

---

## PM PARKERING

---

PROFI FASTIGHETER AB

### Kabelverket 2

UPPDRAGSNUMMER 12602481



2020-09-23

SWECO SOCIETY AB

JOHAN INGELSHED

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och avgränsning	2
<b>2</b>	<b>Cykelparkeringstal</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Bilparkeringstal</b>	<b>4</b>
3.1	Parkeringstal för flerbostadshus	4
3.1.1	Grundintervall baserat på bilinnehav	4
3.1.2	Lägesbaserat parkeringstal	5
3.1.3	Projektspecifikt parkeringstal	10
3.1.4	Gröna parkeringstal	10
3.2	Parkeringstal för kontor och övriga verksamheter	11
<b>4</b>	<b>Sammanställning av parkeringsbehov</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Möjliga parkeringslösningar</b>	<b>13</b>
5.1	Bilparkering	13
5.2	Cykelparkering	13

### Versionshistorik:

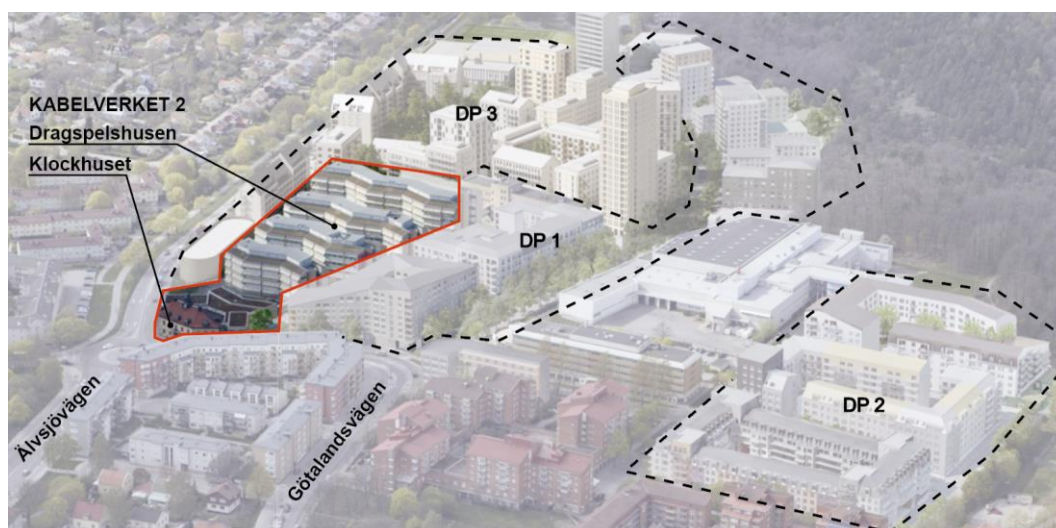
2020-04-21	Granskningshandling inför detaljplansamråd
2020-09-23	Omstäplat datum, efter detaljplansamråd

# 1 Inledning

Kabelverket/Älvsjöstaden är ett stadsutvecklingsområde inom Älvsjö stadsdelsområde där det pågår flera förtätningsprojekt. Inom stadsutvecklingsområdet planeras det för ca 1 800 bostäder, verksamhetslokaler, förskolor samt ombyggnad och nybyggnad av gator och allmänna platser. Utbyggnaden av Kämpetorpsskolan med intilliggande idrottsplats ingår också i stadsutvecklingsområdet.

## 1.1 Bakgrund

Profi fastigheter äger sedan 2016 fastigheten Kabelverket 2 som till största del innehåller kontorsverksamheter. Detaljplaner har redan tagits fram för de intilliggande fastigheterna, se Figur 1-1 nedan.



Figur 1-1 Nuvarande fastigheten Kabelverket 2 med angränsande planområden, med vy från Älvsjö station.

Arbetet med en ny detaljplan för fastigheten Kabelverket 2 påbörjades 2019 i syfte att pröva omfattning, placering och utformning av en ny byggnad innehållande kontor, ca 50 lägenheter och centrumfunktioner. Detaljplanen ska även pröva möjligheten till påbyggnad av befintliga hus inom fastigheten. Planområdet utgörs av fastigheten i sin helhet och är tänkt att även fortsättningsvis utgöras av kvartersmark.

Sweco har anlitats av Profi för att utreda trafikfrågor kopplade till detaljplanen och parallellt med detta pågår andra utredningar gällande exempelvis landskapsarkitektur och dagvatten.

Fastigheten Kabelverket 2 kan delas in i två byggnadsgrupperingar – "Klockhuset" och "Dragospelshuset". Klockhuset byggdes 1916 som kontor till LM Ericssons fabrik för kabeltillverkning som revs på 1980-talet. Klockhuset ligger intill cirkulationsplatsen Älvsjövägen/Götalandsvägen och ska bevaras enligt planförslaget. En tillbyggnad till Klockhuset gjordes under mitten av 1990-talet i form av en konferenslokal, vilken är tänkt att rivas för att ge plats till den planerade nybyggnationen. Även Dragospelshuset

byggdes under mitten av 1990-talet och rymmer kontor med ett större parkeringsgarage därunder. Dragspelshuset är tänkt att bevara sina nuvarande funktioner men föreslås byggas på med fler våningsplan enligt planförslaget.

