

Parkerings- och mobilitetsutredning

Kräftriket



Sweco Sverige AB	RegNo 556767-9849
Uppdrag	Kräftriket
Uppdragsnummer	30037440_Kräftriket_dp
Kund	Akademiska Hus
Ver	Slutleverans
Datum	2024-04-24
Upprättad av	Dejan Pijetlovic
Dokumentreferens	p:\23599\30037440_kräftriket_dp\000\12-text\trafik\parkering\kräftriket - parkerings- och mobilitetsutredning_slutleverans.docx

Sweco | Parkerings- och mobilitetsutredning
Uppdragsnummer 30037440_Kräftriket_dp
Datum 2024-04-24 Ver Slutleverans
Dokumentreferens p:\23599\30037440_kräftriket_dp\000\12-text\trafik\parkering\kräftriket - parkerings- och mobilitetsutredning_slutleverans.docx

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	4
2	Förutsättningar	5
3	Nulägesbeskrivning	6
3.1	Kollektivtrafik	6
3.2	Gång och cykel.....	6
3.3	Vardagsmålpunkter	7
4	Förslag till ny bebyggelse	10
5	Trafik.....	11
5.1	Utformning.....	11
5.2	Dimensionerande fordon.....	12
5.3	Angöring och parkering för rörelsehindrad.....	12
5.4	Avfall.....	12
5.5	Räddningstjänst	13
6	Parkering	14
6.1	Cykel	14
6.1.1	Cykelparkeringsbehov för student- och forskarbostäder	14
6.1.2	Cykelparkeringsbehov för utbildningsverksamheter	16
6.2	Bil	18
6.2.1	Parkeringsbehov för bil för student- och forskarbostäder	21
6.2.2	Parkeringsbehov för bil för utbildningsverksamheter.....	22
7	Visionen för mobilitet i Kräftriket.....	29
	Bilaga A – detaljerad beräkningstabell av parkeringsbehovet	30

1 Bakgrund och syfte

Kräftriket är ett område i stadsdelen Norra Djurgårdsstaden i Stockholm, beläget strax söder om Frescatimotet, mellan Brunnsviken i väster och Roslagsvägen i öster, se Figur 1. Området tillhör Akademiska hus.

Nu planerar Akademiska hus för en exploatering i området där tre nya hus planeras samtidigt som två befintliga hus rivs. Därutöver försvinner ett antal parkeringsplatser i samband med ny bebyggelse.

Syftet med denna PM är att utreda de trafikfunktioner som behövs och ta fram parkeringsbehovet för området i samband med den planerade exploateringen.



Figur 1 Översiktsbild (källa: Lantmäteriet)

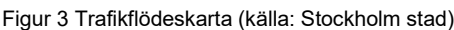
2 Förutsättningar

Kräftriket omges av Brunnsviken i väster och Roslagsvägen i öster. Både Brunnsviken och Roslagsvägen är barriärer för Kräftriket och skapar nästan som en ö-effekt runt området.



Figur 2 Översiktskarta (källa: Stockholm stad)

Roslagsvägen trafikeras av cirka 34 000 fordon per dygn och in- och utfarten för motorfordonstrafik sker via Roslagsvägen via en fyrvägs korsning för Kräftriket i väst och Albano i sydöst. Invigdes september 2023 och är ett vetenskapligt campus som binder samman Stockholms universitet och KTH med bland annat student- och forskarbostäder. I och med att området utökas söderut kopplas området även samman med den centrala staden.



3.1 Kollektivverkehr

Cirka 2,2 kilometer söder om området finns Odenplan, som trafikeras av pendeltåg och tunnelbanans gröna linje.

Sweco | Parkerings- och mobilitetsutredning
Uppdragsnummer 30037440_Kräftriket_dp
Datum 2024-04-24 Ver Slutleverans
Dokumentreferens p:\23599\30037440_kräftriket_dp\000\12-text\trafik\parkering\kräftriket - parkerings- och mobilitetsutredning_slutleverans.docx

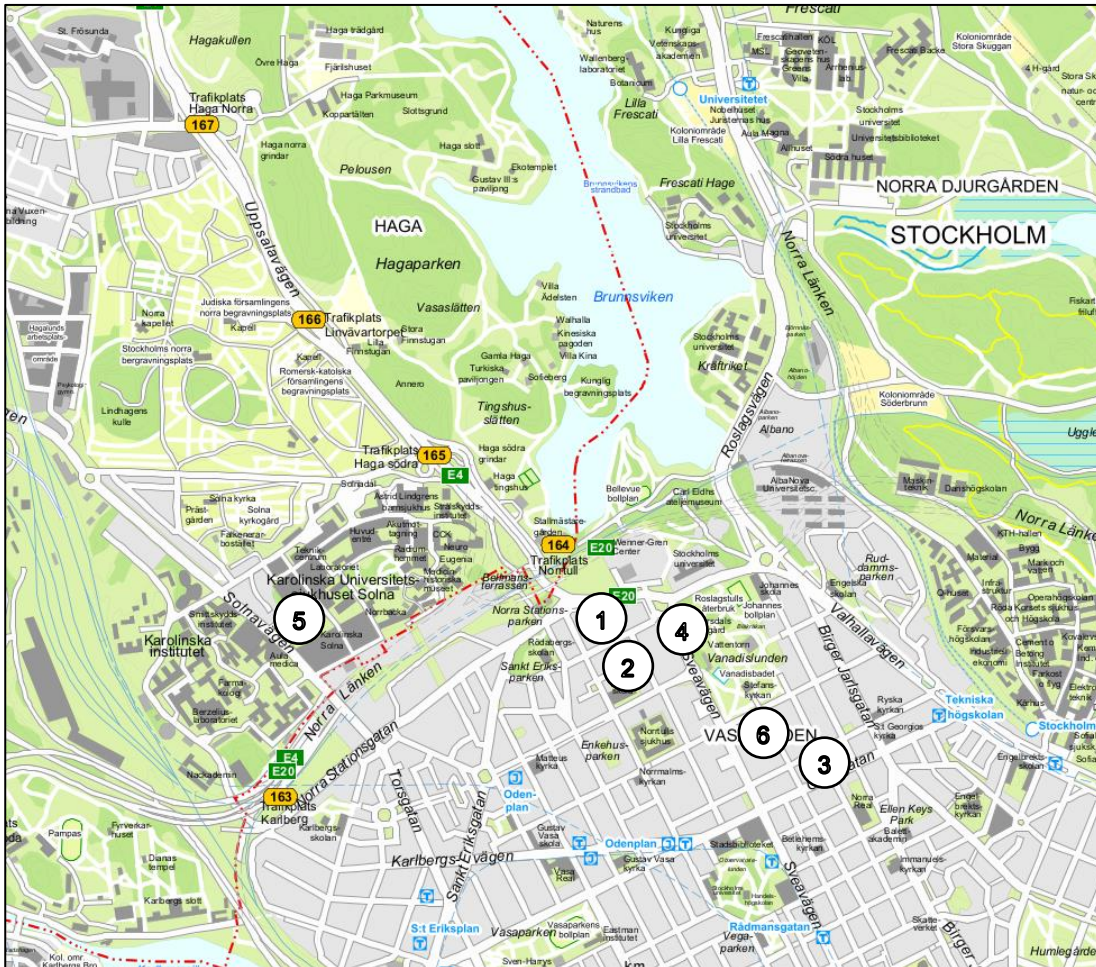


Figur 4 Utpekad cykelvägnät i Stockholms stad (källa: Cykelplan för Stockholms stad)

3.3 Vardagsmålpunkter

Genom att analysera tillgängligheten till viktiga vardagsmålpunkter i närområdet går det att förstå platsens bilberoende och förutsättningar att här leva ett vardagsliv utan att själv äga en bil.

I Figur 5 presenteras viktiga vardagsmålpunkter i närområdet. Viktiga vardagsmålpunkter är till exempel livsmedelsbutik, apotek, postombud, förskolor och vårdcentral.



