
PM

STOCKHOLMS STAD

Parkeringsinventering Fruängen

UPPDRAGSNUMMER 30023303



GRANSKNINGSHANDLING

2021-10-31

STHLM STADS & TRAFIKUTFORMNING

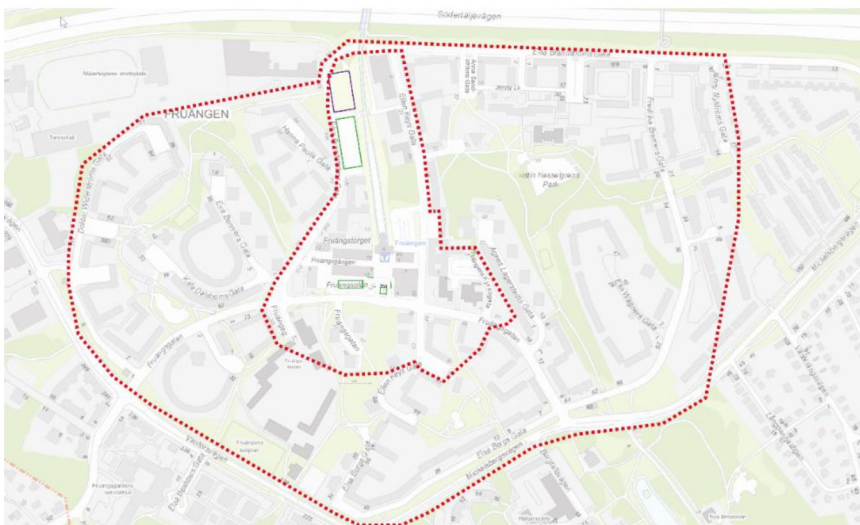
**SOFIA BUHRGARD
MARIA LINDELÖF
FILIP THORÉN**

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1 Inledning	9
1.1 Bakgrund och syfte	9
1.2 Metod och omfattning	10
2 Nuläge	12
2.1 Parkering	12
2.2 Parkeringsytor i centrum	12
2.3 Kollektivtrafik	14
2.4 Bilinnehav	15
2.5 Färdmedelsfördelning	16
3 Parkeringsbeläggning	17
3.1 Beläggning i centrum	17
3.2 Beläggning söndag kväll	20
4 Ersättningsbehov	22
4.1 Samnyttjande och ersättning	22
4.2 Reglering och avgifter	23
4.3 Mobilitetsåtgärder	23
5 Utvärdering och fortsatt arbete	25

Bilagor

Parkeringsinventering Fruängens centrum
Karta parkeringsinventering Fruängens centrum



Figur B. Avgränsningar för inventeringar samt parkeringsytor berörda av exploatering.

Parkeringsbeläggning

Parkeringsbeläggningen visade att beläggningen var som störst i Fruängens centrum fredag lunch, då beläggningen uppgick till cirka 85 %. Det var också då den högsta beläggningen för de tre parkeringarna A2, A3 och A9 inträffade.

En stor del av de lediga platserna var på parkeringsyta A3 och A4. Beläggningen på parkering A3 bedöms bero på att parkeringen är avgiftsbelagd dygnet runt, till skillnad från övrig parkering i området. På parkering A4 beror de lediga platserna till stor del av att det under inventeringstillfället pågick ett vägarbete längs gatan och att alla platser därmed inte var tillgängliga. Av de platser som fanns att tillgå vid inventeringstillfället så var A4 i princip fullbelagd. Om A4 antas vara fullbelagd uppgick beläggningen i centrum till totalt 90 %, se Tabell A.

Tabell A. Beläggning Fruängens centrum, vardag lunch.

* Vid parkeringsinventeringen pågick ett vägarbete vid parkering A4.

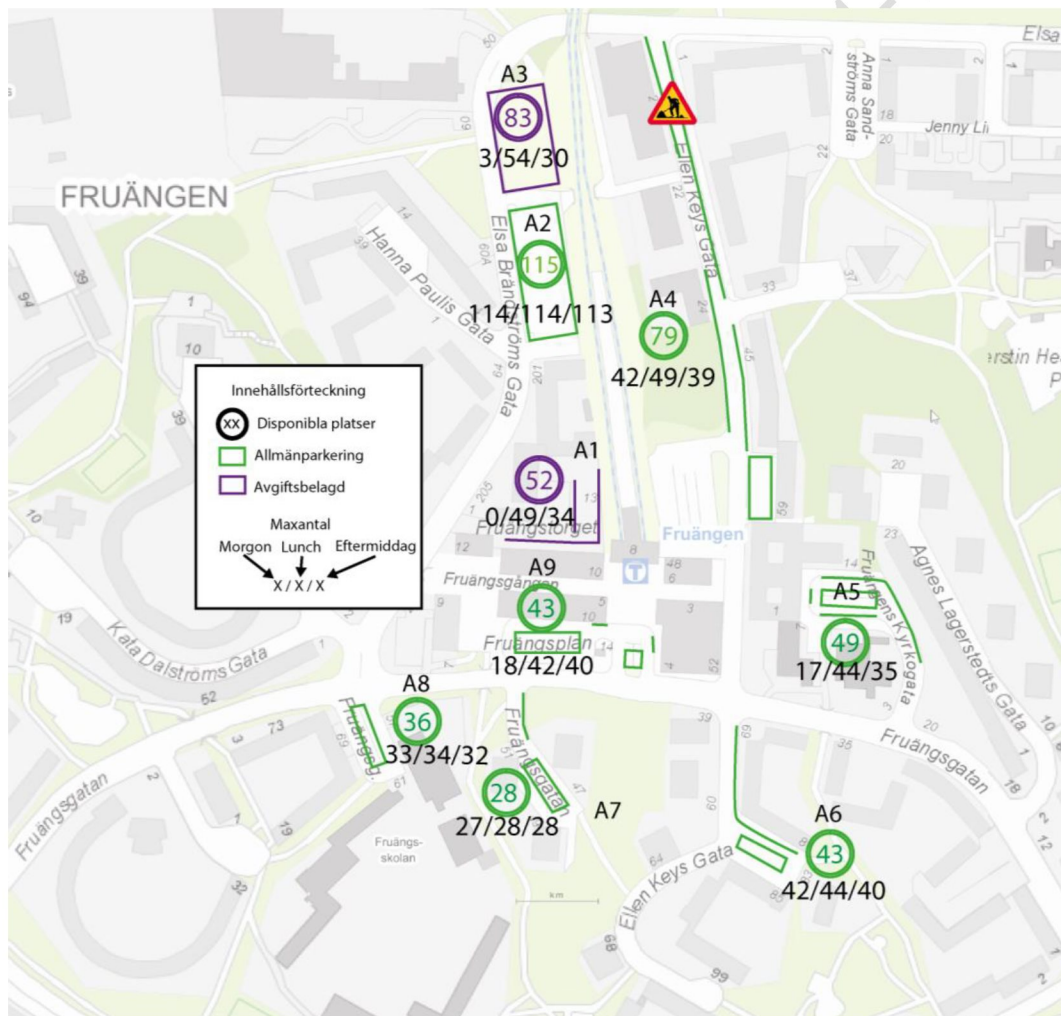
	A1	A2	A3	A4*	A5	A6	A7	A8	A9	TOTALT
Belagda	48	112	48	79 (49)	43	40	28	34	42	474
Lediga	4	3	35	0 (30)	6	3	0	2	1	54
TOTALT	52	115	83	79	49	43	28	36	43	528
Beläggning	92 %	97 %	58 %	62 %	88 %	93 %	100 %	94 %	98 %	90 %

Parkeringsinventering som utfördes söndag kväll, för att fånga upp beläggningen för boendeparkering i ett större område, visade att beläggningen på de allmänna parkeringsytorna inom centrum uppgick till 61 % och utanför centrum till 95 %. Därmed bedöms den allmänna parkeringen utanför centrum vara fullbelagd.

De allmänna parkeringsytorna i Fruängens centrum som hade en lägre beläggning än 90% söndag kväll var ytorna A1, A3, A4, A5 och A9, se Figur B.

Parkeringarna A2, A6, A7 och A8 hade en beläggning över 90 % även under söndagens räkning vilket indikerar att de nyttjas för boendeparkering. Parkeringen A4 var, likt vid inventeringen vardag dag, påverkad av ett vägarbete och de platser som fanns tillgängliga var fullbelagda.

Parkeringarna A1 och A3 är reglerade med avgift, vilket också återspeglas i inventeringen där dessa parkeringsytor i princip inte nyttjas alls för boendeparkering. Parkeringarna A5 och A9 tidsregleras dagtid, vilket medför att dessa i större utsträckning nyttjas för centumparkering och boende nyttjar dessa i mindre grad då de i stor utsträckning är belagda när boende parkerar sin bil för natten.



