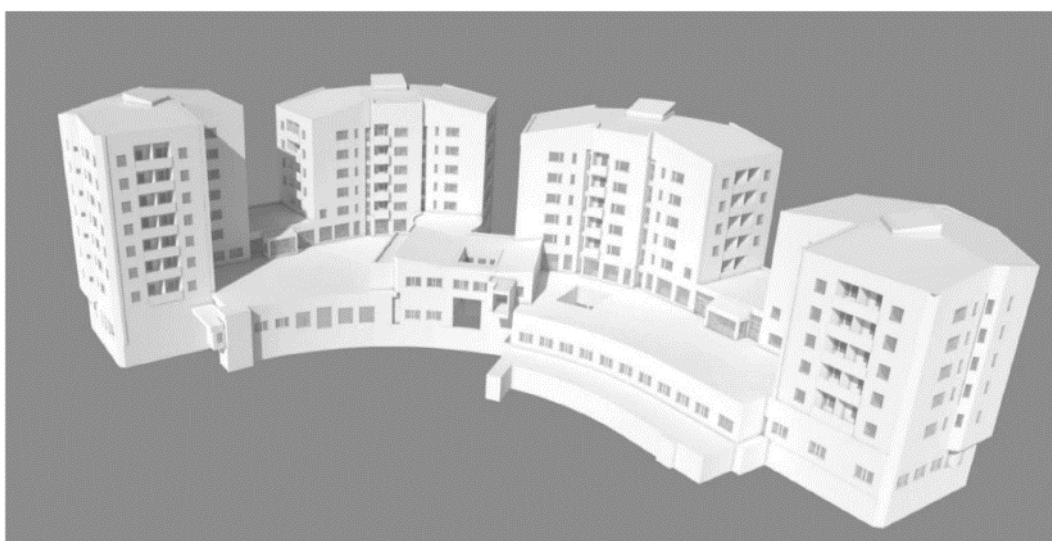


# Kv. Bygeln 5

PM Trafik



2024-06-10



Innehållsförteckning.....	sida
Sammanfattning.....	3
1 Inledning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Syfte och uppdrag.....	5
1.3 Avgränsning.....	5
2 Kv. Bygel'n 5.....	6
2.1 Läge.....	6
2.2 Verksamheter – nutid och framtid.....	6
3 Områdets trafiknät och parkering.....	7
3.1 Gångnät.....	7
3.2 Cykelnät.....	7
3.3 Kollektivtrafik.....	9
3.4 Biltrafiknät.....	10
4 Befintlig trafikstruktur.....	11
4.1 Angöring till entréer och besöksparkering för rörelsehindrade.....	11
4.2 Leveranser och avfallshantering.....	12
4.3 Befintlig parkering.....	12
4.3.1 Cykelparkering.....	12
4.3.2 Bilparkering.....	12
5 Framtida trafikutformning.....	14
5.1 Angöring till entréer och besöksparkering för rörelsehindrade.....	14
5.1.1 Angöring – verksamheter.....	14
5.1.2 Angöring – Seniorbostäder.....	15
5.2 Leveranser och avfallshantering.....	15
6 Framtida cykelparkeringsbehov och utformning.....	17
6.1 Kontorets cykelparkering.....	17
6.2 Vårdverksamheternas cykelparkering.....	17
6.3 Seniorboendets cykelparkering.....	17
6.4 Mobilitetsåtgärder - cykel.....	18
7 Framtida bilparkeringsbehov och utformning.....	20
7.1 Kontorets bilparkering.....	20
7.2 Vårdverksamheternas bilparkering.....	20
7.3 Seniorboendets bilparkering.....	20
7.4 Mobilitetsåtgärder – minskat bilparkeringsbehov.....	21
7.5 Totalt parkeringsbehov.....	21
8 Biltrafikalstring.....	22
8.1 Tillkommande kontor.....	22
8.2 Bibehållna vårdverksamheter.....	22
8.3 Utökat seniorboende.....	22
8.4 Slopade servicebostäder och tillfällig bostäder.....	22
8.5 Total biltrafikalstring.....	22

## Sammanfattning

---

Pågående planarbete med detaljplan för kv. Bygeln 5 syftar till att möjliggöra fler arbetsplatser och ökat serviceutbud i Rågsved. Micasa Fastigheter är ett kommunalt fastighetsbolag som sedan 2005 har varit en viktig del av Stockholms stad genom att tillgodose bostäder för seniorer och för grupper som av staden är prioriterade på bostadsmarknaden. I samband med planläggningen av kv. Bygeln 5 planeras bland annat ett av Micasas boenden omdanas från serviceboende till seniorbostäder och kontor. Det finns ett intresse från staden att etablera fler kontorsplatser i söderort och projektet ligger i linje med visionen och målen.

Det planerade kvarteret bedöms ha goda geografiska förutsättningar för en stor andel hållbara resor till följd av det kollektivtrafiknära läget och den goda gång- och cykelinfrastrukturen. Mobilitetsåtgärder föreslås för att underlätta ett bilfritt resande.

Kvarteret kompletteras med ett angöringstorg i norr för att uppfylla tillgänglighetskrav vad gäller parkering för rörelsehindrade och angöring för rörelsehindrade.

Behovet av cykelparkeringar för kvarteret planeras att tillgodoses genom väderskyddade platser nära entréer, i cykelförråd och i låsbara utrymmen. En cykelpool planeras i byggnadens garage.

Befintligt parkeringsgarage förvaltas av Stockholm parkering varav fyra platser nyttjas av verksamheten. I framtiden kommer Micasa att förvalta parkeringsgarage och hälften av ytan kommer att omdanas med bil- och cykelpool för verksamhetens anställda.

Totalt uppskattas den nya verksamheten ge ett tillskott på knappa 150 bilresor per vardag eller ett nettotillskott på cirka 115 bilresor per vardag jämfört med idag (2024).

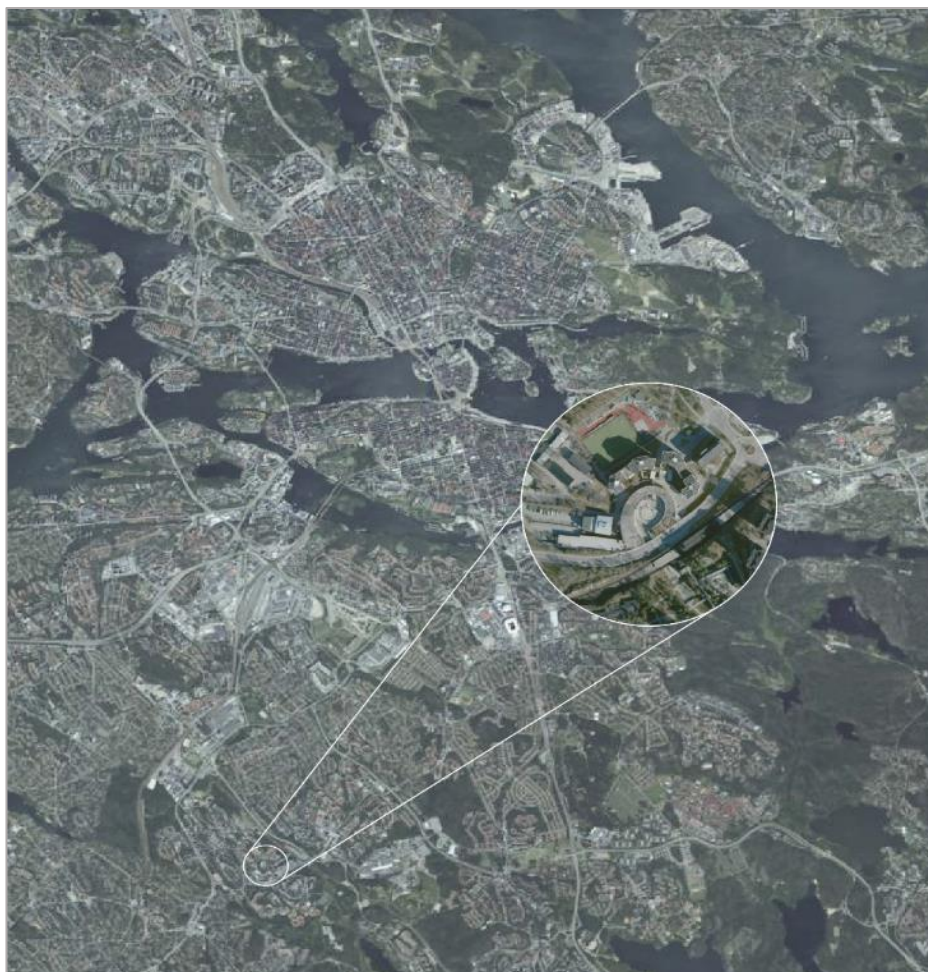
# 1 Inledning

---

## 1.1 Bakgrund

Pågående planarbete med detaljplan för kv. Bygeln 5 syftar till att möjliggöra fler arbetsplatser och ökat serviceutbud i Rågsved. Detaljplanen planläggs därför för centrumändamål och för att möjliggöra ombyggnation av befintliga byggnader samt verifiera gällande bostadsändamål. Marken ägs av Stockholms stad och exploateringsnämnden beslutade om markanvisning till Micasa Fastigheter i Stockholm AB i mars 2023.

