

MOBILITETS- OCH PARKERINGS- UTREDNING

**- FÖR DETALJPLAN FÖR LINTA GÅRDSVÄG, RIKSBY
1:13 M.FL, CENTRALA BROMMA**

2021-05-28



Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986

UPPDRAG

Uppdragsnamn:	Mobilitets- och parkeringsutredning för Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl., Centrala Bromma.
Titel på rapport:	Mobilitets- och parkeringsutredning för Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl., Centrala Bromma.
Version:	Slutversion
Datum:	2021-05-28
Reviderad datum:	2021-05-28
Aktuell detaljplan:	Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl., Centrala Bromma, Riksby etapp 1
Diarienummer:	2017-16020

MEDVERKANDE

Beställare:	Byggaktörerna i Riksby, genom Fastpartner Bromma AB. De medverkande byggaktörerna är Sveafastigheter, Skanska, Maxera, Sagax, Stockholmshem, Åke Sundvall.
Kontaktpersoner:	Göran Westberg, Ebab goran.westberg@ebab.se 0708-34 30 85 Svante Hedström svante.hedstrom@fastpartner.se 08-402 34 60
Konsult:	Tyréns AB
Uppdragsansvarig:	Marlene Sjödin
Handläggare:	Marlene Sjödin Filippa Grufvisare
Kvalitetsgranskning:	Hedda Ericsson



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING	4	6	STADENS MODELL FÖR PARKERINGSTAL	14
2	INLEDNING	6	6.1	Projektspecifika och gröna p-tal	14
2.1	Bakgrund	6	7	SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET	15
2.2	Syfte	6	7.1	Övergripande struktur	15
3	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	7	7.2	Gator och kollektivtrafik	15
3.1	Översiktsplan för stockholms stad	7	7.3	Parkering	15
3.2	Vision 2040 - Ett stockholm för alla	7	8	STRATEGI PARKERING	16
3.3	Framkomlighets-strategin	7	8.1	Mobilitetshus för bostäderna	16
3.4	Program för centrala bromma	7	8.2	Övrig parkering	16
3.5	Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal	7	9	STOCKHOLMSHEM	18
3.6	Cykelparkeringstal vid nyproduktion	7	10	SKANSKA	20
4	KLIMATMÅL	8	11	SVEAFSTIGHETER	22
4.1	Parisavtalet	8	12	MAXERA	24
4.2	Eu:s klimatmål	8	13	FASTPARTNER - BOSTÄDER OCH FÖRSKOLA	26
4.3	Sveriges klimatmål	8	14	SAGAX	28
4.4	Regionala klimatmål	8	15	FASTPARTNER - VERKSAMHETER	30
4.5	Stadens klimatmål	8	16	ÅKE SUNDVALL	32
4.6	Mål i program för centrala bromma	8	17	SLUTSATS	34
5	BEFINTLIG TRAFIKSITUATION	9			
5.1	Målpunkter	9			
5.2	Cykeltrafik	10			
5.3	Gångtrafik	11			
5.4	Kollektivtrafik	12			
5.5	Fordonstrafik	13			



1 SAMMANFATTNING

Mobilitets- och parkeringsutredningen görs inom ramen för Detaljplan för Linta gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl., Centrala Bromma, Riksby etapp 1, dnr 2017-16020.

Detaljplanen ska pröva omfattning, placering och utformning av cirka 1200 bostäder, cirka 165 000 kvm BTA verksamhetsyta, grundskola, förskolor, idrott, torg och parker.

Byggaktörerna Stockholmshem, Skanska, Fastpartner, Maxera, Sagax, Sveafastigheter och Åke Sundvall planerar för ny exploatering i form av bostäder och verksamheter.

Komplettering av utredningen för kvarteren 4 (del av), 9, 10, 11, 12, 13, 14, 17 och 24 kommer att tas fram inför granskningsskedet av detaljplanen. Dessa kvarter är ännu inte markanvisade.

Syftet med utredningen är att utreda och sammanställa respektive byggaktörs behov av bil- och cykelparkeringsplatser, men även sammanställa hur byggaktörerna ämnar arbeta för att bidra till att nå målet om hållbara transporter med hjälp av mobilitetsåtgärder.

Det totala antalet lägenheter är cirka 1200 st. Ljus BTA för bostäderna är cirka 92 600 kvm och för verksamheterna cirka 90 500 kvm. Det finns i dagsläget två punkthus som inte är markanvisade, vilka uppskattas innehålla cirka 54 lägenheter med behov av cirka 27 bilparkeringsplatser och 1 bilpoolsplats. Utöver detta finns även verksamhetskvarter som i dagsläget inte är anvisade (se figur 1).

Inom området planeras för ett gemensamt mobilitetshus, som i första hand ska täcka bostädernas behov av bilparkeringsplatser och bilpoolsplatser samt inrymma ett antal mobilitetsåtgärder. Mobilitetshuset tas fram i en separat detaljplan (ingår i Dp, dnr 2019-03328). Bostädernas behov av cykelparkeringsplatser avses lösas inom bostadskvarteren. Verksamheternas behov av bil- och cykelparkeringsplatser tillgodoses inom kvartersmarken.

Resultatet från de kvartersvisa utredningarna av parkeringsbehovet för bostäder ger ett totalt behov av 526 bilparkeringsplatser (501 vanliga bilparkeringsplatser och 25 bilpoolsplatser). Detta är behovet efter reducering genom mobilitetsåtgärder.

I mobilitetshuset planeras för totalt 461 st bilparkeringsplatser (451 st vanliga bilparkeringsplatser och 10 st bilpoolsplatser). Det betyder att det totala behovet av bilparkeringsplatser och bilpoolsplatser i nuläget inte kan lösas inom det planerade mobilitetshuset och behöver tillgodoses på annat sätt i området.

Åtgärderna som föreslås i denna utredning för att reducera antalet bilparkeringsplatser och istället främja mer hållbara färdssätt, går helt i linje med Stadens mål och hållbarhetskrav om miljöanpassade transporter vilka bland annat innebär att biltrafiken ska minska och att stadens gator ska bli mer attraktiva gång- och vistelsemiljöer (Stockholms stads miljöprogram, delmål 2.1 och 2.4).

Reducering av bilparkeringsplatser i kombination med mobilitetsåtgärder skulle främja gång, cykel och kollektivtrafik. Färre bilparkeringar skulle dess-

utom ge minskade ytanspråk och barriäreffekter från biltrafiken. Slutligen bidrar byggaktörernas förslag till åtgärder till en mer gång-, cykel- och kollektivtrafikanpassad stad.



Figur 1. Illustrationsbild över planerad bebyggelse inom planområdet. Rödmarkerat: bostadskvarter (det planeras för verksamheter i delar av bottenvåningarna i bostadskvarteren, främst mot huvudgatan), grönmarkerat: verksamhetskvarter, gulmarkerat: mobilitetshus (ingår i Dp, dnr 2019-03328.), brunmarkerat: förskola och blåmarkerat: ej markanvisat. (Grundbild: SWMS arkitektur. Bildlager kvarter: Tyréns AB)

2 INLEDNING

Parkerings- och mobilitetsutredningen görs inom ramen för Detaljplan för Linta gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl., Centrala Bromma, Riksby etapp 1, dnr 2017-16020.

I området pågår ett parallellt arbete med en ny detaljplan, Dp, dnr 2019-03328. I den ingår ett nytt mobilitetshus som ska serva den nya bebyggelsen som det nu planeras för.

2.1 BAKGRUND

Inom Program för centrala Bromma pekas Riksby ut som ett av tre stadsutvecklingsområden med goda förutsättningar för hållbara resor. Området ligger i direkt anslutning till Brommaplan som är en stor och viktig knutpunkt för kollektivtrafik men även handelsplats med service.

Detaljplan för Linta gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl. är en av de första detaljplanerna i området och ska möjliggöra ny bebyggelse för bostäder, verksamheter, skola och förskola. Byggaktörerna Stockholmshem, Skanska, Fastpartner, Maxera, Sagax, Sveafastigheter och Åke Sundvall planerar för ny exploatering inom planområdet.

Inför kommande exploateringar erbjuds byggaktörerna reduktion av parkeringsplatser om de kan erbjuda mobilitetslösningar i den omfattning som Stockholms stad önskar.

