



Parkering och mobilitet

Friherregatan, Hässelby gård

Sammanfattning

Svenska Bostäder har en markanvisning för ny bebyggelse vid Friherregatan. Den planerade bebyggelsen består av två nya punkthus med totalt 76 lägenheter om drygt 6 100 kvm BTA. Projektet ska bli ett så kallat trygghetsboende för åldersgruppen 70+ år.

Givet att projektet planeras som ett trygghetsboende har två olika scenarion för cykelparkeringstal tagits fram. I scenario 1, som utgår från ett boende för äldre, bedöms cykelparkeringsbehovet vara 1 plats per lägenhet, exklusive besöksparkering. I scenario 2 har Stockholm stad beslutat att parkeringstalet för cyklar är 3 per 100 kvm BTA, vilket motsvarar 177 platser i projektet.

För bilparkering har Stockholms stad angett det projektspecifika p-talet till 0,525 platser per lägenhet. Inom projektet tillkommer två parkeringsplatser för rörelsehindrade. Utöver det har Svenska Bostäder inom närliggande fastigheter ett befintligt parkeringsbestånd om 162 platser i garage och 138 platser på markparkering. Bolaget har för närvarande omkring 60 platser som inte hyrs ut till bostadshyresgäster i området. Svenska Bostäder ser därför att det finns en överkapacitet att utnyttja för den tillkommande bebyggelsen, vid övergång till tillståndsparkering med flytande platser.

Äldre kör generellt mindre bil än genomsnittet i Stockholmsregionen och många äldre väljer att göra sig av med sin bil. Samtidigt kan äldre ha ett större behov av att ha nära till sin parkeringsplats. Svenska Bostäder har därför tagit fram två olika scenarion för bilparkering, i likhet med cykelparkering. Scenario 1 innebär att de boende får tillgång till 29 markparkeringsplatser inom 150 m utöver två tillkommande RHP-platser, vilket innebär ett P-tal om 0,408. I Scenario 2 får projektet ett p-tal om 0,446 vilket innebär 34 p-platser varav 32 platser löses i befintligt bestånd inom 500 m från planerad bebyggelse.

Oavsett scenario avser Svenska Bostäder införa mobilitetsåtgärder enligt stadens erbjudande om gröna p-tal på medelnivå. Som konkreta mobilitetsåtgärder föreslår Svenska Bostäder: cykelpool, kvalitativa cykelparkeringar, lättillgänglig förvaring av rörelsehjälpmedel, personlig resecoach vid inflyttning, kommunikation kring hållbart resande, leveransskåp med kyla samt realtidsskärmar med kollektivtrafikavgångar.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Bakgrund	4
Syfte	5
Planerad bebyggelse	5
Parkeringsutredning cykel	6
Utredning av cykelparkeringsbehov med hänsyn till äldre målgrupp	6
Scenario 1: Målgruppsboende för äldre	8
Scenario 2: Ej målgruppsboende	8
Parkeringsutredning bil	9
Projektspecifikt p-tal	9
Justering beroende på lägenhetsfördelning	9
Gröna p-tal	9
Parkeringsutredning befintlig bebyggelse	9
Utredning av bilparkeringsbehov med hänsyn till äldre målgrupp	11
Scenario 1: Målgruppsboende för äldre	13
Scenario 2: Ej målgruppsboende	13
Mobilitetsåtgärder	13
Kommunikation kring hållbart resande	14
Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning	14
Lättillgänglig förvaring av rörelsehjälpmedel	14
Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning	15
Vindskyddad entré med bänk	15
Parkeringslösning	15
Cykelparkering	16
Bilparkering	18
Referenser	21
Bilagor	22

Bakgrund

Svenska Bostäder planerar att tillskapa 76 bostäder inom fastigheten Grimsta 1:2 i stadsdelen Hässelby gård, med adress Friherregatan. Projektområdet ligger i kanten av Melonparken och består idag av parkmark, se blåmarkerat i Figur 1 nedan. I detta PM redovisas parkeringsefterfrågan för bil och cykel för de planerade lägenheterna samt hur denna efterfrågan föreslås hanteras. Svenska Bostäder har idag tomträtt på flera intilliggande fastigheter. De som är aktuella för denna utredning är Fondbersån 1, Rosengården 1, Spegeldammen 1, Springbrunnen 2, Tapetrabatten 2, Tapetrabatten 4 och Örtagården 1. Fastigheterna består framförallt av lamellhus med singelgarage i bottenvåning och markparkeringsplatser i nära anslutning till vägen. Fondbersån 1 består av ett skivhus med markparkering, singelgarage i bottenvåning, ett garage under bjälklag samt en separat garagebyggnad. Bebyggelsen är från 1950-talet med undantag för Kålgården 1, som är från 2007 och inte har några tillhörande bilplatser. Svenska Bostäder planerar att lösa bilparkeringsefterfrågan för de planerade bostäderna i befintligt parkeringsbestånd.



