyttjad besöksparkering. Parkeringstalet motsvarar totalt **36+1** parkeringsplatser för den tänkta exploateringen (80+6 lgh).

## Gröna p-tal med mobilitetsåtgärder

Gröna p-tal kan användas för att reducera parkeringstal med hjälp av olika mobilitetsåtgärder som underlättar resor med alternativ till privat bil, vilket därmed kan minska billinnehavet. Det finns tre olika nivåer som i olika grad sänker p-talet: en grundnivå med 10 % minskning av p-talet, en medelnivå med 15 % minskning och en ambitiös nivå som ger 25 % minskning.

För Kvarnluckan 2 kommer de mobilitetstjänster som tomträttsinnehavaren initialt planerar att genomföra motsvara grundnivån för gröna p-tal. Grundnivån för gröna p-tal innebär att p-talet reduceras med 10 %. Ett reducerat p-tal med 10 % medför att det projektspecifika p-talet sänks till **0,41** parkeringsplatser per lägenhet. Parkeringstalet motsvarar totalt **33+1** parkeringsplatser för den tänkta exploateringen.

Exempel på åtgärder som motsvarar grundnivån för mobilitetstjänster är (Stockholm stad 2015)<sup>1</sup>:

- ▶ Informationspaket med kommunikation som i tidigt skede visar de hållbara resmöjligheter som finns för nyinflyttade boende
- ▶ Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering
- ▶ Lättillgängliga cykelrum
- ▶ Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum, etc)

### **Framräknat parkeringstal jämfört med faktiskt bilinnehav**

Framräknat, oreducerat parkeringstal (0,45 bpl/lgh) är 20 % högre än dagens genomsnittliga bilinnehav (0,375 bilar/hushåll).

## **5.2 Cykelparkering**

Enligt stadens riktlinjer ska parkeringstal för cykel vid nyproduktion ligga mellan 2,5 och 4 cykelplatser per 100 kvm BTA ovan mark. För Kvarnluckan 2 föreslås parkeringstalet för cykel sättas till 3 platser per 100 kvm BTA. Parkeringstalet medför att 178 parkeringsplatser för cykel behöver tillgodoses. I den siffran inkluderas även BTA för LSS-lägenheter.

Det kan ifrågasättas huruvida LSS-bostäderna alls ska tillgodoses med cykelparkering, men denna bedömning bör göras i senare skede mot bakgrund av mer detaljerade uppgifter om målgrupp.

---

<sup>1</sup> Framtagna mobilitetsåtgärder behöver inte vara identiska men behöver ha motsvarande potential



## 6. Parkerings efterfrågan och parkeringslösning

### 6.1 Bilparkering

Parkerings efterfrågan för de boende i befintliga bostäder på Kvarnluckan 1 är inte känd, men bedöms inte förändras till följd av nybyggnation på Kvarnluckan 2. Den rimligaste lösningen bör därmed vara att bibehålla det antal parkeringsplatser som de boende inom Kvarnluckan 1 har tillgång till idag (dvs. 71 st) även efter eventuell nybyggnation inom Kvarnluckan 2.

Hur många av de 15 besöksplatserna som bör ersättas kan uppskattas genom att tillämpa ovan framräknat parkeringstal för Kvarnluckan 2 på befintlig bebyggelse. Den samlade efterfrågan skulle då bli 92 bpl ( $0,45 \text{ bpl/lgh} * 204 \text{ lgh} = 91,8 \text{ bpl}$ ). Med 10 % avsatt för besöksparkering blir det 10 besöksplatser avrundat uppåt.

**Den samlade beräknade parkerings efterfrågan för både Kvarnluckan 1 och Kvarnluckan 2 uppgår till 115 bilplatser (34 platser för nybyggnationen, inkl. besöksparkering samt 71 platser för befintliga boende och 10 besöksplatser).**

Tabell 6-1. Redovisning av antal lägenheter och P-tal för befintlig och ny bebyggelse inom Kvarnluckan

Fastighet	Antal heter	lägen-	P-tal	P-tal efter mobilitets-sänkning	Parke-ringsplat-ser	Varav be-söksparke-ring
Kvarnluckan 1	204		0,35		81	10
Kvarnluckan 2	80		0,45	0,41	34	4
<b>Totalt</b>	<b>284</b>				<b>115</b>	