Figur 5. Viktiga vardagsmål i närområdet

För att ge underlag till att svara på frågan om vilka förutsättningar det finns att exploateringen attraherar boende med högt eller lågt bilinnehav studeras restidskvoten mellan gång/cykel och bil till vardagsmålerna. I Tabell 1 presenteras avstånd och restider till viktiga målpunkter från Kräftriket med gång, cykel och bil. Utifrån dessa beräknas sedan restidskvoter mellan gång, cykel och bil. För bilresan adderas 10 minuter för parkering.

Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s (Trafik för en attraktiv stad – handbok Trafikverket) standardnivåer för god standard (<1,5), mindre god standard (1,5-2,0) samt låg standard (>2,0), se Tabell 1. Restidskvoterna visar att Kräftriket har mycket god tillgänglighet för cykeltrafik och något sämre för gångtrafik.

Tabell 1. Viktiga målpunkter med restidskvot för gång, cykel och bil, rangordnade enligt TRAST:s standardnivåer. Alla avstånd utgår från K2räftriket. Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5), mindre god standard (1,5-2,0) samt låg standard (>2,0).

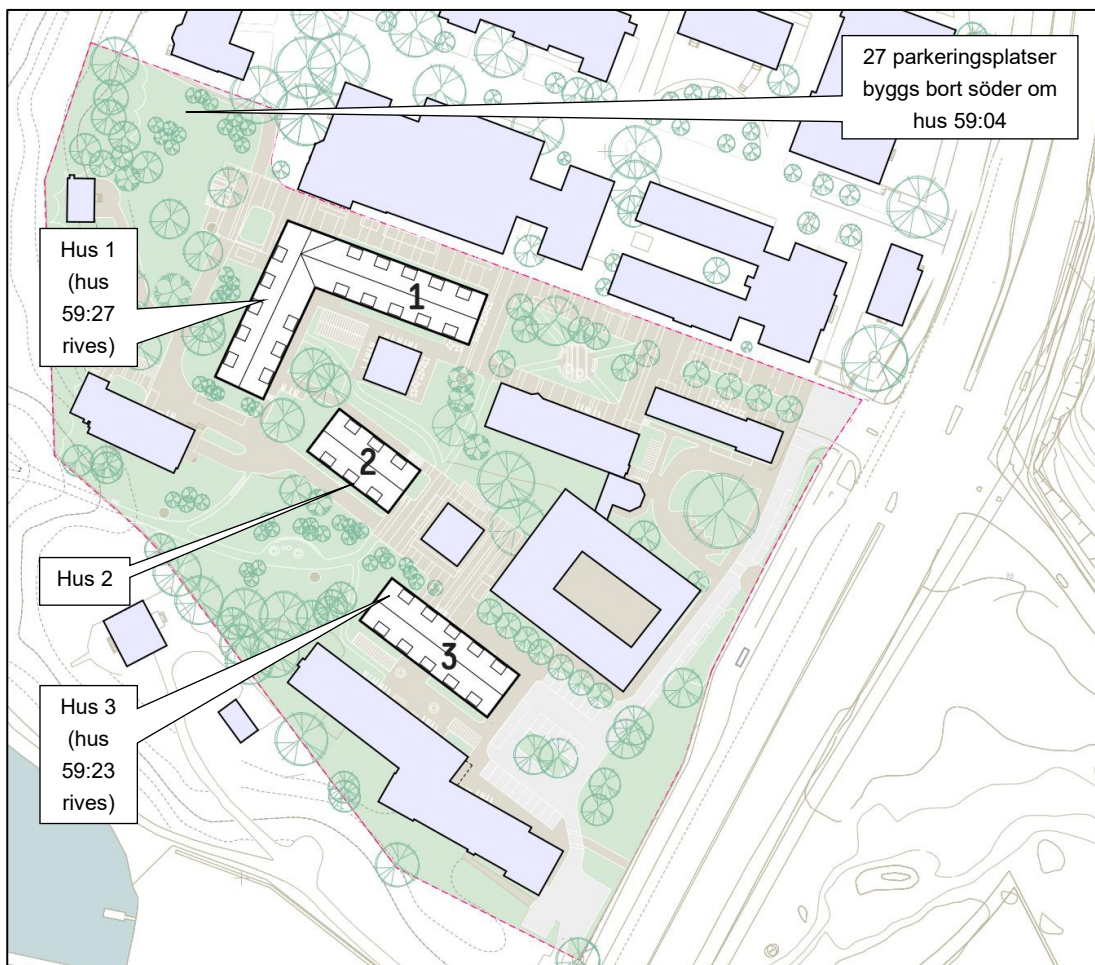
Målpunkt	Avstånd (m)	Avstånd (m)	Restid (min)	Restidskvot gång/bil	Restidskvot cykel/bil
1. Liten livsmedelsbutik, ICA Nära Ynglingagatan	(g)	1300	17	1,2	0,4
	(c)	1400	5		
	(b)	1400	14		
2. Stor livsmedelsbutik, ICA Supermarket, Vanadis	(g)	1600	20	1,4	0,5
	(c)	1500	7		
	(b)	1500	14		
3. Apotek, Kronans apotek Odengatan	(g)	2000	27	1,8	0,3
	(c)	1600	5		
	(b)	1600	15		
4. Post, Bring, DHL	(g)	1300	17	1,8	0,5
	(c)	1200	6		
	(b)	1200	14		
5. Karolinska sjukhus	(g)	2200	29	1,4	0,4
	(c)	2500	10		
	(b)	2500	17		
6. Husläkarmottagningen Johannes	(g)	1800	23	1,5	0,3
	(c)	1600	5		
	(b)	1600	15		

4 Förslag till ny bebyggelse

Planområdet består av två delar, norra och södra delen, där detaljplan för ny bebyggelse endast berör den södra delen.

I den norra delen av området tillkommer ingen ny bebyggelse och befintliga hus kvarstår. Intill hus 59:04 byggs emellertid en park, vilket medför att 27 parkeringsplatser byggs bort.

Tre nya hus tillkommer i samband med exploateringen i södra delen och blir student- och forskarbostäder (hus 1-3). För att möjliggöra utbyggnad av Hus 1 och 3 rivs hus 59:23 och 59:27 och flera parkeringsplatser tas bort från området, se Figur 6.