Figur 1: Ortofoto över Hässelby gård där Svenska Bostäders bestånd är markerat i rosa och aktuellt planområde i blått.

Syfte

Syftet med denna utredning är att beskriva den tilltänkta parkeringslösningen för tillkommande och befintlig bebyggelse avseende följande aspekter:

- Parkeringsbehovet för de nya bostäderna utifrån gällande riktlinjer vid nybyggnation inom Stockholms stad.
- Utredning av avsteg från Stockholm stads *Riktlinjer för projektspecifika Cykelparkeringstal i nyproduktion* med hänsyn till särskilt avvikande behov
- Parkeringslösning för tillkommande bebyggelse inom befintlig bebyggelse.
- Mobilitetsåtgärder och dess påverkan på p-talet för de nya bostäderna.

Planerad bebyggelse

Svenska Bostäder planerar att utveckla Friherregatan med två punkthus och en länkbyggnad. Projektet ska bli ett så kallat trygghetsboende: ett boende för gruppen 70+ år med gemensamhetslokaler för socialt umgänge men utan vård- och omsorgstjänster. Totalt planerar Svenska Bostäder för 76 bostäder om sammanlagt ca 5 900 kvm ljus BTA och 200 kvm mörk BTA, varav ca 300 kvm gemensamma ytor.



Figur 2: Situationsplan över föreslagen bebyggelse inom planområdet.

Projektet har en lägenhetsfördelning enligt nedan med 1-3 rum och kök.

Storlek	Storleksspänn	Antal	Andel
1 rok	36-42 kvm	25 lgh	33 %
2 rok	54-62 kvm	47 lgh	61 %
3 rok	75-76 kvm	4 lgh	6 %
Summa		76	

Parkeringsutredning cykel

Stockholms stads allmänna riktlinje för cykelparkering är att p-talet ska ligga inom spannet 2,5–4 platser per 100 kvm BTA. Var talet bör placeras inom detta spann avgörs inom varje projekt.

Utredning av cykelparkeringsbehov med hänsyn till äldre målgrupp

Eftersom projektet planeras för en äldre målgrupp bedöms cykelparkeringsbehovet vara tydligt avvikande från stadens riktlinjer. Därför har nedan utredning gjorts inom ramen för projektet, som visar på hur äldres resvanor och boendesituation möjliggör ett lägre cykelparkeringstal.

Den äldre befolkningen (65+) i Region Stockholm genomför i snitt färre resor än övriga åldersgrupper per person och dag, se Figur 3 nedan. Sett till val av färdmedel så reser äldre framförallt med bil, följt av resor med kollektivtrafik och till fots. Äldre reser generellt mindre med cykel än åldersgrupperna 25-64 år.

Antal resor till/från och inom länet per person och dag med olika färdmedel						
Grupp:	Bil	Kollektivt	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Kön:						
Män	0,9	0,5	0,2	0,4	0,0	2,0
Kvinnor	0,8	0,7	0,1	0,5	0,0	2,1
Åldersgrupp:						
Ålder 16-24 år	0,5	0,7	0,1	0,4	0,0	1,8
Ålder 25-39 år	0,8	0,7	0,2	0,5	0,0	2,2
Ålder 40-64 år	1,1	0,5	0,2	0,4	0,0	2,2
Ålder 65+	0,7	0,3	0,1	0,3	0,0	1,5
Total Region Stockholm	0,8	0,6	0,1	0,4	0,0	2,0

Figur 3: Resvaneundersökningen 2019, s. 22. Resor med färdtjänst och taxi ingår i mätningen under färdmedelsgruppen "Annat".

Äldre kan uppleva hinder i att cykla utifrån flera faktorer. Det handlar bland annat om den fysiska förmågan hos individen såsom balans, muskelstyrka och syn. Även infrastruktur, trafik och vana av att cykla spelar in. Samtidigt är cykeln ett praktiskt färdmedel för framförallt medellånga avstånd och en bra motionsform som av många upplevs som skonsamt mot knän och leder. Med rätt förutsättningar och hjälpmedel, som eldriven cykel, trehjulig lastcykel och trafiksäkra vägar, kan det vara ett möjliggörande färdmedel i den äldres vardag.

Bostäderna i projektet planeras som seniorbostäder och anpassas efter små hushåll. Svenska Bostäder utgår från att få hushåll kommer bestå av fler än två personer. Bland åldersgruppen 60+ i Sverige bor i snitt 60 procent med en partner, 35 procent ensamma och drygt fem procent med varken en partner eller ensam (SCB, 2022). Sett till varje lägenhet tror Svenska Bostäder därför att behovet av cyklar kommer vara lägre än Stockholm stads allmänna riktlinje för cykelparkering (2,5-4 per 100 kvm BTA). I riktlinjerna framgår att "Snittvärdet en cykel per person är bra att utgå ifrån".