Figur B. Beläggning parkeringsytor i centrum. Allmänna platser har givits en beteckning från A1 till A9. Grön markering innebär att de är avgiftsfria medan lila markering innebär att de är belagda med avgift.

Tabell B.

	A1	A2	A3	A4*	A5	A6	A7	A8	A9	TOTALT
Belagda	3	113	1	55	24	43	27	33	22	321
Lediga	49	2	82	24	25	0	1	3	21	207
TOTALT	52	115	83	79	49	43	28	36	43	528
Beläggning	6 %	98 %	1 %	70 %	49 %	100 %	96 %	92 %	51 %	61 %

Ersättningsbehov

De tre parkeringsytorna A2, A3 och A9, som planeras att bebyggas eller på annat sätt påverkas av exploateringen i området innefattar 241 parkeringsplatser. Parkeringsinventeringen visar att beläggningen var som störst vardag lunch då både A2 och A9 var fullbelagda medan infartsparkeringen A3 hade en beläggning på 65 %. Med avseende på att räkningen utfördes under rådande pandemi kan dock behovet vid infartsparkeringen till kollektivtrafiken vara underskattad.

Samnyttjande

Parkeringsinventeringen visar att parkeringarna i centrum hade en beläggning på 90 % vardag lunch, då belastningen var som högst, vilket bedöms vara fullbelagt.

På söndagens inventering studerades ett större område för att identifiera boendeparkeringen i området. Den visade att beläggningen i centrum uppgick till drygt 60 %. För att säkerställa att parkeringsbehovet inte underskattas bedöms parkeringen vara fullbelagd vid 90 % beläggning. Det skulle innebära att beläggningen i centrum söndag natt uppgår till cirka 70 %, med 154 platser att tillgå. Det innebär emellertid att befintligt parkeringsbehov under dagtid inte uppfylls.

Ersättning av platser

Parkeringsplatserna skulle kunna ersättas genom att förläggas i garage under ny bebyggelse. En sådan lösning skulle medföra att garagen till viss del görs öppna för allmänheten. Det skulle även behövas parkeringsplatser för den tillkommande bebyggelsen i garagen. Vidare skulle en garagelösning innebära att viss yta behöver tas i anspråk för ramper, pelare och dylikt.

Ett annat alternativ skulle kunna vara att uppföra ett mobilitetshus i området, som skulle kunna ersätta både platser som byggs bort och till viss del befintlig gatuparkering på allmän platsmark. Det skulle möjliggöra ytor på gator i området för förbättrad sektion, med exempelvis breddade gång- och cykelbanor eller mer grönytor.

Reglering och avgifter

För att mobilitetsåtgärder skall ge önskad effekt krävs att de som parkerar i området främst är boende och besökande till dessa. Närheten till tunnelbanans röda linje

6(27)

 PM
 2021-10-31
 GRANSKNINGSHANDLING
 PARKERINGSINVENTERING FRUÄNGEN

tillsammans med oreglerad parkering innebär att det finns risk att parkeringen nyttjas av externa, som väljer att ställa bilen i Fruängen för att undvika kostnader för parkering i mer centrala delar av staden.

Genom att införa tidsreglering och/eller avgifter i området skulle andelen extern parkering i området kunna minskas och därmed minska parkeringsbehovet i området i stort. För att studera effekten av ett sådant införande skulle en pilotstudie kunna utföras i området.

Mobilitetsåtgärder

För att minska parkeringsbehovet i befintligt bestånd kan mobilitetsåtgärder användas. Fruängens närhet till god kollektivtrafik och Fruängens centrums utbud, med närhet till många vardagliga målpunkter, medför goda möjligheter att arbeta mot ett ökat resande med hållbara färdssätt.

Det bör emellertid beaktas att reduceringseffekten för befintlig parkering i jämförelse med parkering vid nybyggnad är betydligt lägre. Effekten av mobilitetsåtgärder för Fruängens centrum föreslås studeras mer i detalj i senare skede, både för Fruängen idag och för framtida exploatering.

Utvärdering och fortsatt arbete

Parkeringsinventeringen visade att beläggningen i Fruängens centrum var som störst vardag lunch, då beläggningen uppgick till 90 %. För de ytor som planeras att bebyggas är det främst parkeringen A3 som har tillgänglig parkering.

Parkeringen A3 är en infartsparkering som, till skillnad från övrig parkering i centrum, är belagd med avgift dygnet runt. Det bedöms vara den största anledningen till att nyttjandegraden är lägre för denna. Samtliga övriga parkeringsytor i centrum hade en beläggning på cirka 90 % eller högre vid det mest belastade tillfället, om parkeringen A4 bedöms fullbelagd då den påverkades av ett vägarbete.

Söndag kväll uppgick beläggningen i centrum till cirka 70 %. De ytor som var oreglerade var fullbelagda medan ytorna som var reglerade med avgift eller tid hade tillgängliga platser.

Parkeringsytorna kan ersättas både genom fysiska och mjuka åtgärder. Då beläggningen i Fruängens centrum är hög är möjligheten till samnyttjande låg. Det finns emellertid möjlighet till samnyttjande nattetid, då de avgiftsbelagda och tidsreglerade ytorna inte nyttjas i full utsträckning. Den yta som nyttjas minst både dagtid och nattetid är infartsparkeringen A3. Ett alternativ skulle kunna vara att denna yta helt eller delvis tas bort i samband med ny bebyggelse, förslagsvis tillsammans med andra åtgärder.

Om platserna ska ersättas fysiskt är ett alternativ att parkeringen ersätts genom öppna garage på den yta som bebyggs. Det bör observeras att då parkeringarna placeras i garage försvinner viss yta till bland annat ramper och pelare. Beroende på vilken typ av verksamhet som tillkommer krävs även parkering för den tillkommande bebyggelsen i garagen.

Vidare föreslås möjligheten till reglering och avgifter studeras. Det skulle dels kunna medföra en överflytt från boendeparkering på gatan till parkering på privat mark. I denna utredning framgår ej tillgängligheten i befintliga garage, men med avseende på att parkering på gata är avgiftsfri kan det antas finnas en lägre efterfrågan på att betala för en privat parkeringsplats. Det visar också parkeringsinventeringen, då beläggningen på privat mark är betydligt lägre än den på allmän platsmark. Ytterligare en aspekt att beakta är Fruängens centrum till tunnelbanans röda linje. Det kan innebära att det finns en betydande andel extern parkering i området, som väljer att ställa bilen i Fruängen för att undvika kostnader för parkering i mer centrala delar av staden.

För att arbeta mot ett ökat hållbart resande föreslås även olika typer av mobilitetsåtgärder studeras. Fruängens närhet till mycket god kollektivtrafik och Fruängens centrums utbud, med närhet till många vardagliga målpunkter ger goda förutsättningar för den typ av åtgärder. Det bör dock beaktas att det är betydligt svårare att påverka beteende hos befintlig boendepopulation i jämförelse med vid nybyggnadsprojekt.

Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet med Program Fruängen föreslås olika åtgärdsförslag studeras:

- Mobilitetsåtgärder föreslås studeras vidare mer i detalj i senare skede, både för Fruängen idag och för framtida exploatering.
- Vidare finns det goda förutsättningar att minska efterfrågan på parkering på allmän platsmark om parkeringen regleras med tid eller avgift. En sådan åtgärd kan med fördel studeras genom ett pilotprojekt som föregås utav en resvaneundersökning.