Micasa Fastigheter är ett kommunalt fastighetsbolag som sedan 2005 har varit en viktig del av Stockholms stad genom att tillgodose bostäder för seniorer och för grupper som av staden är prioriterade på bostadsmarknaden. I samband med planläggningen av kv. Bygeln 5 planeras bland annat ett av Micasas boenden omdanas från serviceboende till seniorbostäder och kontor.



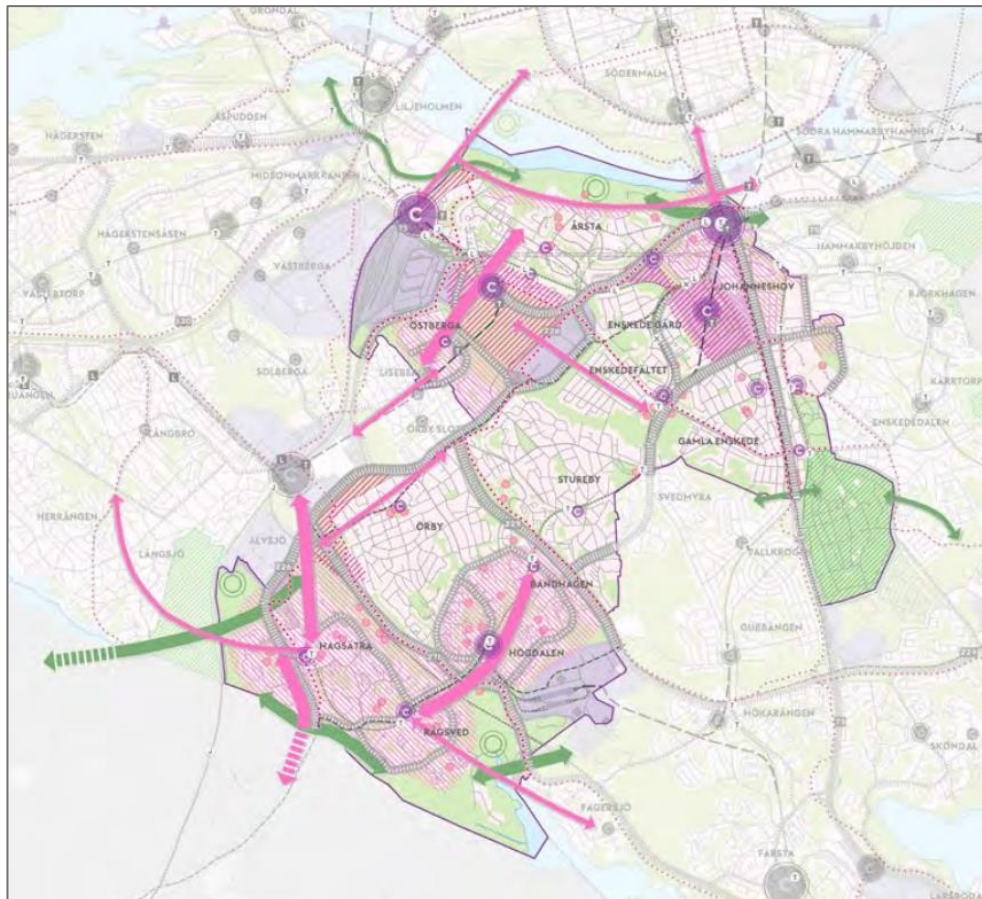
*Figur 1: Områdets läge i Stockholm.*

Detaljplanen är i linje med Stockholms översiktsplan som har som mål att skapa en mer balanserad fördelning av arbetsplatser i staden. Detta ska uppnås genom att bland annat prioritera etablering av kontor i söderort där marknadsförutsättningar finns. Rågsved och Hagsätra pekas ut som områden där ökat bostadsbyggande och ökat serviceutbud kan bidra till ökade stadskvaliteter.

Rågsved och Hagsätra är två stadsutvecklingsområden som till stor del består av smalhusbebyggelse med inslag av högre punkthus. Fördelaktigt för

områdena är kollektivtrafik med tunnelbana och närheten till Rågsveds friområde och Älvsjöskogen.

Genom den beslutade utbyggnaden av tunnelbanan med en ny linje till Älvsjö, förlängning av blå linje genom Slakthusområdet och förlängningen norrut mot Arenastaden ökar kollektivtrafikens kapacitet och sträckning, vilket ytterligare förbättrar förutsättningarna för både bostäder och arbetsplatser i Rågsved.



Figur 2: Stockholms översiktsplan med viktiga samband och länkar.

## 1.2 Syfte och uppdrag

Micasa har fått i uppdrag att omdana kv. Bygeln 5 till kontor och ytterligare seniorbostäder. Som en del i detaljplanearbetet upprättas denna PM Trafik för att beskriva trolig framtida trafiksituation inom detaljplaneområdet samt dess påverkan på närområdet.

## 1.3 Avgränsning

Rapporten avgränsas till att behandla de trafikrelaterade förutsättningarna kring kv. Bygeln 5. Förändringar som uppstår på grund av att bostäder omdanas till kontor beskrivs.



## 2 Kv. Bygeln 5

### 2.1 Läge

Kv. Bygeln 5 är belägen i Rågsveds centrum cirka 1–2 minuters promenad från Rågsveds tunnelbanestation och busshållplatser. Området ramar in av Rågsvedsvägen i söder, Hagsätravägen i öst, Rågsvedsskolan i väst och Rågsveds bollplan i norr.

Rågsveds centrum erbjuder närhet till matbutiker, lunchrestauranger, vårdcentral och andra centrumverksamheter. Samtidigt erbjuder den intilliggande idrottsplatsen och närheten till flera grönområden goda möjligheter till motion och rekreation. Väster om området ligger Rågsvedsskolan, som är en F-6 skola med ca 250 elever. I närliggande område finns också ett flertal förskolor.



Figur 3: Fastighetsgräns för kv. Bygeln 5.

### 2.2 Verksamheter – nutid och framtid

Fastigheten innehåller idag flera olika typer av bostäder. Seniorbostäder +65, tillfälliga bostäder för socialt behövande samt servicehus för boende med behov av stöd. Markplan i västra byggnaden nyttjas av olika vårdverksamheter. Vårdverksamheterna innefattar vårdcentral, tandläkare, fotvård och barnvårdscentral, där vårdcentralen är huvudsaklig aktör. Under byggnaderna finns ett garage om 1180kvm.

Det befintliga serviceboendet planeras byggas om till ca 6 200 kvm kontor och nya seniorbostäder. Vårdcentralen behålls.

Tabell 1: Sammanställning av verksamheters yta idag och i framtiden.

Verksamhet	Idag (2023)	Planerad
Seniorbostäder +65	2 400	8 000
Tillfälliga bostäder	2 300	0
Serviceboende	9 500	0
Vårdverksamheter	1 400	1 400
Kontor	0	6 200
Summa	15 600	15 600

### 3 Områdets trafiknät och parkering

#### 3.1 Gångnät

Gångvägnätet kring kv. Bygeln 5 är väl utbyggt och möjliggör rörelser i alla väderstreck. Längs gatorna finns gångbanor på båda sidor med en bredd om ca 2 meter. Gångvägarna sammanbinder kvarteret med centrum och omkringsliggande målpunkter som grönområden, skolor och idrottsplatser.



Figur 4: Gångvägnätet i centrala Rågsved.