I projektet räknar Svenska Bostäder med ca 100-125 boende. Eftersom äldre är en grupp som i lägre utsträckning reser med cykel ser bolaget dock inte att varje hyresgäst kommer vara i behov av en cykelparkeringsplats. Därutöver planeras för en cykelpool som mobilitetsåtgärd för de boende, vilket ytterligare minskar behovet av en privat cykel. Svenska Bostäder föreslår därför att cykelparkeringstalet justeras enligt följande: för varje lägenhet i projektet planeras för en cykelparkeringsplats exklusive besöksparkering.

Eftersom projektet planeras som målgruppsboende för äldre har Svenska Bostäder i dialog med staden arbetat med två olika scenarion för cykelparkeringstal: det första förutsätter att kvarteret är ett målgruppsboende för äldre och det andra att kvarteret inte är det.

Scenario 1: Målgruppsboende för äldre

I scenariot som detaljplanen tas fram för bedöms cykelparkeringsbehovet vara tydligt avvikande från stadens riktlinjer. Svenska Bostäder har därför gjort en utredning av cykelparkeringsbehovet i projektet och bedömer att cykelparkeringsbehovet är 1 plats per lägenhet, exklusive besöksparkering.

- ▶ Cykelparkeringstal för målgruppsboende äldre: 1/lägenhet
- ▶ Tillkommande bebyggelse utgörs av totalt 76 lägenheter vilket innebär 76 cykelparkeringsplatser
- ▶ I projektet planeras för 86 cykelparkeringsplatser inomhus och 6 besöksplatser på kvartersmark mot Friherregatan

Scenario 2: Ej målgruppsboende

För ett scenario där huset i framtiden inte är ett målgruppsboende har Stockholms stad gjort bedömningen att 3 platser per 100 kvm BTA, inklusive besöksparkering, är ett lämpligt cykelparkeringstal. Scenariot förutsätter en flexibel användning av byggnaderna i framtiden och att gemensamma ytor i souterrängplan omvandlas till cykelparkeringsplatser.

- ▶ Cykelparkeringstal för bostäder: 3/100 kvm BTA
- ▶ Tillkommande bebyggelse utgörs av totalt 5 900 kvm ljus BTA vilket innebär 177 cykelparkeringsplatser

Parkeringsutredning bil

Projektspecifikt p-tal

Det projektspecifika p-talet som staden angett är 0,525 platser per lägenhet. Förutsatt att platserna organiseras som flytande platser och därmed kan samnyttjas behöver inte siffran räknas upp för besöksparkering (vilket annars skulle göras med 10 %).

Justering beroende på lägenhetsfördelning

Enligt stadens riktlinjer ska p-talet räknas upp eller ner ifall lägenhetsfördelningen består av övervägande andel stora eller små lägenheter (högst 35 kvm). Enligt Svenska Bostäder är föreslagen lägenhetsfördelning i projektet att betrakta som en normal fördelning och därför görs ingen upp- eller nedräkning med avseende på lägenhetsstorlekar.

Gröna p-tal

Svenska Bostäder föreslår ett mobilitetspaket motsvarande medelnivå, se föreslagna åtgärder under rubrik Mobilitetsåtgärder nedan.

Parkeringsutredning befintlig bebyggelse

Svenska Bostäder har inom närliggande fastigheter ett befintligt parkeringsbestånd om 300 parkeringsplatser varav 162 platser i garage/port och 138 platser på markparkering samt ytterligare 18 motorcykelplatser i garage, se tabell nedan. Parkeringsanläggningarna ligger inom 500 m från planerad bebyggelse, avstånden i tabellen är maximala gångavstånd till respektive anläggnings markparkering från planområdet.

Fastighetsbeteckning	Avstånd	Markparkering	Garage	MC
Tapetrabatten 2	150 m	29	39	-
Tapetrabatten 4	300 m	36	30	10
Spegeldammen 1	400 m	19	28	5
Fondbersån 1	450 m	29	23	3
Rosengården 1	500 m	10	22	-

Springbrunnen 2	500 m	15	20	-
Summa		138	162	18

Bolaget har låtit genomföra en parkeringsbeläggningsstudie (Trivector, 2023) avseende beläggningen på de befintliga markparkeringsplatserna inom Fondbersån 1, Rosengården 1, Spegeldammen 1, Springbrunnen 2 och Tapetrabatten 2 samt 4. Beläggningen var generellt sett högst nattetid vardagar och helg. Figur 4 är från rapporten och visar beläggningsgraden över dygnet för respektive parkeringsyta på vardagar och helgdag. Den högsta beläggningen som noterades under beläggningsstudien motsvarar totalt 31 lediga platser på vardagar och 37 lediga platser på helgdagar. Den maximala parkeringsbeläggningen för hela inventeringsområdet var 78 % kvälls/-nattetiden veckodag och 73 % kvälls/-nattetid en helgdag.



Figur 4: Beläggningsgrad för markparkeringsplatserna (i gult) vid Svenska Bostäders fastigheter under vardag och helg.