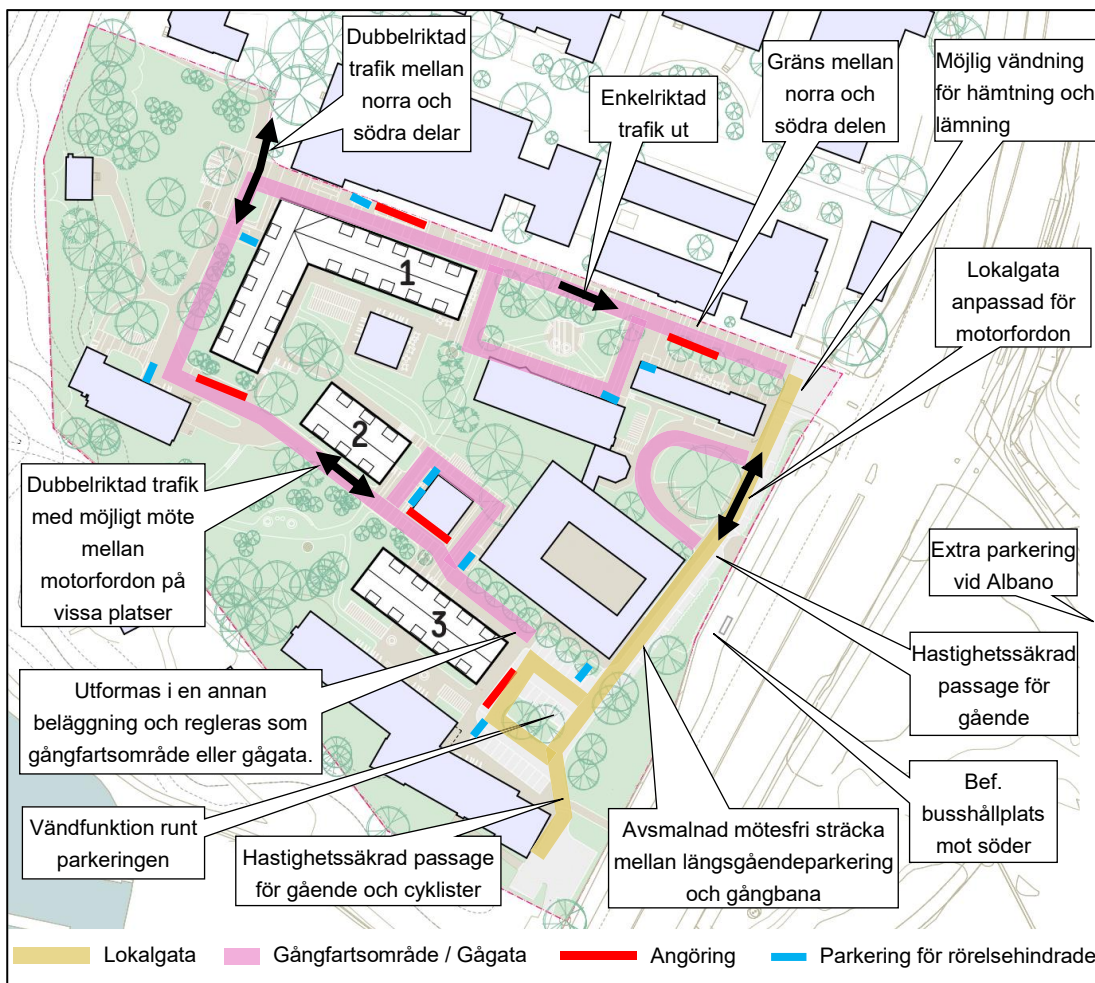
Figur 6. Ny bebyggelse i den södra delen.

5 Trafik

5.1 Utformning

Gatorna i norr behålls likt befintligt och påverkas ej av exploateringen medan bebyggelsen i söder medför en ändring i gatornas karaktär till två olika gatutyper:

- Gångfarsområde eller gånggata mellan husen, där alla trafikanter delar trafikytan men på gåendes villkor.
- Lokalgata, där motorfordon och cyklister delar körytan och fotgängare separeras och får en gångbana.



Figur 7 Trafikfunktioner med angöring och parkering för rörelsehindrade

Lokalgatan ansluter mot Roslagsvägen och leder trafiken vidare in till en större parkering i den sydöstra delen av området. Parkeringen fungerar även som en vändplats, vilket medför att motorfordonstrafiken koncentreras till en mindre del av området. Lokalgatan förses med upphöjda passager för fotgängare, för att hastighetssäkra passagerna för förbättrad trafiksäkerhet. På en kort sträcka smalnar lokalgatan av till ett körfält utan möjlighet att mötas, för att sänka hastighet men också att skapa fler parkeringsplatser. Ytterligare parkeringsplatser finns i norra delen av Kräftriket men också vid Albano, på andra sidan av Roslagsvägen, vilka kan nå direkt från Kräftriket. För att minimera runtkörning på lokalgatan kan personbilar vända precis vid infarten till området vid Roslagsvägen.

Området mellan husen regleras som gångfartsområde eller gångata för att ge gående högsta prioritet som i en park. Motorfordonstrafik kan trafikera gångfartsområdet eller gångata vid behov, men på fotgängarnas villkor. Utformningen av gångfartsområdet ska inte vara inbjudande för motorfordonstrafiken, då denna i första hand ska vara på lokalgatan.

I gångfartsområdet eller på en gångata får du inte köra fordonet med högre hastighet än gångfart. Du får inte parkera fordonet. Du som är förare har väjningsplikt mot gående.

Du får inte köra ett motordrivet fordon på en gångata annat än för att korsa den. Sådana fordon får dock föras på gångator om det behövs för

- varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gångatan,
- transporter av gods eller boende till eller från adress vid gångatan,
- transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gångatan eller
- transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gångatan.

Sträckan mellan södra och norra området utformas som torg och kommer att vara hårdgjord och ha det största flödet av fotgängare i området. Därför rekommenderas denna sträcka vara enkelriktad för att minimera motorfordonstrafik direkt från Roslagsvägen. Endast lokaltrafik ska trafikera denna sträcka.

5.2 Dimensionerande fordon

Gångfartsområdet har analyserats med körspår och svepbehov för tunga lastbilar, typfordon Lbn. Typfordon Lbn:s mått och prestanda har använts vid dimensionering av gångfartsområdet och gränder.

5.3 Angöring och parkering för rörelsehindrad

På gångfartsområdet finns angöringsplatser (inom 25m till entréer) för leveranser dimensionerade för en tung lastbil typfordon Lbn (längd 12m) och färdtjänst minibussar typfordon Lbm (längd 7m). På gångfartsområdet finns också parkering för rörelsehindrade (inom 25m till entréer). Enligt tillgänglighetskrav ska det finnas möjlighet att angöra med färdtjänst och ha rörelsehindrade parkering inom 25m till alla bostads-, lokal- och verksamhetsentréer och därför måste vissa av de finnas på gångfartsområdet och inte på lokalgatan.

5.4 Avfall

Hantering av avfall beskrivs i mer detalj i Avfallsutredningen för planprogrammet. Avfallet för dessa byggnader planeras att hanteras i två miljörum ett för hus 1 och ett för hus 2 och 3.

Miljörum för hus 1 planeras i direkt anslutning till trapphus och med entré i fasad mot väster. Fasaden planeras ligga 10 meter från befintlig angöringsväg med möjlighet att stanna till med planerad hårdgjord yta mellan dessa.

Miljörum för hus 2 och 3 planeras i suterrängplan i hus 2. Miljörummet ligger i direkt anslutning till trapphus med dörr på gaveln mot öster. Det är 5 meter från den planerade dörren till befintlig angöringsväg med möjlighet att stanna till. Det är knappt 40 meters gångavstånd från entré i hus 3 till miljörum i hus 2. Figur 8 visar placering av miljörum samt hämtningsavstånd.



Figur 8. Planerad och möjlig placering av miljörum för ny bostadsbebyggelse samt avstånd för hämtning

5.5 Räddningstjänst

Gångfartsområde och de nya student- och forskarbostäderna nås av utryckningsfordon och fordonstyp (Lu). Eftersom dimensionerande fordon är Lbn som är 12m lång blir det enkelt för utryckningsfordon (Lu) att ta sig fram då de är 10m långa. Tillgång till befintliga hus påverkas ej av exploateringen.

6 Parkering

Parkeringsbehovet för Kräftriket beräknas utifrån stadens riktlinjer för parkeringstal;

- Cykelparkeringstal vid nyproduktion (Stockholms stad).
- Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad (Stockholm stad, 2015).

Då det saknas parkeringstal för liknande exploateringsområden (utbildningsverksamhet) i Stockholms stads riktlinjer krävs en särskild utredning för att bedöma parkeringsbehovet.

För beräkningen av parkeringsbehovet för cykel och bil i denna utredning har den tillkommande bebyggelsen grupperats i bostäder och utbildningsverksamhet. I utbildningsverksamhet ingår kontor och utbildningslokaler. Andelen kontors- och utbildningslokaler inom utbildningsverksamheten var oklar under utredningen. Det kan även komma att förändras över tid, varför denna del kategoriseras som utbildningsverksamheter. Enligt underlaget från Akademiska Hus klassificeras majoriteten av husen som kontor men i verklighet kommer det finnas vissa utbildningslokaler.

6.1 Cykel

Cykelparkering ska vara attraktiv och tillgänglig för att kunna möta stadens ökande antal cyklister och framkomlighetsstrategi för hållbart resande. Cyklister har högre krav på parkering, vara belägna närmare entréer än parkering för bil och ska finnas i anslutning till bostäder och arbetsplatser. Samnyttjande av cykelparkering mellan norra och södra delen av Kräftriket antas inte aktuell på grund av de långa avstånden.