8(27)

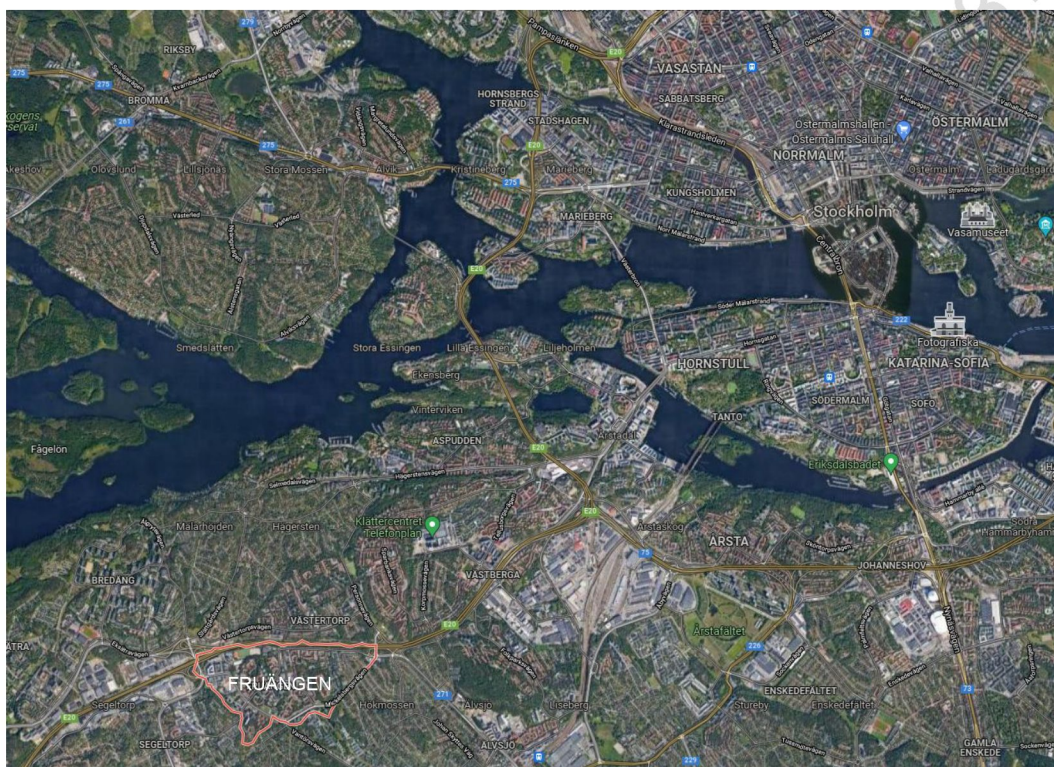
PM
2021-10-31
GRANSKNINGSHANDLING
PARKERINGSINVENTERING FRUÄNGEN

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Fruängen är en stadsdel i Hägersten, belägen i sydvästra Stockholm, strax söder om Södertäljevägen, se Figur 1.

Exploateringskontoret, Stockholm stad, arbetar i nuläget med att ta fram ett planprogram för Fruängen, vars syfte är att pröva möjligheten till nya detaljplaner i området, där det finns potential för ny exploatering av framförallt bostäder.



Figur 1. Stadsdelen Fruängens placering i stadsdelsnämndområdet Hägersten-Älvsjö i Stockholms stad.

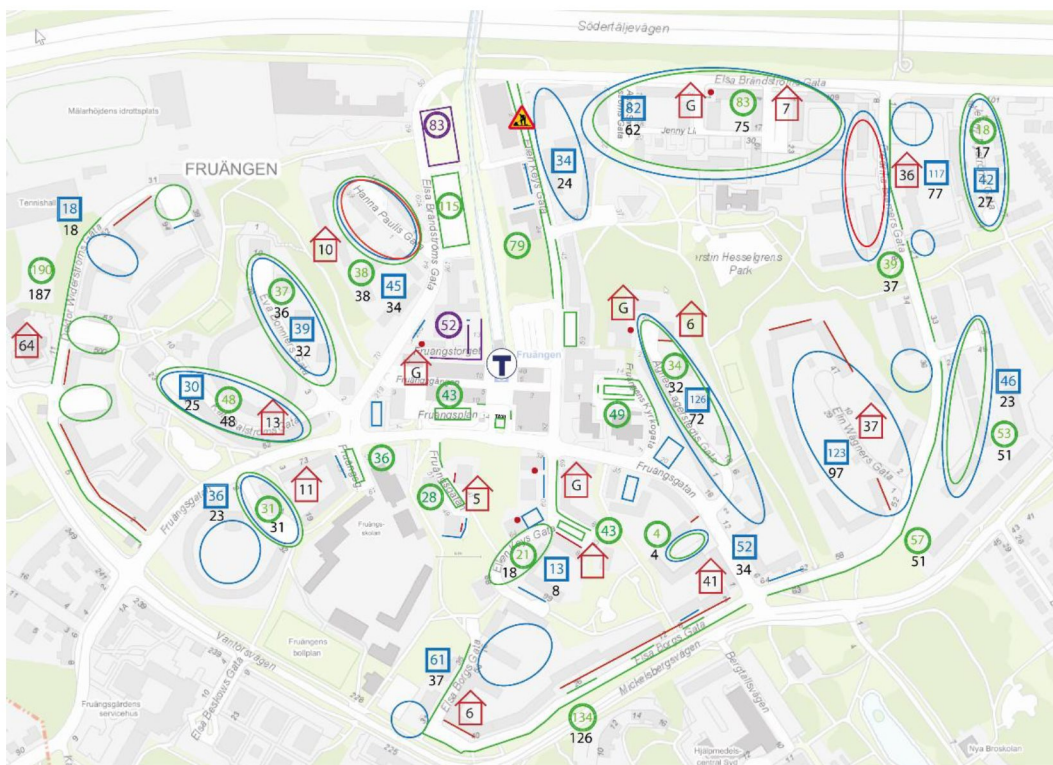
I samband med exploateringen i Program Fruängen planeras två allmänna parkeringspaltser mellan Elsa Brändströms Gata och spårvägen att bebyggas, se Figur 2. Vidare planeras parkeringen vid Fruängsplan påverkas av Spårväg Syd samt av förändrade krav på en funktionell yta för vistelse och byte mellan färdmedel.

Syftet med utredningen är att genom en parkeringsinventering kartlägga befintlig parkeringsbehov i Fruängens centrum samt vilka behov som finns för att ersätta de parkeringsplatser som byggs bort i samband med exploateringen i Program Fruängen. Vidare syftar utredningen till att ge förslag på hur dessa platser skulle kunna ersättas.

2 Nuläge

2.1 Parkering

Totalt har det identifierades 2 317 markparkeringsplatser, 248 enbilsgarageplatser samt fyra större privata garage i området. Markparkeringsplatserna består av 1 315 allmänna platser och 1 002 förhyrda platser. Platserna läge och antal redovisas i Figur 4.



Figur 4. Alla parkeringsplatser i området, allmänna grön, pendlingsparkering lila, förhyrda blå, garage röd
Av de identifierade markparkeringsplatserna ligger 666 i Fruängens centrum, 528 allmänna och 138 förhyrda, se Tabell 1. Den allmänna parkering som ligger på gatumark är i dagsläget avgiftsfri och även regleringsfri förutom städdag.

Tabell 1. Antal platser

	Allmänna	Förhyrda	Allmänna + förhyrda	Enbilsgarage
Centrum	528	138	666	17
utanför centrum	787	864	1 651	231
Totalt antal platser	1 315	1 002	2 317	248

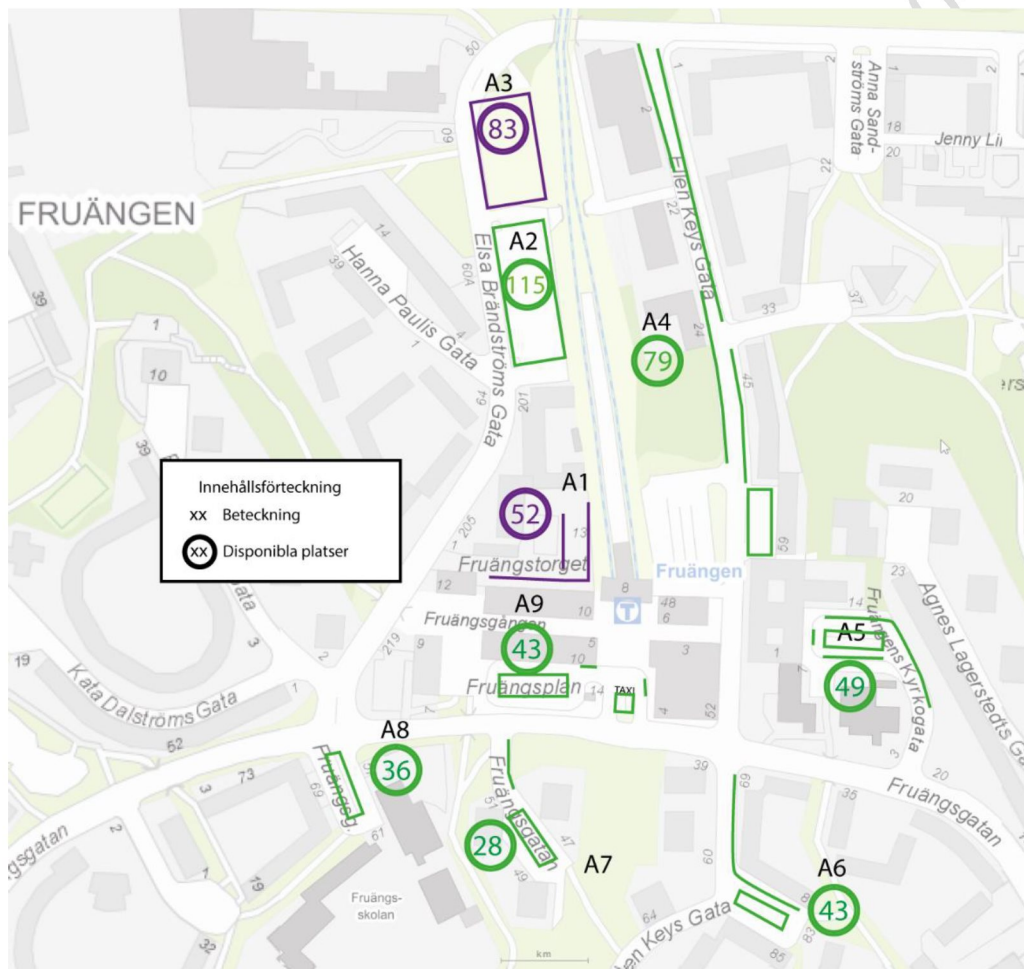
2.2 Parkeringsytor i centrum

De parkeringsytor som planeras att bebyggas har getts beteckning A2, A3 och A9. Totalt innefattar det 241 parkeringsytor, fördelade enligt nedan:

12(27)

PM
2021-10-31
GRANSKNINGSHANDLING
PARKERING SINVENTERING FRUÄNGEN

- A2 innefattar 115 platser. Parkeringen är avgiftsfri utan reglering, bortsett från städ dag onsdag natt.
- A3 innefattar 83 platser. Parkeringen är en infartsparkering reglerad med avgift. Avgiften uppgår till 12 kr per timme alternativt 50 kr per dygn.
- A9 innefattar 43 platser. Centrumparkeringen A9 är reglerad till 2 timmar alternativt 30 minuters parkering under dagtid (9-18 på vardagar och 9-16 under helgen) och övrig tid oreglerad och avgiftsfri, bortsett från städ dag torsdag natt.



Figur 5. Parkeringszoner i centrum. Allmänna platser har givits en beteckning från A1 till A9. Grön markering innebär att de är avgiftsfria medan lila markering innebär att de är belagda med avgift.

Övriga allmänna parkeringsytor i Fruängens centrum är reglerade enligt följande:

- Parkeringen A1 är reglerad med avgiftsfri parkering i 30 minuter och därefter avgiftsbelagd. Avgiften uppgår till 5 kr den första avgiftsbelagda halvtimmen och därefter 20 kr per timme. Nattparkering 18-8 kostar 30 kr.
- Parkeringarna A4, A6, A7 och A8 är avgiftsfria utan reglering, bortsett från städdag någon dag i veckan.
- Parkeringen A5 är reglerade till 2 timmar eller 30 minuters parkering under dagtid (9-18 på vardagar och 9-16 under helgen) och övrig tid oreglerad och avgiftsfri, bortsett från städdag en natt i veckan.

2.3 Kollektivtrafik

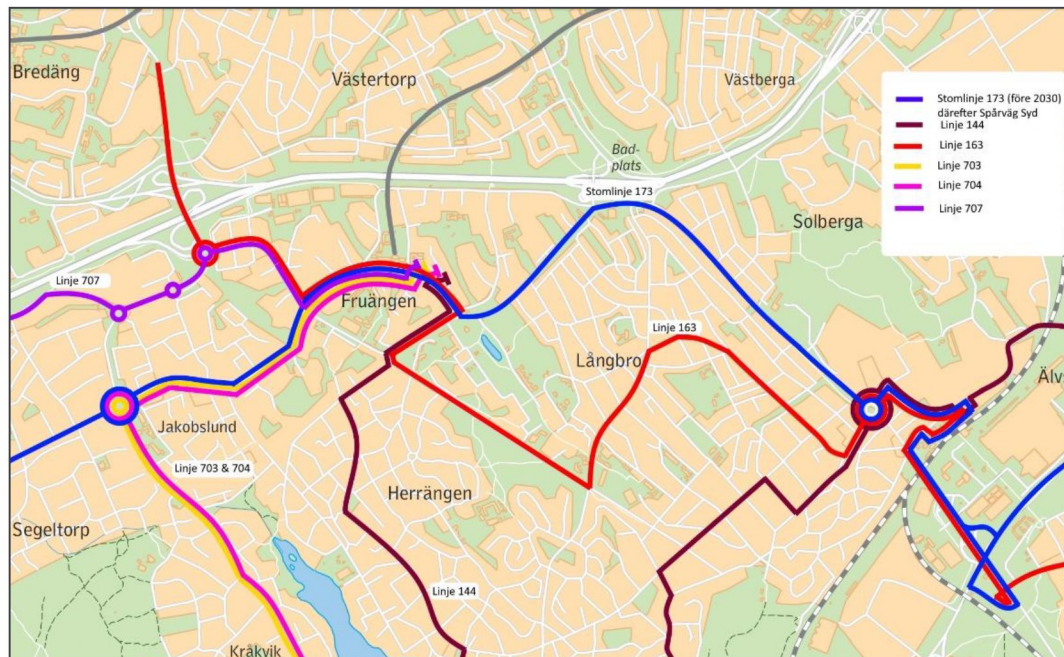
Fruängens centrum är idag en mindre knutpunkt för kollektivtrafik. Tunnelbanans röda linje 14 har sin ändstation i Fruängen. Restid till T-centralen med tunnelbanan är 18 minuter utan byten. Tunnelbanan kompletteras av stombusslinje och ett flertal andra bussar med hög turtäthet och sträckning enligt Figur 6. De genomgående bussarna har sitt hållplatsläge längs med Fruängsgatan och för vändande bussar finns ett dedikerat busstorg parallellt med tunnelbanan.

Tabell 2. Bussar som trafikerar Fruängens Centrum idag. *Under rusningstid

Linje	Genomgående (G)/ vändande (V)	Passning till T-bana	Från	Till	Turtäthet*
144	V	Ja	Fruängen	Gullmarsplan	8-13 min
163	G	Ja	Sätra industri	Kärrtorp	8 min
173	G	Nej	Skarpnäck	Skärholmen	7-11 min
703	V	Ja	Fruängen	Sörskogen	30 min
704	V	Ja	Fruängen	Björnkulla	15 min
707	V	Nej	Fruängen	Tumba station	15-20 min

14(27)

PM
2021-10-31
GRANSKNINGSHANDLING
PARKERINGSINVENTERING FRUÄNGEN



Figur 6. Befintligt busslinjenätet genom Fruängens centrum.

2.4 Bilinnehav

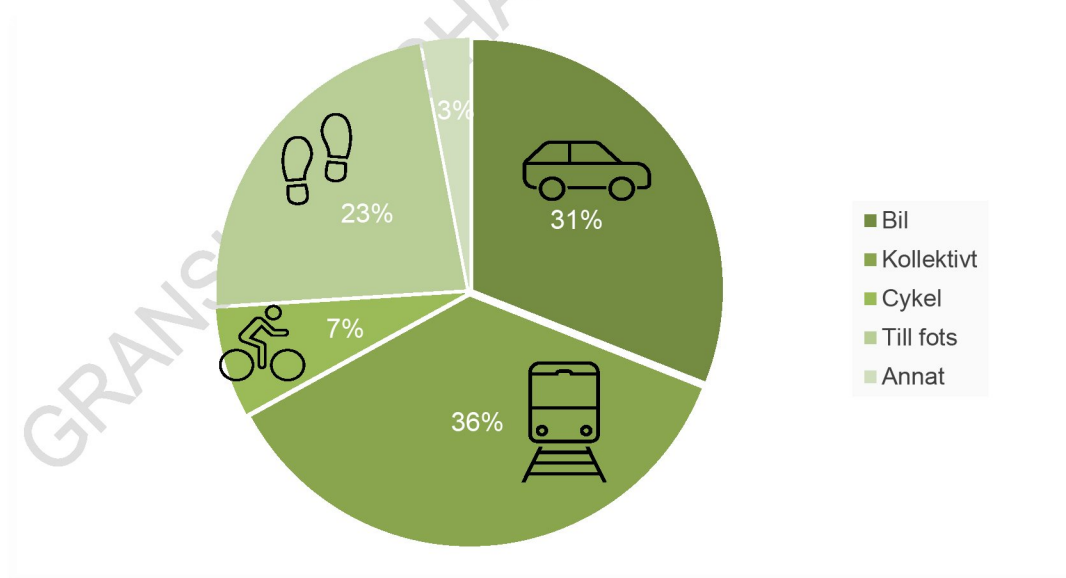
Enligt uppgifter från Stockholms stad finns det sammanlagt cirka 4 500 hushåll och 2 300 registrerade bilar i Fruängen (Stockholms stad, 2021). Detta motsvarar en befintlig biltäthet på 0,54 bilar per hushåll. Det bör observeras att av hushållen är cirka 150 hushåll av karaktären småhus. Bilinnehavet redovisas för det område som visas i Figur 7. Området är något större än det som legat till grund för parkeringsinventeringen.