I parkeringsbeståndet har Svenska Bostäder en vakans om 13 bilplatser och 6 mc-platser i skrivande stund. Därutöver hyrs 14 bilplatser ut till externa hyresgäster som inte bor i någon av fastigheterna och alltså inte kan antas nyttja platsen som ett komplement till sin bostad. Utöver detta har bolaget 37 platser som för närvarande spärrats från uthyrning, framförallt på grund av pågående ombyggnad,

men i vanliga fall hyrs ut. Det finns även flera hyresgäster som hyr fler än två parkeringsplatser i samma namn.

Genom att effektivisera det befintliga parkeringsbeståndet finns en stor potential att inrymma det tillkommande parkeringsbehovet på markparkeringsplatser. För att tillgodose de boendes behov av parkeringsplatser, såväl befintliga som tillkommande, ser bolaget därför att externa hyresgäster kan behöva sägas upp eller att den som hyr fler än två p-platser kan behöva säga upp någon av dem. Svenska Bostäder förhoppning är dock att det tillkommande behovet kan tillgodoses genom att justera från förhyrda platser till tillståndsparkering med flytande platser och hyra ut vakanta platser. Tillståndsparkering innebär att hyresgästen får rätt att parkera på en ledig parkeringsplats inom anvisat område istället för på en enskild förhyrd plats. Förslaget innebär att den som idag hyr en markparkeringsplats på Tapetrabatten 2 kan bli uppsagd och erbjudas tillståndsparkering i det övriga parkeringsbeståndet, se nedan om scenario 1 för bilparkering.

Utredning av bilparkeringsbehov med hänsyn till äldre målgrupp

Att vara äldre behöver inte i sig vara ett hinder för att köra bil. Äldre har ofta mer erfarenhet och omdöme att planera sin körning för att undvika besvärliga situationer. Samtidigt är äldre skörare och tål olyckor sämre. Dessutom försämras syn, hörsel och reaktionsförmåga med åldern. Sammantaget reser äldre generellt mindre med bil än åldersgrupperna 25-64 år (se Figur 3) och många äldre väljer att göra sig av med sin bil. I en jämförelse av bilinnehav mellan olika åldersgrupper framgår att personer 18-39 år äger cirka 0,3 bilar per person, 40-69 äger cirka 0,55 bilar per person medan 70+ äger cirka 0,48 bilar per person.

Ålder	Antal bilar	Befolkning	Genomsnitt bil/person
18-29	37792	353042	0,11
30-39	128215	394557	0,32
40-49	161445	337961	0,48
50-59	187185	317713	0,59
60-69	140197	236318	0,59

70-79	100307	189211	0,53
80-89	39308	92223	0,43
90-	3676	18590	0,20
Totalt	798125	1939615	0,41

Statistiken över antal bilar kommer från Trafikanalys och statistiken över befolkningens mängd kommer från Region Stockholm, båda avser 2023 i Region Stockholm.

Ovan statistik påminner om hur bilanvändandet och behovet av en parkeringsplats beror på livssituation. Åldersgruppen 18-39 år äger bil i lägre utsträckning medan 40-69 år har ett högt bilinnehav vilket sannolikt kan förklaras av familjekonstellation, ekonomi, normer och vana. Det framgår även att 70-79-åringar i stor utsträckning äger bil, men att från 80 år så minskar bilägandet kraftigt vilket antagligen kan förklaras av att fysiken försämras med åldern.

I planeringen av projektet går det inte på förhand att veta åldern hos de boende men det kan antas att yngre boende (70-79 år) i högre utsträckning vill äga en bil. Samtidigt kommer yngre boende generellt ha en bättre fysik som gör att de kan röra sig längre sträckor, medan förhållandet är det motsatta för äldre boende (80+ år). Nedan beskrivs ett målgruppsanpassade scenario som inte kan ta hänsyn till hur åldern bland de boende i huset kommer att variera. Scenariona får ses som en ambition att anpassa parkeringsbehovet utifrån rådande förutsättningar.

Som tidigare redovisat under avsnittet *Utredning av cykelparkeringsbehov* så förväntar Svenska Bostäder sig att det är små hushåll som kommer bo i lägenheterna. Sammantaget är bolagets bedömning att behovet av bilparkeringsplatser kommer att vara lägre än det projektspecifika P-talet 0,525.

För att minska bilens attraktivitet gentemot andra trafikslag är det en fördel om parkeringsplatser inte är placerade i direkt anslutning till bostaden. Med hänsyn till den äldre målgruppen i detta projekt kan det dock vara aktuellt att särskilt erbjuda p-platser i närheten till planerad bebyggelse. Svenska Bostäder föreslår därför att p-platserna ska finnas inom 150 m.

Eftersom projektet planeras som målgruppsboende för äldre har Svenska Bostäder i dialog med staden arbetat med två olika scenarion för bilparkeringsplatser: det första förutsätter att kvarteret är ett målgruppsboende för äldre och det andra att kvarteret inte är det.

Scenario 1: Målgruppsboende för äldre

I scenariot som detaljplanen tas fram för bedöms bilparkeringsbehovet vara lägre än det anvisade projektspecifika P-talet samtidigt som det finns ett särskilt behov av att gångavståndet till parkeringsplatserna är kort.