Fortsättningsvis i rapporten kommer den planerade nya bebyggelsen vid Klockhuset benämnas som "nybyggnadsdelen" för att skilja den från påbyggnaden av de två nordligaste Dragspelshuset.

## 1.2 Syfte och avgränsning

Denna rapport är ett underlag till detaljplanens samråd. Syftet med rapporten är att beskriva behovet<sup>1</sup> av cykel- och bilparkering till följd av det framtagna bebyggelseförslaget för detaljplanen Kabelverket 2. Därutöver ges även en beskrivning av hur parkeringsbehovet planeras att tas omhand.

Själva bebyggelseförslaget beskrivs närmare i andra underlags-PM till samråd. Se exempelvis PM Trafik Kabelverket 2 (2020-03-26) som behandlar nybyggnationen i södra delen av fastigheten, samt trafik- och angöringsförutsättningarna för hela fastigheten.



Figur 1-2 Översiktsskarta över Älvsjö. Fastigheten Kabelverket 2 är inramad med röd linje.

<sup>1</sup> I parkeringssammanhang kan det vara värdefullt att skilja på termerna parkeringsbehov och parkeringsefterfrågan. Behov kan tolkas som någonting statistiskt som inte går att påverka medan efterfrågan kan tolkas som påverkbart av yttre faktorer i större utsträckning. Bilparkeringsefterfrågan är ur detta perspektiv en mer korrekt term, men eftersom Stadens riktlinjer använder termen behov gör även denna rapport det.



## 2 Cykelparkeringstal

Stockholms stad har ett mål om en ökad cykling och för en ökad cykling krävs att det bland annat blir enklare att använda cykeln och att möjligheter att använda cykeln förbättras. Syftet med parkeringstal för cykel är att det skapas ett skäligt antal cykelparkeringsplatser vid nyproduktion. Riktlinjer för cykelparkeringstal beskrivs i Stockholms stads styrdokument "Cykelparkeringstal vid nyproduktion". Behovet av antalet cykelparkeringsplatser ska enligt grundläggande principer i första hand lösas inom fastigheten.

I riktlinjerna anges bland annat följande intervallbaserade parkeringstal:

- Bostäder: 2,5–4 parkeringsplatser per 100 kvm BTA
- Kontor: 10–20 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA där siffran baseras på ca 20 kvm per anställd.
- Handel: 20–30 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA.

I tabellen nedan visas den sammanlagda tillkommande arean (BTA) för bostäder och verksamheter enligt bebyggelseförslaget, tillsammans med respektive framräknade parkeringstal utifrån intervallen ovan.

	Bostäder (kvm)	P-tal	Kontor (kvm)	P-tal	Övriga lokaler (kvm)	P-tal
Nybyggnadsdelen	5 232	130–208 platser	2 459	25–50 platser	403	12 platser
Påbyggnaden av Dragspelshuset			3 941	40–80 platser		

Cykelparkeringstalet för de tillkommande bostäderna ska enligt riktlinjerna ligga inom intervallet **130 till 208 platser**. Riktlinjerna anger att nyproduktioner med lägre parkeringstal för bilar bör ha högre parkeringstal för cyklar vilket talar för en slutlig placering i övre delen av spannet.

Tillkommande ytor för kontor planeras både i nybyggnadsdelen och som påbyggnad av Dragspelshuset. För nybyggnadsdelens tillkommande kontor blir parkeringstalet **25 till 50 platser** enligt riktlinjerna. För Dragspelshuset blir motsvarande parkeringstal **40 till 80 platser**.

Den planerade användningen för merparten av de övriga lokalerna är restaurangverksamhet. Den kategori som närmast kan liknas vid detta i stadens cykelparkeringsnorm är handel, som har parkeringstalet 20–30 platser per 1 000 kvm BTA. Det innebär att cykelparkeringstalet för tillkommande övriga lokaler bör ligga inom intervallet 8 till 12 platser. Cykelparkeringstalet bör ligga i det övre spannet eftersom restaurang är en besöksintensiv parkeringskategori, varför **12 platser** föreslås.

Möjlig lokalisering och utformning av parkeringsplatserna beskrivs i avsnitt 5.2.

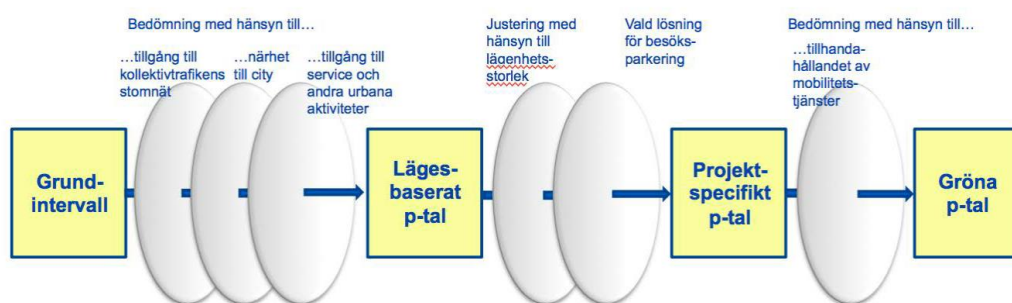
### 3 Bilparkeringstal

Parkeringstal för bilar utgår från Stockholms stads modell för projektspecifika och gröna parkeringstal. Syftet med riktlinjerna är att parkeringstalet ska anpassas efter specifika situationer för varje projekt.