Figur 7. Översikt Fruängens centrum. Den svarta begränsningslinjen visar det område som bilnehavet redovisas för.

2.5 Färdmedelsfördelning

Region Stockholm genomför kontinuerligt resvaneundersökningar, varav den senaste utfördes under 2019. Färdmedelsfördelningen för söderort (där Fruängen ingår) redovisas i Figur 8. Här framgår att 36 procent nyttjar kollektivtrafik, 7 procent cykel, 23 procent till fots, 31 procent bil och 3 procent övriga trafikslag.



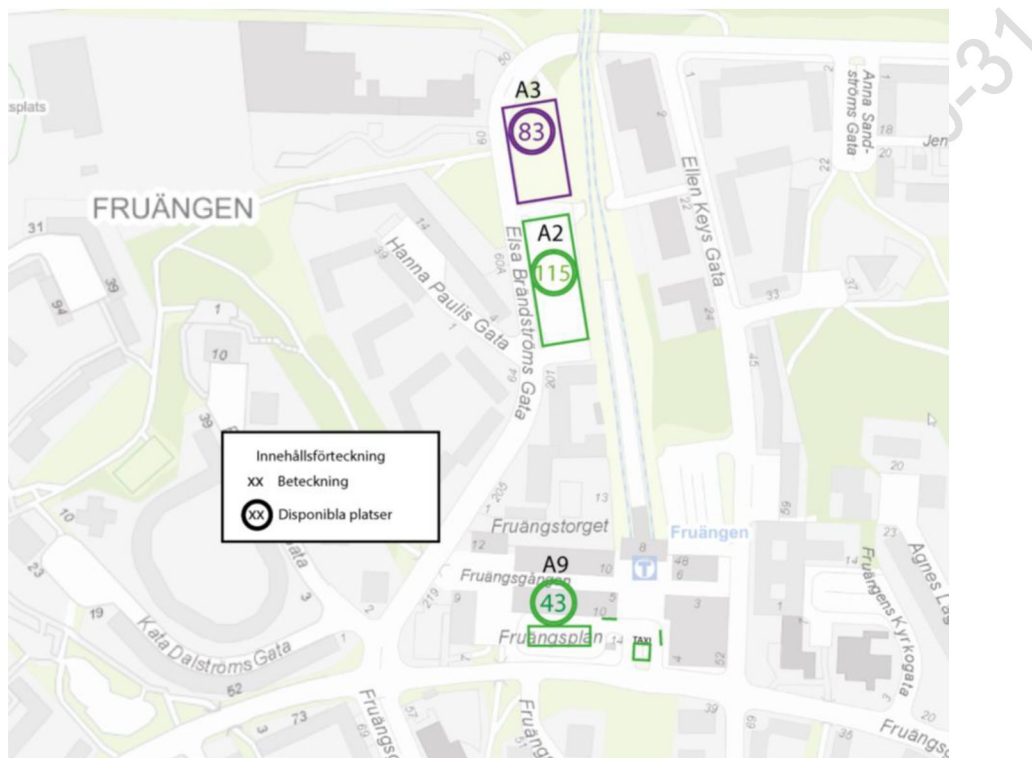
Figur 8. Dagens färdmedelsfördelning för Stockholm stad Söderort.

3 Parkeringsbeläggning

3.1 Beläggning i centrum

Parkeringsytor som planeras att exploateras (A2, A3 och A9)

De tre allmänna parkeringsytor som berörs av exploateringen består av totalt 241 parkeringsplatser, se Figur 9.



Figur 9. Parkeringsplatser som berörs av exploatering- parkering A3 (83 parkeringsplatser), parkering A2 (115 parkeringsplatser) och parkering A9 (43 parkeringsplatser).

Den högsta beläggningen för parkeringsytorna som exploateras uppkom vardag lunchtid, då både A2 och A9 var praktiskt taget fullbelagda medan A3 hade en beläggning på cirka 65 %, se Tabell 3/figur 3. Då uppgick antalet belagda platser till 210 stycken av totalt 241. En parkering bedöms vara fullbelagd vid 90 % beläggning, med avseende på bland annat söktrafik. Därmed antas parkeringen A3 haft en beläggning på cirka 75 %. Det vill säga cirka 20 lediga platser.

Vid räkningen som utfördes söndag kväll, för att studera beläggningen nattetid, var beläggningen på A2 fortsatt mycket hög (98 %) medan den avgiftsbelagda parkeringen A3 i princip inte nyttjas alls. Parkeringen A9 nyttjas också i betydligt lägre utsträckning nattetid, då beläggningen uppgår till cirka 50 %, se 3. Anledningen till den betydligt lägre beläggningen på parkering A9 kan bero på att parkeringen i hög grad nyttjas till centumparkering dagtid, varför det inte finns tillgängliga platser när boende parkerar sin

bil. Särskilt då parkeringen är tidsbegränsad till två timmar lördag dag, då många boende antas parkera bilen över helgen.

Tabell 3. Beläggning på parkeringsplatserna A2, A3 och A9. Beläggningsen redovisas för den mest belastade perioden (vardag lunch) samt bör söndagens kvällsräkning.

	A2		A3		A9		TOTALT	
	Vardag	Söndag	Vardag	Söndag	Vardag	Söndag	Vardag	Söndag
Belagda	114	113	54	1	42	22	210	136
Lediga	1	2	29	82	1	21	31	105
TOTALT	115	115	83	83	43	43	241	241
Beläggning	99 %	98 %	65 %	1 %	98 %	51 %	87 %	56 %

Fruängens centrum

Beläggningsen på allmänna platser i Fruängens centrum var som högst vardag lunch, se . Då uppgick beläggningsen till 84% i hela området. En stor del av de lediga platserna var på parkeringsyta A3 och A4. Beläggningsen på parkering A3 bedöms bero på att parkeringen är avgiftsbelagd dygnet runt, till skillnad från övrig parkering i området. På parkering A4 beror de lediga platserna till stor del av att det under inventeringstillfället pågick ett vägarbete längs gatan och att alla platser därmed inte var tillgängliga. Av de platser som fanns att tillgå vid inventeringstillfället så var A4 i princip fullbelagd. Om A4 antas vara fullbelagd uppgick beläggningsen i centrum till totalt 90 %, vilket bedöms vara fullbelagt, se Tabell 4.

Parkeringen A1 har en hög beläggning under vardag lunch trots att den är reglerad med avgift. Inventeringen visar att ingen parkerar på ytan på morgonen samt att beläggningsen är betydligt lägre under eftermiddagen (65 %). Det indikerar att parkeringen främst nyttjas för kortare ärenden, vilket överensstämmer med dess reglering med 30 minuters avgiftsfri parkering och en låg avgift den första efterföljande halvtimmen.

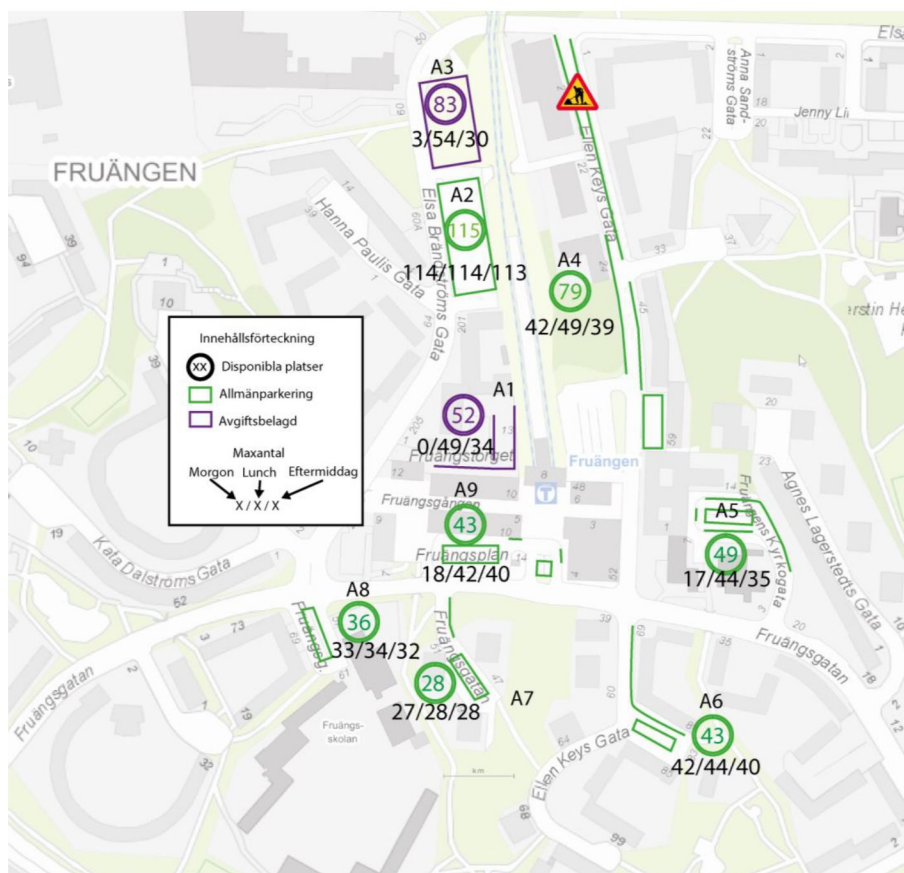
På parkeringsyta A9 fanns förutom på de anvisade platserna även bilar parkerade olovligt på andra delar av ytan. Fyra av platserna var parkering för rörelsehindrade vilka hade mer ledigt än övriga ytor.