2.2 SYFTE

Utredningen syftar till att sammanställa hur byggaktörerna ämnar arbeta för att bidra till att nå målet om hållbara transporter med hjälp av mobilitetsåtgärder.

I följande material redovisas en sammanställning av respektive byggaktörs parkeringsbehov för bil och cykel samt ambitionsnivå gällande åtaganden av mobilitetsåtgärder, men även hur åtaganden om mobilitetsåtgärder säkerställs över tid.

3 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLMS STAD

Gällande översiktsplan för Stockholm antogs av kommunfullmäktige i februari 2018. I den beskrivs fyra stadsutvecklingsstrategier, som är utgångspunkten för att nå en hållbar tillväxt. Det handlar bland annat om satsningar på strategiska områden i centrala Stockholm, utveckling av närförort samt satsningar på tyngdpunkter och samband i ytterstaden i syfte att koppla samman staden på ett bättre sätt än idag.

Brommaplan är ett av de områden som beskrivs som en attraktiv tyngdpunkt att satsa på.

3.2 VISION 2040 - ETT STOCKHOLM FÖR ALLA

Kommunfullmäktige fattade beslut om reviderad vision den 15 juni 2020. Visionen är Stockholms stads nya målbild för en socialt, ekonomiskt, ekologiskt och demokratiskt hållbar utveckling under de närmaste decennierna. Visionen lyfter fram fyra teman, med beskrivningar av de kvaliteter som ska utmärka Stockholm år 2040:

- Ett Stockholm som håller samman
- Ett klimatsmart Stockholm
- Ett ekonomiskt hållbart Stockholm
- Ett demokratiskt hållbart Stockholm

3.3 FRAMKOMLIGHETS-STRATEGIN

Strategin gäller till och med år 2021. Stockholm växer och befolkningen ökar. Tillväxten innebär att fler människor ska transporteras på stadens gator och spår, utan försämrad kvalitet. För att möjliggöra utvecklingen tydliggör Framkomlighetsstrategin hur yteffektiva och miljövänliga transportslag ska prioriteras. Kopplat till strategin finns även en cykelplan, gångplan, godstrafikplan, hastighetsplan, parkeringsplan och stomnäsplan.

3.4 PROGRAM FÖR CENTRALA BROMMA

Stadsbyggnadsnämnden godkände programhandlingen den 31 augusti 2017. Programmet syftar till att på övergripande nivå beskriva hur Brommaplan med stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund kan utvecklas till en tyngdpunkt i enlighet med gällande översiktsplan för Stockholm.

Programmet ska ge en helhetsbild av planeringsförutsättningarna inom området, utgöra planeringsunderlag för framtida detaljplaner samt fungera som stöd vid förfrågan om markanvisningar.

3.5 RIKTLINJER FÖR PROJEKTSPECIFIKA OCH GRÖNA PARKERINGSTAL

Riktlinjen beslutades i kommunfullmäktige den 19 oktober 2015. Övergripande beskrivning av stadens modell för och tillämpning av projektspecifika och gröna parkeringstal.

3.6 CYKELPARKERINGSTAL VID NYPRODUKTION

Stockholms stads riktlinjer för cykelparkeringar vid nyproduktion av bostäder och andra verksamheter, godkändes av Stadsbyggnadsnämnden, Exploateringsnämnden och Trafiknämnden den 11 februari 2015.

4 KLIMATMÅL

4.1 PARISAVTALET

I december 2015 enades världens länder om ett nytt klimatavtal, Parisavtalet, som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser samt stödja de som drabbas av klimatförändringarnas effekter. Avtalet innebär att den globala temperaturökningen ska hållas långt under 2°C och att man ska sträva efter att den ska stanna vid 1,5 grader jämfört med förindustriell nivå.

4.2 EU:S KLIMATMÅL

Utsläppen inom EU ska minska med 40 procent till 2030 jämfört med 1990. I EU-kommissionen långsiktiga klimatstrategi är ambitionen att nå netto-nollutsläpp 2050. EU-länderna har godkänt målet att bli klimatneutrala till senast 2050, i linje med Parisavtalet.

4.3 SVERIGES KLIMATMÅL

Sveriges långsiktiga klimatmål är att senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från inrikes transporter (exkl. koldioxidutsläpp från inrikesflyg) ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010.

4.4 REGIONALA KLIMATMÅL

Stockholmsregionen ska nå netto-noll-utsläpp senast år 2045, och utsläppen per invånare ska i princip halveras till 2030 jämfört med 2014. För att driva på utvecklingen har insatsområden identifierats, som att fokusera på att minska utsläppen inom transporterna och bebyggelsen. Några viktiga föreslagna åtgärder är utökade cykelsatsningar, mobilitetstjänster och förnybara drivmedel med mera.

4.5 STADENS KLIMATMÅL

Stockholms långsiktiga klimatmål är att staden ska vara fossilfri år 2040. Målet omfattar två etappmål varav ett är minskade växthusgasutsläpp – högst 1,5 ton CO₂e per invånare. För transporterna gäller det nationella etappmålet att minska utsläppen med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010.

4.6 MÅL I PROGRAM FÖR CENTRALA BROMMA

”Centrala Bromma och delar av Riksby ska utvecklas till en hållbar och levande stadsmiljö med utgångspunkt ur lokala värden och kvaliteter. Brommaplan blir ett centrum för kommersiell och offentlig service samt en nod för kollektivtrafik i västerort.”

En del i strategin för att uppnå detta är att hållbara och effektiva trafiksystem så som kollektivtrafik, cykel och gång ska prioriteras.

5 BEFINTLIG TRAFIKSITUATION

I detta kapitel görs en översiktlig beskrivning av befintlig trafiksituation inom och i närheten av planområdet. Planområdet består idag främst av handel och industri.

5.1 MÅLPUNKTER

I nära anslutning till och inom planområdet finns flera typer av målpunkter.

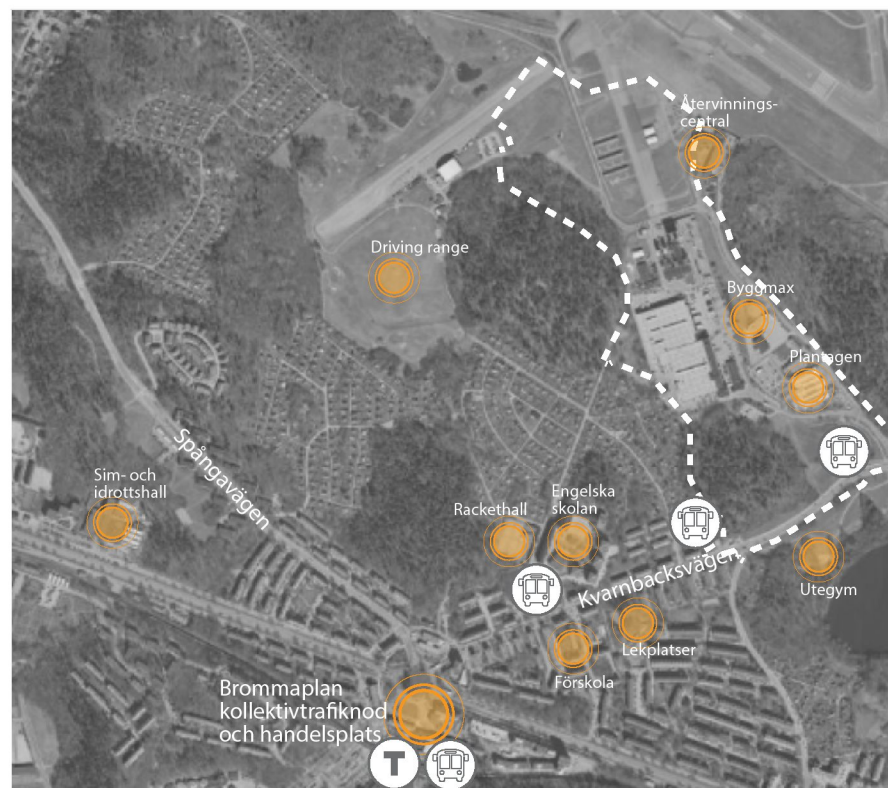
Längs Kvarnbacksvägen finns tre busshållplatser som trafikeras av totalt fem busslinjer, varav två är stombusslinjer.