#### Motivering till att ersätta befintligt antal bilplatser

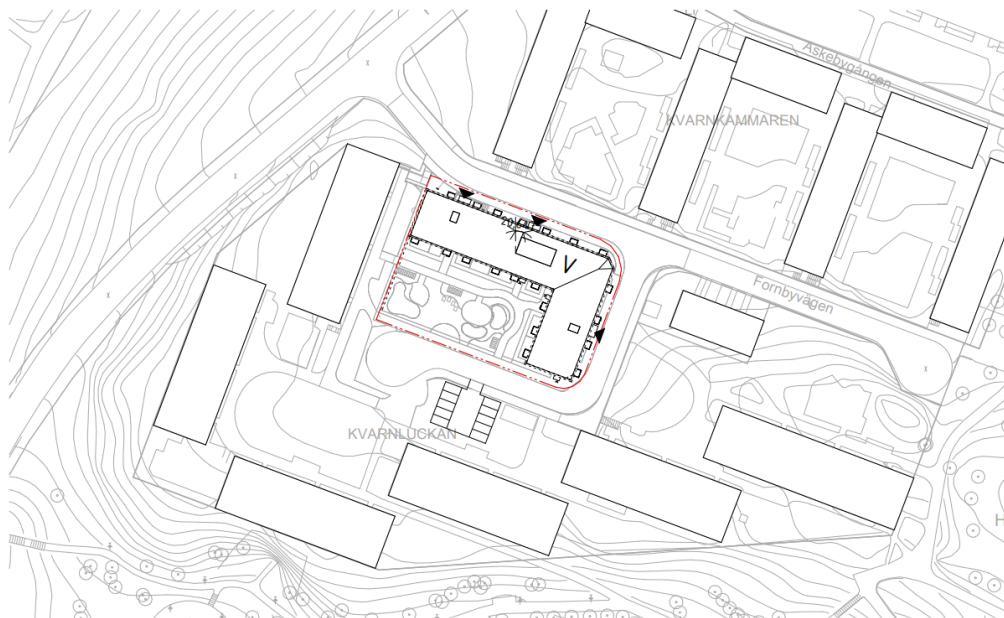
Valet att ersätta befintligt antal parkeringsplatser för de boende inom Kvarnluckan 1, i stället för att tillämpa samma lägesbaserade parkeringstal som för Kvarnluckan 2 ( $0,5 \text{ bpl/lgh}$ ) tar stöd i stadens riktlinjer. Där står uttryckligen att (sid. 6) ”syftet med att fastställa ett parkeringstal är att säkerställa att rätt antal parkeringar allokeras på tomtmark för nytillkommande bebyggelse” och att (sid. 10) ”dessa riktlinjer kan ses som ett steg på vägen mot en fullt ut fungerande marknad för parkeringsplatser, där parkeringstal inte längre behövs.”

Riktlinjerna ska därtill möjliggöra ett kostnadseffektivt bostadsbyggande genom att hålla nere kostnaderna och hushålla med stadens mark. Att, mot denna bakgrund, tillskapa fler bilplatser än vad som idag finns att tillgå på kvartersmark och fler än genomsnittligt bilinnehav i området, går inte i linje med riktlinjernas syfte.

