

PM

TRAFIK OCH PARKERING

2021-05-19

1 SAMMANFATTNING

Kv. Reykjavik 1 är ett befintligt kontors- och verksamhetskvarter i Kista. Kvarteret ska nu omvandlas till ett stadskvarter med blandat innehåll och bidra positivt till Kistas stadskvalitéer.

Kv Reykjavik 1 ligger i direkt anslutning till både pendlingsstråk och huvudstråk, och 300–400 meter från Kista tunnelbanestation. Kvarteret innehåller idag totalt cirka 352 parkeringsplatser för bil, fördelade mellan ett garage och två markparkeringar. Cirka 225 platser finns i garaget,

Planförslaget redovisar flera olika byggnader på fastigheten: Borgarfjordshuset, L-huset, Ericsson-huset och Tele2-huset. Användningen ska vara flexibel och för varje byggnad finns i aktuellt skede olika scenarion med olika verksamheter. Verksamheter i de olika scenariona inkluderar bland annat bostäder, kontor, olika lokal- och skolverksamheter.

Planförslaget innebär ingen påverkan på gång- och cykeltrafik eller kollektivtrafik. Påverkan på biltrafiken bedöms låg. Befintlig markparkering föreslås utgå medan garaget planeras behållas.

Vid ett värsta kombinerade scenariot för de fyra husen inom fastigheten är bilparkeringsbehovet totalt 217 platser och beräknad rymmas inom befintligt garage, förutsatt att även befintliga hyresgäster tillämpas det nya lägre parkeringstalet. Möjlighet finns även att hyra parkeringsplatser på en grannfastighet vid ett större behov.

Cykelparkering inom Stockholms stads riktlinjer möjliggörs i det värsta scenariot med störst parkeringsbehov, förutsatt att yta tas i anspråk i garaget för ett nytt cykelrum.

INNEHÅLL

1	SAMMANFATTNING.....	2
2	INLEDNING.....	4
2.1	BAKGRUND	4
2.2	SYFTE.....	4
3	NULÄGE.....	5
3.1	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	5
3.2	KOLLEKTIVTRAFIK.....	5
3.3	BILTRAFIK	5
3.4	PARKERING	5
4	PLANFÖRSLAG - TRAFIK	6
4.1	ÖVERSIKT	6
4.2	GATUSTRUKTUR.....	7
4.3	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	7
4.4	KOLLEKTIVTRAFIK.....	7
4.5	BILTRAFIK	7
4.6	ANGÖRING	8
5	PLANFÖRSLAG – PARKERING.....	10
5.1	BILPARKERING.....	10
5.1.1	BORGARFJORDSHUSET	10
5.1.2	L-HUSET	12
5.1.3	ERICSSON-HUSET	13
5.1.4	TELE2-HUSET	14
5.1.5	SAMMANSTÄLLNING: SCENARIO MED HÖGST PARKERINGSBEHOV	15
5.1.6	GARAGEUTFORMNING	15
5.2	CYKELPARKERING	16
5.2.1	BORGARFJORDSHUSET	16
5.2.2	L-HUSET	17
5.2.3	ERICSSON-HUSET	18
5.2.4	TELE2-HUSET	19
5.2.5	SAMMANSTÄLLNING: SCENARIO MED HÖGST PARKERINGSBEHOV	20
5.2.6	CYKELRUM	20

2 INLEDNING

2.1 BAKGRUND

Kv. Reykjavik 1 är ett befintligt kontors- och verksamhetskvarter inom Kista stadsdelsområde. Kvarteret är beläget i Kista verksamhetsområde vid Hanstavägen och Borgarfjordsgatan i anslutning till Kista Gård, nära det kommande utvecklingsområdet Kista Ång. Gällande detaljplan för kv Reykjavik 1 är från 1986. Kvarteret ska nu omvandlas till ett stadskvarter med blandat innehåll och bidra positivt till Kistas stadskvalitéer.

Nordika III Fastigheter AB, ägare till Kommanditbolaget Reykjavik 1, innehar fastigheten Reykjavik 1 med tomträtt. Bolaget bedriver kontorsverksamhet i befintlig byggnad inom fastigheten. Detaljplanen föreslår dels en nybyggnation med blandat innehåll på obebyggd del av fastigheten som nyttjas för parkering idag. Vidare planeras att delar av den befintliga fastigheten ska byggas om och användas som skola och bostäder.

Arbetet med en ny detaljplan för fastigheten Reykjavik 1 prövar dels;

- en nybyggnation, Borgarfjordshuset, på befintlig parkeringsyta med flexibel användning som äldreboende, bostäder, lägenhetshotell eller kontor.
- konvertering, ombyggnation och komplettering av de befintliga byggnaderna (gamla Philips-fabriken/ VOLT-huset, Ericsson-huset) till nya innehåll som skola och bostäder. Möjligheten till att ha kvar kontor och verksamheter skall finnas.