Brommaplan är en viktig och stor knutpunkt för kollektivtrafik men det finns även handel och service såsom mataffärer, apotek, systembolag och restauranger samt vårdcentral, närpolis, träningscenter och bensinstation med mera. Avståndet från planområdet till Brommaplan är cirka 1 km.

Utmed Linta gårdsväg finns verksamheter som Byggmax och Plantagen men även Bromma återvinningscentral och en driving range.

Internationella Engelska skolan och en rackethall ligger i södra delen av Riksby intill Brommaplan. Förskolan Vadmalsvägen ligger inom kort promenadavstånd, söder om Kvarnbacksvägen. Här finns även lekplatser såsom Galonparken och Båtsmans torpets plaskdamm.

Inom både cykel- och promenadavstånd finns Åkes-hovs sim- och idrottshall samt utegym vid Lillsjön.



Figur 2. Målpunkter i och omkring planområdet i Riksby. Sträckt område utgör planområdet. (Bild: Tyréns AB).

5.2 CYKELTRAFIK

Inom kort avstånd från platsen för exploateringen finns ett utbyggt cykelvägnät. Kvarnbacksvägen är i stadens cykelplan utpekad som pendlingsstråk för cyklister.

Planområdets läge intill Kvarnbacksvägen och Brommaplan ger åtkomst till pendlingsstråk i flertalet riktningar. Riksby kopplas därmed samman med stora delar av Stockholm och möjliggör även regional cykling med koppling till länets olika kommuner.

Inne på Riksbyns lokalgator och i koloniområdena sker cykling i blandtrafik. Lokalgatorna möjliggör för angöring till bostäder, koloniområden, skola och tennisbanor.

Utmed Linta gårdsväg finns en kombinerad gång- och cykelbana som är utpekad i cykelplanen som ett huvudstråk. Stråket kopplar samman Kvarnbacksvägen med villaområdet nordväst om Riksby samt förbinder de verksamheter som finns utmed Linta gårdsväg med Kvarnbacksvägen. Cykelstråk på Hemsjöjdsvägen kopplar samman Kvarnbacksvägens och Drottningholmsvägens pendlingscykelstråk.

Fler gång- och cykelbanor finns inom Riksby, vilka bland annat sträcker sig genom skogspartier för koppling mellan Engelska skolan, tennisbanor och Brommaplan samt mellan koloniområden.



Figur 3. Karta över cykelnätet i och omkring planområdet. Röda linjer omfattar pendelstråk och blå linjer omfattar huvudstråk enligt Stadens cykelplan. Sträcket vitt område utgör planområdet. (Bild: Tyréns AB).

5.3 GÅNGTRAFIK

Planområdet ligger i direkt anslutning till Kvarnbacksvägen med utbyggt vägnät för fotgängare.

Längs Kvarnbacksvägen finns gångbanor på båda sidor om vägen. Kvarnbacksvägen är högt trafikerad och kan upplevas som en barriär för fotgängare. Vid flera korsningspunkter behöver tre eller fler körfält passeras.

Utmed Linta gårdsväg finns en kombinerad gång- och cykelbana som förbinder de verksamheter som finns där med Kvarnbacksvägen.

Befintliga gator, så kallade lokalgator, inom Riksby är smala och saknar ofta gångbanor på båda sidor om gatan. Dessa gator möjliggör för angöring till bostäder.

Vidare finns ett antal kombinerade gång- och cykelvägar som sträcker sig genom skogspartier, i söder mellan Vadmalsvägen och Riksbyvägen för åtkomst till Engelska skolan och tennisbanor från Brommaplan samt i nordväst för koppling mellan koloniområden.



Figur 4. Gångvägar i och omkring planområdet, i oranget. Sträckat vitt område utgör planområdet. (Bild: Tyréns AB).

5.4 KOLLEKTIVTRAFIK

I närheten av planområdet ligger Brommaplan (cirka 1 km bort), som är en knutpunkt för kollektivtrafik. Det finns även flertalet busshållplatser utmed Kvarnbacksvägen som bland annat trafikeras av stombusslinjer.

Hållplatslägen utmed Kvarnbacksvägen trafikeras av stombusslinje 176 (Mörby station-Stenhamra) och 177 (Mörby station-Skärvik). Stombusslinjerna kör i 10-minuterstrafik i högtrafik. Vidare trafikeras Kvarnbacksvägen av linje 129 (Solna centrum-Brommaplan) och 155 (Brommaplan-Akalla).

Brommaplan trafikeras av tjugo busslinjer och tre tunnelbanelinjer (grön linje 17, 18 och 19). En resa till Stockholms innerstad tar cirka 15 minuter med tunnelbana från Brommaplan. Från bussterminalen går bussar som trafikerar bland annat Mälaröarna, Solna och Sundbyberg.

Både Brommaplan och Kvarnbacksvägen är högt trafikerade med framkomlighetsbrister. Den ansträngda trafiksituationen innebär begränsad framkomlighet trots att delar av sträckan innefattar busskörfält. Det pågår diskussioner i parallella projekt om att anlägga ytterligare busskörfält längs Kvarnbacksvägen, vilket skulle innebära betydligt bättre framkomlighet för kollektivtrafiken.

I Ulvsunda industriområde finns Tvärbanan som idag trafikerar sträckan Sickla-Solna station via flera större bytespunkter. Vidare pågår en utbyggnad av Tvärbanans kistragen som utvecklar och utökar kollektivtrafiken ytterligare.



Figur 5. Kollektivtrafiknätet omkring planområdet. Prickad gul linje: lokalbusslinjer. Sträckad gul linje: stombusslinjer. Grön linje: tunnelbanelinjer. Sträcket vitt område utgör planområdet. (Bild: Tyréns AB).

5.5 FORDONSTRAFIK

Kvarnbacksvägen utgör kopplingen till och från planområdet. Kvarnbacksvägen tillsammans med Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen, som alla möts i cirkulationsplatsen vid Brommaplan, är viktiga huvudleder i Västerort och gör Brommaplan till en trafiknod. Trafiken består huvudsakligen av trafik mellan Ekerö och länets norra delar samt även mer lokal trafik inom delar av västerort.

Trafikmängden på Kvarnbacksvägen och Brommaplan är större än kapaciteten vilket leder till begränsad framkomlighet, särskilt vid rusningstrafik.

I östra delen av planområdet sträcker sig Linta gårdsväg som förbinder de verksamheter som finns där med Kvarnbacksvägen. Här kör privatpersoner som bland annat ska till Bromma återvinningscentral. Bromma återvinningscentral bidrar till tunga transporter och till viss del transporter av farligt gods. Det upplevs svårt att ta sig ut på Kvarnbacksvägen från Linta Gårdsväg, särskilt vid vänstersväng mot Ulvsundavägen.

Inom Riksby finns lokalgator av småskalig karaktär som möjliggör anslutning till bostäder, koloniområden, skola och tennisbanor.

Ett parkeringshus finns vid Brommaplan.



Figur 6. Bilvägar i och omkring planområdet. Två prickade blå linjer: huvudleder. Tre heldragna blå sträck: dubbelriktad väg. Två heldragna blå sträck: lokalgator. Sträckt vitt område utgör planområdet. (Bild: Tyréns AB).

6 STADENS MODELL FÖR PARKERINGSTAL

6.1 PROJEKTSPECIFIKA OCH GRÖNA P-TAL

Projektspecifika parkeringstal bestäms utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (närhet till kollektivtrafik, till city, med mera) och vilken typ av bostäder som byggs. Små lägenheter sänker p-talet med 30% och enbart stora lägenheter höjer p-talet med 20%.

Gröna parkeringstal är vidare ett frivilligt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.

Mobilitetstjänsterna är samlade i paket som värderas i tre nivåer. Nedan presenteras förslag på paket av Stockholms stad, där åtgärderna kan bytas ut mot likvärdiga för att motsvara samma effekt.