Inom 150m från detaljplanområdet har Svenska Bostäder 29 markparkeringsplatser inom fastigheten Tapetrabatten 2. Inom planområdet kommer bolaget att tillskapa två parkeringsplatser för rörelsehindrade. Totalt innebär det 31 parkeringsplatser fördelat på 76 lägenheter vilket ger ett P-tal om 0,408 ($31/76=0,408$).

- ▶ Tillgängliga parkeringsplatser inom 150 m: 29
- ▶ Tillkommande RHP: 2
- ▶ Totalt: 31 parkeringsplatser för 76 lägenheter = P-tal 0,408

Scenario 2: Ej målgruppsboende

För ett scenario där huset i framtiden inte är ett målgruppsboende har det projektspecifika P-talet satts till 0,525. Scenariot förutsätter att avståndet till parkeringsplatserna kan vara längre än 150m.

Det projektspecifika p-talet 0,525 platser/lgh räknas ner med 15 % och landar på 0,446 platser per lägenhet utifrån uträkningen $0,525 * (1-0,15) = 0,446$.

- ▶ P-tal: 0,446 platser per lägenhet
- ▶ Projektet innehåller 76 lägenheter vilket innebär 34 bilparkeringsplatser.

Mobilitetsåtgärder

Svenska Bostäder har som ambition att uppmuntra och underlätta hållbart resande och föreslår ett mobilitetspaket motsvarande grundnivå, men även följande

konkreta åtgärder från medel samt ambitiös nivå. Utvecklingen inom mobilitetstjänster går dock snabbt, och produktionen av projektet ligger några år framåt i tiden så det är inte osannolikt att andra lösningar kan komma att visa sig mer lämpade längre fram. I sådant fall vill Svenska Bostäder, i dialog med och efter godkännande av Stockholms stad, ha möjlighet att anpassa föreslagna mobilitetsåtgärder.

Kommunikation kring hållbart resande

För att underlätta för och uppmuntra de boende till att välja hållbara transportmedel och nyttja de mobilitetstjänster som erbjuds inom projektet vill vi genomföra kommunikationsinsatser kring hållbart resande. I samband med inflyttning informeras de boende om fastighetens cykelpool, faciliteter för rörelsehjälpmedel och cyklar med mera. Ett informationsmaterial delas ut som innehåller en karta som visar cykelvägar och kollektivtrafikhållplatser i området med information kring hur lång tid det tar att nå viktiga målpunkter med cykel respektive kollektivtrafik.

Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning

En personlig resecoach kommer att erbjudas, för att ge rådgivning till de boende kring val av färdmedel och resvägar med fokus på att minska bilanvändningen utifrån den enskildes förutsättningar och behov.

Lättillgänglig förvaring av rörelsehjälpmedel

För att tillgodose målgruppens förväntade behov av rörelsehjälpmedel såsom rullatorer och permobil planeras ett särskilt utrymme för förvaring. Förvaringsutrymmet planeras i direkt anslutning till huvudentrén för att hjälpmedlen ska vara lättillgängliga och har automatisk dörröppnare. I utrymmena kommer det finnas eluttag och möjlighet att ladda batterier.

Kvalitativa cykelparkeringar

God kvalitet på cykelparkering är en viktig aspekt som ökar andelen som cyklar. Därför vill vi tillhandahålla kvalitativa cykelparkeringsplatser enligt stadens riktlinjer, både inomhus och utomhus. I utrymmena för förvaring av rörelsehjälpmedel kommer det även finnas plats för att parkera ett antal cyklar och tillgång till luftpump och en mekstation i ett av utrymmena. Besöksparkering placeras utomhus strax utanför det västra husets entré. I souterrängplan placeras cykelparkering som förses med automatisk dörröppnare och enkelt nås med hiss.

Realtidsskärmar med kollektivtrafikavgångar

För att ytterligare underlätta för de boende att välja kollektiva färdvägar vill vi installera digitala skärmar i trapphusentréerna med realtidsinformation om kollektivtrafikavgångar för buss- och tunnelbanchållplatser i närområdet.

Cykelpool

Friherregatan ligger ett stenkast ifrån högkvalitativa rekreativsområden och flera lokala centrum nås inom cykelavstånd. Vi vill ta vara på detta och uppmuntra cykeln som färdväg bland de boende för att främja en hälsosam livsstil och hållbara transporter. Därför vill vi tillhandahålla en cykelpool som är särskilt anpassad för äldre. Cykelpoolen kommer att erbjuda trehjulad lastcykel, elcykel och vanliga cyklar med lågt insteg, för att underlätta resande och inköp av exempelvis dagligvaror.

Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning

Leveransskåp möjliggör mottagande av paketleveranser i nära anslutning till bostaden. Genom att ersätta enskilda resor för inköp med att samordna leveranser till fastigheten minskar utsläppen och även trängseln i trafiken. Leveransskåpen förses med kyla för att möjliggöra leveranser av färskvaror.