Cykelparkeringen bör placeras på kvartersmark, dels som långtidsparkering i särskilda cykelrum, dels som korttidsparkering på gårdarna eller lättillgängliga rum. Samtliga cykelplatser ska förses med möjlighet till ramlåsning och det kommer att finnas plats för olika modeller och storlek på cyklar.

Parkering av mikromobilitetsfordon från mobilitetstjänster ska inte tillåtas inom området men bör finnas i utkanten av området. Hastigheten av sådana tjänster bör begränsas inom området.

6.1.1 Cykelparkeringsbehov för student- och forskarbostäder

För student- och forskarbostäder uppges parkeringstalet som 1,5 – 2,5 platser enligt stadens riktlinjer för Cykelparkering vid nyproduktion;

- 1,5 parkeringsplatser per lägenhet för lägenheter mindre än 35 m² BTA
- 2,5 parkeringsplatser per lägenhet för lägenheter större än 35 m² BTA

Tabell 2 nedan visar parkeringsbehovet för boende. I antal lägenheter under 35 kvm ingår också större lägenheter med 4 och 6 rum som rymmer flera personer och där varje rum räknats som en lägenhet under 35 kvm. Där ingår 16 fyrarumslägenheter (totalt 64) och 7 sexrumslägenheter (totalt 42) med eget rum och badrum men delat kök.

Tabell 2 Parkeringsbehov för cykel för bostäder

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	Parkeringsnorm	Parkeringsbehov
Under 35 kvm*	193	1,5	290
Över 35 kvm	40	2,5	100
233			390

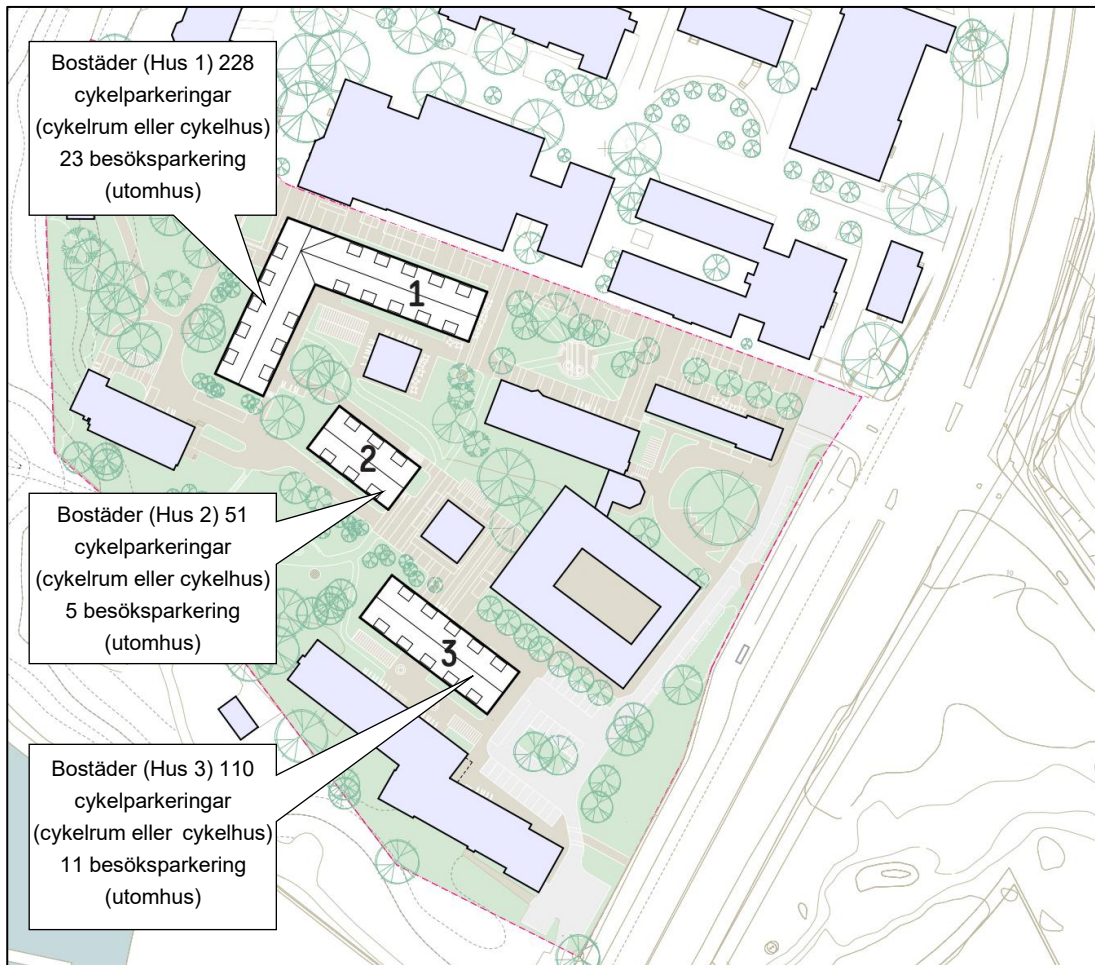
Cykelplatser ska anordnas i särskilda cykelrum eller cykelgarage / cykelställ med tak som är lätt nåbara och enkla att angöra med extra breda dörrar och automatiska dörröppnare. Varje hus ska ordna cykelparkering nära bostadsentréerna och Tabell 3 visar parkeringsbehov för varje bostadshus.

För att bedöma andelen besöksparkering för cykel använder sig Stockholms stad av riktvärdet 10 % av det totala antalet boendeparkeringsplatser. Det innebär att 10 % av cykelplatserna kommer att anordnas som besöksparkering på gårdarna. Cykelparkering för besökare ska vara lätt nåbara med möjlighet för ramlåsning men behöver inte vara under tak. Tabell 3 visar antal besöksparkeringar som behövs för de nya husen.

Tabell 3 Parkeringsbehov för cykel för bostäder per hus

Hus	BTA (kvm)	Cykelparkering fördelning	Parkeringsbehov	Besöksparkering (10% av parkeringsbehovet)
1	5 095	59%	228	23
2	1 140	13%	51	5
3	2 450	28%	110	11
8 685			390	39

Fördelningen av cykelparkeringar och besöksparkeringar per bostadshus presenteras i Figur 9 nedan.



Figur 9. Fördelningen av cykelparkeringar och besöksparkeringar per bostadshus

6.1.2 Cykelparkeringsbehov för utbildningsverksamheter

De parkeringsbehov som presenteras nedan ska användas som krav för att säkerställa en hög standard för cykelparkering. Detta är extra viktigt eftersom många bilparkeringsplatser tas bort och en av motiveringarna för att kunna ta bort många bilparkeringsplatser är att höja standarden för cykel.

För kontor gäller följande parkeringstal enligt stadens riktlinjer för Cykelparkering vid nyproduktion;

- 10 - 20 parkeringsplatser per 1000 m² BTA där siffran baseras på ca 20 m² per anställd.

För utbildningsverksamheter har parkeringstal för kontor nyttjats. Med avseende på områdets karaktär har det högre parkeringstalet använts för cykel, det vill säga 20 parkeringsplatser per 1000 m² BTA. Detta då studenter och forskare normalt utgör en grupp där en högre andel cyklar till arbetet/studierna, jämfört med ett normalt kontor.

Som jämförelse har Uppsala kommun, som är en studentstad och attraktiv cykelstad, ett parkeringstal på 40 parkeringsplatser per 1000 m² BTA för både bostäder, kontor och verksamheter. Denna siffra anses som hög för Kräftriket då Stockholm har en lägre andel cyklister och flera kan förväntas resa med kollektivtrafik.