Figur 1. Översikt Flygfoto, nuvarande fastighet Kv. Reykjavik 1. Illustration: Kjellander Sjöberg Arkitekter.

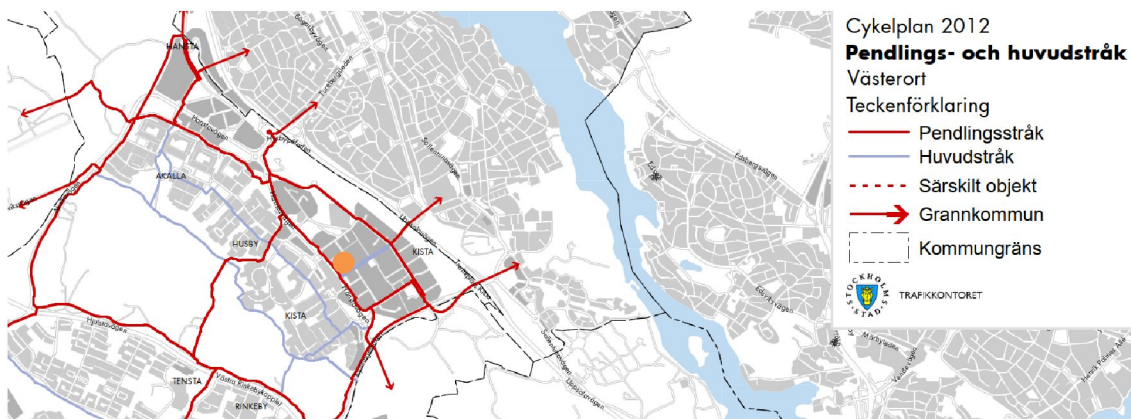
2.2 SYFTE

Denna utredning syftar till att redovisa den framtida trafik- och parkeringssituationen i projektet, inklusive beräkning av parkeringstal för cykel och bil.

3 NULÄGE

3.1 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Kv Reykjavik 1 ligger i direkt anslutning till både pendlingsstråk och huvudstråk, se Figur 2. Borgarfjordsgatans huvudstråk utgörs av en dubbelriktad cykelbana på motsatt sida från fastigheten. Gångbanor finns på båda sidor av gatan. Hanstavägens pendlingsstråk utgörs av en gemensam gång- och cykelbana på sidan närmast kv Reykjavik samt en separerad på motsatt sida.



Figur 2. Befintliga cykelstråk.

3.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Kv Reykjavik 1 ligger ca 300–400 meter från Kista tunnelbanestation som trafikeras av blå linje 11. Restid till Stockholm city är cirka 17 minuter. På samma avstånd ligger Kistaterminalen med flera busslinjer. Kvarteret ligger också nära den planerade Kistagrenen för tvärbanan. Pendeltågsstation Helenelund ligger på ett avstånd om drygt 1 km.

3.3 BILTRAFIK

Kv Reykjavik ligger i hörnet mellan Hanstavägen och Borgarfjordsgatan. Trafikflödet på Hanstavägen är enligt Stockholms stads miljöbarometer över 12 000 fordon och på Borgarfjordsgatan under 5 000 fordon (ÅMVD). Kvarteret nås via Borgarfjordsgatan.

3.4 PARKERING

Kv Reykjavik innehåller idag totalt cirka 352 parkeringsplatser för bil, fördelade mellan ett garage och två markparkeringar. Cirka 225 platser finns i garaget, som ligger under gamla Philips-fabriken och Ericssons kontor med infart från lokalgatan Borgarfjordsgatan. Idag är endast cirka 100 av garageplatserna uthyrda till befintlig kontorsverksamhet, och detta motsvarar ett parkeringstal som överskrider Stockholms stads nuvarande norm.