Figur 10. Olovligt parkerade bilar längs muren på parkering i centrum. Foto: Sweco fredag 24 september, 2021.

18(27)

PM
2021-10-31
GRANSKNINGSHANDLING
PARKERING SINVENTERING FRUÄNGEN



Tabell 4. Beläggning Fruängens centrum, vardag lunch.

* Vid parkeringsinventeringen pågick ett vägarbete vid parkering A4. Av de platser som fanns att tillgå var A4 fullbelagd.

	A1	A2	A3	A4*	A5	A6	A7	A8	A9
Belagda	48	112	48	49	43	40	28	34	42
Lediga	4	3	35	30	6	3	0	2	1
TOTALT	52	115	83	79	49	43	28	36	43
Beläggning	92 %	97 %	58 %	62 %	88 %	93 %	100 %	94 %	98 %
TOTALT	Beläggning i centrum		Beläggning om A4* fullbelagd						
Belagda	444		474						
Lediga	84		54						
TOTALT	528		528						
Beläggning	84 %		90 %						

För förhyrda platser var beläggningen i centrum 63 % med 138 lediga platser under fredag lunch, vilket också var den mest belastade timmen, se Tabell 5.

Tabell 5. Beläggning förhyrda platser i centrum vid parkeringsinventering fredag lunch.

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	TOTALT
Belagda	5	14	11	9	22	3	6	17	87
Lediga	5	6	13	13	0	2	4	8	51
TOTALT	10	20	24	22	22	5	10	25	138
Beläggning	50%	70%	46%	41%	100%	60%	60%	68%	63 %

3.2 Beläggning söndag kväll

Parkeringsinventering som utfördes söndag kväll, för att fånga upp beläggningen för boendeparkering i ett större område, visade att beläggningen för hela området uppgick till 75 %, se Tabell 6. De allmänna parkeringsytorna som hade en lägre beläggning än 90% söndag kväll var ytorna A1, A3, A4, A5 och A9 samt en allmän parkering på Ellen Keys gata där beläggningen var 86 %, se Tabell 7. Beläggningen på de allmänna parkeringsytorna inom centrum uppgick till 61 % och utanför centrum till 95 %. Därmed bedöms den allmänna parkeringen utanför centrum vara fullbelagd.

Parkeringarna A2, A6, A7 och A8 hade en beläggning över 90 % även under söndagens räkning vilket indikerar att de nyttjas för boendeparkering. Parkeringen A4 var, likt vid inventeringen vardag dag, påverkad av ett vägarbete och de platser som fanns tillgängliga var fullbelagda.

Parkeringarna A1 och A3 är reglerade med avgift, vilket också återspeglas i inventeringen där dessa parkeringsytorna i princip inte nyttjas alls för boendeparkering. Parkeringarna A5 och A9 regleras med 30 minuters eller två timmar parkering vardag 9-18 och lördag 9-16. Den lägre beläggningen beror troligtvis på att boende parkerar sina bilar för natten innan kl. 16 på lördag varför dessa nyttjas i mindre grad för boendeparkering, se Tabell 7.

Tabell 6. Beläggning boendeparkering Fruängen, söndag kväll.

	Allmänna	Förhyrda	TOTALT
Belagda	1 072	672	1 744
Lediga	243	330	573
TOTALT	1 315	1 002	2 317
Beläggning	82 %	67 %	75%

Tabell 7. Beläggning allmän parkering i centrum vid parkeringsinventering söndag kväll.

	A1	A2	A3	A4*	A5	A6	A7	A8	A9	TOTALT
Belagda	3	113	1	55	24	43	27	33	22	321
Lediga	49	2	82	24	25	0	1	3	21	207
TOTALT	52	115	83	79	49	43	28	36	43	528
Beläggning	6 %	98 %	1 %	70 %	49 %	100 %	96 %	92 %	51 %	61 %

20(27)

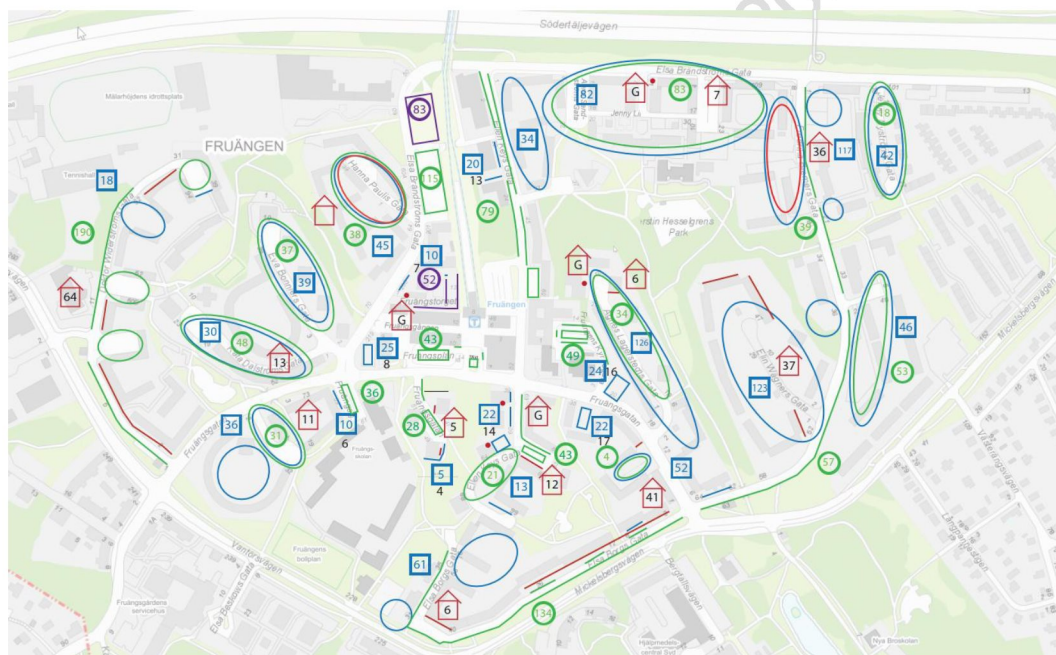
PM
2021-10-31
GRANSKNINGSHANDLING
PARKERINGSINVENTERING FRUÄNGEN

För förhyrda platser var beläggningen 67%, med 330 lediga platser. Beläggningen varierade mellan enskilda ytor från 59% till 100%. Beläggningen på förhyrda platser i centrum uppgick till 62 %, vilket i princip är samma beläggning som under vardag dag.

Tabell 8. Beläggning privat parkering vid parkeringsinventering söndag kväll.

	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	TOTALT
Belagda	7	13	16	17	14	4	6	8	85
Lediga	3	7	8	5	8	1	4	17	53
TOTALT	10	20	24	22	22	5	10	25	138
Beläggning	70%	65%	67%	77%	64%	80%	60%	32%	62 %

Förutom markparkering identifierades även cirka 250 enbilsgarage där beläggning är okänd samt fyra större privata garage där både antal platser och beläggning är okänd. Dessa redovisas separat och har inte räknats med i beläggningen, se Bilaga.



Figur 11. Parkeringsplatser och beläggning Fruängen söndag kväll. För mer detaljerad karta, se bilaga.