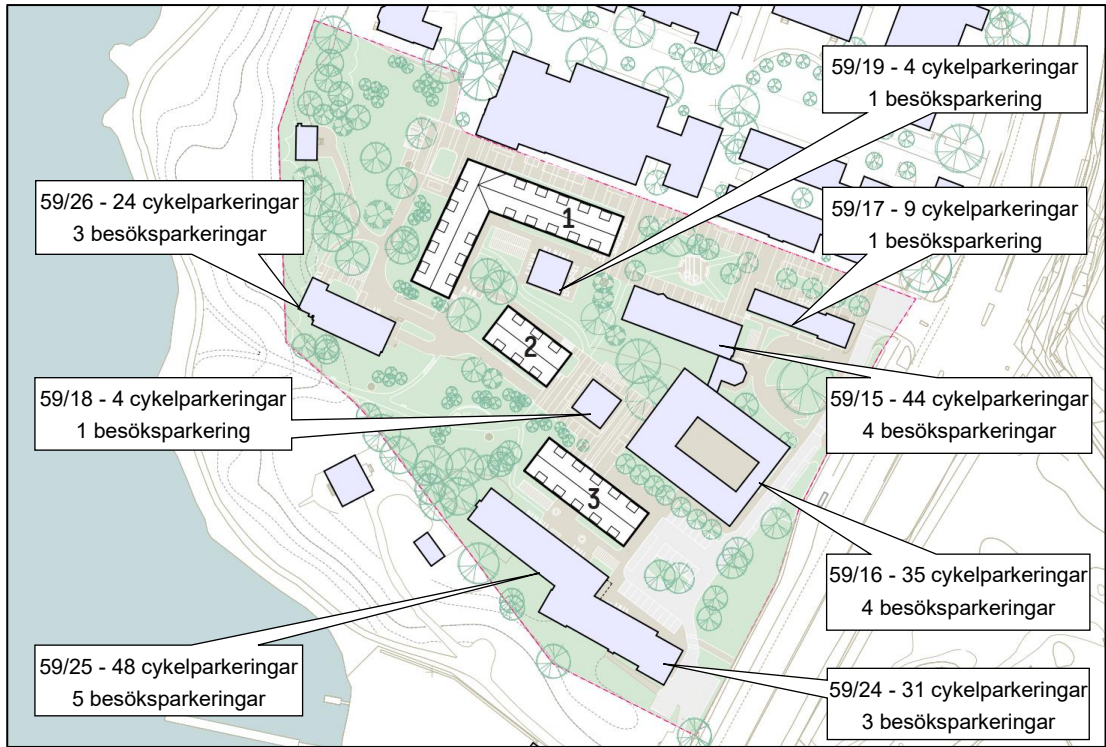
Parkeringsbehovet för cykel för utbildningsverksamhet presenteras i Tabell 4 för de sysselsatta och besökare per hus. För att bedöma andelen besöksparkering för cykel använder sig Stockholms stad av riktvärdet 10 % av det totala antalet parkeringsplatser. Det innebär att 10 % av cykelplatserna kommer att anordnas som besöksparkering.

Tabell 4 Parkeringsbehov för cykel för utbildningsverksamheter

Hus	BTA (kvm)	Parkeringsnorm (cykelparkeringar per 1,000 kvm)	Parkeringsbehov för sysselsatta	Parkeringsbehov för besökare	Totala parkerings behov
59:15:00	2 419	20	44	4	48
59:16:00	1 938		35	4	39
59:17:00	486		9	1	10
59:18:00	264		4	1	5
59:19:00	255		4	1	5
59:24:00	1 695		31	3	34
59:25:00	2 634		48	5	53
59:26:00	1 315		24	3	26
11 006			198	22	220

Cykelplatser ska anordnas i särskilda cykelrum eller cykelgarage / cykelställ med tak som är lätt nåbara och enkla att angöra med extra breda dörrar och automatiska dörröppnare. Varje hus ska ordna cykelparkering nära verksamhetsentréerna. Cykelparkering för besökare ska vara lätt nåbara med möjlighet för ramläsning men behöver inte vara under tak.

Fördelningen av cykelparkeringar och besöksparkeringar per hus presenteras i Figur 10 nedan.



Figur 10. Fördelningen av cykelparkeringar och besöksparkeringar per hus

6.2 Bil

Nulägesbild

Det finns 306 parkeringsplatser i området idag, varav 124 i den norra delen och 182 i söder. Parkeringarna har delats upp i norra och södra områden. Detta för att kunna skilja mellan den norra delen, som inte kommer att få någon ny bebyggelse, och den södra delen, som kommer att få tre nya byggnader.

Den norra delen består främst av utbildningsverksamheter, med en liten andel bostäder.

Parkeringsplatserna har fördelats mellan norr och söder för att ta fram verkligt parkeringstal för befintligt område.

Bostäderna har ett befintligt parkeringstal på 0 platser per 1 000 m² BTA i norra delen.

Utbildningsverksamheten har ett befintligt parkeringstal på 4,8 platser per 1 000 m² BTA i norr och 14 platser per 1 000 m² BTA i söder. Det totala parkeringstalet för hela området uppgår till drygt 7,6 platser per 1 000 m² BTA.

Tabell 5 visar befintliga parkeringstal för området. Det kan konstateras att södra delen har ett överutbud av parkeringsplatser.

Tabell 5. Befintliga parkeringstal för norra och södra delar

		BTA (kvm)	Parkeringsplatser (antal)	Parkeringsnorm (bilplatser per 1 000 kvm BTA)
Norra delen	Bostad	1 147	0	0
	Utbildningsverksamheter	25 992	124	4,8
Planområdet (Södra delen)	Bostad	0	0	-
	Utbildningsverksamheter	12 954	182	14,0
		40 093	306	7,6

Parkeringen är tillgänglig för korttidsparkering och idag omfattas övriga parkeringsplatser med en parkeringstaxa på 22 kronor per timme av zon 3. Dessa parkeringsplatser ingår i zonkod 3600 Akademiska Hus Stockholm. Hyresgäster i Kräftriket kan lösa tillstånd som innebär en dagskostnad på 59 kronor att parkera i Kräftriket. Akademiska hus har några reserverade platser för tjänstefordon med elbilsladdning men övriga parkeringsplatser är för korttidsparkering.

Parkeringsinventering

En inventering av parkeringsplatsernas beläggningsgrad utfördes på en tisdag den 13:e februari 2024 vid kl12:00. Beläggningen i planområdet (södra delen) var 34% (61 av 182 parkeringsplatser) och norra delen var 13% (16 av 122 parkeringsplatser). Översikt av befintliga parkeringsplatser och parkeringsbeläggning från inventeringen presenteras i Figur 11.

I övrigt är det låg beläggningsgrad i hela Kräftriket. Norra delen har en beläggningsgrad på 13% men en del av husen står tomma. I planområdet (södra delen) är beläggningsgraden 34% men där är nästan alla hus i drift så beläggningen ger en bra representation av det framtida parkeringsbehovet. Låg beläggningsgrad har bekräftats av Akademiska Hus.



Figur 11. Översikt befintliga parkeringsplatser och beläggning (inventerad 2024-02-13).

För planområdet beräknas parkeringstal i nuläge som 5,5 bilplatser per 1 000 kvm BTA och för norra delen är det 0,6 bilplatser per 1 000 kvm BTA. Tabell 6 visar en sammanställning av parkeringsinventeringen och parkeringstal i nuläget.

Tabell 6. Sammanställning parkeringsinventering och parkeringstal för bil i nuläget.

Parameter	Planområdet (södra delen)	Norra delen
BTA utbildningsverksamheter (kvm)	11 006	25 992
Parkeringsplatser nuläge	182	122
Beläggning nuläge (inventerad 2024-03-13)	61	16
Beläggningsgrad nuläge (inventerad 2024-03-13)	34%	13%
Parkeringstal nuläge (inventerad 2024-03-13) (uttryckt i antal bilplatser per 1 000 kvm BTA)	5,5	0,6

I Bilaga A presenteras en mer detaljerad tabell med befintliga hus och parkeringsplatser. Parkeringsplatserna hör inte till några specifika hus men för lokaliseringens skull har parkeringsplatserna lagts på samma rad som närmaste hus.