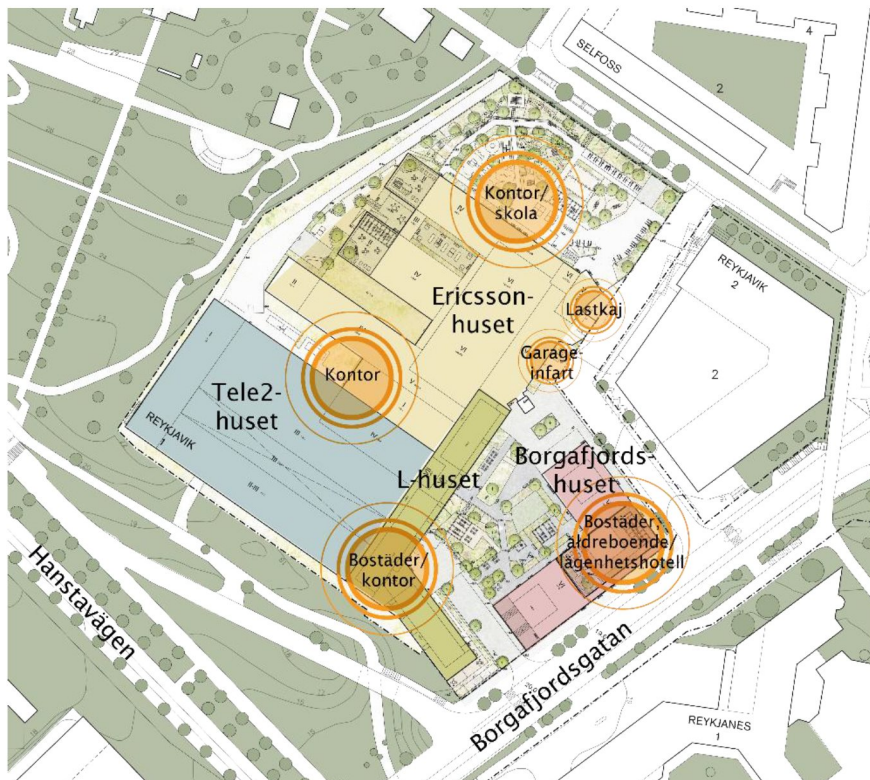
På markparkeringarna utomhus finns i idag cirka 127 platser; 57 platser på ytan i nordost mot Kista Gårdsväg och 70 platser i sydost mot Borgarfjordsgatan. Totalt cirka 15 av markparkeringsplatserna hyrs ut till hyresgäster och resterande är timparkering för besökare. Beläggningen är låg på besöksparkeringen är låg, uppskattningsvis cirka 10 bilar om dagen på ytan närmast Borgarfjordsgatan och 1–5 på den andra.

Sammanlagt är idag cirka 115 bilparkeringsplatser uthyrda.

4 PLANFÖRSLAG - TRAFIK

4.1 ÖVERSIKT

Planförslaget redovisar flera olika byggnader på fastigheten: Borgarfjordshuset, L-huset, Ericsson-huset och Tele2-huset. Användningen ska vara flexibel och för varje byggnad finns i aktuellt skede olika scenarion med olika verksamheter. Verksamheter i de olika scenariona inkluderar bland annat bostäder, kontor, olika lokal- och skolverksamheter.



Figur 3. Översikt planförslag.

4.2 GATUSTRUKTUR

Projektet innebär mindre förändringar av gatustrukturen kring kvarteret. En ny koppling mot Borgarfjordsgatan planeras söder om den befintliga och strax norr om nedfarten till Hanstavägen. Gränden erbjuder angöring i L-husets inre hörn och dimensioneras för möte och vändning med personbil (se även avsnitt 4.6).

Vidare utgår befintlig vändslinga vid lokalgatan Borgarfjordsgatan.



Figur 4. Ny koppling mot Borgarfjordsgatan.

4.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Projektet innebär ingen förändring för gång- och cykeltrafiken.

4.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Projektet innebär ingen förändring för kollektivtrafiken.

4.5 BILTRAFIK

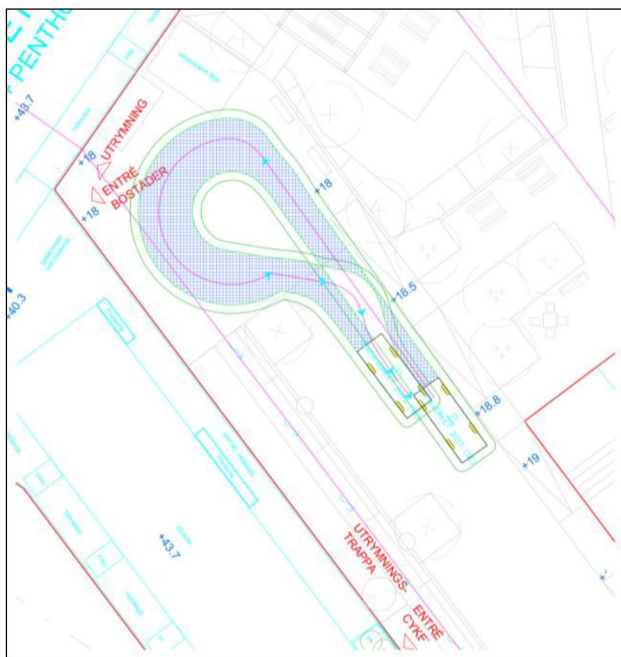
Projektet innebär ingen större förändring för biltrafiken. Den nya anslutningen till Borgarfjordsgatan är en återvändsgata och väntas inte alstra nämnvärt mycket trafik. Projektet som helhet väntas alstra ny trafik till och från området, men bedömningen är att tillkommande trafik inte kommer påverka kapaciteten på omkringliggande bilvägnät.