6.1.1 GRUNDLÄGGANDE NIVÅ 10%

Ett mobilitetspaket på grundläggande nivå kan ge en maximal rabatt på 10%. För att ett mobilitetspaket skall godkännas som grundläggande krävs att de ingående åtgärderna bedöms ha motsvarande potential och omfattning som de nedan:

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resemöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.

- Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.
- Lätt nåbara cykelrum.
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc).

6.1.2 MEDELNIVÅ 15%

Ett mobilitetspaket på medelnivå kan ge en maximal rabatt på 15%. För att ett mobilitetspaket skall bedömas som medelnivå krävs, utöver den grundläggande nivån, att de ingående åtgärderna bedöms ha motsvarande potential som de nedan:

- Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området.
- Prova-på-kort på kollektivtrafik –erbjudande under viss tid.
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex reparations- och tvättrum, ladduttag för el-cykel, besöksparkering nära entrén etc).
- Cykelpool med bl. a. lastcykel, cykelkärra och elcykel.

6.1.3 AMBITIÖS NIVÅ 25%

Ett mobilitetspaket på ambitiös nivå kan ge en maximal rabatt på 25%. För att ett mobilitetspaket skall bedömas som ambitiös nivå krävs att de ingående åtgärderna bedöms ha motsvarande potential som de nedan, utöver grundläggande nivå och medelnivån:

- Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år.
- Subvention av månadskort för kollektivtrafik.
- Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning.
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning.
- Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum i markplan.

7 SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET

7.1 ÖVERGRIPANDE STRUKTUR

För att skapa en robust struktur i planområdet, som tar höjd för framtida möjliga kopplingar, bör huvudmatningen in i området ske via en ny huvudgata från Kvarnbacksvägen och via Linta gårdsväg. Dessa kopplingar möjliggör att på sikt kunna fortsätta in över flygplatsområdet, om flygplatsområdet i framtiden bebyggs.

För övrig försörjning föreslås ett finmaskigt gatunät som förgrenar sig från huvudgatan och bildar kvarter, i för ändamålet lämpliga storlekar.

Centralt i planområdet planeras en knutpunkt där busshållplats, torg, park, skola och förskola föreslås placeras. Strukturen ska möjliggöra att gång- och cykel och övriga stråk och gatustrukturer binder samman urbana och gröna målpunkter.

7.2 GATOR OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Huvudgatan i planområdet dimensioneras för buss, trädplantering och dagvattenhantering. Inom planområdet skapas ett hållplatsläge centralt i området vid torget och parken. Detta hållplatsläge är cirka 300 meter från Kvarnbacksvägen. Det norra hållplatsläget är under utredning och dess place-

ring beror till stor del på hur kommande etapp västerut i området utformas samt hur en eventuell framtida förlängning norrut mot Bromma flygplats kan göras. Tyngre transporter till och från kvarter och Bromma återvinningscentral kan ske via Linta gårdsväg.

7.3 PARKERING

Bilparkering föreslås samlas i ett multifunktionshus* i området, det vill säga ett parkeringshus som också innehåller service och andra publika funktioner i bottenvåningen.

Detta för att minska antalet underbyggda bostadsgårdar. Icke underbyggda gårdar ger bättre möjlighet att skapa god dagvattenförsörjning och frodig grönska.

Projektspecifikt parkeringstal för bil är 0,5 platser per lägenhet. Parkeringsbehovet för verksamhetskvarteren ska i första hand lösas inom respektive kvartersmark.

* Vidare i utredningen benämns detta som mobilitetshus.

8 STRATEGI PARKERING

8.1 MOBILITETSHUS FÖR BOSTÄDERNA

Inom området planeras för ett gemensamt mobilitetshus, som i första hand ska täcka bostädernas behov av bilparkeringsplatser och bilpoolsplatser. Mobilitetshuset tas fram i en separat detaljplan, dnr 2019-03328. Inom mobilitetshuset planeras för möjlighet till:

- Bilparkeringsplatser: 451 st.
- Bilpoolsplatser: 10 st.
- Lastcykelplatser: cirka 16 st.
- Elsparkcyklar: 10 platser.
- 20 % laddplatser med möjlighet att utöka.
- Eventuellt rum för leveranser (leveransskåp).
- Eventuellt möjlighet till cykelpool.

Mobilitetshuset är tänkt att ersätta bilparkering för bostäder på kvartersmarken. Platser för rörelsehindrade kommer dock anvisas intill bostadskvarterens entréer för att uppnå stadens och boverkets krav om tillgänglighet.

Utöver ovan kommer det finnas cirka 29 bilparkeringsplatser för uthyrning till kontor eller verksam-

heter.

8.2 ÖVRIG PARKERING

Verksamheternas parkeringsplatser för bil och cykel kommer i första hand anläggas på kvartersmark.

Bostädernas cykelparkering löses inom bostadskvarteren.

Mobilitet och parkering för respektive byggaktör*

* Följande material är inhämtat från respektive byggaktör, varför de själva ansvarar för beräkningar och angivna parkeringsbehov.

9 STOCKHOLMSHEM

KORT OM KVARTER 1A, 1B

Kvarter 1 består av två olika byggnadstyper, kvarter 1a Stockholmshusen resp. kvarter 1b SHIS. Byggnaden i östra änden är ett socialt boende för SHIS (Stiftelsen Hotellhem i Stockholm). Resterande tre huskroppar med sex trapphus är av typen Stockholmshus med hyresrätter åt AB Stockholmshem.

Målgruppen för SHIS bostäder är personer som förmedlas via socialtjänsten. Stockholmshem har en blandad målgrupp, med ambition att kunna erbjuda bostäder åt en bred målgrupp. Stockholmsheims bostäder förmedlas via bostadsförmedlingen.

Typ: Bostäder (kv 1a Stockholmshusen, kv 1b SHIS).

Boendeform Stockholmshus: Hyresrätter, 1-4 rok.

Ljus BTA Stockholmshus: 9 160 kvm.

Antal lägenheter Stockholmshus: 101 st.

Målgrupp Stockholmshus: Bostäderna riktar sig mot en bred och blandad målgrupp. Stockholmsheims bostäder förmedlas via bostadsförmedlingen.

Boendeform SHIS: Hyresrätt, korttidsboende blockförhyrning till SHIS, 1-5 rok.

Ljus BTA SHIS: 4 470 kvm.

Antal lägenheter SHIS: 54 st.

Målgrupp SHIS: SHIS tillhandahåller bostäder åt Socialtjänsten för personer som av skilda skäl har svårigheter att få en bostad på vanligt sätt. De boende placeras kollektivtrafiknära, då de boende av ekonomiska skäl inte har möjlighet att exempelvis efterfråga bil. I boendet ingår bemannad reception samt bostadsvägledning med målsättning att de boende inom kort ska kunna flytta vidare till ett vanligt boende.

PARKERINGSBEHOV UTAN MOBILITETSÅTGÄRDER

CYKELPARKERING

P-tal bostäder: 3 platser/100 kvm BTA.

Cykelparkeringsbehov Stockholmshus: 275 st (varav 132 st i cykelrum och 143 st i cykelställ utomhus).

Cykelparkeringsbehov SHIS: 134 st (varav 56 st i cykelrum och 78 st utomhus eller i förråd i lägenheter).

BILPARKERING

P-tal bostäder, Stockholmshus: 0,5.

Bilparkeringsbehov Stockholmshus: 51 st.

Bilparkeringsbehov SHIS: 2 bilplatser för personal från trygghetsjour. Verksamheten har inget ytterli-

gare behov av bilparkering för personal eller hyresgäster.

MOBILITETSÅTGÄRDER

Ambitionsnivå Stockholmshus: Ambitiös nivå.

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ

- Informationspaket: information och uppmuntran av nya resmöjligheter med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik samt poolalternativ inför inflyttning samt löpande i vår regelbundna kommunikation med våra hyresgäster.
- Cykelparkering planeras enligt god standard, lätt nåbara cykelrum med bra lås-möjligheter samt väl belyst inom/-utomhus.

MEDELNIVÅ

- Bilpool: Bilpoolsbilar erbjuds plats i mobilitetshuset. Omfattning behöver samordnas för området. Bilpoolsbilar ska helst vara elbilar.
- Cykelpool, där åtminstone en andel ska vara elcyklar.
- Prova-på-kort på kollektivtrafik, 1 rok - 1 kort, 2-3 rok - 2 kort, 4 rok - 3 kort, under första 2 åren.