#### 3.2 Cykelnät

Cykelvägnätet i närområdet består av både kombinerade gång- och cykelbanor, gång- och cykelbanor med skiljeremsa samt cykling i blandtrafik. Gång- och cykelbanor med skiljeremsa finns längs Rågsvedsvägen, öster om cirkulationsplatsen mellan Rågsvedsvägen, Hagsåtravägen och Bjursåtravägen samt väster om Rågsveds skolgränd.

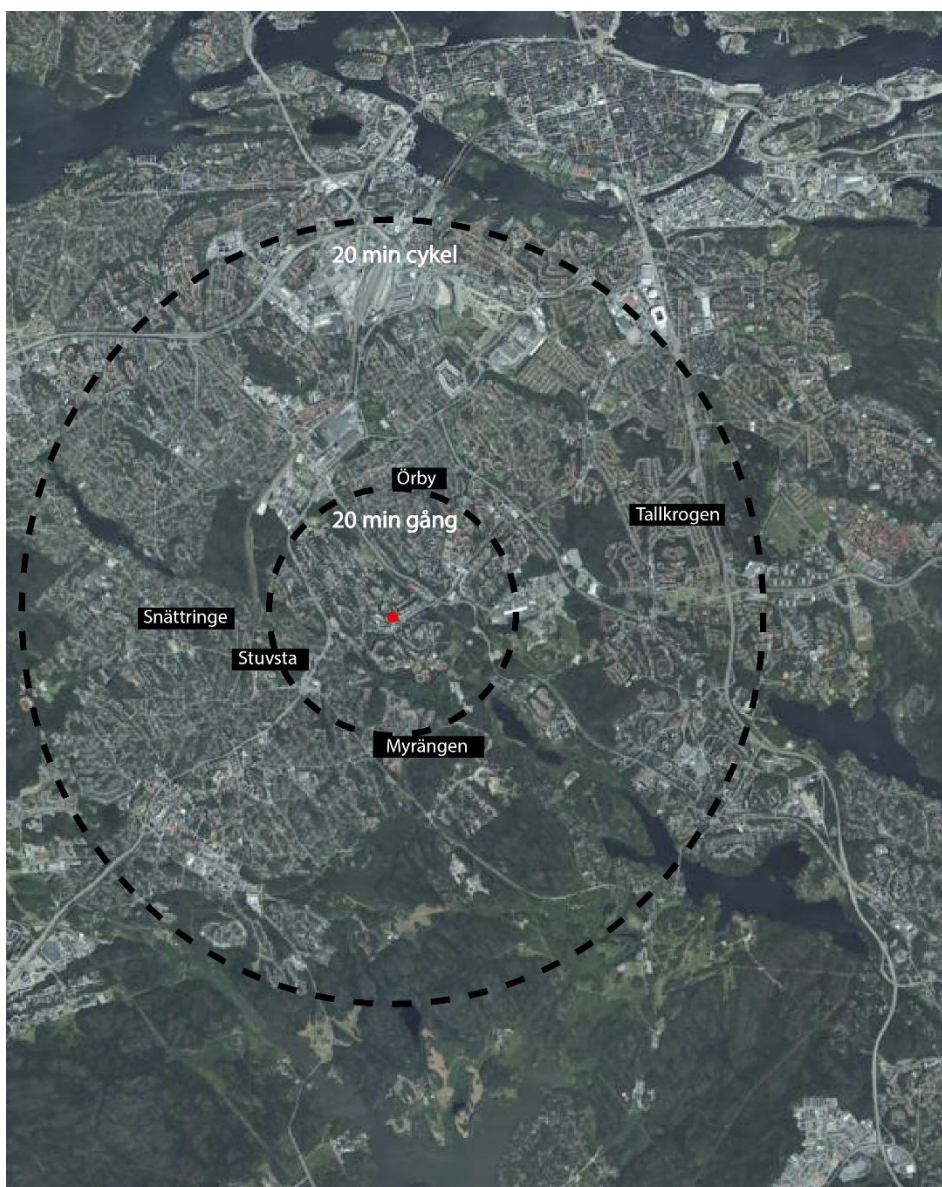


Figur 5: Cykelvägnätet och cykelparkeringar i centrala Rågsved.



Den närliggande tunnelbanestationen Rågsved har två cykelparkeringar och nås från flera olika håll. Större leder som Hagsätravägen och Rågsvedsvägen har rak linjeföring och möjliggör snabb cykeltrafik. Dock saknas cykelbana längs Rågsvedsvägen i den centrala delen förbi tunnelbanestationen.

Längs Magelungsvägen, norr om Rågsved, går ett regionalt cykelstråk som är en del i ett sammanhängande cykelnät som knyter ihop Rågsved med närliggande områden. Inom cykelavstånd från Rågsved finns större bostadsområden som Huddinge, Farsta, Älvsjö, Hagsätra och Slakthusområdet. Rågsved angränsar också mot villaområdena Örby, Hökmossen, Tallkrogen, Myrängen, Stuvsta och Snättringe.



Figur 6: Inre cirkeln representerar cirka 20 minuters gångavstånd och yttre cirkeln cirka 20 minuters cykelavstånd från Kv. Bygeln 5.

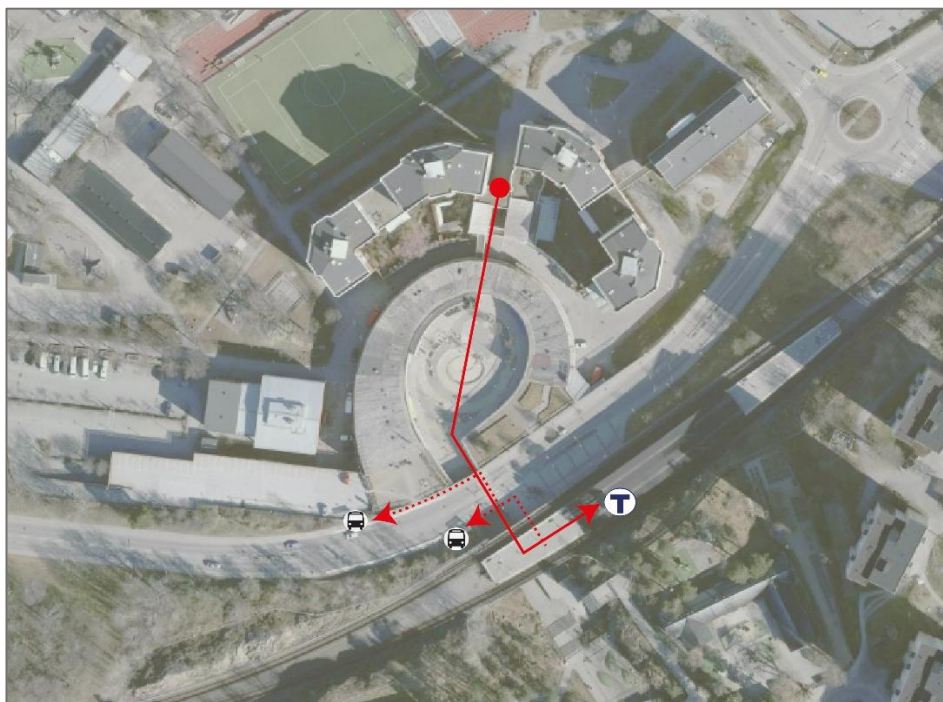


### 3.3 Kollektivtrafik

Tunnelbanan ger god tillgänglighet till centrala Stockholm, effektiv restid till/från T-centralen är 22 minuter. Från Kv. Bygeln 5 till tunnelbanestation Rågsved är avståndet ca 120 meter, 1–2 minuters gångväg.

Busstrafiken kompletterar tunnelbanan med tvärförbindelser. Längs Rågsvedsvägen, med närhet till både centrum och tunnelbanan, finns busshållplatser i båda riktningarna som trafikeras av busslinjerna 143, 172 och 195. Linje 143 trafikerar sträckan Högdalen-Älvsjö station med en turtäthet på 20 minuter. Stombusslinje 172 trafikerar sträckan Norsborg-Skarpnäck med en turtäthet på 10 minuter. Linje 195 är en nattbuss med en turtäthet på 12 minuter som trafikerar sträckan Stockholm Centralstation-Hagsätra nattetid under vardagar.