4.6 ANGÖRING

Planförslaget innebär förändrad angöring på lokalgatan Borgarfjordsgatan till följd av att vändslungan utgår. Befintlig parkering för rörelsehindrade norr om lokalgatan påverkas inte. Planförslaget möjliggör angöring på lokalgatans södra sida. Angöringsytan kan även användas av sopbil. En parkeringsplats för rörelsehindrade planeras intill angöringsytan. Parkeringsplatsen för rörelsehindrade planeras inom 10 meter från entré till äldreboende samt till intilliggande lokaler. Placeringen uppfyller därmed Stockholms stads krav på avstånd (10 meter) mellan parkering för rörelsehindrade samt entré. Med det uppfyllt även Boverkets krav på 25 meter.

På huvudgatan Borgarfjordsgatan anordnas en angöringsyta intill bostadsentrén och intilliggande lokaler. En parkeringsplats för rörelsehindrade kan ordnas om behov skulle uppstå.

En ny angöringszon för rörelsehindrade planeras vid L-huset och nya kopplingen till Borgarfjordsgatan. Planerad parkering för rörelsehindrade på platsen ligger inom 10 meter från huvudentrén till bostadshuset och uppfyller därmed Stockholms stads och Boverkets avståndskrav.



Figur 5. Vändning med personbil vid L-huset.

Befintligt miljörum för kontor och planerat miljörum för grundskolan kan angöras av sopbil via lastkaj vid lokalgatans norra del. Lastkajen planeras även användas för inlastning till skolan. Att hantering av mat och avfall sker via samma lastkaj ställer krav på disposition och logistik invändigt, så att olika typer av gods inte beblandas. Utformningen av lastkajen kräver vidare backningsrörelser för att angöra platsen. Backningsrörelser är inte att rekommendera, särskilt inte intill en skola där barn rör sig. Eftersom skolans entré ligger på annan plats mot skolgården, och ett staket planeras mellan skolgård och lastkaj, bedöms dock trafiksäkerheten vara acceptabel då det rör sig om en kort, rak backningsrörelse.

[illegible]

Miljörum för bostäderna i L-huset planeras i norra delen av huset och angöra av sopbil via lokalgatan. Avståndet utomhus mellan angöringsytan på gatan och miljörummet är knappt 20 meter. Miljörummet nås även via garaget, där garageporten ligger inom 10 meter från angöringsytan.

5 PLANFÖRSLAG – PARKERING

Planförslaget inkluderat flera olika byggnader på fastigheten: Borgarfjordshuset, L-huset, Ericsson-huset och Tele2-huset. För varje byggnad finns i aktuellt skede olika scenarion. I denna parkeringsutredning redovisas varje byggnad och dess olika scenarion för sig. Genom denna redovisning kan ett "värsta scenario" tas fram, det vill säga den kombination av användning som genererar störst parkeringsbehov. Det värsta scenariot kan därmed användas som dimensionerande för antalet parkeringsplatser som behöver möjliggöras.

5.1 BILPARKERING

Parkeringsberäkningarna för bil i denna utredning utgår delvis från Stockholms stads riktlinjer samt från egna antaganden och följeresonemang.

5.1.1 BORGARFJORDSHUSET

För Borgarfjordshuset finns totalt tre scenarion. I samtliga scenarion föreslås bostäder. Utöver bostäder föreslås verksamheter enligt Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Scenarion Borgarfjordshuset.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Bostäder	2 706 kvm BTA (36 lägenheter)	2 706 kvm BTA (36 lägenheter)	2 706 kvm BTA (36 lägenheter)
Lokalverksamhet	1 253 kvm BTA	1 253 kvm BTA	1 253 kvm BTA
Äldreboende	6 551 kvm BTA (125 rum)	-	-
Lägenhetshotell	-	6 551 kvm BTA (125 rum)	-
Kontor	-	-	6 551 kvm BTA

Bostäder

Bilparkeringstalet för bostäder är framtagna i enlighet med Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal (Stockholms stad, 2015). Först tas ett lägesbaserat parkeringstal fram och därefter justeras detta efter projektet till ett projektspecifikt parkeringstal. Slutligen kan gröna parkeringstal tas fram med hjälp av mobilitetsåtgärder.

Det lägesbaserade parkeringstalet utgår från avståndet till kollektivtrafik, Stockholms city och service. För bostäder i Borgarfjordshuset är det lägesbaserade parkeringstalet 0,45.