#### 3.1 Parkeringstal för flerbostadshus

Parkeringstal för flerbostadshus tillämpas med hjälp av följande stöddokument som Staden har tagit fram:

- Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering (Huvuddokumentet, Beslutad i KF 2015-10-19)
- Tillämpningsanvisningar (Konkretisering och precisering gällande tillämpning, 2015-12-22)
- Exceldokumentet "P-snurra\_kabelverket\_2" (Beräkningsverktyg tillhandahålllet av Trafikkontoret, 2020)



Figur 3-1 Process för bestämning av parkeringstal för flerbostadshus. Källa: Stockholms stad

Figuren ovan redovisar fyra steg (gula boxar) som leder fram till det slutliga parkeringstalet för projektet. Dessa steg beskrivs var för sig för projektet Kabelverket 2 i avsnitten nedan.

##### 3.1.1 Grundintervall baserat på bilinnehav

Modellen startar med ett grundintervall för parkeringstal. Grundintervallet är framtaget med utgångspunkt i bilinnehavet i staden, och för samtliga nyproducerade lägenheter i Stockholm är grundintervallet 0,3–0,6. Detta kan jämföras med statistik över bilinnehav för olika delar av Stockholm. Kabelverket 2 hör till Älvsjö stadsdelsnämnd, och för flerbostadshus ligger bilinnehavet i stadsdelen på ca 0,56 bilar per hushåll (ca år 2015), enligt ett förenklat resonemang som förs i riktlinjedokumentet.

Älvsjö står liksom många andra delar av staden inför en stor förtätningsplanering och omvandling som kan medföra förändringar i statistiken för bilinnehav på sikt. Ett ökat lokalt utbud av service, förbättrad kollektivtrafik och införande av avgifter för

gatuparkering på allmän plats är förändringar som på sikt kan minska incitamenten för lägenhetshushåll att vilja äga bilar.

Ett slutligt parkeringstal för projektet som är lägre än dagens mått för bilinnehav (0,56) i Älvsjö kan sägas stämma väl med översiktsplanens intention för Älvsjö som en av stadens strategiska knutpunkter, där funktioner liknande de som finns i den centrala delen av Stockholm samlas.

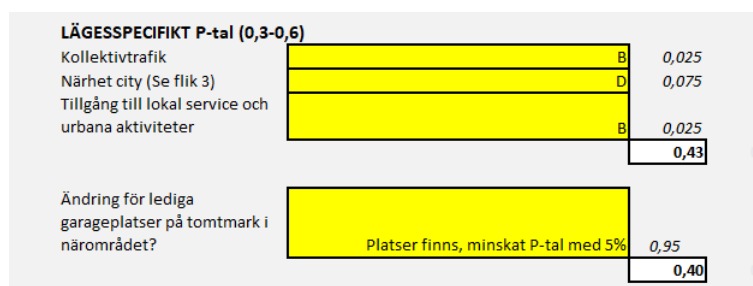
### 3.1.2 Lägesbaserat parkeringstal

Projektets unika placering inom grundintervallet 0,3–0,6 fastställs i det lägesbaserade parkeringstalet. Enligt Stadens tillämpningsanvisningar ska Stadens projektgrupp tillsammans med exploatören göra en sammantagen bedömning för att enas om det lägesbaserade p-talet. Om enighet inte kan uppnås har Stadens medarbetare tolkningsföreträdare.

Som vägledning för bedömningen anger tillämpningsanvisningarna ett antal kriterier för värdering av lägesbaserade faktorer med hjälp av vilka projektet kan placeras in i nedanstående matris. Om ett projekts samtliga lägesfaktorer bedöms tillhöra klass A talar mycket för att det lägesbaserade parkeringstalet ska ligga i den lägre delen av spannet. Om faktorerna ligger blandat i klass C, D och E ska däremot p-talet ligga närmare 0,6 enligt anvisningarna. Den nedersta raden i matrisen har endast A, C och E som möjliga värden. I denna rapport har en värdering av faktorerna gjorts som framgår i matrisen nedan. Motiveringar till värderingarna redovisas senare i detta avsnitt.

	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik		(x)			
Närhet till City				(x)	
Tillgång till lokal service och urbana aktiviteter		(x)			
Lediga garageplatser på tomtmark	(x)				

Värderingarna för respektive lägesfaktor medför att tyngdpunkten ligger strax till vänster om mitten av matrisen – närmare "B" än "C". Om faktorerna viktas enligt Trafikkontorets tillhandahållna exceldokument erhålls **0,4** som lägesbaserat parkeringstal.