Kapacitetsstark och tillförlitlig kollektivtrafik ger boende och verksamheter i området goda förutsättningar för ett bilfritt resande.



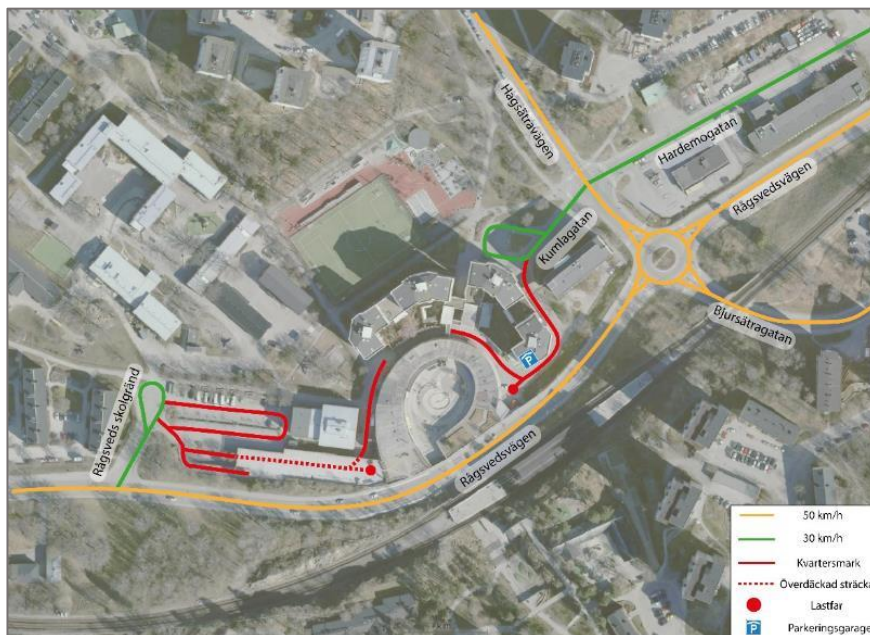
*Figur 7: Gångvägar mellan kv. Bygeln 5 och närliggande busshållplatser och tunnelbanestation.*

### 3.4 Biltrafiknät

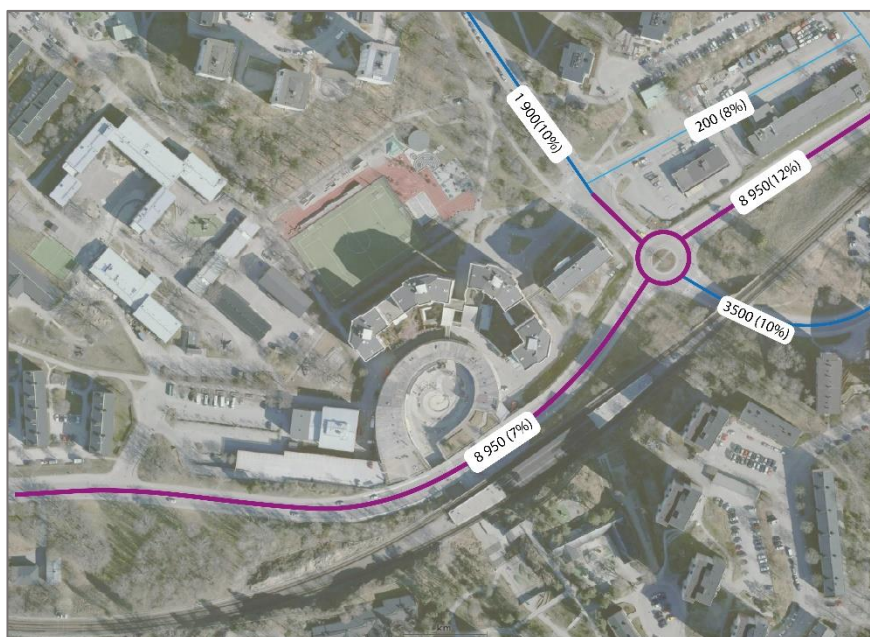
Rågsveds centrum är beläget längs Rågsvedsvägen nära dess korsning med Hagsåtravägen. Båda gatorna har i dagsläget en hastighetsbegränsning på 50 km/h som kommer justeras till 40 km/h i framtiden. Rågsvedsvägens trafikflöde är nästan 9 000 fordon per årsmedelvardagsdygn och Hagsåtravägen knappa 2 000 fordon per årsmedelvardagsdygn (ÅMVD).

Rågsveds centrum nås med transporter via två lokalgator, Kumlagatan och Rågsveds skolgränd. Båda har begränsning till 30 km/timme.

Inom kvarteret finns det vägar och lastfar för transporter av varor och avfall som ska angöra centrum. Dessa vägar leder även till parkeringsgarage på östra sidan om Kv. Bygeln 5 och markparkeringar på västra sidan om centrum.



Figur 8: Biltrafiknätet i centrala Rågsved.



Figur 9: Trafikflöden per årsmedelvardagsdygn (2023 prognos) i centrala Rågsved med andel tung trafik inom parentes.

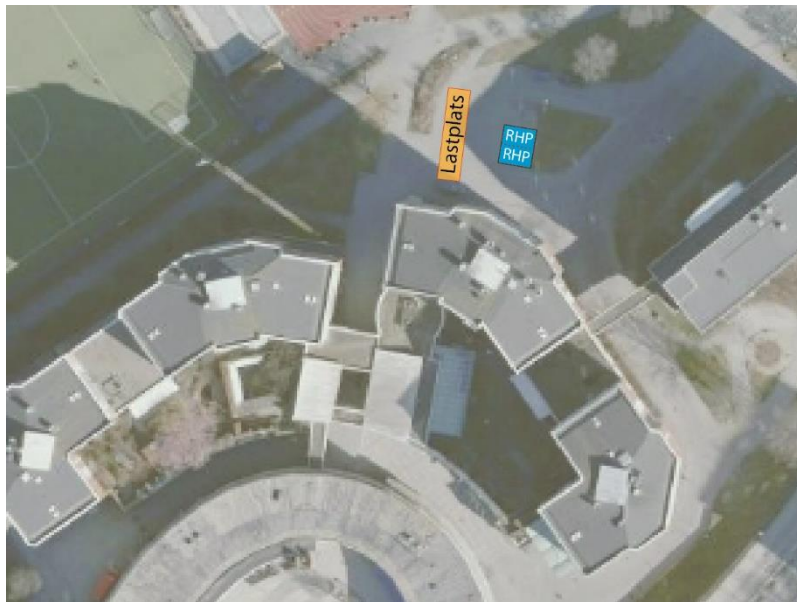


## 4 Befintlig trafikstruktur

### 4.1 Angöring till entréer och besöksparkering för rörelsehindrade

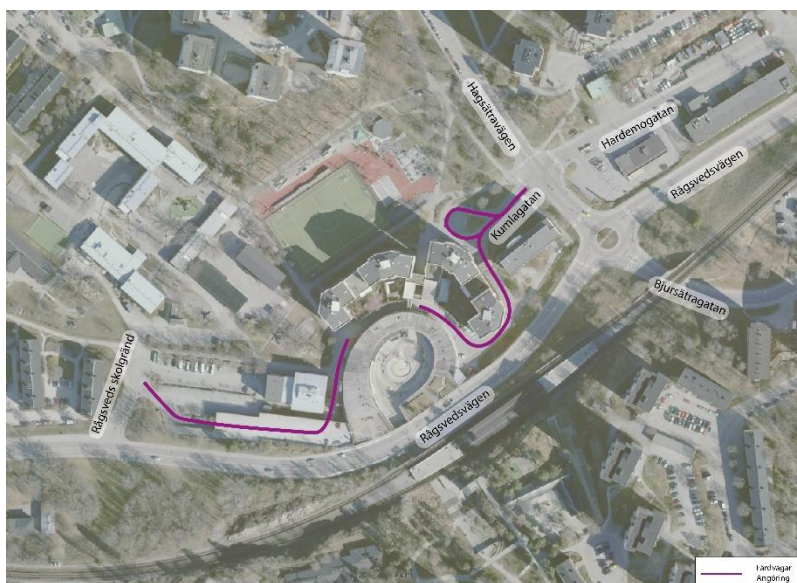
Dikt an fastigheten i norr finns på allmän platsmark en rundkörning med kantstensparkering, lastplats och parkering för rörelsehindrade. Parkeringen är reglerad till 2 timmar och parkeringsförbud torsdagar 06.00–10.00.