Det projektspecifika parkeringstalet justeras utifrån planerade lägenhetsstorlekar. Mindre lägenheter sänker talet, och större lägenheter höjer det. I samtliga tre scenarion för Borgarfjordshuset planeras för övervägande små lägenheter (1 ROK). Det projektspecifika parkeringstalet kan då justeras ner med 15 % till 0,38 i enlighet med stadens riktlinjer.

För att ta hänsyn till besöksparkering justeras parkeringstalet upp med 10 %. Inklusive besöksparkering blir det projektspecifika parkeringstalet 0,42. Detta ger ett parkeringsbehov på totalt 16 bilparkeringsplatser.

Lokalverksamhet/handel

Stockholms stad saknar riktlinjer för bilparkering för handel eller övrig lokalverksamhet. Utredning ska istället ske i varje projekt. I denna utredning antas att parkeringsbehovet för lokalverksamhet på bottenvåningen motsvara 0–2 p/1000 kvm BTA. Det innebär ett behov om upp till 3 bilparkeringsplatser. Inom projektet anordnas inte besöksparkering för lokalverksamheterna. Besökare som vill parkera hänvisas till allmän gatuparkering eller annan parkering i närheten. För anställda bör 1 parkeringsplats ordnas i garaget.

Äldreboende

Stockholms stad saknar riktlinjer för bilparkering för äldreboende. Utredning ska istället ske i varje projekt. I denna utredning antas att parkeringsbehovet för äldreboendet inkludera de anställda samt besökare till de som bor på boendet. För de anställda används ett lägre parkeringstal än för kontorsverksamheten, baserat på att ett äldreboende innebär större yta per anställd jämfört med ett kontor. Därför tillämpas parkeringstalet 2 p/1000 kvm BTA för anställda vilket ger ett behov på 13 parkeringsplatser. För besökare tillämpas ett parkeringstal 0,8 p/bostadsenhet, vilket motsvarar det dubbla av besöksparkering för vanliga bostäder. Detta ger ett behov om 10 bilparkeringsplatser. Totalt är behovet för äldreboendet enligt denna utredning 23 bilparkeringsplatser.

Lägenhetshotell

Stockholms stad saknar riktlinjer för bilparkering för lägenhetshotell. Utredning ska istället ske i varje projekt. För Borgarfjordshuset används samma parkeringstal som för bostäderna, exklusive besöksparkering. Detta är motiverat med att bostäderna är av liknande storlek och att besökande till boende på hotell antas mycket lågt. Parkeringstalet 0,38 p/rum ger ett parkeringsbehov på 48 bilparkeringsplatser.

Kontor

Stockholms stad saknar riktlinjer för bilparkering för kontor. Utredning ska istället ske i varje projekt. För Borgarfjordshuset används parkeringstalet 4 p/1000 kvm BTA. Parkeringstalet är jämförbart med andra projekt i Stockholm och utgår även delvis ifrån att bilanvändandes i Kista generellt är högre jämfört med andra platser i staden. Detta ger ett parkeringsbehov på 27 bilparkeringsplatser.

Tabell 2. Bilparkeringsbehov för Borgarfjordshuset.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Bostäder	16	16	16
Lokalverksamhet	1	1	1
Äldreboende	23	-	-
Lägenhetshotell	-	48	-
Kontor	-	-	27
Totalt:	40 platser	65 platser	44 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för Borgarfjordshuset därmed scenario 2, med bostäder och lägenhetshotell. Det innebär totalt 65 bilparkeringsplatser.

5.1.2 L-HUSET

För L-huset finns totalt två scenarion. Det ena innebär bostäder och det andra kontor, enligt Tabell 3 nedan.

Tabell 3. Scenarion L-huset.

	Scenario 1	Scenario 2
Bostäder	8 218 kvm BTA (139 lägenheter)	-
Kontor	-	8 218 kvm BTA

Bostäder

Bilparkeringstalet för bostäder är framtagna i enlighet med Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal (Stockholms stad, 2015). Metodiken är densamma som för Borgarfjordshuset.

För bostäder i L-huset är det lägesbaserade parkeringstalet 0,45. Eftersom det även i L-huset planeras för övervägande små lägenheter (1 ROK) kan parkeringstalet justeras ner med 15 % till 0,38 i enlighet med stadens riktlinjer.

Inklusive besöksparkering (ökning med 10 %) blir det projektspecifika parkeringstalet 0,42. Detta ger ett parkeringsbehov på totalt 59 bilparkeringsplatser.

Kontor

För L-huset används för kontor parkeringstalet 4 p/1000 kvm BTA, detsamma som för Borgarfjordshuset. Detta ger ett parkeringsbehov på 33 bilparkeringsplatser.

Tabell 4. Bilparkeringsbehov för Borgarfjordshuset.