6.2.1 Parkeringsbehov för bil för student- och forskarbostäder

Projektspecifika parkeringstal för student- och forskarbostäder ska fastställas för Kräftriket. Enligt *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad* behöver Student- och ungdomsbostäder enligt beslut i stadens budget för 2015 endast förse med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Ett vägledande riktvärde för behovet är ca 5% av alla parkeringar i en anläggning enligt "Stockholm –en stad för alla, Handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö", 2008. 5% av det aktuella bilinnehavet per lägenhet i stadsdelen Normalm som är ca 0,45 bilar per lägenhet motsvarar alltså ett p tal på 0,02.

Tabell 7 Parkeringsbehov för bostäder för södra delen (parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt)

Antal lägenheter	Parkeringsnorm (bilplatser per lägenhet)	Parkeringsbehov (för rörelsehindrade)
233	0,02	5

För planområdet (södra delen) ska de tre nya bostadshusen förse med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Parkeringsbehovet är beräknat till 5 parkeringsplatser, se Tabell 7. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna anordnas (enligt behov) inom 25 meter från varje nytt bostadshus tillgängliga entré. Det är viktigt att anmärka att parkeringsplatser för rörelsehindrade ska bara byggas om behovet finns och är inget krav.



Figur 12. Parkeringsplatser för rörelsehindrade

6.2.2 Parkeringsbehov för bil för utbildningsverksamheter

Parkeringsstal saknas i Stockholm stads riktlinjer för utbildningsverksamheter och det förväntas att projektspecifika parkeringstal ska tas fram i samband med nybyggnation.

I denna utredning används en projektspecifik metod för att beräkna parkeringsbehovet;

1. Nulägesparkeringstal som grundintervall
2. Anpassning av nulägesparkeringstalet
3. Mobilitetsåtgärder
4. Jämförelse av parkeringstal med relevanta exempel

Parkeringsbehovet för utbildningsverksamheter beräknas som 53 bilplatser.

Av det totala parkeringsbehovet på 53 parkeringsplatser behöver minst 3 anordnas som parkeringsplatser för rörelsehindrade (5% av totala parkeringsbehovet). Eftersom parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna anordnas inom 25m till entréerna till verksamheterna behöver ytterligare 2 parkeringsplatser anordnas för att uppfylla tillgänglighetskraven och då krävs det totalt 5 parkeringsplatser för rörelsehindrade.

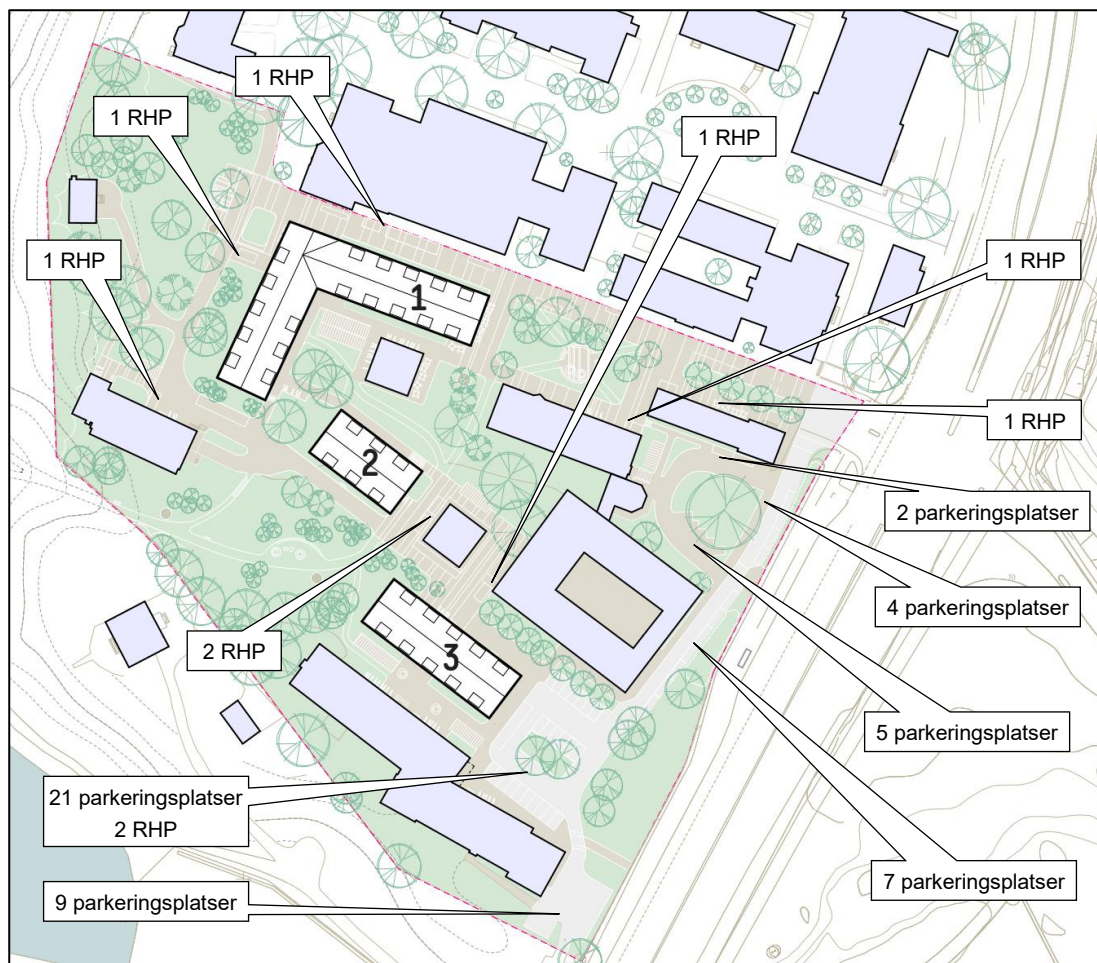
Om bilpool ska anordnas som mobilitetsåtgärd ska utgångspunkten vara 3 bilpoolsplatser. Detta behöver verifieras av leverantören av bilpoolstjänster enligt lokala behovet.

Tabell 8 sammanställer parkeringsbehovet för Kräftriket. Bilaga A – detaljerad beräkningstabell av parkeringsbehovet visar en mer detaljerad beräkningstabell av parkeringsbehovet.

Tabell 8. Parkeringsbehovet

BTA utbildningsverksamheter (kvm)	11 006
Parkeringsbehov (Total)	53
Parkeringsstal (uttryckt i antal bilplatser per 1 000 kvm BTA)	4,8
Rörelsehindrade (ingår i totala parkeringsbehovet)	5
Bilpool (ingår i totala parkeringsbehovet)	3

Parkeringsplatserna har anordnats i anslutningen till lokalgatan och det är bara parkering för rörelsehindrade som har placerats på gångfartsområde eller gångata och detta är av tillgänglighetsskäl. Antal parkeringsplatser har anpassats utifrån ett rymligt parkeringsstal och som är möjligt längst med lokalgatan utan överbeläggning med parkeringsplatser och för att uppnå. Figur 13 visar situationsplanen och hur parkeringsplatserna är distribuerade i området.



Figur 13. Situationsplan med parkeringsbehovet för utbildningsverksamheter

6.2.2.1 Nulägesparkeringstal som grundintervall

Parkeringsinventeringen har visat att parkeringstal i nuläget ligger på **5,5 bilplatser per 1,000 kvm BTA** och detta antas som **grundintervall för parkeringstal för planområdet**. Beräknade parkeringsbehovet visar ett parkeringstal på **4,8 bilplatser per 1,000 kvm BTA**. Detta är en **reducering på 13% från grundintervallet**.