- Cykelkök, för personlig cykelservice, med verktygsskåp för vanliga cykelverktyg, slang och golvbrunn för tvätt, luftpump.
- I cykelrum inomhus planeras för möjlighet till laddning av elcykel. Dörrar till cykelrum förses med öppnings-automatik.

AMBITIÖS NIVÅ

- Personlig resecoach i samband med inflyttning.
- Bilpool i mobilitetshus, affärsmodell i samverkan med övriga aktörer.
- Laddplatser i mobilitetshuset.
- Cykelpool innehållande 4 elcyklar, varav minst två med lastmöjlighet (lastcykel/cykelkärra).
- Leveransskåp, med möjlighet till kyla, för mottagande av beställda varor.
- Utvärdering av mobilitetsåtgärder och resvanor sker årligen i vår löpande dialog med våra boende.

BILPARKERINGSBEHOV MED MOBILITETSÅTGÄRDER

Stockholmshus: I kombination med mobilitetsåtgärder har bostadskvarteret ett parkeringsbehov, enligt nedan:

25 % mobilitetsåtgärder: 38 bilparkeringar + 3,1 bilpoolsplatser.

SHIS: 2 bilparkeringar (SHIS kommer inte erbjuda mobilitetsåtgärder).

KONTAKTER

AB Stockholmshem
Cecilia Sahlström
cecilia.sahlstrom@stockholmshem.se
076-123 92 97



Figur 7. Rödmarkerad bebyggelse omfattar Stockholmshems bostadskvarter 1a och 1b. (Grundbild: SWMS arkitektur. Bildlager kvarter: Tyréns AB)

10 SKANSKA

KORT OM KVARTER 2A, 2B

Kvarter 2a och 2b består av fyra punkthus i kraftig souterräng. Souterrängen upptar två till tre våningar i respektive punkthus och lämnar plats åt mycket yta för bostadskomplement t.ex. cykelrum. Bostadsgårdarna är placerade två våningar upp ovanpå radhuslängor som binder ihop punkthusen två och två. All cykelparkering sker inomhus i varma, låsbara utrymmen.

Typ: Bostäder.

Boendeform: Bostadsrätter.

Ljus BTA: 9 965 kvm.

Antal lägenheter: 139 st.

Målgrupper: Kommer att utkristallisera sig under projektets gång.

PARKERINGSBEHOV UTAN MOBILITETSÅTGÄRDER

CYKELPARKERING

P-tal bostäder: 3 platser/100 kvm BTA.

Cykelparkeringsbehov: 355 st, varav max 10 st utomhus.

BILPARKERING

P-tal bostäder: 0,5.

Bilparkeringsbehov: 70 st + 2,8 bilpoolsplatser.

MOBILITETSÅTGÄRDER

Skanska planerar för mobilitetsåtgärder motsvarande grundläggande nivå för bostäder, men kommer fortsätta utreda möjligheten till högre ambitionsnivå.

Behovet av parkeringsplatser kommer dock fortsatt vara enligt det projektspecifika p-talet på 0,5. Detta med tanke på områdets läge och programmering av gator.

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ

Skanska planerar för cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering, lätt nåbara cykelrum, fast cykelpump och dörröppnare till cykelrum, informationspaket om kollektivtrafik som uppdateras och ges ut minst en gång årligen på Brf:s hemsidor och informationstavlor eller utskick till boende.

KONTAKTER

SKANSKA
Sofia Gramner
sofia.gramner@skanska.se
010-449 14 15



Figur 8. Rödmarkerad bebyggelse omfattar Skanskas bostadskvarter 2a och 2b.. (Grundbild: SWMS arkitektur. Bildlager kvarter: Tyréns AB)

11 SVEAFASTIGHETER

KORT OM KVARTER 3

Kvarter 3 består av ett kringbyggt kvarter med blandade boendeformer och en stor andel gemensamma ytor med flexibel användning. Kvarteret har en publik fasad mot huvudgatan med lokaler i bottenvåningen. I mitten av kvarteret finns en gemensam gård med koppling mot det närliggande naturområdet. Det kommer att finnas gott om mobilitetsåtgärder med syfte att underlätta vardagslivet för de boende och uppmuntra till hållbart resande.

Typ: Bostäder med lokaler i bottenvåning.

Boendeformer: Bostadsrätter 1-4 RoK, hyresrätter 1-4 RoK (trygghetsboende och kollektivboende).

Ljus BTA: 13 080 kvm (bostäder 12 610 kvm och verksamheter 470 kvm).

Antal lägenheter: 205 st (bostadsrätter 100 st varav 2 st lokaler/verksamheter, hyresrätter 105 st varav 3 st lokaler/verksamheter).

Målgrupper: Trygghetsboendet (äldre personer 65+), Kollektivboende (blandad målgrupp), Övriga hyresrätter (blandad målgrupp), Bostadsrätter (blandad målgrupp).

PARKERINGSBEHOV UTAN MOBILITETSÅTGÄRDER

Verksamheterna utgörs endast av sex mindre butikslokaler. Parkering har inte beräknats för

dessa verksamheter då cykelparkering väntas ske på allmän platsmark och personal samt besökare inte förväntas färdas med bil.

CYKELPARKERING

P-tal bostäder: 3 platser/100kvm BTA.

Cykelparkeringsbehov: cirka 393 st.

I kvarter 3 kommer det att finnas totalt 420 cykelparkeringar, varav 410 st inomhus och 10 st utomhus. Det finns därmed inte behov av cykelplatser i mobilitetshuset.

BILPARKERING

P-tal bostäder: Se tabell 1.

Bilparkeringsbehov bostäder: 87 st, enligt tabell 1.

Bostadstyp	P-tal bil	Antal lgh	Bilplatser
Lägenheter <35 kvm	0,35	103	36
Lägenheter >35 kvm	0,5	102	51
Totalt		205	87

Tabell 1. Bilparkeringsbehov innan reduktion genom mobilitetsåtgärder, för Sveafastigheters bostäder.

Små lägenheter under 35kvm har beräknats med p-talet 0,35. Övriga lägenheter, större än 35kvm, erhåller det projektspecifika p-talet 0,5.

MOBILITETSÅTGÄRDER

Sveafastigheter planerar för mobilitetsåtgärder motsvarande medelnivå på 15 % för bostäder. De kommer utreda möjligheterna att genomföra åtgärdsnivå.

Sveafastigheter är både fastighetsägare och förvaltare av kvarter 3. De kan därför säkerställa att åtgärdena genomförs och upprätthålls över tid.

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede. T.ex. gång- och cykelkarta, hållplatslägen/restider för kollektivtrafiken, kostnadsexempel bil/cykel/kollektivtrafik, info om mobilitetshus och dess bilpool, ev. rabatt inom området för t.ex. hemleverans av mat. Genomförs vid inflytt av området. För hyresrätterna sker detta medskick till alla nyinflyttade under minst 5 års tid från byggnation. För bostadsrätterna lämnas ansvaret över till BRF där krav ställs om att detta ska genomföras under minst 5 år från byggnation.
- Cykelparkeringar av god standard, lätt nåbara cykelrum och förbättrade cykelfaciliteter såsom ramlåsning (utomhus), automatisk dörröppnare och fast luftpump.

MEDELNIVÅ

- Parkeringsplatser för bilpool och cykelpool, ev. i mobilitetshuset. Medlemskap i bil-och

cykelpool ingår i 3 år från första inflyttning.

- Realtidsinformation gällande väder och kollektivtrafik vid entréer.
- En månads Prova-På-Kort för kollektivtrafik, ett kort/vuxen. Åtgärden gäller alla som flyttar in i så väl hyresrätter som bostadsrätter under minst två års tid.
- Förbättrade cykelfaciliteter. Tillägg från grundnivån: stödsäkra platser för "dyrare" cyklar, laddplatser, verkstad, tvättmöjligheter, plats för exempelvis utrymmeskrävande cyklar upprättas.