Parkeringsplatserna för rörelsehindrade uppfyller inte nuvarande kravställning då avståndet till de primära entréerna är > 25 meter samt längslutningen längs vissa sträckor överskrider 5 %.



Figur 10: Befintlig RHP och lastplats.

Angöring till bostäder och verksamheter sker längs gatan vid rundkörningen i norr eller via infart längs Rågsvedslingan från både öst och väst. Rågsvedsslingan är idag stängd för genomfartstrafik med en temporär barriär i höjd med portiken mot centrumtorget. Vid färd längs Rågsvedslingan saknas vändmöjlighet utöver lastfaret vid Rågsveds centrums östra sida.

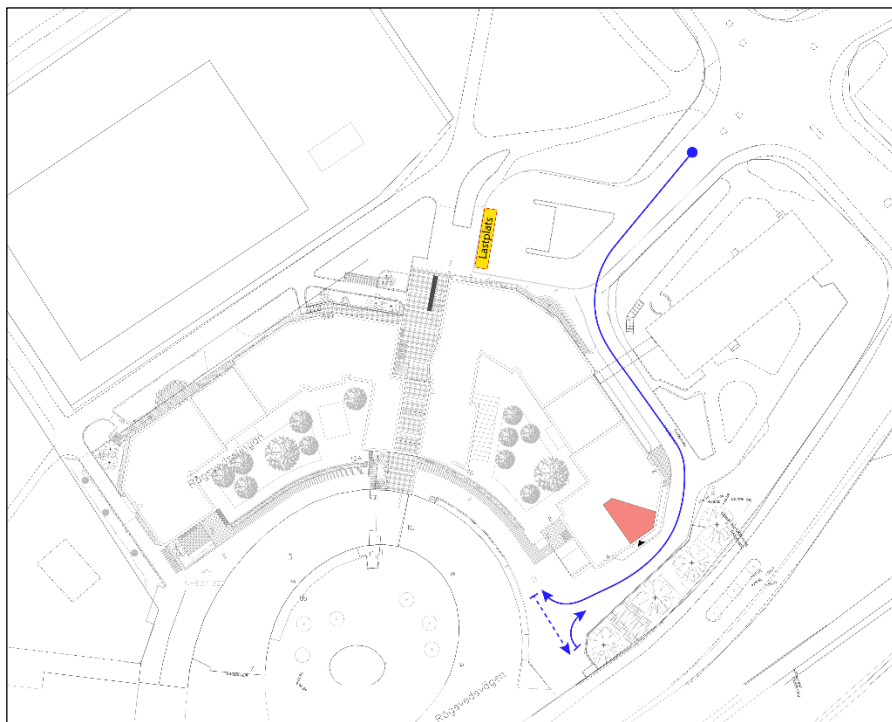


Figur 11: Befintlig struktur för angöring.



## 4.2 Leveranser och avfallshantering

Avfallet från fastigheten hanteras idag med sopsug från Kv. Bygeln 5 till en gemensamhetsanläggning på angränsande fastighet, där miljöfordon angör. I fastighetens ena ände finns ett miljörum för sortering av övriga fraktioner. Avfallsfordon (typfordon Los) angör i anslutning till miljörummet, där dragavståndet blir < 10 meter. Avfallsfordon kör in via Kumlagatan och vidare på kvartersgatan. Möjlighet till vändning finns vid lastfaret till centrum-verksamheterna. Avfallshanteringen sker på kvartersmark inom fastigheten. Leveranser och hantering av farligt avfall för vårdverksamheterna sker via lastplatsen i norr.



Figur 12: Körväg vid angöring till miljörum.

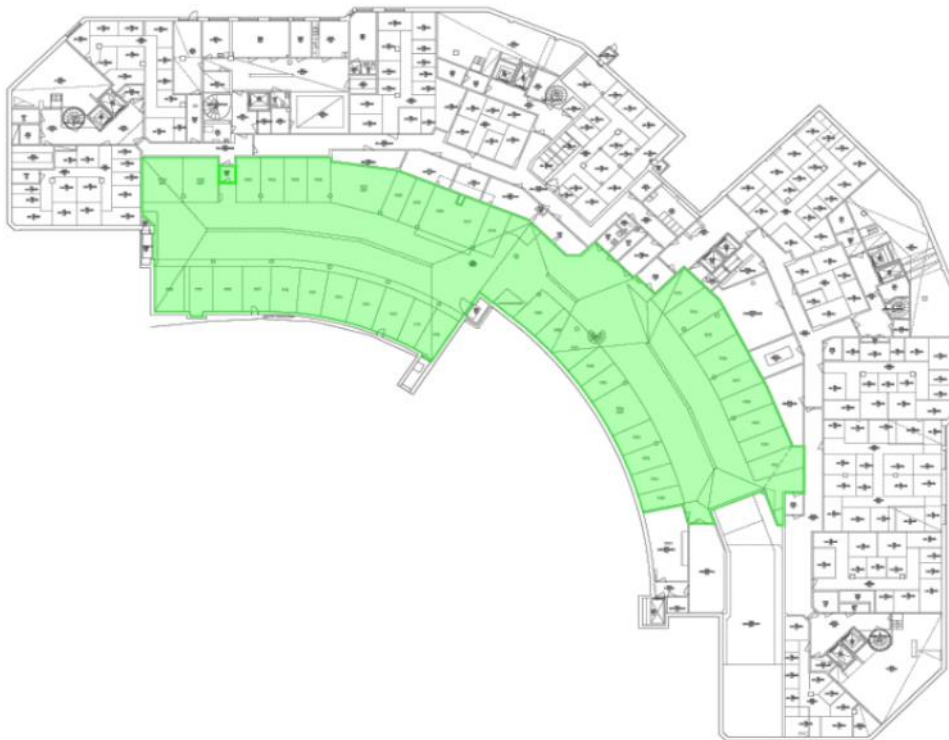
## 4.3 Befintlig parkering

### 4.3.1 Cykelparkering

I källarplanet i kv. Bygeln 5 finns idag ett 10-tal cykelplatser, inga inom kvartersmark i markplan.

### 4.3.2 Bilparkering

Under byggnaderna i kv. Bygeln 5 finns ett parkeringsgarage som ägs av Micasa fastigheter men förvaltas och hyrs ut via Stockholm parkering. I garaget finns 40 bilplatser, varav fyra är avsedda för rörelsehindrade (RHP). Samtliga platser är i dagsläget förhyrda, varav fyra hyrs av personer eller verksamheter i Kv. Bygeln 5. Nuvarande parkeringsbehov motsvarar ett parkeringstal på 0,25 per 1000 BTA.



*Figur 13: Parkeringsgaraget under fastigheten som ägs av Micasa och upplåts till Stockholms parkering. Parkeringsytan är markerat med grön färg. Infart till parkeringsgaraget sker vid byggnadens östra kortsida.*

Idag finns ingen besöksparkering inom fastigheten. Norr om Kv. Bygeln 5 och väster om centrum finns avgiftsbelagda parkeringsplatser på allmän platsmark. Direkt intill markparkeringen finns även ett parkeringsdäck med avgiftsbelagda parkeringar som förvaltas av Stockholm parkering.