6.2.2.2 Reducering av grundintervall

Enligt Stockholms stads miljöbarometer (2022) ska staden vara en klimatpositiv stad år 2030. Vägtrafiken står idag för cirka 40 procent av växthusgasutsläppen i staden. Stockholmarna reser i allmänhet mindre med bil än boende i övriga landet och stadens mål är att biltrafikarbetet, det vill säga antalet körda kilometer, ska minska med 30 % fram till år 2030.

Reducering av grundintervallet för parkeringstal med 30 % resulterar i **3,9 bilplatser per 1 000 kvm BTA**.

Vidare stöttas anpassningen av grundintervallet av möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser mellan utbildningsverksamheterna i områdets norra och södra delar.

Det finns också lägesbaserade förutsättningar som stöttar det anpassade parkeringstalet;

- Avstånd till kollektivtrafikens stomnät är mycket bra.
- Avstånd till city är nära och inom cykelavstånd (2,7km)
- Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter
- Tillgång till extra parkering - finns i Albano över Roslagsvägen.
- Cykelinfrastruktur finns i området. Regionalt cykelstråk går längs Roslagsvägen. Pendeltågresenärer från Odenplan kan cykla till Kräftriket.
- Kräftriket befinner sig nära och mellan andra utbildningsinstitutioner som Stockholms universitet och Kungliga Tekniska Högskolan

6.2.2.3 Mobilitetsåtgärder

För att reduktion av grundintervall ska fungera ska mobilitetsåtgärder implementeras för att minska efterfrågan på bilparkering och att göra hållbart resande mer attraktiv.

Reduceringsnivån är beroende av vilken ambitionsnivå som åtgärderna föreslås införas. En jämförelse kan göras med Stockholms stads Gröna parkeringstal för bostäder, där det finns tre nivåer. Förslag till mobilitetspaket tas fram av byggaktörerna, där staden bedömer reduceringsnivån av de föreslagna åtgärderna:

- Grundläggande nivå (10% reduktion)
- Medelnivå (15% reduktion)
- Ambitiös nivå (25% reduktion)

Eftersom parkeringsbehovet skapar en reduktion av 13% från grundintervallet ska ambitionsnivån vara någonting mellan grundläggande och medelnivå.

Åtgärderna nedan syftar till att sammantaget underlätta resande och **mobilitet för verksamma och besökande i den planerade bebyggelsen** och på så sätt minska efterfrågan på bilparkering.

Mobilitetslösningar som bedöms vara lämpliga för denna reduceringsnivå redovisas nedan:

- Marknadsföring och kommunikation
- Cykelparkering av god kvalitet
- Cykelservice
- Elcykelpool
- Bilpool
- Digitala informationsskyltar i entréer

Marknadsföring och kommunikation

Kunskapen om olika färdmedel är oftast begränsad (människor känner ofta till färdmedlet som de brukar använda) och resvanor är ofta vanebaserade. Det betyder att människor ofta väljer det färdmedel som de är vana vid utan att överväga alternativen. Det tar vanligtvis lite tid att vänja sig vid ett nytt färdmedel (till exempel att orientera sig i kollektivtrafiken), och andra aktiviteter och aktivitetsmönster är ofta uppbyggda kring vissa färdmedel. Därför tenderar människor att vara mer benägna att förändra sina resvanor i samband med en flytt eller byte av arbetsplats.

Information om följande mobilitetslösningar förmedlas via e-post, hemsida och informationstavla innan och efter byte av arbetsplats samt vid förändringar i mobilitetstjänster:

- Cykelparkering
- Cykelservice
- Elcykelpool
- Kollektivtrafikkort
- Bilpool

Cykelparkering av god kvalitet

Cykelparkeringen i området utformas med god kvalitet och hög standard. Detta innebär bland annat att det ska vara enkelt och bekvämt för cyklisterna att parkera och använda sin cykel, till exempel genom att parkeringen placeras i anslutning till entrén och att automatisk dörröppnare installeras. Helst bör cykelparkeringen placeras i markplan.

Cykelparkering bör erbjudas i synliga cykelrum som upplevs som trygga, säkra och lättillgängliga. Enklare cykelservice bör erbjudas i cykelrummen med fast installerad tryckluftspump och enklare cykelservicekit. För arbetsplatser anordnas även omklädningsrum med duschmöjlighet.

Möjlighet till säker laddning av batterier för elcyklar ska finnas.

Cykelservice

En professionell cykelservice på plats ska anordnas för att erbjuda cykelservice till alla anställda. Cykelservice kan anordnas tillsammans med Albano och marknadsföras som en 'cykeldag' när alla verksamheter i närområdet kan få hjälp med servis på sin cykel.

Kontinuerlig cykelservice förebygger att människor slutar cykla på grund av bristande underhåll eller skada. Service erbjuds lämpligen vår och höst för att förbereda inför de olika cykelsäsongerna. Under höstservicen byts exempelvis däck till dubbdäck för att underlätta cykling under vinterhalvåret.

Elcykelpool

Förutsättningarna för verksamheter att ge sina anställda tillgång till elcyklar ska säkerställas.

Stadens hyrcyklar RideMovi kan ingå i elcykelpoolen och anställda bör kunna debitera arbetsgivaren för jobbrelaterade resor. Idag sträcker sig inte RideMovis driftområde till Kräftriket men det är något som bör eftersträvas och cykelparkering för sådana tjänster bör finnas.

Antalet cyklar ska anpassas enligt behov per verksamhet. Verksamheter som kan behöva transport av skrymmande utrustning ska erbjuda lådcyklar i elcykelpoolen. Verksamheten ska säkerställa att elcyklarna har tillgång till dubbade vinterdäck och årlig service.

Bilpool

Platser för bilpool ska ordnas synligt och lättillgängligt centralt i området. Antalet parkeringsplatser för bilpoolsbilar brukar vara ca. 5 % av de ursprungliga parkeringstalen. För Kräftriket beräknas behovet till 3 bilpooler (61 parkeringsplatser x 5% = 3 bilpoolsplatser). De 3 parkeringsplatserna ska ingå i det totala parkeringsbehovet för området. Behov för bilpool ska utredas och bekräftas av en bilpoolsleverantör för att minimera risken för outnyttjade eller för få bilpoolsbilar för området. Antalet bilpooler kan anpassas över tid beroende på användning.

Vanligtvis hyr en bilpoolsleverantör parkeringsplatser och verksamheter erbjuder bilpoolsmedlemskap till anställda och betalar därmed endast för de kilometer de kör. Detta kan bland annat nyttjas av anställda som ska resa i tjänsten.

Bilpoolens ekonomi blir bäst om bilar kan användas av både verksamheter och boende i området. Bilpoolsbilarna kan då nyttjas av verksamheter under dagtid på vardagar och av boende på kvällstid och helger. Eftersom Kräftriket ligger i anslutning till Albano kan samnyttjande ske mellan kontor, bostäder, verksamhetslokaler vilket bedöms vara en fördelaktig utformning för området.

Digitala informationsskyltar i entréer

Digitala informationsskyltar som visar uppdaterad information för olika färdmedel och mobilitetstjänster bör möjliggöras vid huvudentréer till verksamheterna. Skärmar kan innehålla information om cykeldagar, elcykelpool, bilpool, ändringar i kollektivtrafik och realtid information för avgångar för närliggande kollektivtrafikhållplatser.

6.2.2.4 Jämförelse av parkeringstal med relevanta exempel

För att kunna göra en bedömning av ett lämpligt parkeringstal för Kräftriket har en jämförelse gjorts av intilliggande pågående och antagna detaljplaneprojekt för kontorsverksamheter. Därutöver har även ett antal referensprojekt i andra delområden i Stockholms stad studerats, vars karaktär och förutsättningar liknar det för Kräftriket.

Nedan listas de projekt som har studerats för att inhämta jämförelsetal till framtagning av parkeringstal för Kräftriket

Detaljplan Hornsbergskvarteren

Parkeringstal kontor: 7 p-platser/1000 m2 BTA (TUB, 2017).