	Scenario 1	Scenario 2
Bostäder	59	-
Kontor	-	33
Totalt:	59 platser	33 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för L-huset därmed scenario 1 med bostäder. Det innebär totalt 59 bilparkeringsplatser.

5.1.3 ERICSSON-HUSET

För Ericsson-huset finns totalt tre scenarion. Scenariona varierar mellan kontorsverksamhet, grundskoleverksamhet och gymnasieverksamhet enligt Tabell 5 nedan.

Tabell 5. Scenarion Ericsson-huset.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Kontor	15 508 kvm BTA	9 069 kvm BTA	-
Grundskola	-	6 439 kvm BTA	6 439 kvm BTA
Gymnasium	-	-	9 069 kvm BTA

Kontor

För Ericsson-huset används för kontor parkeringstalet 4 p/1000 kvm BTA, detsamma som för Borgarfjordshuset och L-huset. Detta ger ett parkeringsbehov på 62 respektive 37 bilparkeringsplatser i scenario 1 och 2.

Grundskola

Stockholms stads norm är att inte anlägga bilparkering för grundskoleverksamhet. Personal på skolan som önskar använda bil hänvisas därför till allmän gatuparkering eller annan parkering i närheten.

Gymnasium

Stockholms stads saknar riktlinjer för bilparkering för gymnasium. I denna utredning antas samma norm gälla som för grundskolor, det vill säga att ingen bilparkering ska anläggas.

Tabell 6. Bilparkeringsbehov för Ericsson-huset.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Kontor	62	37	-
Grundskola	-	0	0
Gymnasium	-	-	0
Totalt:	62 platser	37 platser	0 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för Ericsson-huset därmed scenario 1 med kontor. Det innebär totalt 62 bilparkeringsplatser.

5.1.4 TELE2-HUSET

För Tele2-huset finns endast ett scenario, vilket innebär fortsatt kontorsverksamhet, se Tabell 7

Tabell 7. Scenarion Tele2-huset.

	Scenario 1
Kontor	7 646 kvm BTA

Kontor

För Tele2-huset används för kontor parkeringstalet 4 p/1000 kvm BTA, detsamma som för Borgarfjordshuset, L-huset och Ericsson-huset. Detta ger ett parkeringsbehov på 31 bilparkeringsplatser.

Tabell 8. Bilparkeringsbehov för Tele2-huset.

	Scenario 1
Kontor	31
Totalt:	31 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för Ericsson-huset därmed scenario 1 med kontor. Det innebär totalt 31 bilparkeringsplatser.

5.1.5 SAMMANSTÄLLNING: SCENARIO MED HÖGST PARKERINGSBEHOV

I Tabell 9 nedan redovisas en sammanställning över det värsta kombinerade scenariot för de fyra husen inom fastigheten. Vid ett värsta scenario är bilparkeringsbehovet totalt 217 platser.

Tabell 9. Sammanställning över det kombinerade scenariot med störst bilparkeringsbehov.

	Scenario med högst p-behov	Bilparkeringsbehov
Borgarfjordshuset	Scenario 2 (bostäder + lägenhetshotell)	65
L-huset	Scenario 1 (bostäder)	59
Ericsson-huset	Scenario 1 (kontor)	62
Tele2-huset	Scenario 1 (kontor)	31
Totalt:		217 bilplatser

5.1.6 GARAGEUTFORMNING

Planförslaget redovisar att befintligt parkeringsgarage på entréplan i Tele2-huset och Ericsson-huset behålls. In- och utfart sker fortsatt från lokalgatan. Dagens markparkeringar om totalt 127 platser utgår till följd av nya byggnaderna på fastigheten.

Totalt finns 225 bilparkeringsplatser i garaget. Det innebär att det totala behovet av bilparkering för fastigheten i planförslaget, 217 platser, ryms med inom befintligt garage.

Befintliga verksamheter som idag använder garaget har tidsbegränsade hyresavtal. I samband med ombyggnation av fastigheten beräknas avtalen löpt ut vilket möjliggör förändrade avtal för bland annat parkering. De verksamheter som önskar hyra fortsättningsvis kan då tillämpas de nya parkeringstalen och är därför direkt medräknade i planförslagets parkeringsbehov. Detta innebär att det i utredningen inte är relevant att räkna med att de idag 115 uthyrda platserna ska rymmas i garaget *utöver* det beräknade behovet för planförslaget. Om befintliga hyresgäster önskar förlänga avtal med fortsatt höga parkeringstal likt idag, har fastighetsägaren dessutom avtal med en grannfastighet för att hyra cirka 100 extra bilparkeringsplatser.

Av det totala antalet parkeringsplatser i garaget bör 5 % vara utformade som parkeringsplatser för rörelsehindrade.