4 Ersättningsbehov

De tre parkeringsytorna som planeras att bebyggas eller på annat sätt påverkas av exploateringen i området innefattar 241 parkeringsplatser. Parkeringsinventeringen visar att beläggningen var som störst vardag lunch då både A2 och A9 var fullbelagda (99 respektive 98 procents beläggning) medan infartsparkeringen A3 hade en beläggning på 65 %. Det innebär att det fanns totalt 31 platser att tillgå, varav 29 på den avgiftsbelagda infartsparkeringen. Med avseende på att räkningen utfördes under rådande pandemi kan behovet vid infartsparkeringen till kollektivtrafiken vara underskattad.

Parkeringsinventeringen visar att beläggningen i Fruängens centrum totalt som mest uppgår till 90 %, vardag lunch. Det innebär att det totalt finns cirka 55 platser att tillgå under den mest belastade timmen.

Beläggningsräkningen som utfördes söndag kväll, för att identifiera den högsta belastningen för boendeparkering, visar att beläggningen i centrumets ytterområde är högre än 90 % nattetid medan parkeringen i centrum har en beläggning på cirka 61 %. De parkeringsytor som saknar reglering är fullbelagda medan parkeringarna med avgift inte nyttjas alls. Parkeringsytorna som tidsregleras dagtid har en beläggning på cirka 50 %, vilket indikerar att boende parkerar bilen för natten innan tidsregleringen slutat att gälla.

4.1 Samnyttjande och ersättning

I Program Fruängen finns planer på ny bebyggelse i Fruängens centrum vilket kan innebära att parkeringsplatserna A2, A3 och A9 byggs bort. Det skulle innebära att 241 parkeringsplatser behöver ersättas eller på annat sätt kompenseras. Av dessa visar parkeringsinventeringen att som mest 210 av dessa platser nyttjas. Med tanke på att räkningen utfördes under rådande pandemi kan behovet vid infartsparkeringen till kollektivtrafiken vara underskattad.

Samnyttjande

Parkeringsinventeringen visade att det finns 666 platser att tillgå i Fruängens inre område, varav 528 allmänna platser och 138 förhyrda. I det större inventeringsområdet, som studerades vid boendeparkeringen söndag kväll, finns idag 2 317 platser, varav 1315 allmänna platser och 1 002 förhyrda.

Parkeringsinventeringen visar att parkeringarna i centrum hade en beläggning på 90 % vardag lunch, då belastningen var som högst, vilket bedöms vara fullbelagt.

På söndagens inventering studerades ett större område för att identifiera boendeparkeringen i området. Den visade att det fanns 573 parkeringsplatser att tillgå inom befintligt bestånd. Det innebär att beläggningen uppgick till totalt 75 %. De parkeringsplatser som hade en lägre beläggning än 90 % var i princip samtliga lokaliserade i centrum. Centrumparkeringen hade en beläggning på cirka 60 % nattetid.

För att säkerställa att parkeringsbehovet inte underskattas bedöms parkeringen vara fullbelagd vid 90 % beläggning. Det skulle innebära att beläggningen i centrum söndag natt uppgår till cirka 70 %, med 154 platser att tillgå.

Emellertid är centrumparkeringen fullbelagd dagtid, vilket innebär att samnyttjande ej är möjligt dagtid i befintligt bestånd.

22(27)

PM
2021-10-31
GRANSKNINGSHANDLING
PARKERINGSINVENTERING FRUÄNGEN

Ersättning av platser

Parkeringsplatserna skulle kunna ersättas genom att förläggas i garage under ny bebyggelse. En sådan lösning skulle medföra att garagen till viss del görs öppna för allmänheten. Det skulle även behövas parkeringsplatser för den tillkommande bebyggelsen i garagen. Vidare skulle en garagelösning innebära att viss yta behöver tas i anspråk för ramper, pelare och dylikt.

Ett annat alternativ skulle kunna vara att uppföra ett mobilitetshus i området, som skulle kunna ersätta både platser som byggs bort och till viss del befintlig gatuparkering på allmän platsmark. Det skulle möjliggöra ytor på gator i området för förbättrad sektion, med exempelvis breddade gång- och cykelbanor eller mer grönytor. Emellertid innebär lösningen att en markanvisad yta skulle behöva tillhandahållas för ett mobilitetshus istället för bostäder.

4.2 Reglering och avgifter

För att mobilitetsåtgärder skall ge önskad effekt krävs att de som parkerar i området främst är boende och besökande till dessa. Närheten till tunnelbanans röda linje tillsammans med oregrerad parkering innebär att det finns risk att parkeringen nyttjas av externa, som väljer att ställa bilen i Fruängen för att undvika kostnader för parkering i mer centrala delar av staden.

Genom att införa tidsreglering och/eller avgifter i området skulle andelen extern parkering i området kunna minskas och därmed minska parkeringsbehovet i området i stort. För att studera effekten av ett sådant införande skulle en pilotstudie kunna utföras i området. Studien kan med fördel föregås av en intervjustudie eller boendeenkät över resvanor och bilinnehav. En sådan undersökning kan besvara om förändring av parkeringsregleringen är en relevant åtgärd.

Effekterna av avgifts- och tidsreglering studeras ej i detalj i denna PM.

4.3 Mobilitetsåtgärder

Hantering och planering av parkeringsfrågan för bilfordon påverkar arbetet mot en mer långsiktigt hållbar och attraktiv stad. Stockholms stad har en flexibel parkeringsnorm för flerbostadshus som syftar till att hitta en balans mellan efterfrågan och tillgång till bilparkeringsplatser utifrån områdets lokala förutsättningar såsom bilinnehav, tillgängligheten till kollektivtrafiken samt närhet och utbud av service och handel.

För att minska parkeringsbehovet i befintligt bestånd kan mobilitetsåtgärder användas. Fruängens närhet till god kollektivtrafik och Fruängens centrums utbud, med närhet till många vardagliga målpunkter, medför goda möjligheter att arbeta mot ett ökat resande med hållbara färdssätt.

Det bör emellertid beaktas att reduceringseffekten för befintlig parkering i jämförelse med parkering vid nybyggnad är betydligt lägre. De reduceringsnivåer som föreslås i Stockholms stads Gröna parkeringstal riktar sig till nyproduktion (Stockholms stad 2015). Det kan också vara svårt att implementera vissa åtgärder i befintliga bostäder.

Exempelvis kan det vara svårt att anordna yta för lättillgängliga cykelförråd i närhet till entréer om dessa saknas.

Effekten av åtgärder påverkas också av omgivande infrastruktur. En ambitiös cykelsatsning inom området kan inte nå full potential om den omgivande infrastrukturen är bristfällig. Vidare bör det observeras att åtgärderna främst riktar sig till boende. Eventuell extern parkering påverkas ej av åtgärderna.

Effekten av mobilitetsåtgärder för Fruängens centrum föreslås studeras mer i detalj i senare skede, både för Fruängen idag och för framtida exploatering.

Identifierade framgångsfaktorer:

- En kombination av faktorer som möjliggör god tillgänglighet och ett vardagsliv utan egen bil
- Ett tydligt och samlat koncept riktat till "rätt" målgrupp
- Avtal som tydliggör ansvarsfördelning mellan aktörerna
- Samlade parkeringsanläggningar för effektivt nyttjande
- Parkeringskostnad som ett styrmedel

Identifierade utmaningar:

- Samsyn och dialog mellan drivande aktörer
- Transparenta och tydliga processer/verktyg/metoder för bedömning av parkeringsbehov
- Ett helhetsperspektiv på parkering som inkluderar närområdet
- Avtals- och planfrågor
- Praxis för utformning av mobilitetsåtgärder
- Uppföljning och utvärdering – (den här punkten är det problematiska, vilket gjort det svårt att idag veta effekterna av låga p-tal och mobilitetsåtgärder)

24(27)

PM
2021-10-31
GRANSKNINGSHANDLING
PARKERINGSINVENTERING FRUÄNGEN

5 Utvärdering och fortsatt arbete

Parkeringsinventeringen visade att beläggningen i Fruängens centrum var som störst vardag lunch, då beläggningen uppgick till 90 %. För de ytor som planeras att bebyggas är det främst parkeringen A3 som har tillgänglig parkering, se Tabell 9.

Parkeringen A3 är en infartsparkering som, till skillnad från övrig parkering i centrum, är belagd med avgift dygnet runt. Det bedöms vara den största anledningen till att nyttjandegraden är lägre för denna. Samtliga övriga parkeringsytor i centrum hade en beläggning på cirka 90 % eller högre vid det mest belastade tillfället, om parkeringen A4 bedöms fullbelagd då den påverkades av ett vägarbete.

Med avseende på att räkningen utfördes under rådande pandemi kan behovet vid infartsparkeringen till kollektivtrafiken vara underskattad. Därmed kan behovet vara större.