Vindskyddad entré med bänk

Entréerna mot Friherregatan kommer att förses med bänk och vindskydd så att den som väntar på färdtjänst eller närbuss kan sitta med god uppsyn över gatan.

Parkeringslösning

Tabellerna under respektive delkapitel nedan visar hur många cykel- respektive bilparkeringsplatser som är inritade och vilket antal platser nuvarande projektförslag genererar behov av. Siffrorna är preliminära och kan komma att uppdateras i ett senare skede.

Cykelparkering

Projektet har planerats som ett trygghetsboende, där cykelparkeringstalet anpassats efter målgruppen äldre utifrån tidigare beskrivna scenario 1. I huvudentrén mot Friherregatan planeras i båda husen för ett utrymme med plats för förvaring av rörelsehjälpmedel och privata eller delade cyklar. I det östra huset planeras för cykelpool och en station för cykelmek samt cykelpump. Besöksparkering placeras utomhus, strax utanför det västra husets entré. I souterrängplan placeras övrig cykelparkering som förses med automatisk dörröppnare och enkelt nås med hiss. Antalet cykelparkeringsplatser är beräknade utifrån enkla cykelställ. Om projektet inte planeras utifrån målgruppen äldre bedöms det att en del av den gemensamma ytan behöver omvandlas till cykelparkeringsutrymme och att tvåvåningsställ används.

Behov cykelparkeringsplatser	Antal platser
Scenario 1 – Målgruppsboende för äldre	76
Scenario 2 – Ej målgruppsboende	177

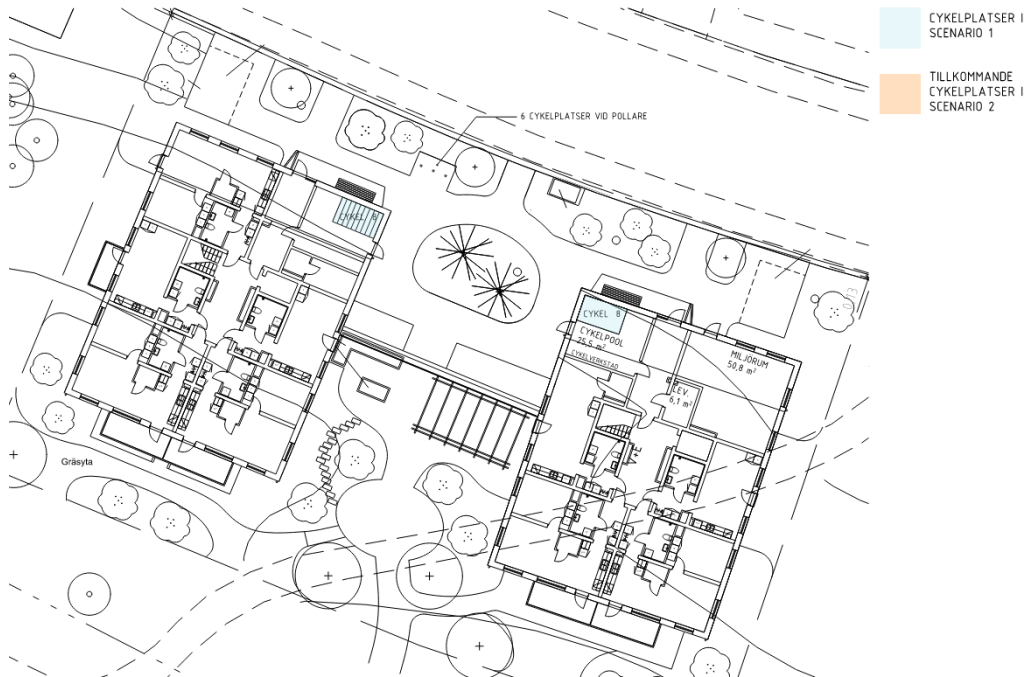
Projektets behov av cykelparkeringsplatser utifrån tidigare beskrivna scenariot.

Cykelparkeringsplatser utifrån scenario 1	Antal platser
Västra huset	50
Östra huset	36
Gården	6
Totalt antal cykelparkeringsplatser	92