## 6.2 Två alternativ för att lösa efterfrågan på bilparkering

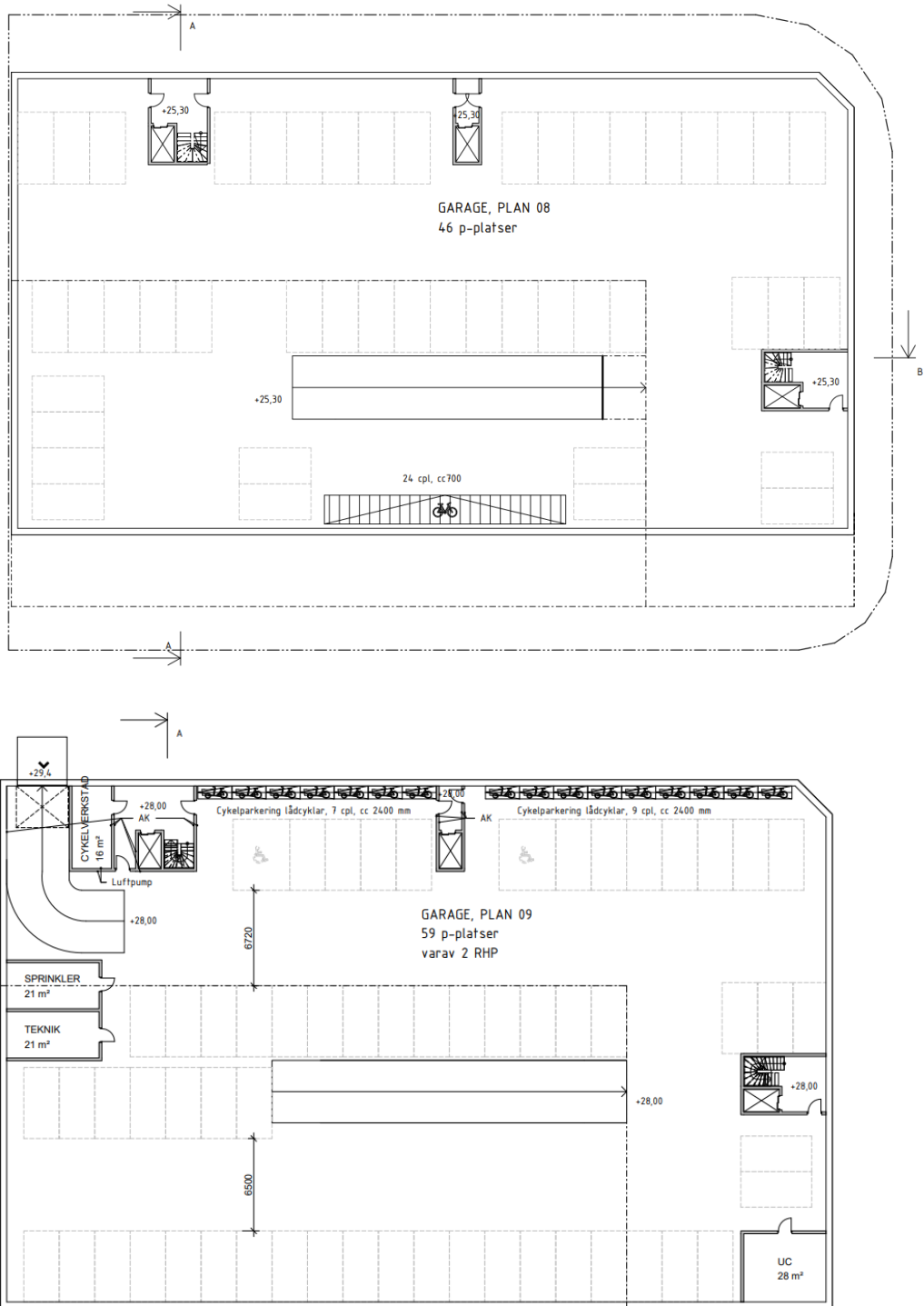
### Nya parkeringsplatser inom Kvarnluckan 1 & 2

Möjligheten finns att anlägga nya parkeringsplatser inom Kvarnluckan 1. I kvarteret finns en yta där 10 parkeringsplatser skulle kunna skapas på kvartersmark, se Figur 6-1.



Figur 6-1 Yta för 10 möjliga nya parkeringsplatser inom Kvarnluckan 1 (Arkitema)