Figur 3-2 Tillämpning av lägesbaserat parkeringstal med hjälp av Trafikkontorets beräkningsverktyg

## Värdering av lägesfaktorer för Kabelverket 2

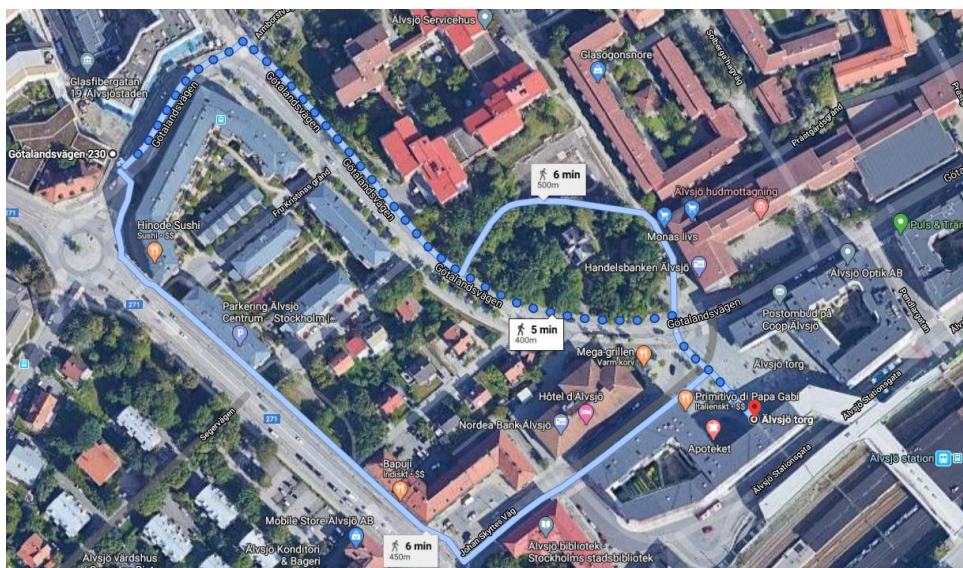
- **Kollektivtrafik**

### Kriterier enligt Stadens anvisningar:

- A) Omedelbar närhet till tunnelbanestation och pendeltågsstation, inom centrala lägen.
- B) Övriga områden som ligger inom nära gångavstånd till högkvalitativ kollektivtrafik som tunnelbanan, pendeltågsstation och stombuss
- C) Områden med längre gångavstånd till spårbunden kollektivtrafik och stombuss
- D) Områden som har cykelavstånd till spårbunden kollektivtrafik och stombuss
- E) Områden där det är nödvändigt att cykla lång sträcka och/eller byta från buss till spårbunden kollektivtrafik eller stombuss

### Projektets förutsättningar:

Gångavståndet från nybyggnadsdelen till busshållplats med stombusstrafik är 50–100 m. Gångavstånd till Älvsjö pendeltågsstation är 450–500 m. Därmed nås spårbunden kollektivtrafik med en promenad på 5-6 minuter, enligt Google:s ruttplaneringsverktyg.



Figur 3-3 Gångavstånd till Älvsjö station. Källa: GoogleMaps

Busshållplatsen Älvsjögården som trafikeras av stombuss 173 ligger i direkt anslutning till projektet.





Figur 3-4 Nuvarande busslinjenät

Trafikförvaltningen anger i RiPlan (2018) att "Bebyggelse inom 900 m (verkligt gångavstånd) från hållplats eller stationsentré för stomtrafik bedöms ha god tillgång till denna."

**Förslag till värdering:** B) föreslås eftersom projektet ligger inom nära gångavstånd till högkvalitativ kollektivtrafik, i detta fall pendeltågstation och stombuss.

- **Närhet till City**

**Kriterier enligt Stadens anvisningar:**

- A) Områden som ligger i City
- B) Områden som ligger inom tullarna
- C) Områden som ligger inom stadens centrala utvidgning
- D) Områden som ligger utanför stadens centrala utvidgning och inom 7 km från City
- E) Områden som ligger längre bort än 7 km från City

**Projektets förutsättningar:**

Projektet ligger knappt 6 km från City fågelvägen. Stadens centrala utvidgning var ett begrepp i den översiktsplan som gällde då riktlinjerna togs fram (2015). Grovt kan sägas att delar av stadsbebyggelsen närmast tullarna ingår i begreppet. Älvsjö hör därmed inte dit.

**Förslag till värdering:** D) föreslås eftersom Älvsjö ligger inom 7 km från City, men utanför stadens centrala utvidgning.

Det bör noteras att Trafikkontorets beräkningsverktyg endast tar hänsyn till avståndet fågelvägen till City, gällande denna lägesfaktor.

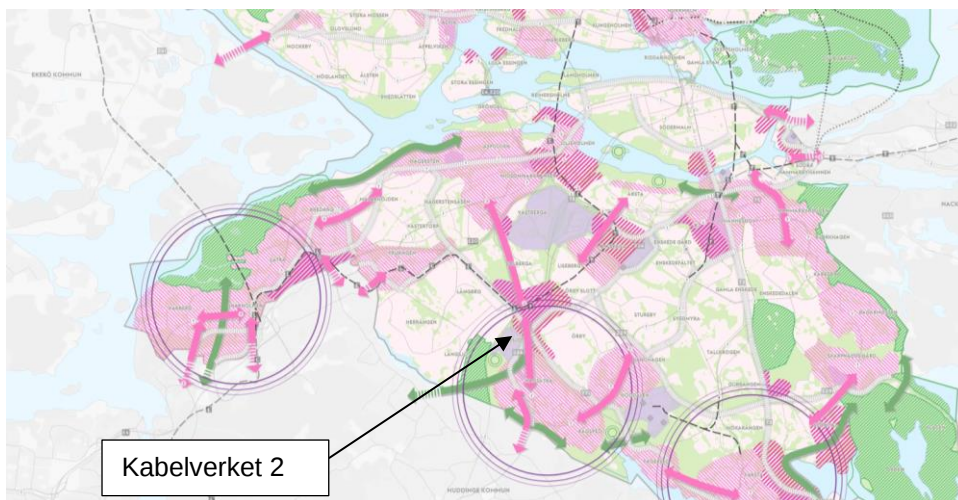
- **Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter**