*Figur 14: Sammanställning av besöksparkeringar i närområdet.*

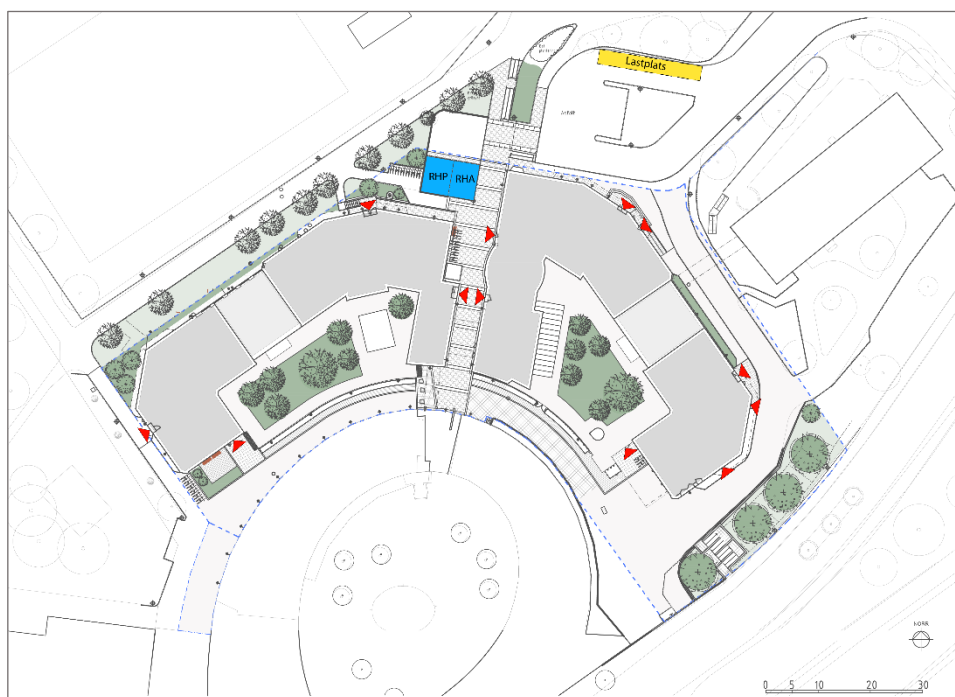
## 5 Framtida trafikutformning

### 5.1 Angöring till entréer och besöksparkering för rörelsehindrade

#### 5.1.1 Angöring – verksamheter

Den befintliga strukturen uppfyller inte krav för parkering för rörelsehindrade eller tillgänglig angöring i anslutning till byggnadernas huvudentréer. Befintlig struktur med rundkörningsyta i norr behålls, men kompletteras med ett angöringstorg bestående av två parkeringsplatser. Västra platsen är avsedd för parkering för rörelsehindrade (RHP) och östra platsen är avsedd för tillgänglig angöring (RHA). RHA dimensioneras för färdtjänstbuss (typfordon Lbm) och RHP för personbil. Gångavståndet från platserna till huvudentréerna underskrider 25 meter och lutningarna underskrider 5 %. Lastplatsen vid rundkörningen flyttas. Taxi och färdtjänst angör kvarteret via angöringstorget i norr. Körvägar illustrerade i figur 16 nedan.

I samband med ombyggnationen omdanas den invändiga strukturen för att säkerställa att alla verksamheter är nåbara via huvudentréerna. All angöring planeras ske i norr via det tillkommande torget för att minimera trafik längs Rågsvedslingan.



Figur 15: Lastplats, parkering för rörelsehindrade samt planerade framtida entréer.

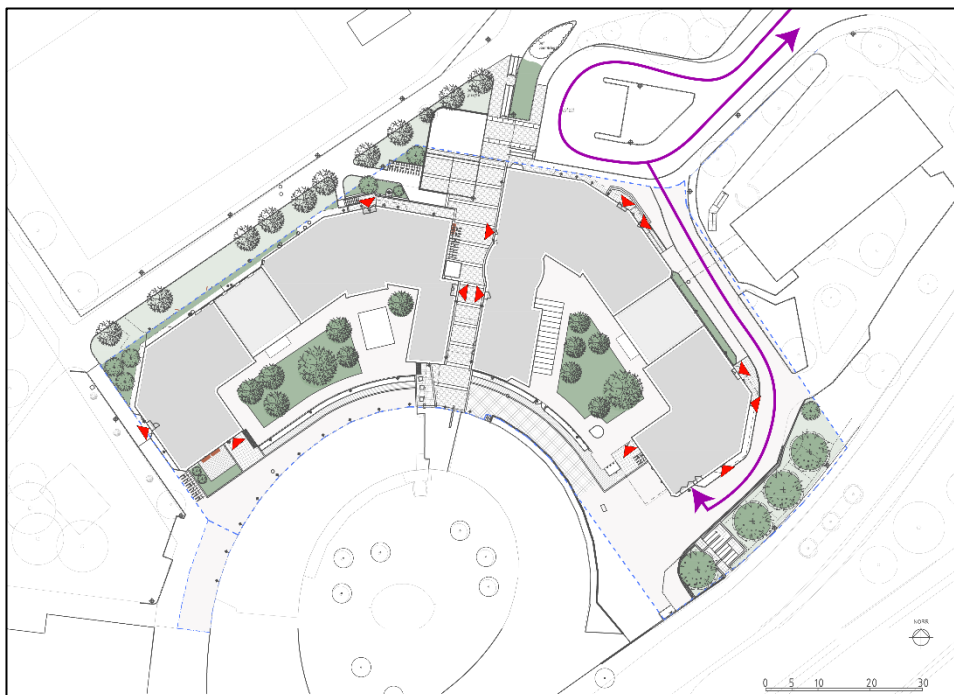




Figur 16: Färdvägar för angöring.

### 5.1.2 Angöring – Seniorbostäder

Besöksparkering för seniorbostäderna förläggs i garaget. Parkerings- och angöringsmöjligheterna längs kantsten i norr samt parkeringsytor i närområdet kvarstår. Det möjliggörs för vändning och angöring för besökande inom garage. Från garaget nås alla seniorbostäder.



Figur 17: Besöksparkering och angöring till seniorbostäderna.

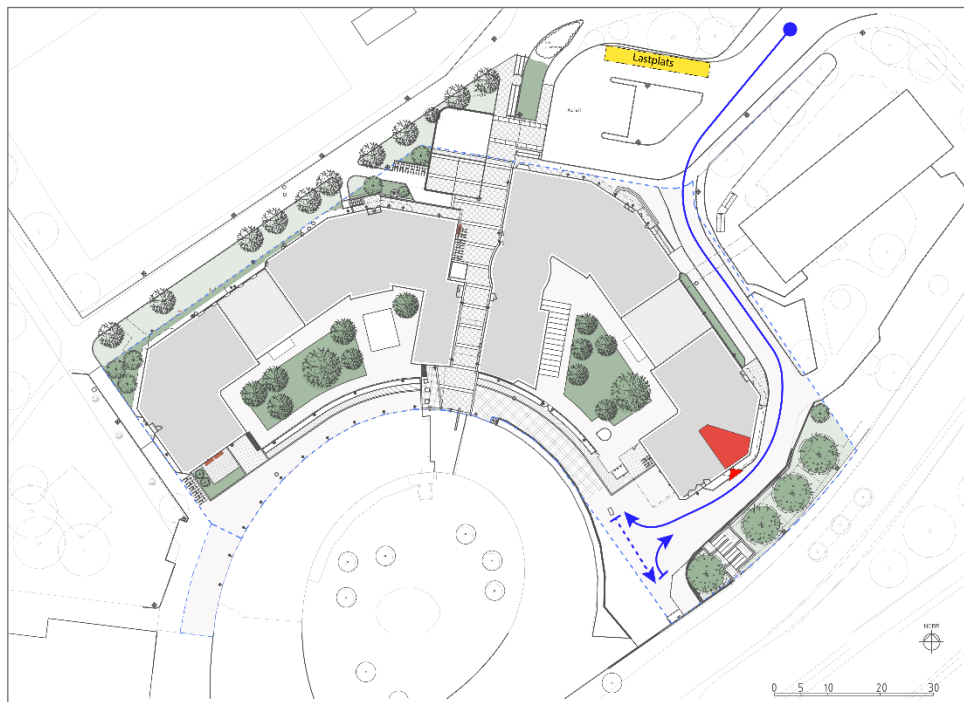
## 5.2 Leveranser och avfallshantering

Restavfall kommer även i framtiden att hanteras genom sopsug till angränsande fastighet. Miljörummet omdanas och får en skiljevägg för att separera avfall från verksamheter och avfall från boende. Matavfall tillkommer som

avfallsfraktion i kyllda rum. Kärn anpassas efter vad boende och verksamheter bedöms generera.

Angöring sker fortsatt längs gatan där dragavståndet är <10 meter. Vändmöjlighet inom fastighet i form av T-vändning finns vid Rågsveds centrum's östra lastfar.

Leveranser för kontorsverksamheten hanteras via entré mot Rågsveds centrum's östra lastfar. Leveranser och hantering av farligt avfall för vårdverksamheterna sker via lastplatsen i norr.



Figur 18: Avfall hanteras via miljörum vid fastighetens sydöstra ände.