AMBITIÖS NIVÅ (UTREDER)

- Källsorteringsrum, 12 olika fraktioner, miljöcertifiering ska följas vilket innebär högre krav än stadens egna.
- Attraktivt, tryggt och lätt näbart cykelrum i markplan. 180 cykelparkeringar i entréplan och på gården. Övriga platser i cykelrummet går att nå med hiss samt automatisk dörröppnare.
- Utvärdering vartannat år i minst 5 år, med start efter första året. Omfattar fastigheten och områdets mobilitetsåtgärder. Sker i samverkan med Staden och andra byggaktörer. Innehåller även en undersökning av resvanor för att se om åtgärderna gett effekt.
- MobilApp upprättas vilken underlättar bokningssystem/information om hållbart resande.

- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor.
- Bilpool där byggherren täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i 5 år.
- Uthyrning av minst 10 cyklar, 5 elcyklar och 3 elassisterade lådcyklar mot symbolisk summa. Sveafastigheter ansvarar för att cyklarna håller god kvalitet och utbudet är komplett under minst 5 års tid efter första inflytt.

BILPARKERINGSBEHOV MED MOBILITETSÅTGÄRDER

I kombination med mobilitetsåtgärder har bostadskvarteret ett parkeringsbehov, enligt nedan (utredet för ambitiös nivå):

15 % mobilitetsåtgärder: 74 bilparkeringar + 4,1 bilpoolsplatser.

KONTAKTER

Sveafastigheter
Patrik Schön
patrik.schon@sveafastigheter.se
070-333 42 30



Figur 9. Rödmarkerad bebyggelse omfattar Sveafastigheters bostadskvarter 3 med lokaler i bottenvåning. (Grundbild: SWMS arkitektur. Bildlager kvarter: Tyréns AB)

12 MAXERA

KORT OM KVARTER 5

Kvarteret varierar från fyra till sju våningar med lågpunkt åt söder och en sjuvåningstopp åt norr. Två huvudvolymerna bildas där material, volym och karaktär skiljs åt. Inom kvarteret finns förgårdsmark av olika karaktär. Hög variation i höjdlädd, trapphusvis volymförskjutning och förgårdsmark ger ett varierat men sammanhållet kvarter.

Typ: Bostäder.

Boendeformer: Bostadsrätter, hyresrätter.

Ljus BTA: 11 655 kvm.

Antal lägenheter: 155st fördelat enligt nedan.

1 RoK: 46st, 2 RoK: 62st, 3 RoK: 24st, 4 RoK: 23st.

Målgrupp: Förstagångsköpare (1 RoK), unga vuxna par (2 RoK), barnfamiljer och lokala villaägare (3-4 RoK).

PARKERINGSBEHOV UTAN MOBILITETSÅTGÄRDER

CYKELPARKERING

P-tal bostäder: 3 platser/100 kvm BTA.

Cykelparkering: 350 st (varav 130 st placeras i entréplan, 120 st utomhus på gård/vid entréer och 100 st i källare).

BILPARKERING

P-tal bostäder: 0,5.

Bilparkering: 78 st.

MOBILITETSÅTGÄRDER

Maxera planerar för mobilitetsåtgärder motsvarande medelnivå på 15 % för bostäder.

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ

- Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.
- Lätt nåbara cykelrum.
- Cykelfaciliteter (ex. fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelfacilitet, etc.).
- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede. Sker vid inflytt av kvarteret, därefter hanteras informationen av Brf.

MEDELNIVÅ

- En månads Prova-På-Kort för kollektivtrafik, ett kort/lägenhet. Ges ut vid inflyttning.
- Förbättrade cykelfaciliteter (utöver grundläggande nivå) – tillgång till verkstad, ladduttag för elcykel och besöksparkering nära entréerna.

- Möjlighet till platser för bil- och cykelpool i mobilitetshuset.
- Möjlighet till leveransskåp i mobilitetshuset.
- Utredning pågår för potentiell el-cykelpool inom kvarteret.

BILPARKERINGSBEHOV MED MOBILITETSÅTGÄRDER

I kombination med mobilitetsåtgärder har bostadskvarteret ett parkeringsbehov, enligt nedan:

15 % mobilitetsåtgärder: 66 bilparkeringar + 3,1 bilpoolsplatser.

KONTAKTER

MAXERA

Daniel Lindberg

daniel.lindberg@maxerabostad.se

070-453 25 18

Fredrik Bexelius

fredrik.bexelius@maxerabostad.se

070-559 09 11



Figur 10. Rödmarkerad bebyggelse omfattar Maxeras bostadskvarter 5. (Grundbild: SWMS arkitektur. Bildlager kvarter: Tyréns AB)

13 FASTPARTNER - BOSTÄDER OCH FÖRSKOLA

KORT OM KVARTER 4 (DEL AV), 6, 7, 8

I kvarter 4, 6 och 7 planeras det för blandade boendeformer på 1-4 RoK. I kvarter 8 planeras det för en förskola med 6 avdelningar och 108 barn. I bostadskvarteren kommer det finnas gott om mobilitetsåtgärder samt lokaler i bottenvåning.

Typ: Bostäder med lokaler i bottenvåning samt förskola.

Boendeformer: Bostadsrätter, hyresrätter, LSS-boende.

Antal lägenheter: 468 st (LSS 12 st, resterande 456 st).

Ljus BTA bostäder: 38 778 kvm.

Ljus BTA förskola: 1 182 kvm.

PARKERINGSBEHOV INNAN MOBILITETSÅTGÄRDER

CYKELPARKERING

P-tal bostäder: P-tal cykel/100 kvm BTA, enligt tabell 2.

Cykelparkeringsbehov bostäder: 1163 st, enligt

tabell 2 (varav 369 st placeras inomhus i entréplan, 246 st utomhus i entréplan och 548 st inomhus i källare).

Uppskattat cykelparkeringsbehov förskolan: drygt 20 st (samtliga placeras utomhus).

Utöver cykelparkeringsbehovet ovan genererar lokalerna ett cykelparkeringsbehov för besökare som löses på allmän platsmark.

Kvarter	BTA	P-tal cykel	Cykelplatser
Kv 4	6 106	3	183
Kv 6	12 483	3	374
Kv 7	20 189	3	606
Totalt	38 778		1163

Tabell 2. Cykelparkeringsbehov för Fastpartners bostadskvarter.

BILPARKERING

P-tal bostäder: 0,5, enligt tabell 3.

P-tal förskola: 0, enligt tabell 3 (dock ska platser för rörelsehindrade finnas enligt Stadens riktlinjer).

Bilparkeringsbehov bostäder: 234 st, enligt tabell 3.

Bilparkeringsbehov förskola: 0 st, enligt tabell 3.

Utöver bilparkeringsbehovet ovan genererar lokalerna ett bilparkeringsbehov om 1 plats/lokal.

Typ	Kvm BOA	Antal lgh	P-tal bil	Bilplatser
LSS	32-40	12	0,5	6
Små-lgh	28-32	47	0,5	24
1 rok	29-40	66	0,5	33
2 rok	38-54	118	0,5	59
3 rok	70-80	178	0,5	89
4 rok	90-104	47	0,5	24
Förskola			0	0
Totalt		468		234

Tabell 3. Bilparkeringsbehov innan reduktion genom mobilitetsåtgärder, för Fastpartners bostäder och förskola.

MOBILITETSÅTGÄRDER

Fastpartner planerar i detta skede för mobilitetsåtgärder motsvarande medelnivå på 15% för bostäder.

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ

- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede. Sker vid inflytt av område, samt till nya hyresgäster. För bostadsrätterna överläts ansvaret på BRF att informera årligen.
- Cykelparkeringar med god standard, lätt nåbara cykelrum samt förbättrade cykelfaciliteter såsom ramläsning (utomhus), automatisk dörröppnare och fast luftpump.