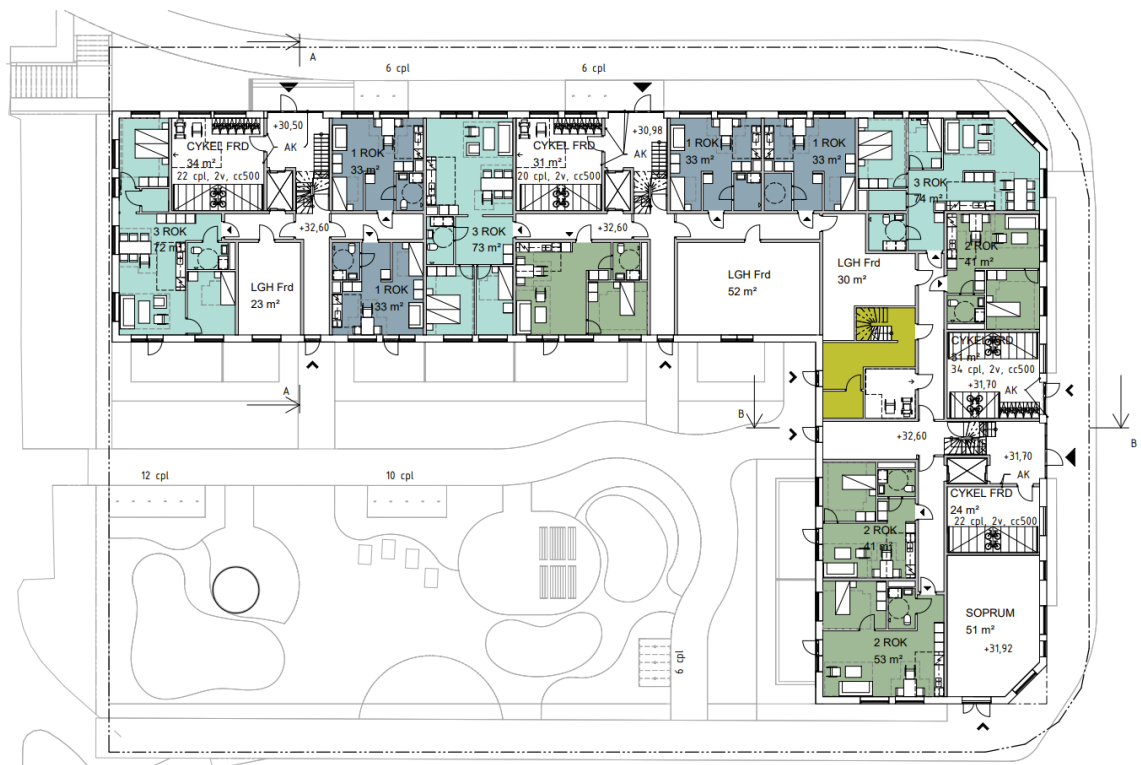
Under det nya, planerade flerbostadshuset på Kvarnluckan 2 finns möjligheten att anlägga ett parkeringsgarage. Ett parkeringsgarage med två plan på Kvarnluckan 2 bedöms kunna rymma 105 parkeringsplatser.



Figur 6-2 Skiss för planerat parkeringsgarage i två plan under Kvarnluckan 2 (Arkitema)

Genom att bygga ett parkeringsgarage under Kvarnluckan 2 samt parkeringsplatser ovan mark på Kvarnluckan 1 skulle därmed totalt 115 parkeringsplatser kunna tillskapas inom de båda fastigheterna.

Efterfrågan för cykelparkering hanteras genom 16 cykelparkeringar för lådcykel i parkeringsgaraget, 24 cykelparkeringar för standardcykel i garage, 98 cykelparkeringar i cykelrum i markplan och 40 cykelparkeringar utomhus på innergården och runt huset. Det skulle täcka den totala parkeringsefterfrågan på 178 parkeringsplatser för cykel. CC-mått för cykelparkeringarna återfinns i kapitel 6.4.



Figur 6-3. Skiss över entréplan i nybyggnationen inom Kvarnluckan 2 med cykelparkeringar utmarkerade (Arkitema)

## Parkeringsgarage i Kvarnkammaren 1

I den intilliggande fastigheten Kvarnkammaren 1 finns ett parkeringsgarage som, efter pågående renovering, kommer ha en kapacitet på 455 parkeringsplatser för bil. I tidigare planbeskrivningen för Kvarnkammarens parkeringsgarage beskrivs vakanserna i garaget som höga, och garaget upplevs som otryggt (Stockholm stad 2001). Parkeringsgaraget i Kvarnkammaren 1 har en kapacitet på 455 parkeringsplatser, medan kvarteret endast inrymmer 174 lägenheter. Om ett bilinnehav för området antas ligga mellan 0,3–0,46 bilar per lägenhet (vilket motsvarar 52–80 parkeringsplatser), kan antagandet göras att det befintliga parkeringsgaraget med god marginal uppfyller Kvarnkammarens egen parkeringsefterfrågan. Således bör kapacitet finnas även för delar av Kvarnluckans hyresgäster.