**Kriterier enligt Stadens anvisningar:**

- A) Områden som ligger inom tullarna
- B) Områden som ligger inom den centrala stadens utvidgning och inom översiktsplanens tyngdpunkter
- C) Områden som har gångavstånd till externa handelsplatser och lokala centrum, med ett varierat serviceutbud
- D) Områden som ligger inom cykelavstånd från lokala centrum med ett varierat serviceutbud
- E) Övriga områden

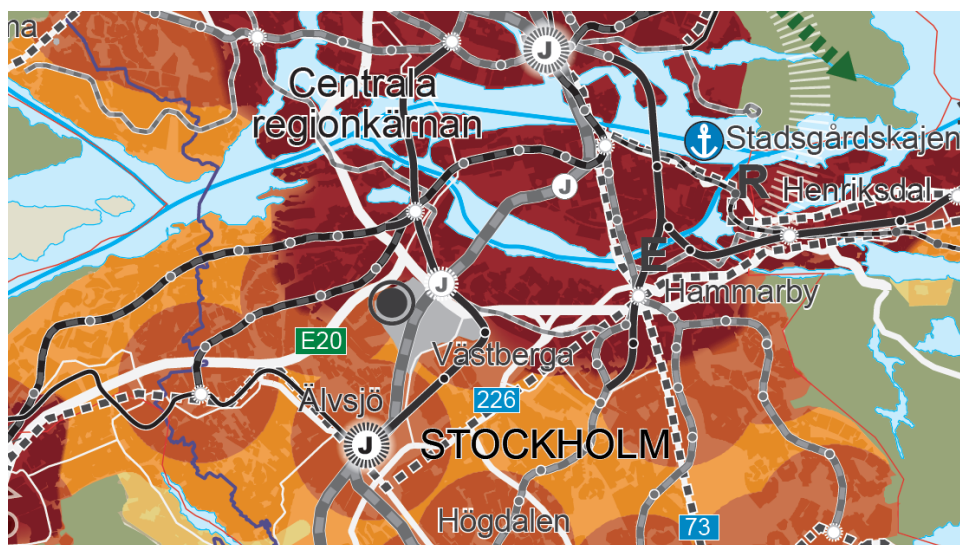
**Projektets förutsättningar:**

Älvsjö var en av flera utpekade tyngdpunkter i den tidigare översiktsplanen. Den nu gällande översiktsplanen använder inte begreppet tyngdpunkt på samma sätt. Projektet ligger inom vad den nu gällande översiktsplanen pekar ut som "Stadsutvecklingsområde – omvandling" med mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter. För Älvsjö föreslås därmed en omvandling till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor.



*Figur 3-5 Utdrag från Stockholms översiktsplan. Källa: Stockholms stad*

Översiktsplanen strävar efter att skapa fler arbetsplatser i Söderort och pekar ut infrastruktursatsningar som Spårväg Syd och tunnelbana till Älvsjö som exempel på investeringar som ska understödja en sådan utveckling. Älvsjö pekas också ut som ett av regionens strategiska stadsutvecklingsområden enligt RUF2050.



Figur 3-6 Kartbild från RUFS2050 där Älvsjö pekas ut som ett strategiskt stadsutvecklingsområde. Källa: Region Stockholm

**Förslag till värdering:** B) föreslås eftersom Älvsjö är under omvandling och på sikt kommer rymma den typ av serviceutbud som kan förväntas i det som den tidigare översiktsplanen betecknade som tyngdpunkter. I dagsläget innehåller inte Älvsjö centrum något särskilt stort eller varierat utbud av service men det stora stadsutvecklingsprojektet som Kabelverket 2 är en del av kommer i takt med att det byggs ut ändra förutsättningarna.

- **Lediga garageplatser på tomtmark**

**Kriterier enligt Stadens anvisningar:**

**A)** Områden som har ett betydande överskott av parkeringsplatser på tomtmark, som kan tillgängliggöras för ny bebyggelse

**C)** Områden som har normal tillgång på parkeringsplatser på tomtmark, vilket indikerar att efterfrågan inte överstiger utbudet

**E)** Områden som har brist på parkeringar på tomtmark bedöms ha tillgång till parkeringsplatser på tomtmark

**Projektets förutsättningar:**

Fastigheten innehåller ett befintligt parkeringsgarage för kontorshyresgäster, med ca 350 parkeringsplatser där ca 40 % (motsvarar ca 140 platser) bedöms vara outnyttjade under vardagar. Under helger och kvällar är andelen outnyttjade platser troligen ännu högre. Samtliga platser är förhyrda utan besittningsskydd.

**Förslag till värdering:** A) föreslås eftersom ett betydande överskott av parkeringsplatser finns i dagsläget.

### 3.1.3 Projektspecifikt parkeringstal

I nybyggnadsdelen planeras 5 232 kvadratmeter (BTA) bostäder. Fördelningen av lägenhetsstorlekar för de nya bostäderna framgår av tabellen nedan.

Tabell 1 Fördelning av lägenhetsstorlekar.