Tabell 9. Beläggning av parkeringsytor som planeras att bebyggas eller på annat sätt påverkas i Program Fruängen.

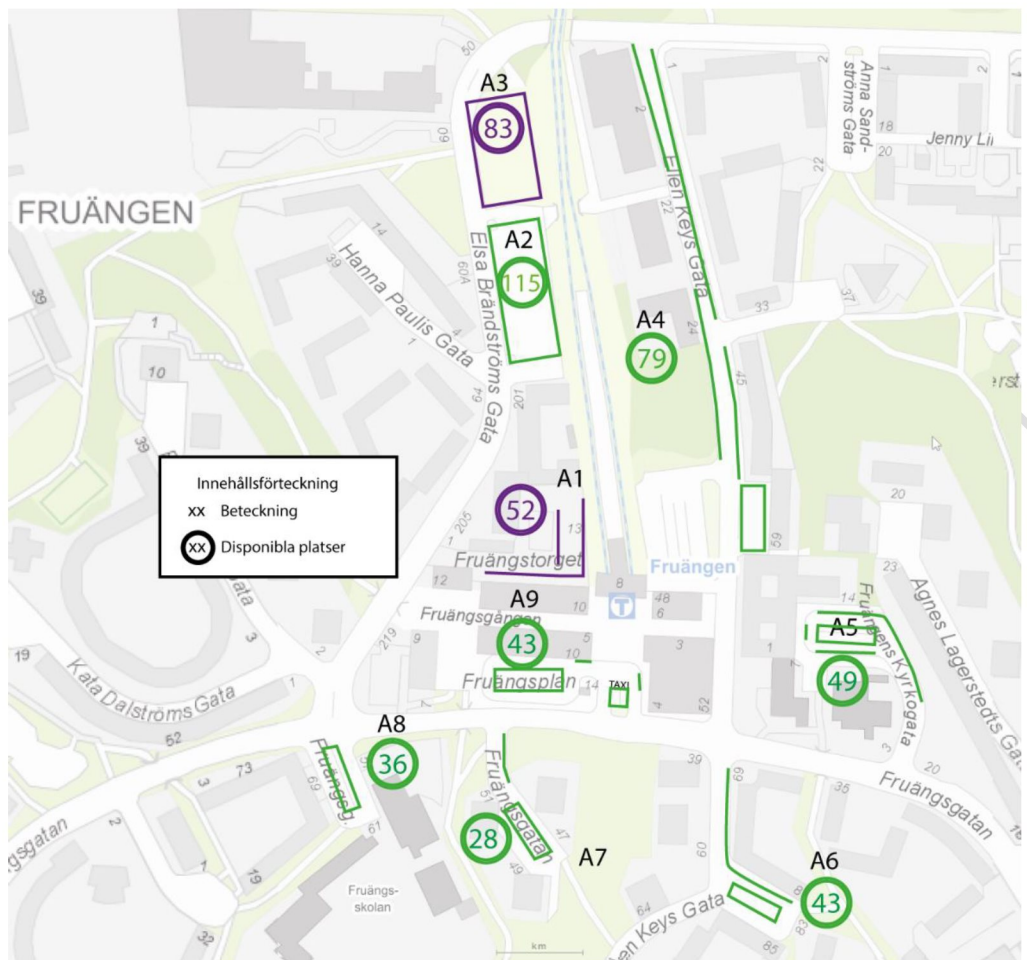
	A2	A3	A9
	Vardag	Vardag	Vardag
Belagda	114	54	42
Lediga	1	29	1
TOTALT	115	83	43
Beläggning	99 %	65 %	98 %

Söndag kväll var beläggningen på boendeparkeringen i de yttre områdena omkring 90 % eller högre vid inventeringstillfället. Parkeringen i centrum hade en betydligt lägre beläggning (68 %). Parkeringsytorna A2, A6, A7 och A8 hade en beläggning över 90 %. Även A4 var fullbelagd om man bortser från de platser som var otillgängliga på grund av vägarbetet.

Tabell 10. Beläggning centrumparkering vid parkeringsinventering söndag kväll.

	A1	A2	A3	A4*	A5	A6	A7	A8	A9
Belagda	3	113	1	55	24	43	27	33	22
Lediga	49	2	82	24	25	0	1	3	21
TOTALT	52	115	83	79	49	43	28	36	43
Beläggning	6 %	98 %	1 %	70 %	49 %	100 %	96 %	92 %	51 %

Parkeringen A1 och A3 är en avgiftsbelagd parkering medan parkeringarna A5 och A9 är tidsreglerade till 2 timmar vardagar 9 – 18 och lördagar 9 – 16. Den låga nyttjandegraden på de avgiftsbelagda parkeringarna bedöms bero av att de som parkerar bilen i första hand väljer platser utan avgift och för de tidsreglerade platserna är anledningen troligtvis att många boende parkerar sin bil inom ramen för tidsregleringen.



Figur 13. Parkeringsytor i centrum. Allmänna platser har givits en beteckning från A1 till A9. Grön markering innebär att de är avgiftsfria medan lila markering innebär att de är belagda med avgift.

Parkeringsytorna kan ersättas både genom fysiska och mjuka åtgärder. Då beläggningen i hela centrum är hög är möjligheten till samnyttjande låg.

Samnyttjande är ej möjligt dagtid då befintlig parkering i centrum är fullbelagd. Det finns emellertid möjlighet till samnyttjande nattetid, då de avgiftsbelagda och tidsreglerade ytorna inte nyttjas i full utsträckning. Om det främst är boendeparkering som skall tillgodoses i den framtida planen finns det nattetid lediga platser på de reglerade platserna A1 (avgift), A3 (avgift och tidsreglering), A5 (tidsreglering), och A9 (tidsreglering). Enligt inventeringen finns det 177 platser att tillgå söndag kväll och om 90 % beläggning bedöms vara fullbelagt uppgår antalet platser till 154. Det kan jämföras med de 241 platser som planeras att bebyggas. Den yta som nyttjas minst på dagtid och nattetid är infartsparkeringen A3. Ett alternativ skulle kunna vara att denna yta helt eller delvis tas bort i samband med ny bebyggelse, förslagsvis tillsammans med andra åtgärder.

Tabell 11. Beläggning avgiftsbelagda och tidsreglerade platser i Fruängens centrum, söndag kväll.

	A1	A3	A5	A9	TOTALT
Belagda	3	1	24	22	50
Lediga	49	82	25	21	177
TOTALT	52	83	49	43	227
Beläggning	6 %	1 %	49 %	51 %	22 %

26(27)

PM
2021-10-31
GRANSKNINGSHANDLING
PARKERING SINVENTERING FRUÄNGEN

Om platserna ska ersättas fysiskt är ett alternativ att parkeringen ersätts genom öppna garage på den yta som bebyggs. Det bör observeras att då parkeringarna placeras i garage försvinner viss yta till bland annat ramper och pelare. Beroende på vilken typ av verksamhet som tillkommer krävs även parkering för den tillkommande bebyggelsen i garagen.

Vidare föreslås möjligheten till reglering och avgifter studeras. Det skulle dels kunna medföra en överflytt från boendeparkering på gatan till parkering på privat mark. I denna utredning framgår ej tillgängligheten i befintliga garage, men med avseende på att parkering på gata är avgiftsfri kan det antas finnas en lägre efterfrågan på att betala för en privat parkeringsplats. Det visar också parkeringsinventeringen, då beläggningen på privat mark är betydligt lägre än den på allmän platsmark. Ytterligare en aspekt att beakta är Fruängens centrum till tunnelbanans röda linje. Det kan innebära att det finns en betydande andel extern parkering i området, som väljer att ställa bilen i Fruängen för att undvika kostnader för parkering i mer centrala delar av staden.

För att arbeta mot ett ökat hållbart resande föreslås även olika typer av mobilitetsåtgärder studeras. Fruängens närhet till mycket god kollektivtrafik och Fruängens centrums utbud, med närhet till många vardagliga målpunkter ger goda förutsättningar för den typ av åtgärder. Det bör dock beaktas att det är betydligt svårare att påverka beteende hos befintlig boendepopulation i jämförelse med vid nybyggnadsprojekt.

Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet med Program Fruängen föreslås olika åtgärdsförslag studeras:

- Mobilitetsåtgärder föreslås studeras vidare mer i detalj i senare skede, både för Fruängen idag och för framtida exploatering.
- Vidare finns det goda förutsättningar att minska efterfrågan på parkering på allmän platsmark om parkeringen regleras med tid eller avgift. En sådan åtgärd kan med fördel studeras genom ett pilotprojekt som föregås utav en resvaneundersökning.