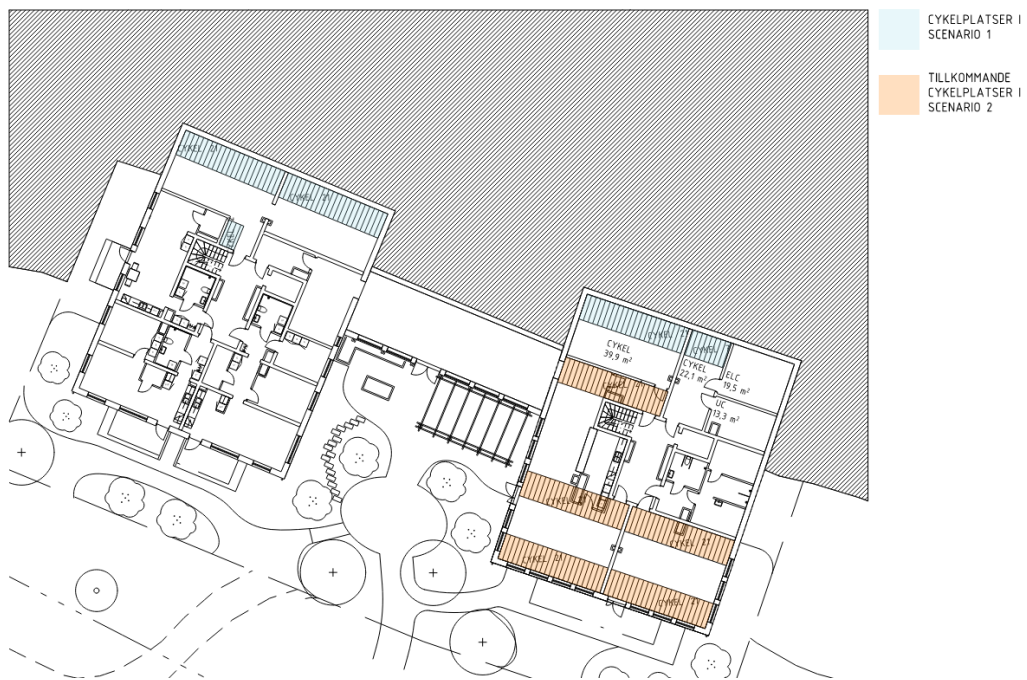
Projektets planerade antal cykelparkeringsplatser.

Cykelparkeringsplatser utifrån scenario 2	Antal platser
Västra huset	50
Östra huset	36+105
Övre gården	6
Totalt antal cykelparkeringsplatser	197

Antalet cykelparkeringsplatser om projektet inte planeras som målgruppsboende för äldre.



Figur 5: Placering cykelparkeringsplatser entréplan samt övre gård.



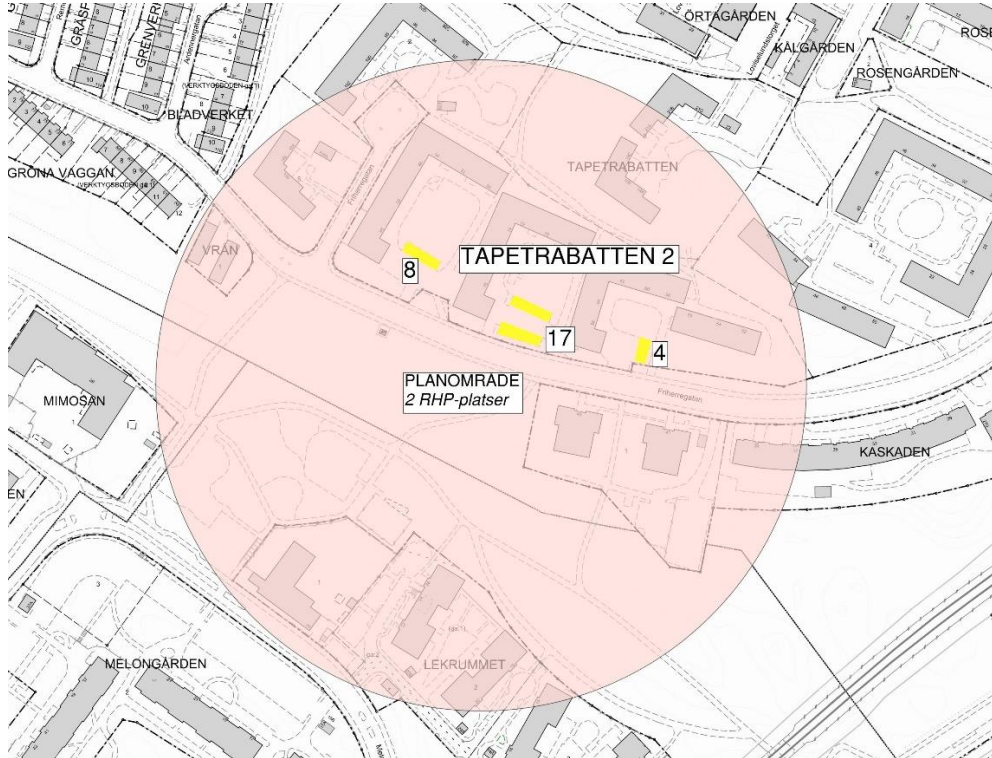
Figur 6: Placering cykelparkeringsplatser suterrängplan.