Lägenhetstyper	Antal		Andel
Smålägenheter (1:or och 2:or)	38	1 rok = 2	68 %
		2 rok = 36	
Stora lägenheter (övriga)	18	3 rok = 7	32 %
		4 rok = 11	
Totalt	56		100 %

För att ta fram det projektspecifika parkeringstalet görs en justering av det lägesbaserade parkeringstalet med hänsyn till fördelningen av lägenhetsstorlekar. Enligt tillämpningsanvisningarna ska projekt som präglas av övervägande stora lägenheter ges en höjning av det lägesbaserade parkeringstalet på upp till 20 %. Projekt som präglas av övervägande små lägenheter ges en sänkning på upp till 30 %. Projektgruppen avgör hur stor höjningen eller sänkningen ska vara utifrån andelen stora lägenheter och dess utformning. Om projektet istället karaktäriseras av en blandad sammansättning av olika lägenhetsstorlekar ska ingen justering göras.

I Tabell 1 ovan framgår att lägenhetsfördelningen i Kabelverket 2 är en blandning av mindre och större lägenheter, med en övervikt på de mindre lägenheterna om dessa definieras som 1 eller 2 rum och kök<sup>2</sup>. Om små lägenheter istället definieras som <55 kvadratmeter blir andelen smålägenheter 33 %. Med dessa två sätt att definiera lägenhetsstorlekar i beaktande föreslås en sänkning av det lägespecifika parkeringstalet med 5 % enligt Trafikkontorets beräkningsverktyg, vilket ger det projektspecifika parkeringstalet 0,38. Detta tal ska dock räknas upp med 10 % för att även inrymma besöksparkering, vilket ger slutligt projektspecifikt parkeringstal **0,42**.

### 3.1.4 Gröna parkeringstal

Fastighetsägaren har som ambition att erbjuda mobilitetstjänster till hyresgäster och boende men det är ännu inte klarlagt i vilken form. Därför görs ingen justering av parkeringstalet med hänsyn till gröna parkeringstal i detta skede.

<sup>2</sup> SCB definierar smålägenheter som 1 eller 2 rok (<https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2016/Vanligast-med-2-rum-och-kok-pa-57-kvadratmeter/>)



### 3.2 Parkeringstal för kontor och övriga verksamheter

Parkeringsbehovet för kontor och övriga verksamheter uppskattas med hjälp av kunskap om fastighetens nuvarande kontorsverksamheters parkeringsanvändning. I dagsläget är 82 % av fastighetens lokaler uthyrda varav 94 % hyrs ut till olika kontorsverksamheter. Av de 350 befintliga parkeringsplatserna i garaget nyttjas ungefär 60 % på vardagar, vilket betyder att nuvarande hyresgäster nyttjar ungefär 12 bilplatser per 1 000 kvadratmeter BTA. Eftersom det finns många lediga platser i garaget är tillgången till ledig parkering inte en faktor som i dagsläget antas påverka de arbetandes val att ta bilen till arbetet. Det kan tänkas att en viss andel av dem som parkerar i garaget i dagsläget kan komma att börja åka kollektivt eller cykla till arbetet om det blir större konkurrens kring bilplatserna. Därmed kan det vara motiverat med ett något lägre framtida parkeringstal än det som speglar den nuvarande användningen. Det motiveras också av att den redan goda tillgången till kollektivtrafik kommer förbättras till följd av utbyggd spårväg och tunnelbana (se avsnitt 3.1.2).

Parkeringstalet för kontor och övriga verksamheter föreslås vara 10 bilplatser per 1 000 kvm BTA. Stockholms stads parkeringsnorm saknar parkeringstal för detta ändamål men en jämförelse kan göras med några närliggande kommuner som ligger längs pendeltågsnätet, se Tabell 2 nedan.

Tabell 2 Jämförelse av bilparkeringstal per 1 000 kvm BTA kontor

Kommun	Centralt läge / goda kommunikationer	Ej centralt läge / ej goda kommunikationer	Källa
Huddinge	10	20	Parkeringsprogram för Huddinge kommun, Bilaga 1 (2016)
Järfälla	5	18	Parkeringsnorm för Järfälla kommun (2017)
Solna	12	12	Parkeringsnorm för Solna (2014)
Haninge	11	23	Tillämpning av zoner och parkeringstal (2017)

Det bör noteras att parkeringsbehovet för kontorsverksamheterna också kan minska om fastighetsägaren erbjuder mobilitetstjänster, på liknande sätt som principerna för gröna parkeringstal när det gäller parkeringstal för bostäder. Eftersom det inte har klarlagts vilken typ av mobilitetstjänster som kommer att användas görs dock ingen sänkning av parkeringstalen för kontor utifrån den aspekten.

## 4 Sammanställning av parkeringsbehov

För bilparkering görs en uträkning av hela fastighetens behov av bilparkering eftersom parkeringen är tänkt att samlas i ett och samma befintliga garage. Det tillkommande behovet av parkering för bostäder är 24 bilplatser. Motsvarande siffra för kontor och övriga verksamheter är 68 bilplatser. Fastighetens totala bilparkeringsbehov är summan av det tillkommande behovet och det kvarvarande behovet av parkering för de kontorsverksamheter som blir kvar i Dragspelshusen och Klockhuset, efter att vissa delar rivs. Totalt blir behovet för fastigheten **307 bilplatser**.