## 6 Framtida cykelparkeringsbehov och utformning

---

Styrande för beräkning av framtida cykelparkeringsbehov är Stockholms stads riktlinjer i Cykelparkeringstal vid nyproduktion. För kv. Bygeln 5 finns det en ambition om att verksamma, boende och besökande ska prioritera att resa hållbart. Det finns flera stora bostadsområden i söderort inom 20 minuters cykelavstånd till kv. Bygeln 5. Det är därför viktigt med åtgärder som underlättar cykling till fastigheten. Enligt region Stockholms resvaneundersökning (2019) reser 24% av boende i söderort med bil till arbetsplatsen. Verksamhetens andel bilpendlare måste därför förflyttas till andra färdmedel, och behoven tillgodoses genom dessa. En majoritet väntas resa med kollektivtrafiken, men andelen cykelpendlare bedöms kunna uppgå till minst 30%.

### 6.1 Kontorets cykelparkering

Det nya kontoret planeras för 460 anställda, där ca 25% arbetar på annan plats en genomsnittlig vardag. Resterande är ca 340 samtidigt arbetande. Av dessa antas ca 70% arbeta vid skrivbordet och resterande i mötesrum etc., vilket ger ett behov om ca 235 kontorsplatser. Besökare bedöms vara cirka 34 per dag.

Enligt Stockholms stads riktlinjer i Cykelparkeringstal vid nyproduktion är behovet av antalet cykelparkeringsplatser för kontorsverksamhet 0,2 platser per anställd. Då kontoret planeras för att betjäna maximalt 340 arbetande beräknas behovet till 68 cykelplatser. För besökande antas behovet av cykelplatser till 10% av det totala antalet platser vilket motsvarar ca 7 platser. Totalt behövs minst 75 cykelplatser för kontoret enligt parkeringsnormen.

Micasa har som ambition att minst 30 % av de verksamma ska kunna cykla till och från kontoret. Vilket innebär att minst 102 cykelparkeringsplatser behöver anordnas för anställda. För besökande behövs ytterligare 10% av det totala behovet, vilket motsvarar 10 platser.

Totalt behövs ca 112 cykelparkeringsplatser för kontorsverksamheten.

### 6.2 Vårdverksamheternas cykelparkering

Vårdverksamheterna har ca 40 anställda och ca 200 besökare per dag. Med antagande att ca 34% av de anställda cyklar behövs ungefär 14 cykelparkeringsplatser för vårdcentralens personal. Om även 34 % av besökare till vårdcentralen cyklar och dessa sprids jämnt över vårdcentralens öppettider genereras cirka 8 besök i timmen med cykel. Ett besök antas ta 30 minuter. Behovet av cykelparkeringsplatser för vårdcentralens besökare beräknas till 4 platser.

Totalt behövs ca 18 cykelparkeringsplatser.

### 6.3 Seniorboendets cykelparkering

Seniorboendet har idag 40 bostäder och planeras innefatta 115 lägenheter i framtiden.

Enligt Stockholms stads riktlinjer i Cykelparkeringstal vid nyproduktion är behovet av antalet cykelparkeringsplatser för bostäder 2,5 - 4 parkeringsplatser per 100 m<sup>2</sup> BTA. För seniorboende bör behovet kunna antas vara lägre. Om behovet antas vara likt det för kontorsverksamhet innebär det ett behov av ca 23 cykelparkeringsplatser. Om behovet för besökande antas till 10% av det totala antalet platser behövs ca 3 besöksparkeringar.



Totalt ca 26 platser. Cykelparkering för besökare till seniorboendet och till vårdcentralen bör dessutom kunna samnyttjas.

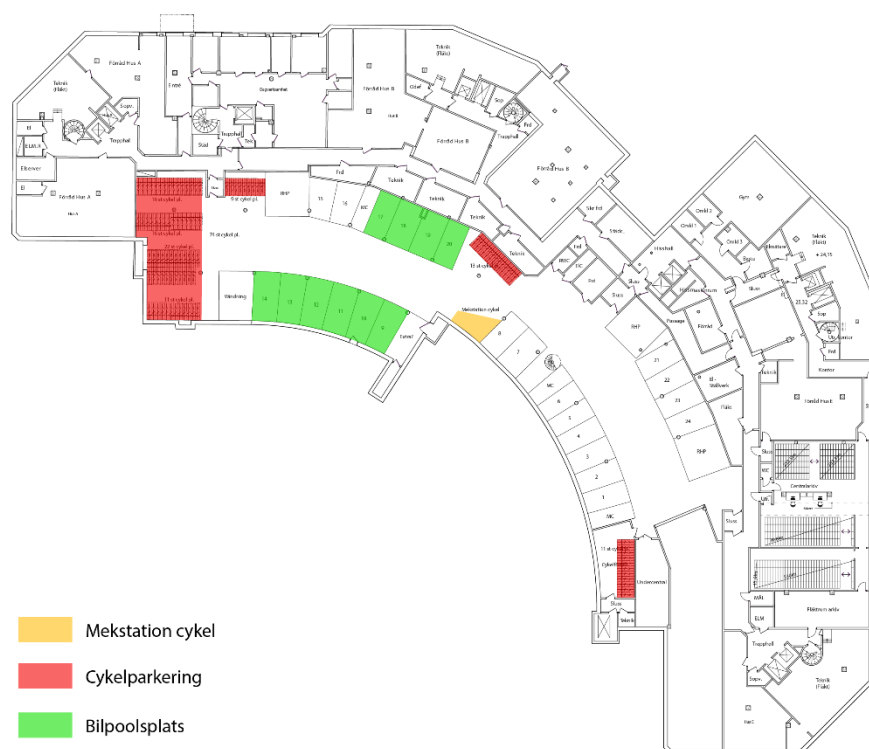
Tabell 2: Sammanställning av bedömt parkeringsbehov för cykel.

Verksamhet	Arbetande/ boende	Besökare	Totalt
Kontor	102	10	112
Vårdcentralen	14	4	18
Seniorboende	23	3	26
<b>Totalt</b>	<b>139</b>	<b>17</b>	<b>156</b>

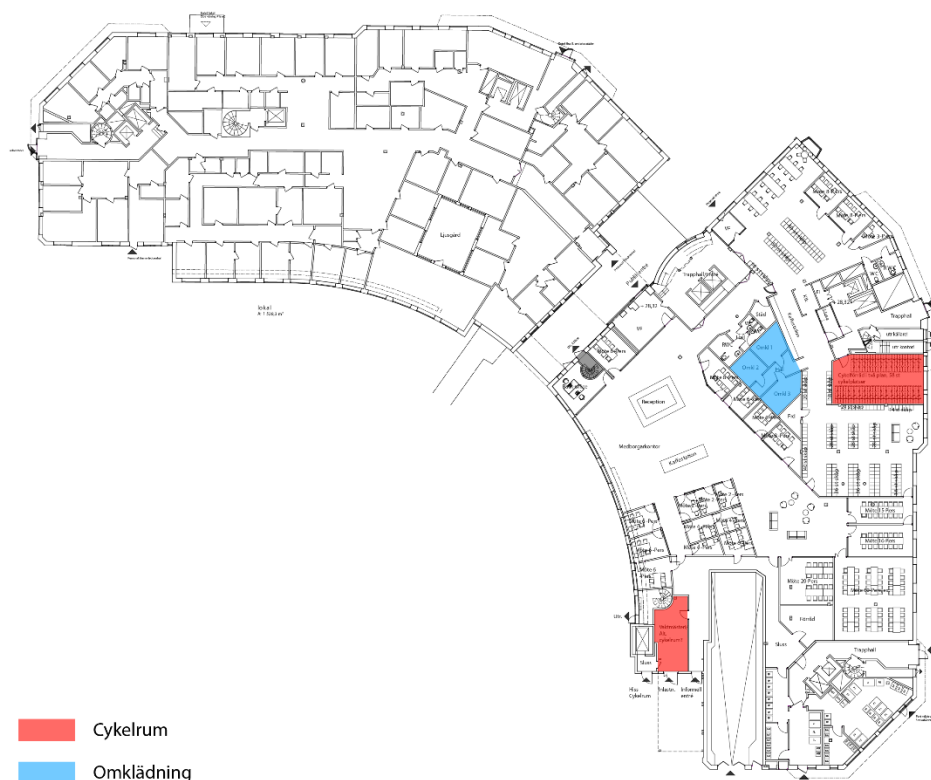
#### 6.4 Mobilitetsåtgärder - cykel

Tillkommande cykelparkeringsplatser förläggs dels ute väderskyddade nära entréer, dels inne i cykelförråd och dels inne i låsbara utrymmen. In- och utpassering till förråd och garage planeras underlättas med automatiska belysningar, dörröppnare etc. I anslutning till cykelparkeringarna föreslås låsbara laddboxar för säker förvaring och laddning av cykelbatterier men också för förvaring av överdrags- och regnkläder. Inom cykelparkeringen ska det finnas yta för en mindre cykelverkstad med cykelpump och cykeltvätt. Möjlighet till dusch och omklädning planeras i anslutning till kontoret. Besöksparkeringsplatser ska utformas lättillgängligt och väderskyddat i markplan nära entréer med möjlighet till ramlås för att uppfattas som säkra.