5.2 CYKELPARKERING

Parkeringsberäkningarna för cykel i denna utredning utgår huvudsakligen från Stockholms stads riktlinjer för cykelparkering i nyproduktion samt från egna följeresonemang.

5.2.1 BORGARFJORDSHUSET

För Borgarfjordshuset finns totalt tre scenarion. I samtliga scenarion föreslås bostäder. Utöver bostäder föreslås verksamheter enligt Tabell 1 nedan.

Tabell 10. Scenarion Borgarfjordshuset.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Bostäder	2706 kvm BTA (36 lägenheter)	2706 kvm BTA (36 lägenheter)	2706 kvm BTA (36 lägenheter)
Lokalverksamhet	1 253 kvm BTA	1 253 kvm BTA	1 253 kvm BTA
Äldreboende	6 551 kvm BTA (125 rum)	-	-
Lägenhetshotell	-	6 551 kvm BTA (125 rum)	-
Kontor	-	-	6 551 kvm BTA

Bostäder

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 2,5–4 cykelplatser/100 kvm BTA för bostäder. För bostäderna i Borgarfjordshuset innebär det ett behov om 68–109 cykelplatser. Cykelparkering för boende bör placeras inomhus. Besöksparkering bör finnas nära entrén.

Lokalverksamhet/handel

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 20–30 cykelplatser/1000 kvm BTA för handel. För lokalverksamhet och handel i Borgarfjordshuset innebär det ett behov om 25–38 cykelplatser. Med hänsyn till att handeln eller lokalverksamheten är småskalig bedöms 25 cykelplatser vara tillräckligt. Cykelparkering för anställda bör placeras inomhus. Besöksparkering bör finnas nära entrén.

Äldreboende

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är minst 0,2 cykelplatser per anställd. För ett äldreboende i Borgarfjordshuset innebär det ett behov av 6 cykelplatser. Cykelparkering för anställda bör placeras inomhus. Antalet rundas upp till 10 för att inkludera besöksparkering, vilken bör placeras nära entrén.

Lägenhetshotell

Stockholms stads saknar riktlinjer för nyproduktion av lägenhetshotell. I denna utredning antas att behovet av cykelparkering är lågt, då hotellgäster uppskattas resa med andra färdmedel än cykel till och från hotellvistelsen och arbeta på gångavstånd i Kista. Däremot bör ett lägenhetshotell möjliggöra plats för lånecyklar. Uppskattningsvis bör cirka 0,25 lånecyklar finnas per hotellrum, vilket för ett lägenhetshotell i Borgarfjordshuset ger ett behov om cirka 30 cykelplatser.

Kontor

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 10–20 cykelplatser/1000 kvm BTA för kontor. För kontoren i Borgarfjordshuset innebär det ett behov om 66–131 cykelplatser.

Cykelparkering för anställda bör placeras inomhus. Besöksparkering bör finnas nära entrén.

Tabell 11. Bilparkeringsbehov för Borgarfjordshuset.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Bostäder	68-109	68-109	68-109
Lokalverksamhet	25	25	25
Äldreboende	10	-	-
Lägenhetshotell	-	30	-
Kontor	-	-	66-131
Totalt:	103-144 platser	123-164 platser	159-265 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för Borgarfjordshuset därmed scenario 3, med bostäder och kontor. Det innebär ett behov av mellan 159-265 cykelplatser.

5.2.2 L-HUSET

För L-huset finns totalt två scenarion. Det ena innebär bostäder och det andra kontor, enligt Tabell 3 nedan.

Tabell 12. Scenarion L-huset.

	Scenario 1	Scenario 2
Bostäder	8 218 kvm BTA (139 lägenheter)	-
Kontor	-	8 218 kvm BTA

Bostäder

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 2,5-4 cykelplatser/100 kvm BTA för bostäder. För bostäderna i L-huset innebär det ett behov om 206-329 cykelplatser. Cykelparkering för boende bör placeras inomhus. Besöksparkering bör finnas nära entrén.

Kontor

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 10-20 cykelplatser/1000 kvm BTA för kontor. För kontoren i L-huset innebär det ett behov om 83-165 cykelplatser. Cykelparkering för anställda bör placeras inomhus. Besöksparkering bör finnas nära entrén.

Tabell 13. Bilparkeringsbehov för Borgarfjordshuset.

	Scenario 1	Scenario 2
Bostäder	206-329	-
Kontor	-	83-165
Totalt:	206-329 platser	83-165 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för L-huset därmed scenario 1 med bostäder. Det innebär ett behov av mellan 206-329 cykelplatser.

5.2.3 ERICSSON-HUSET

För Ericsson-huset finns totalt tre scenarion. Scenariona varierar mellan kontorsverksamhet, grundskoleverksamhet och gymnasieverksamhet enligt Tabell 5 nedan.