MEDELNIVÅ

- Samnyttjande av bilparkering i mobilitetshuset.
- Anordna en "Fixa din cykel-dag", genomförs årligen under minst 5 år.
- Parkeringsplatser för bilpool och cykelpool (ev. lådcykel och elcykel) i mobilitetshuset. 1 års medlemskap betalas från inflytt, 1 medlemskap/hushåll för hyresrätter och bostadsrätter (efter 1 år överläts frågan till BRF att ta över).
- Realtidsinformation gällande väder och kollektivtrafik vid entréer.
- En månads Prova-På-Kort för kollektivtrafik, ett kort/vuxen. Ges ut vid inflytt. Därefter är det upp till BRF och aktören som handhar hyresgästerna att tillhandahålla detta vidare under minst 3 år. En månads Prova-På-Kort ges ut för varje ny boende under den tiden.
- Förbättrade cykelfaciliteter (tillägg från grundnivån: stödsäkra platser för "dyrare" cyklar, laddplatser, verkstad, tvättmöjligheter, plats för utrymmeskrävande cyklar.
- Tillgång till leveransskåp i mobilitetshuset.

BILPARKERINGSBEHOV MED MOBILITETSÅTGÄRDER

I kombination med mobilitetsåtgärder har bostadskvarteren ett parkeringsbehov i mobilitetshuset, enligt nedan:

15 % mobilitetsåtgärder: 199 bilparkeringar + 9,4 bilpoolsplatser.

KONTAKTER

Beställande byggaktör: Fastpartner AB

Ebab
Göran Westberg
goran.westberg@ebab.se
070-834 30 85

Fastpartner AB
Svante Hedström
svante.hedstrom@fastpartner.se
08-402 34 60



Figur 11. Rödmarkerad bebyggelse omfattar Fastpartners bostadskvarter 4, 6 och 7. Det planeras för verksamheter i delar av bottenvåningarna i bostadskvarteren, främst mot huvudgatan. Brunmarkerad bebyggelse omfattar förskolekvarter 8. (Grundbild: SWMS arkitektur. Bildlager kvarter: Tyréns AB)

14 SAGAX

KORT OM KVARTER 17-19

Kv 17 innehåller verksamheter samt en takvåning med kontor. I markplan finns möjligheter till butikslokaler mot huvudgatan och tvärgatorna. I kvarter 17 är parkeringen fördelad på fem våningar i anslutning till en ramp belägen i kvarterets mitt.

Kv 18 som ligger direkt mot torget har en främre huskropp med kontor och butiker i markplan, medan den bakre huskroppen innehåller verksamheter. Kv 18 har ett parkeringsgarage i källare.

Kv 19 innehåller mestadels verksamheter med butiker i markplan mot huvudgatan och Linta gårdsväg.

Kv 18 och 19 har gröna takparkeringar som förbinds med en skulptural bro.

Cykelparkering sker inomhus i markplan för samtliga kvarter. Antal cykelplatser kommer kunna ökas genom användning av tvåvåningsstall och på så vis kan cykelparkeringstal uppfyllas.

Typ: Verksamheter (kontor, lokal/butik och verksamhet).

BTA: 45 893 kvm (kontor 12 908 kvm, lokal 4 366 kvm, verksamhet 28 619 kvm).

PARKERINGSBEHOV UTAN MOBILITETSÅTGÄRDER

CYKELPARKERING

P-tal kontor: 20 platser/1000 kvm BTA.

P-tal verksamhet/lokal: 6 platser/1000 kvm BTA.

Cykelparkeringsbehov totalt: 386 st (kv 17: 113 st, kv 18: 160 st, kv 19: 113 st).

I kvarteren planeras i nuläget för totalt 400 cykelparkeringsplatser, fördelat enligt (Kv 17: 120 st, Kv 18: 112 st, Kv 19: 168 st).

BILPARKERING

P-tal kontor: 7 platser/1000 kvm BTA.

P-tal lokal/butik: 5 platser/1000 kvm BTA.

P-tal verksamhet: 3 platser/1000 kvm BTA.

Bilparkeringsbehov totalt: 197 st (kv 17: 61 st, kv 18: 80 st, kv 19: 56 st).

I kvarteren planeras i nuläget för totalt 278 bilparkeringsplatser, fördelat enligt (Kv 17: 60 st, Kv 18 o 19 takparkering: 82 st, Kv 18 källarplan: 80 st, Kv 19: 56 st).

MOBILITETSÅTGÄRDER

Inte aktuellt.

BILPARKERINGSBEHOV MED MOBILITETSÅTGÄRDER

Inte aktuellt.

KONTAKTER

AB Sagax
Pelle Fochsen
pelle.fochsen@sagax.se
070 - 383 38 55



Figur 12. Grönmarkerad bebyggelse omfattar Sagax verksamhetskvarter 17, 18 och 19. (Grundbild: SWMS arkitektur. Bildlager kvarter: Tyréns AB)

15 FASTPARTNER - VERKSAMHETER

KORT OM KVARTER 15, 16

Kvarteren sträcker sig mellan "Huvudgatan" - mot vilken kontor och handel vänder sig - och Linta Gårdsväg som blir verksamhetslokalernas framsida.

Bebyggelsen i kvarter 15 och 16 planeras för en flexibel användning som ska kunna förändras över tid. Exempel på verksamheter som ska kunna etablera sig i kvarter 15 och 16 är kontor, utbildning, kultur, vård, närservice, livsmedel och enklare industri/lager.

Typ: Verksamheter.

Ljus BTA: 30 420 kvm.

PARKERINGSBEHOV UTAN MOBILITETSÅTGÄRDER

Eftersom det i dagsläget inte är känt exakt vilka verksamheter som kommer att etablera sig här bygger nedan beräkningar på antaganden om en ungefärlig fördelning.

CYKELPARKERING

P-tal verksamheter: P-tal cykel/1000kvm BTA, enligt tabell 4.

Cykelparkeringsbehov: Cirka 442 st, enligt tabell 4 (varav 330 st placeras inomhus och 112 st utomhus).

BILPARKERING

P-tal verksamheter: P-tal bil/1000kvm BTA, enligt tabell 4.

Bilparkeringsbehov: Cirka 238 st, enligt tabell 4.

Typ av verksamhet	P-tal bil	P-tal cykel	BTA	Bilplatser	Cykelplatser
Kontor	7	20	9 320	65	186
Utbildning (gym-/vux)	5	15	3 800	19	57
Kultur	12	15	2 000	24	30
Vård/tandläkare/naprapat	10	12	1 000	10	12
Närservice/detaljhandel	5	10	600	3	6
Livsmedel/volymhandel	25	25	2 400	60	60
Industri/Lager	5	8	11 300	57	90
Totalt			30 420	238	442

Tabell 4. Bil- och cykelparkeringsbehov innan reduktion genom mobilitetsåtgärder, för Fastpartners verksamheter.

MOBILITETSÅTGÄRDER

Fastpartner planerar i detta skede för mobilitetsåtgärder motsvarande grundläggande nivå på 10% för verksamheterna. Fastpartner kommer fortsätta utreda möjligheten till högre ambitionsnivå.

GRUNDLÄGGANDE NIVÅ

- Information till verksamheterna om att ett introduktionspaket ska delges alla nyanställda. Te.x. info om: gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och samåkningsmöjligheter, företags-SL-kort. Påminnelse årligen.

- Fastpartner verkar för att verksamheter ges rabatter i närliggande butiker, t.ex. rabatt på ny cykel och cykelservice. Sker årligen.
- Cykelparkeringar av god standard, lätt nåbara cykelrum och förbättrade cykelfaciliteter (ramläsning, automatisk dörröppnare, fast luftpump, dusch och omklädningsrum).

MEDELNIVÅ

- Fastpartner ställer krav kring hållbart resande och resepolicy till verksamheter. Krav ställs till varje ny verksamhetsutövare. Fastpartner kan stötta i framtagande av resepolicy. Detta genomförs i dialog. Resepolicyn kan ingå i informationen till nyanställda.
- Implementering av en strukturerad arbetsprocess hos verksamheter för minskade koldioxidutsläpp från arbets- och tjänsteresor. Sker för varje ny verksamhet.
- Realtidsinformation gällande väder och kollektivtrafik vid entréer.
- Anordna en "Fixa din cykel-dag". Genomförs årligen.
- Möjlighet till samnyttjande av bilparkering.
- Förbättrade cykelfaciliteter (tillägg från grundnivå: Fastpartner verkar för att verksamheterna/hyresgästerna erbjuder: tjänstecyklar, tillhandahållande av hjälm, stölsäkra platser för "dyrare" cyklar, laddplatser, verkstad, tvättmöjligheter, yta för lådcyklar).