Påverkande faktor till val av parkeringstal: Parkeringstalet är baserat på byggaktörens erfarenhet av lokalhyresgästers efterfrågan och bedömning av i vilken mån bilparkering kan anordnas med acceptabel kostnadstäckning. Parkeringsutredningen för Hornsbergskvarteren togs fram under våren 2017.

Tabell 9. Sammanställning lägesfaktorer enligt Stockholms stads Gröna parkeringstal (2015).

Gröna p-talsfaktorer	Bedömning
Närhet till kollektivtrafikens stomnät:	B
Avstånd till city:	B
Tillgång till lokal service:	A

Paradiset 23 & 27, Stadshagen

Parkeringstal kontor: 2 p-platser/1000 m2 BTA (Stockholms stad, 2017)

Påverkande faktor till val av parkeringstal: Parkeringstal framtaget för Stadshagen 2017.

Tabell 10. Sammanställning lägesfaktorer enligt Stockholms stads Gröna parkeringstal (2015).

Gröna p-talsfaktorer	Bedömning
Närhet till kollektivtrafikens stomnät:	A
Avstånd till city:	B
Tillgång till lokal service:	A

Slakthusområdet

Parkeringstal kontor: 0 - 4 p-platser/1000 m2 BTA (Stockholms stad och Tyréns, 2021)

Påverkande faktor till val av parkeringstal: Förutsätter alltid kompletterande mobilitetsåtgärder av byggaktör samt framtagen resplan för arbetsplatsen. Parkeringsstrategi för Slakthusområdet togs fram 2021.

Tabell 11. Sammanställning lägesfaktorer enligt Stockholms stads Gröna parkeringstal (2015).

Gröna p-talsfaktorer	Bedömning
Närhet till kollektivtrafikens stomnät:	B
Avstånd till city:	C
Tillgång till lokal service:	B

Hagastaden

Parkeringstal kontor: 1 - 4 p-platser/1000 m2 BTA (Stockholms stad, 2020)

Påverkande faktor till val av parkeringstal: Parkeringstal för Hagastaden togs fram 2020.

Tabell 12. Sammanställning lägesfaktorer enligt Stockholms stads Gröna parkeringstal (2015).

Gröna p-talsfaktorer	Bedömning
Närhet till kollektivtrafikens stomnät:	A
Avstånd till city:	B
Tillgång till lokal service:	B

Marievik

Parkeringstal kontor: 4 - 5 p-platser/1000 m2 BTA (Sweco, 2019)

Påverkande faktor till val av parkeringstal: Jämförelse med andra kommuners parkeringsnormer Uppsala, Örebro och Göteborg samt att hänsyn tagits till Marieviks läge.

4 p-platser/1000 m2 BTA för kvarter med mobilitetsåtgärder och 5 p-platser/1000 m2 BTA för kvarter utan mobilitetsåtgärder. Parkeringstal för Marievik togs fram 2019.

Tabell 13. Sammanställning lägesfaktorer enligt Stockholms stads Gröna parkeringstal (2015).

Gröna p-talsfaktorer	Bedömning
Närhet till kollektivtrafikens stomnät:	B
Avstånd till city:	B
Tillgång till lokal service:	B

Parkeringstal kontor, jämförbara kommuner

Utöver parkeringstalen i referensprojekten som redovisas har en jämförelse gjorts med parkeringsnormer för likvärdiga städer i Sverige. För att få en uppfattning om parkeringstalens storlek i förhållande till det aktuella utredningsområdet har en jämförelse gjorts med parkeringstalen för kontor för de olika kommunerna, se Tabell 14.

Tabell 14. Sammanställning parkeringsnormer andra kommuner
* Antal platser per 1 000 m² BTA

Kommun	P-tal Kontor		Kommentar
	Per 1000 m² BTA		
	Anställda	Besökare	
Huddinge (2016)	10		Totalt anställda och besökande
Järfälla (2017)	5	0	
Solna (2014)	11	1	Vid 40 anställda/1000 m² BTA ca 0,25 platser/anställd
Uppsala (2018)	3	0	Lägesbaserat, lägst i intervall
Malmö (2020)	0 - 6	0,5	Medel till omfattande nivå mobilitetsåtgärder Zon 1
Örebro (2016)	0 - 4	0	Baserat på 30 – 50 anställda per 1000 m² BTA
Göteborg	3 - 6	0	Detaljplanskede Gäller Universitet / högskola / gymnasium studenter, besökare, sysselsatta
Göteborg	2,5 - 5	0	Bygglov Gäller Universitet / högskola / gymnasium studenter, besökare, sysselsatta

7 Visionen för mobilitet i Kräftriket

Visionen för Kräftriket är ett utbildningscampus med student- och forskarbostäder och utbildningsverksamheter där oskyddade trafikanter får högsta prioritet. Det ska vara möjligt att ta sig runt med motorfordon men det ska inte bjuda in mer motorfordonstrafik än nödvändigt.

Trafik- och parkeringsutformningen baseras på möjligheten att skapa en bra utemiljö i Kräftriket. Parkeringsplatser har utformats i samband med stadens hållbarhetsresande mål, visionen från arkitekterna för platsen (hus i park) samt befintliga och nya bebyggelse.

Bilaga A – detaljerad beräkningstabell av parkeringsbehovet

			BTA (kvm) ANVÄNDNING								Befintlig läge				Ny	
	HUS	BTA (kvm)	Rives	Bostad	Kontor	Utbildning	Kontor/utbildning	Urban Verksamhet	Teknik/Lager/Arkiv	Universitets verksamhet (kontor, utbildning och annat)	Parkeringsplatser (antal)	Parkeringsnorm för bil uttryckt i antal bilplatser	Beläggingsgrad	Parkeringsnorm	Parkeringsbehov	Parkeringsnorm för bil uttryckt i antal bilplatser per 1 000 kvm BTA
Norra (bef. hus)	59:01:00	535			535					535	3				3	
	59:02:00	3 662				3 662				3 662	13				13	
	59:03:00	4 353				4 353				4 353	16				16	
	59:04:00	3 751			3 751					3 751	27				27	
	59:05:00	3 930				3 930				3 930						
	59:06:00	3 970				3 970				3 970						
	59:07:00	2 023			2 023					2 023						
	59:08:00	2 294		1 147			1 147			1 147	27				27	
	59:09:00	982			327			655		982	18				18	
	59:10:00	579			579					579						
	59:11:00	904							904	904	20				20	
	59:21:00	32						32		32						
	59:29:00	124							124	124						
Total		27 139	0	1 147	7 215	15 915	1 147	687	1 028	25 992	124	4,6	16	0,6	97	3,6
Södra (bef. hus)	59:15:00	2 419			2 419					2 419	22				1	
	59:16:00	1 938			1 938					1 938	34				16	
	59:17:00	486						486		486	2				3	
	59:18:00	264						264		264						
	59:19:00	255						255		255	9					
	59:20:00	-		-						0						
	59:23:00	192	192							0						
	59:24:00	1 695			1 695					1 695	8				9	
	59:25:00	2 634			2 634					2 634	32				23	
	59:26:00	1 315			1 315					1 315	46				1	
	59:27:00	1 756	1 756							0	29					
Total		11 006	1 948	0	10 001	0	0	750	255	11 006	182	14,0	61	5,5	53	4,8
Total befintligt (norra + södra)		38 145	1 948	1 147	17 216	15 915	1 147	1 437	1 283	36 998	306	8,0	77	2,0	150	3,9
Södra (nya hus)	1	4994		5 095						0	-	-			2	
	2	2055		1 140						0	-	-			1	
	3	2111		2 450						0	-	-			2	
Total		9 160	0	8 685	0	0	0	0	0	0	0	0,0			5	0,5
Total (södra)		20 166	1 948	8 685	10 001	0	0	750	255	11 006	182	9,0			58	2,9
Total (norra + södra)		47 305	1 948	9 832	17 216	15 915	1 147	1 437	1 283	36 998	306	6,5			155	3,3