Tabell 14. Scenarion Ericsson-huset.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Kontor	15 508 kvm BTA	9 069 kvm BTA	-
Grundskola	-	6 439 kvm BTA	6 439 kvm BTA
Gymnasium	-	-	9 069 kvm BTA

Kontor

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 10–20 cykelplatser/1000 kvm BTA för kontor. För kontoren i Ericsson-huset innebär det ett behov om 155–310 respektive 91–182 cykelplatser i scenario 1 och 2. Cykelparkering för anställda bör placeras inomhus. Besöksparkering bör finnas nära entrén.

Grundskola

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 30–70 cykelplatser/100 elever för grundskolor. Baserat på att en grundskola i Ericsson-huset rymmer 500–600 elever ger det ett behov om 150–420 cykelplatser.

Gymnasium

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 30–70 cykelplatser/100 elever för gymnasieskolor. Baserat på att ett gymnasium i Ericsson-huset rymmer 700–850 elever, ett antagande utifrån elevtätheten i grundskolan, ger det ett behov om 210–595 cykelplatser.

Tabell 15. Bilparkeringsbehov för Ericsson-huset.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Kontor	155–310	91–182	
Grundskola	-	150–420	150–420
Gymnasium	-		210–595
Totalt:	155–310 platser	241–602 platser	360–1015 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för Ericsson-huset därmed scenario 3 med grundskola och gymnasium. Det innebär minst 360 cykelplatser.

5.2.4 TELE2-HUSET

För Tele2-huset finns endast ett scenario, vilket innebär fortsatt kontorsverksamhet, se Tabell 7

Tabell 16. Scenarion Tele2-huset.

	Scenario 1
Kontor	7 646 kvm BTA

Kontor

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 10–20 cykelplatser/1000 kvm BTA för kontor. För kontoren i Tele2-huset innebär det ett behov om 77–153 cykelplaster. Cykelparkering för anställda bör placeras inomhus. Besöksparkering bör finnas nära entrén.

Tabell 17. Bilparkeringsbehov för Tele2-huset.

	Scenario 1
Kontor	77–153
Totalt:	77–153 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för Ericsson-huset därmed scenario 1 med kontor. Det innebär totalt 77–153 cykelplatser.

5.2.5 SAMMANSTÄLLNING: SCENARIO MED HÖGST PARKERINGSBEHOV

I Tabell 18 nedan redovisas en sammanställning över det värsta kombinerade scenariot för de fyra husen inom fastigheten. Vid ett värsta scenario är bilparkeringsbehovet totalt 217 platser.

Tabell 18. Sammanställning över det kombinerade scenariot med störst cykelparkeringsbehov.

	Scenario med högst p-behov	Cykelparkeringsbehov
Borgarfjordshuset	Scenario 3 (bostäder + kontor)	159-265
L-huset	Scenario 1 (bostäder)	206-329
Ericsson-huset	Scenario 3 (grundskola + gymnasium)	360
Tele2-huset	Scenario 1 (kontor)	77-153
Totalt:		802-1107 cykelplatser

5.2.6 CYKELRUM

I planförslaget redovisas två möjliga cykelrum i Borgarfjordshuset (entréplan + källarplan), ett cykelrum i L-huset samt ett möjligt cykelrum inom garaget. Totalt möjliggör dessa cykelrum för minst 632 cykelplatser. Fler cyklar kan rymmas om tvåvåningsstall används i cykelrummet i garaget. I planförslaget redovisas även cykelparkering på skolgården för upp till 100 cyklar. Cykelrummen och skolgården möjliggör totalt för 732 cykelplatser.

Det värsta scenariot för cykelparkering ovan innebär både grundskola och gymnasium. Dessa verksamheter utgör en större andel av det totala cykelparkeringsbehovet. I scenariot med två skolverksamheter finns möjlighet att ordna ett ytterligare cykelrum i garaget för att tillskapa cykelparkering så att behovet enligt stadens norm uppfylls. Detta möjliggörs eftersom bilparkeringsbehovet för skolverksamheterna är mycket lågt och yta därmed kan tas från bilparkering. Det innebär att planförslaget möjliggör för ett totalt antal cykelplatser som är inom stadens riktlinjer.

Cykelparkering för boende och arbetande placeras med fördel inomhus i cykelrum. Cykelrummen i samma hus som bostäderna bör användas för dessa i den mån det är möjligt. All cykelparkering ska generellt vara lätt att nå, gärna med automatiska dörröppnare. Hänsyn ska tas till mer utrymmeskrävande cyklar och tillbehör, som lastcyklar och cykelkärror.

Besöksparkering ska placeras nära entréer, gärna med väderskydd. För att cykelparkeringarna ska upplevas som attraktiva och användas behöver de alltid medge ramlåsning.