Ur de ursprungliga tomträttsavtalen som upprättades då området byggdes ut framgår även att garageanläggningen planerats med en volym för att delvis tillgodose parkeringsefterfrågan även för angränsande fastigheter (Stockholm stad 1968). Vad gäller Kvarnluckan 1 specifikt anges t.ex. rätt att disponera 123 "biluppställningsplatser" inom garaget."

Genom exempelvis förhyrning av parkeringsplatser inom garageanläggningen skulle behovet av nya garage- och markparkeringsplatser för de boende inom Kvarnluckan 1 kunna minimeras. Förslag på blockförhyrning har i närtid även presenterats av nuvarande tomträttsinnehavare av Kvarnkammaren 1 (Victoriahem). Huruvida möjligheten kvarstår även vid ett framtida byggskede behöver dock säkerställas vid en senare tidpunkt.

## 6.3 Samlad bedömning

Sammanfattningsvis bedöms parkeringsefterfrågan på 115 parkeringsplatser för Kvarnluckan 1 & 2 kunna lösas genom att ett parkeringsgarage byggs under Kvarnluckan 2, och att ytterligare parkeringsplatser tillskapas inom Kvarnluckan 1. Totalt skulle de två åtgärderna kunna ge 115 parkeringsplatser, vilket täcker in den bedömda efterfrågan för båda fastigheterna.

Om en lösning i stället väljs där parkeringsgaraget i Kvarnkammaren nyttjas skulle antalet platser som behöver byggas inom Kvarnluckan 1 & 2 kunna reduceras till eventuellt några besöksparkeringar samt PRH-platser nära entréerna.

Att samnyttja parkeringsgaraget inom Kvarnkammaren för att lösa Kvarnluckans parkeringsefterfrågan medför ett antal fördelar:

- ▶ Antalet parkeringsplatser som behöver byggas inom Kvarnluckan 1 skulle kunna reduceras kraftigt, vilket medför att grönytor och gemensamhetsytor för de boende inom Kvarnluckan 1 skulle kunna bevaras.
- ▶ Andelen hårdgjorda ytor inom kvarteret skulle kunna minimeras.
- ▶ Ett nytt parkeringsgarage inom Kvarnluckan 2 skulle kunna minskas eller helt undvikas, vilket skulle leda till minskade byggkostnader och miljöpåverkan.

- ▶ Genom att låta flera fastigheter använda en gemensam parkeringsanläggning skapas möjligheten till samnyttjande av parkeringsanläggningen, vilket skapar möjligheten att tillgodose samma efterfrågan med färre platser, då dessa kan användas av olika personer vid olika tider.

Denna utredning förordar därför en lösning där, om det visar sig möjligt, parkerings-efterfrågan för Kvarnluckan 1 och 2 så långt möjligt tillgodoses i Kvarnkammarens garage och att dessa platser samnyttjas (genom exempelvis tillståndsparkering i stället för förhyrda platser).

En ytterligare rekommendation är att de mobilitetsåtgärder som införs för Kvarnluckan 2 också dimensioneras och tillgängliggörs för Kvarnluckan 1 för att tillhandahålla fler mobilitetsalternativ även för befintliga boende för att på så sätt försöka påverka deras bilinnehav och parkeringsefterfrågan. Samordning av mobilitetsåtgärder bör även initieras inom ett större närområde och mellan fler olika fastighetsaktörer.

## 6.4 Cykelparkering

Beräknad efterfrågan på cykelparkering uppgår till totalt 178 platser (Stockholm stad u.å.). CC-mått för de olika typerna av cykelparkering som används finns i Tabell 6-2.

Tabell 6-2. CC-mått för de olika typerna av cykelparkering som används

Typ av cykelparkering	CC-mått (mm)
Ramlåsparkering	700
Lådcykelparkering	2400
Tvåvåningsparkering	500
Pollare	1000

## Källor

---

Stockholm stad, 1968. Tomträttskontrakt för Kvarnkammaren 1

Stockholm stad, 2003. Detaljplan för Kv Kvarnkammaren mm

Stockholm stad, 2015. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad för bilparkering

Stockholm stad, utan årtal. Cykelparkeringstal vid nyproduktion

SCB, Sweco, utan årtal. Socioekonomiskt faktablad med karta för 2021