Verksamheten planerar att införa en cykelpool. I cykelpoolen bör det finnas el-assisterade cyklar och lådcyklar för kortare arbetsresor och ärenden i tjänsten.



Figur 19: Mobilitetsåtgärder i garage.



Figur 20: Mobilitetsåtgärder i entréplan för kontorsverksamheten.



Figur 21: Planerade cykelparkeringar för besökare utombus i anslutning till entréer. Totalt 40 st.

## 7 Framtida bilparkeringsbehov och utformning

Styrande för beräkning av framtida bilparkeringsbehov är Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering vid nyproduktion. För kontor, vårdcentral och seniorboende behöver finns inga utpekade riktlinjer utan projektspecifika parkeringstal behöver tas fram. För kv. Bygeln 5 har projektspecifika parkeringstal tagits fram i samråd med exploateringskontoret Stockholm stad. kv. Bygeln har en ambition om att verksamma, boende och besökande ska prioritera att resa hållbart vilket har påverkat parkeringstalet och utpekade mobilitetsåtgärder.

### 7.1 Kontorets bilparkering

Stockholm stad har inga riktlinjer gällande bilparkeringsplatser för kontor. Ett referensprojekt med parkeringstal för arbetsplatser är Slakthusområdet. Där föreslås 0–4 bilplatser per 1 000 m<sup>2</sup> BTA. För kv. Bygeln 5 skulle det innebära upp till 25 bilplatser. Det relativt stora spannet berättigar mobilitetsåtgärder för att ersätta efterfrågan på bilparkeringsplatser på annat vis.

En viktig del av de kontorsarbetandes verksamhet inkluderar inventering och platsbesök, av fastighetsägaren bedömt till cirka 70 resor per dag. Därför planeras ett antal bilpoolsbilar, som är direkt kopplade till verksamheten. Behovet av platser för bilpool i till det planerade kontoret har av fastighetsägaren bedömts till 10 fordon. Vilket motsvarar ett parkeringstal på 1,7 bilplatser per 1000 BTA för kontor.

Tabell 3: Sammanställning av parkeringsbehovet för kontoret.

	Parkeringsnorm			Parkeringsplatser
	Per 1000 BTA	Per anställd	Besök	
<b>Bil</b>	0–4**	-	Inkluderat i norm	0–25
<b>Bilpool</b>	1,7	-	-	10

\*10% parkeringar för besökande.

\*\*Referensprojekt, parkeringsnorm saknas.

### 7.2 Vårdverksamheternas bilparkering

Vårdcentralen har ca 40 anställda och ca 200 besökare per dag. Likt idag antas näst intill ingen anställd resa med bil till vårdverksamheterna. I samråd med exploateringskontoret, Stockholms stad, antas parkeringstalet för besökare till 0,01. Det innebär ett behov av besöksparkering om ca 2 platser.

### 7.3 Seniorboendets bilparkering

Seniorboendet har idag 40 bostäder och planeras innefatta 115 lägenheter i framtiden. Seniorbostäderna bedöms i samråd med exploateringskontoret, Stockholms stad, ha ett parkeringsbehov på 0,1. Det innebär ett behov om 12 parkeringsplatser. För att även tillgodose besöksparkering bedöms det totala parkeringsbehovet till totalt 13 platser.

Seniorboendets parkeringsbehov bedöms kunna rymmas i befintligt garage. Till viss del bör även kontorsverksamhetens parkeringsplatser kunna samnyttjas.



## 7.4 Mobilitetsåtgärder – minskat bilparkeringsbehov

Fastighetsägaren Micasa Fastigheter tillhandahåller i dagsläget inte några bilparkeringsplatser för boende, verksamma eller besökande. Detta är möjligt på grund av närheten till centrum och tillhörande utbud samt närheten till kapacitetsstark kollektivtrafik. Huvudfokus för mobilitetsåtgärder är fortsatt cykel och kollektivtrafik. Viktigt för mobilitetsåtgärderna är att de är bestående och gäller över tid. Detta för att efterfrågan på bilplatser ska ersättas under hela den operativa tiden för verksamheten.

Utöver fysiska mobilitetsåtgärder ska verksamhetsutövaren regelbundet informera de anställda om hållbara resor samt att en grön resplan upprättas för verksamheten. Verksamhetsutövaren föreslår ge de anställda vädertåliga kläder, möjlighet till förmånscykel och/eller subvention för kollektivresor.

Mobilitetsåtgärd i form av bilpool bedöms motivera ett reducerat parkeringstal för kontoret. Det geografiska läget och stora upptagsområdet med aktiva transportsätt samt närheten till spårbunden kollektivtrafik skapar god tillgänglighet för verksamhetens anställda. Förutsättningarna bedöms således vara gynnsamma.

## 7.5 Totalt parkeringsbehov

Kvarterets totala uppskattade parkeringsbehov för cykel och bilparkering summeras i tabellen nedan. Såväl cykelparkeringarna som bilparkeringarna bör kunna samnyttjas till viss mån mellan verksamheterna.

Tabell 4: Sammanställning av totalt parkeringsbehov för kv. Bygeln 5.

	Cykelparkering	Bilparkering
Kontor	102	0–25 (+ 10 bilpool)
Vårdcentral	28	2
Seniorboende	26	13
Totalt	156	25 (varav 10 bilpool)

## 8 Biltrafikalsstring

---

Den alstrade trafiken har beräknats för hela fastigheten för att kunna bedöma skillnad i alstrad trafik idag (2024) och i framtiden samt storlek på trafikrörelser till/från kv. Bygeln 5 som belastar Rågsveds centrum.

### 8.1 Tillkommande kontor

Det framtida kontoret antas ha 340 samtidigt arbetande, 34 besökande per dag och ett 70-tal inventeringsresor.

Med föreslagna mobilitetsåtgärder antas nära inga arbetande resa med bil till kontoret, men 5% antas bli skjutsade, ca 35 bilresor/dag. En hel del bilar antas användas för inventeringsresor ca 70 resor/dag och några långväga besökande antas även komma med bil ca 10 resor/dag. Totalt antas kontoret alstra ca 130 bilresor per vardag.

### 8.2 Bibehållna vårdverksamheter

Vårdverksamheterna antas ha ca 40 anställda och 200 besökande per dag.

Nära inga arbetande antas resa med bil, men 5% antas bli skjutsade, ca 4 bilresor/dag. Ca 20% av de besökande antas komma med sjuktransport, taxi eller på annat sätt bli skjutsade. Det totala antalet bilresor antas vara ca 85 bilresor per vardag.

### 8.3 Utökat seniorboende

Seniorboende för 65+ är idag 40 lägenheter och planeras vara 115 lägenheter i framtiden.

De boende antas göra en förflyttning per dag där 10% görs med bil. Besök antas komma var tionde dag men dessa antas till 20% komma med bil. Detta ger ca 29 bilresor per vardagsdygn i framtiden mot endast 9 resor idag, en ökning med knappa 20 bilrörelser per vardag.

### 8.4 Slopade servicebostäder och tillfälligbostäder

Det framtida kontoret och de utökade seniorbostäderna +65 tillkommer på bekostnad av slopade servicebostäder och tillfälligbostäder. En bedömning har givit att dessa bostäder idag kan alstra drygt 35 bilrörelser per vardag.

### 8.5 Total biltrafikalsstring

Totalt uppskattas den nya användningen ge ett tillskott på knappa 150 bilresor per vardag eller ett nettotillskott på cirka 115 bilresor per vardag jämfört med idag (2024).