Tabell 3 Uträkning bilparkeringsbehov för Kabelverket 2

	Bostäder	Kontor och övriga verksamheter
Parkeringstal	0,42 per bostad	10 per 1 000 kvm BTA
Förändring till följd av ny detaljplan	56 lägenheter tillkommer	Ökning från 23 431 kvm till 28 343 kvm uthyrbar lokalyta. Ca 1 900 kvm rivs och 6 800 kvm tillkommer.
Behov för tillkommande bostäder och verksamheter	$0,42 * 56 = 24$ bilplatser	$10 * 6,8^* = 68$ bilplatser *) Ytor som tillkommer = 6 800 kvm
Behov för befintliga verksamheter som blir kvar	---	$10 * 21,5^* = 215$ bilplatser *) Ytor som behålls = $23\,431 - 1\,900 = 21\,531$ kvm
<b>Totalt behov</b>	<b>24 bilplatser</b>	<b><math>215 + 68 = 283</math> bilplatser</b>
<b>Summa</b>	<b>307 bilplatser</b>	

När det gäller cykelparkering görs endast en uppskattning om hur många cykelplatser som behöver tillföras vid Dragspelshusen respektive vid nybyggnadsdelen som följd av bebyggelseförslaget. Cykelparkering kommer till skillnad från bilparkeringsplatserna behöva finnas på flera platser kring fastigheten.

Tabell 4 Behov av tillkommande cykelparkering för Kabelverket 2 till följd av till- och nybyggnad

Tillkommande ytor (kvm BTA)	Bostäder	Kontor	Övriga lokaler	Summa
Nybyggnadsdelen	130 – 208 platser	25 – 50 platser	12 platser	167 - 270
Påbyggnaden av Dragspelshusen		40 – 80 platser		40 - 80
			<b>Totalsumma</b>	<b>207 - 350</b>

## 5 Möjliga parkeringslösningar

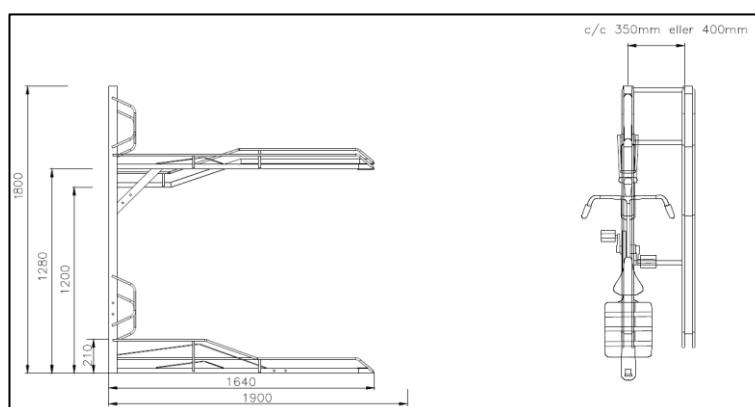
### 5.1 Bilparkering

Totalt behöver 307 bilplatser kunna ordnas inom fastigheten. Detta kan uppnås genom en omDispositionering av dagens 350 platser i det befintliga garaget. Lämpligen upplåts ca 25 platser närmast nybyggnadsdelen till de boende i de tillkommande lägenheterna. Gångkoppling planeras att finnas under mark mellan dessa parkeringsplatser och nybyggnadsdelens hisspaket.

### 5.2 Cykelparkering

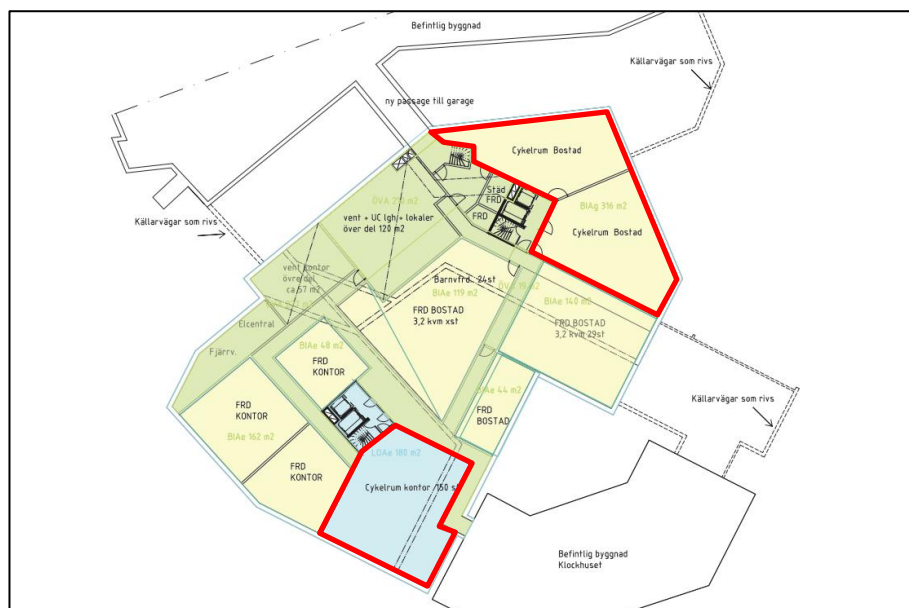
Ytanspråk och lokalisering

Många leverantörer av cykelställ tillhandahåller moduler med tvåvåningsställ. Exemplet i Figur 5-1 nedan visar en modell som kan användas inomhus vid minst 2,5 meters takhöjd. Med denna lösning upptar varje cykel 0,7 kvadratmeter om cykelställena placeras mittemot varandra med en 2,5 m bred gång emellan.