Bilparkering

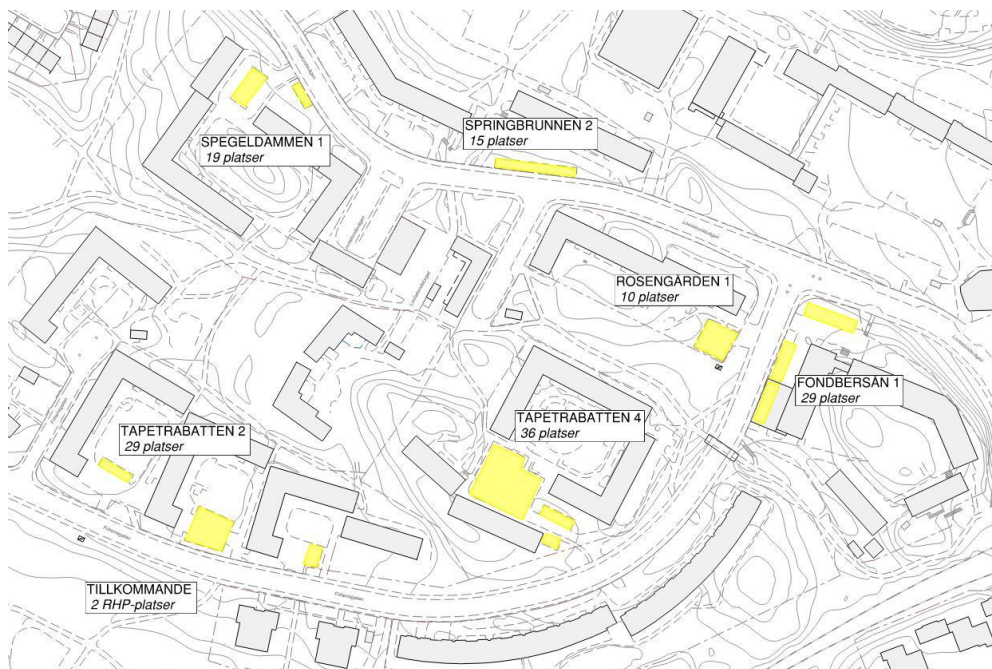
Utifrån beläggningsstudien och Svenska Bostäders information om uthyrning framgår att det finns en överkapacitet i befintligt parkeringsbestånd inom 500 m från planerad bebyggelse. Beläggningsstudien visar att det på en vardag kan finnas 31 outnyttjade markparkeringsplatser i området. Informationen om uthyrning visar att det finns sammanlagt 64 tillgängliga platser i garage eller markparkering med nuvarande vakanser och om externa hyresgäster sägs upp samt pågående underhållsarbete avslutas.

Tillgängliga bilparkeringsplatser	Antal platser
Vakanta platser	13
Externt uthyrda platser	14
Spärrade från uthyrning	37
Totalt antal tillgängliga bef. bilparkeringsplatser	64

Projektet har planerats som ett trygghetsboende, där parkeringstalet för bilar anpassats efter målgruppen äldre utifrån tidigare beskrivna scenario 1. Detta innebär att 29 markparkeringsplatser finns tillgängliga inom 150 m från den planerade bebyggelsen på fastigheten Tapetrabatten 2. Två nya parkeringsplatser för rörelsehindrade tillskapas i projektet på den övre gårdsytan mot Friherregatan. Oavsett scenario planerar Svenska Bostäder för mobilitetsåtgärder motsvarande medelnivå för Gröna p-tal, se avsnittet Mobilitetsåtgärder ovan.



Figur 7: Översiktskarta med en 150m radie från planområdet (i rosa) och Svenska Bostäders p-platser inom 150m (i gult med tillhörande antal).



Figur 8: Översiktskarta över Svenska Bostäders markparkeringsbestånd (i gult) och tillkommande RHP-platser i Hässelby gård.

Slutsatsen är att det finns goda möjligheter att inrymma parkeringsbehovet från de tillkommande bostäderna inom befintligt markparkeringsbestånd. När byggstart närmar sig kommer bolaget att specificera tänkt lösning.

Behov bilparkeringsplatser	Antal platser	P-tal
Scenario 1 – Målgruppsboende för äldre	31	0,408
Scenario 2 – Ej målgruppsboende	34	0,446

Projektets behov av bilparkeringsplatser utifrån tidigare beskrivna scenarion.

Bilparkeringsplatser utifrån scenario 1	Antal platser
Markparkeringsplatser inom 150 m	29
Tillkommande RHP	2
Totalt antal bilparkeringsplatser	31 platser

Projektets fördelning av parkeringsplatser.

Bilparkeringsplatser utifrån scenario 2	Antal platser
Markparkeringsplatser inom 500 m	32
Tillkommande RHP	2
Totalt antal bilparkeringsplatser	34 platser

Antalet parkeringsplatser om projektet inte planeras som målgruppsboende för äldre.

Referenser

Region Stockholm. *Resvaneundersökning 2019* (SL 2018-0116). (2020).

SCB. *Efter 60 En beskrivning av äldre i Sverige* (Demografiska rapporter 2022:2). (2022).

Trafikanalys. *Den nationella resvaneundersökningen 2022* (Statistik 2023:18). (2023).

Bilagor

Bilaga 1 - Parkeringsbeläggingsstudie Hässelby gård