BILPARKERINGSBEHOV MED MOBILITETSÅTGÄRDER

I kombination med mobilitetsåtgärder har verksamhetskvarteren ett parkeringsbehov enligt nedan.

10 % mobilitetsåtgärder: 214 bilparkeringar.

Fastpartner har för närvarande plats för 214 bilparkeringsplatser inom kvarteren.

KONTAKTER

Beställande byggaktör: Fastpartner AB

Ebab
Göran Westberg
goran.westberg@ebab.se
070-834 30 85

Fastpartner AB
Svante Hedström
svante.hedstrom@fastpartner.se
08-402 34 60



Figur 13. Grönmarkerad bebyggelse omfattar Fastpartners verksamhetskvarter 15 och 16. (Grundbild: SWMS arkitektur. Bildlager kvarter: Tyréns AB)

16 ÅKE SUNDVALL

KORT OM KVARTER 21, 22

Kvarter 21 och 22 ligger i planområdets södra spets och innehåller ett bostadstorn och två kontorsbyggnader. Kontorsbyggnaden i kvarter 21 håller om stadsdelens torg på två sidor, och rymmer även garage för bilar och cyklar i källarvåning. Bostadstornet har cykelparkering i bottenvåning och källarvåning. Kontorshuset i kvarter 22 har cykelparkering i källarvåning. Förutom ovanstående planeras kvarteren innehålla livsmedelhandel, café och restaurang.

Typ: Bostäder och verksamheter.

Boendeform: Bostadsrätter.

Ljus BTA: 18 673 kvm (bostäder 4 963 kvm, kontor 11 620 kvm, handel/service/restaurang 2 090 kvm).

Antal lägenheter: 75 st.

Målgrupper: Ej specificerat.

PARKERINGSBEHOV UTAN MOBILITETSÅTGÄRDER

CYKELPARKERING

P-tal bostäder: 3 platser/100 kvm BTA.

Cykelparkeringsbehov bostäder: 150 st.

P-tal kontor: 20 platser/1000 kvm BTA.

Cykelparkeringsbehov kontor: 232 st.

P-tal handel/service/restaurang: 15 platser/1000 kvm BTA.

Cykelparkeringsbehov handel/service/restaurang: 31 st.

För bostadshuset kv 22 har Åke Sundvall 138 cykelparkeringsplatser, alla inomhus.

För kontorshuset kv 22 har Åke Sundvall 61 cykelparkeringsplatser inomhus.

För kv 21 har Åke Sundvall ritat 211 cykelparkeringsplatser i garaget.

BILPARKERING

P-tal bostäder: 0,5.

Bilparkeringsbehov bostäder: 38 st.

P-tal kontor: 7 platser/1000 kvm BTA.

Bilparkeringsbehov kontor: 46 st.

P-tal handel/service/restaurang: 15 platser/1000 kvm BTA.

Bilparkeringsbehov handel: 31 st.

MOBILITETSÅTGÄRDER

Åke Sundvall planerar för mobilitetsåtgärder motsvarande medelnivå på 15% för bostäder.

GRUNDLÄGGANDE- OCH MEDEL-NIVÅ

- 1 bilpoolsbil dedikerad för föreningen med parkeringsplats i 3 år. Om överkapacitet finns så kan den även öppnas upp för allmänheten.
- Prova på SL kontantkort gäller en gång per lägenhet vid första inflytt, som del av välkomstpaketet.
- Informationspaket om föreningens och områdets mobilitetslösningar med t.ex. gång och cykelkartor. Hållplatslägen/restider för kollektivtrafik mm. Tillhandahålls till framtida boende genom lägenhetens bopärm.
- Attraktiva cykelrum företrädesvis i markplan.
- Cykelverkstad inklusive tvättmöjlighet och laddning.
- Cykelpool med ellådcykel

BILPARKERINGSBEHOV MED MOBILITETSÅTGÄRDER

I kombination med mobilitetsåtgärder har bostadskvarteren ett parkeringsbehov i mobilitetshuset, enligt nedan:

15 % mobilitetsåtgärder: 27 bilparkeringar + 1 plats för bilpool.

Beräknat enligt: $(75 \text{ bostäder} * p\text{-tal } 0,5) * (\text{projekt-specifikt } p\text{-tal små lägenheter } -15\%) * (\text{gröna } p\text{-tal medel } -15\%) + 1 \text{ dedikerad plats bilpoolsbil}$. Projektet innehåller till två tredjedelar 1 rok under 35 kvm.

KONTAKTER

Åke Sundvall
Mattias Cegrell
Mattias.cegrell@akesundvall.se
070-694 15 42



Figur 14. Grönmarkerad bebyggelse omfattar verksamhetskvarter 21 och 22, rödmarkerad bebyggelse omfattar bostäder i del av kvarter 22. (Grundbild: SWMS arkitektur. Bildlager kvarter: Tyréns AB)

17 SLUTSATS

Efter reducering genom mobilitetsåtgärder har bostadskvarteren ett gemensamt bilparkeringsbehov i mobilitetshuset som uppgår till 526 bilparkeringsplatser (501 st av dessa är vanliga parkeringsplatser och 25 st är bilpoolsplatser), enligt tabell 5.

Det totala antalet lägenheter för området alla byggaktörer är cirka 1200 st. Eftersom 1 bilpoolsplats sägs kunna motsvara 50 lägenheter får vi ett behov av 25 bilpoolsplatser för hela området.

I kvarter 4 finns det två punkthus som ännu inte är markanvisade, men en bedömning av dess bilparkeringsbehov har gjorts utifrån antagandet om att kvarteret innehåller cirka 54 lägenheter med p-tal 0,5. Detta motsvarar ett behov av cirka 27 bilparkeringsplatser och cirka 1 bilpoolsplats, enligt tabell 5.

I nuläget finns byggaktörer som inte avser att erbjuda mobilitetsåtgärd bilpool. Det kan vara så att de väljer att ansluta sig till bilpool på sikt varför det kan vara bra att ta höjd för det eventuellt kommande behovet.

I det nuvarande förslaget för mobilitetshuset finns det plats för cirka 461 bilparkeringsplatser (varav 451 st är vanliga bilparkeringsplatser och 10 st är bilpoolsplatser). Det betyder att det nuvarande förslaget för mobilitetshuset har en underkapacitet på cirka 65 bilparkeringsplatser (50 st vanliga bilparkeringsplatser och 15 st bilpoolsplatser), som behöver tillgodoses på annat sätt i området.

Verksamheternas bilparkeringsbehov ska i första hand lösas inom kvartersmark.

Åtgärderna som föreslås i denna utredning för att reducera antalet bilparkeringsplatser och istället främja mer hållbara färd sätt, går helt i linje med Stadens mål och hållbarhetskrav om miljöanpassade transporter vilka bland annat innebär att biltrafiken ska minska och att stadens gator ska bli mer attraktiva gång- och vistelsemiljöer (Stockholms stads miljöprogram, delmål 2.1 och 2.4).

Reducering av bilparkeringsplatser i kombination med mobilitetsåtgärder skulle främja gång, cykel och kollektivtrafik. Färre bilparkeringsplatser skulle dessutom ge minskade ytanspråk och barriäreffekter från biltrafiken. Slutligen bidrar byggaktörernas förslag till åtgärder till en mer gång-, cykel- och kollektivtrafikanpassad stad.

Byggaktör	Behov vanliga bilparkeringsplatser	Behov bilpoolsplatser	Totalt behov bilparkeringsplatser mobilitetshus
Stockholmshem	38	3,1	41,1
Skanska	70	2,8	72,8
Sveafastigheter	74	4,1	78,1
Maxera	66	3,1	69,1
Fastpartner	199	9,4	208,4
Sagax	0	0	0
Åke Sundvall	27	1	28
Ej markanvisade punkthus i kv 4	27	1	28
TOTALT	501	25	526

Tabell 5. Bostädernas bilparkeringsbehov (vanliga bilparkeringsplatser och bilpoolsplatser) i mobilitetshuset, efter reducering genom mobilitetsåtgärder.



Tyréns AB, 118 86 Stockholm, www.tyrens.se