Figur 5-1 Ritning för cykelparkering i tvåvåningsställ. Källa: Svenska Cykelrum

Enligt cykelparkeringsnormen bör 130 – 208 platser kunna ordnas för bostäderna och 25 – 50 platser ska kunna ordnas för kontoren i nybyggnadsdelen. Om varje cykel tar upp 0,7 kvadratmeter enligt modellen ovan ger det ett ytanspråk på 90 – 150 kvadratmeter cykelrum för bostäderna. Motsvarande yta för kontoren blir 18 – 35 kvadratmeter. I bebyggelseförslaget för nybyggnadsdelen (se Figur 5-2) har 316 kvadratmeter avsatts för cykelparkering till bostäder och 180 kvadratmeter har avsatts till kontor. Det bedöms därmed finnas goda möjligheter att uppfylla cykelparkeringstalen inomhus.

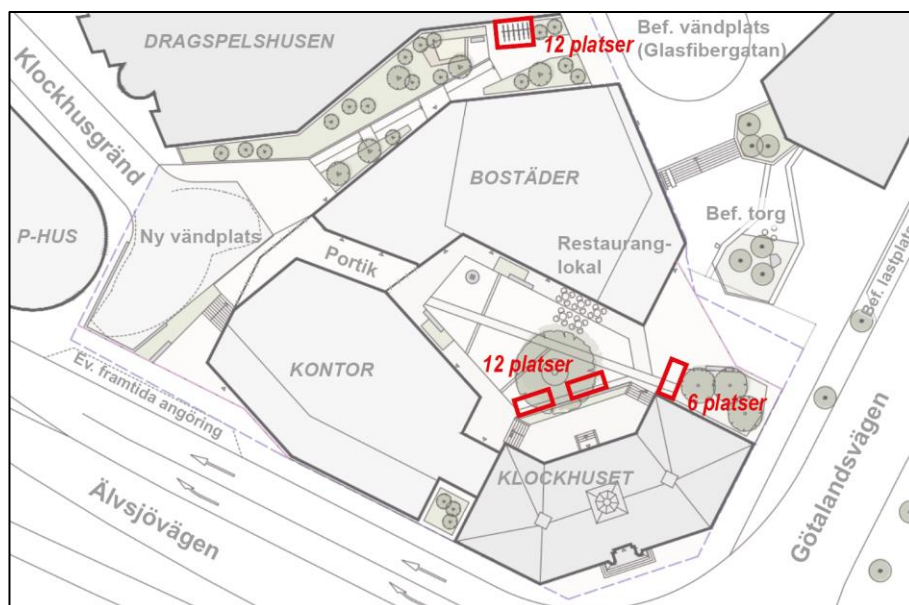


Figur 5-2 Rödmarkerade ytor visar cykelrum i nybyggnadsdelens källarplan. Källa: AIX Arkitekter

För de tillkommande kontorsytorna vid Dragspelshusens påbyggnad blir motsvarande ytanspråk för tillkommande cykelrum 28 – 56 kvadratmeter, för att rymma 40 till 80 tillkommande cykelplatser. 56 kvadratmeter motsvarar ungefär samma yta som fem bilparkeringsrutor. Denna yta bedöms kunna tillskapas genom en omdisponering i det befintliga garaget som i dagsläget är ca 12 000 kvadratmeter stort. I samband med detta kan också en översyn göras av det befintliga cykelrummet som rymmer ett 50-tal cyklar. Antalet platser kan troligen fördubblas om tvåvåningsställ införs även där.

En del av cykelparkeringarna planeras att lokaliseras utomhus i anslutning till byggnadernas entrépunkter, eftersom besökande till kontor, lokaler och bostäder inte förväntas parkera i cykelrummen. I Figur 5-3 visas en möjlig disponering av cykelparkering utomhus som rymmer 30 cykelplatser. Dessa platser bedöms räcka för att tillgodose behovet för besökande till lokaler, kontor och bostäder. Här finns också en viss potential till samnyttjande mellan exempelvis besökare till lokaler och kontor som har sin högsta beläggning vid olika tidpunkter.





Figur 5-3 Möjlig disponering av cykelparkering (envåningsställ) utomhus. Källa: SWMS landskapsarkitekter

## Utformning

I kommande projektering kommer detaljutformningen av parkeringslösningarna för cyklar utarbetas. I detaljutformningen kommer god standard att eftersträvas med ledning av Stadens riktlinjer<sup>3</sup>. Dessa anger bland annat att cykelparkeringar bör vara lättåtkomliga, nära målpunkter, ljusa och trygga. Där anges också att det bör finnas väderskyddade platser där det går att låsa fast cykeln ordentligt, och att dörrar till cykelparkering bör vara försedda med automatisk dörröppnare.

För nybyggnadsdelen blir det särskilt viktigt att göra vägen från markplan till källarplan där cykelrummen finns så smidig som möjligt, med automatiska dörröppnare vid samtliga dörrar. Hissar bör också dimensioneras så att det blir enkelt att leda cykeln in och ut ur dem.

<sup>3</sup> Exempelvis Planeringsstöd för nybyggnation i anslutning till allmän platsmark (Exploateringskontoret 2016)