

PM

TRAFIK OCH PARKERING

2022-03-10

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, varav cirka 225 platser finns i ett garaget och resterande på två markparkeringar.

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, en grundskola och övriga lokalverksamheter.

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

Vid ett kombinerade scenariot för de fyra husen inom fastigheten med högst bilparkeringsbehov är behovet totalt 217 platser. Platserna beräknas 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 av parkering.

Även cykelparkering motsvarande Stockholms stads riktlinjer möjliggörs i det kombinerade scenariot med störst parkeringsbehov, förutsatt att yta tas i anspråk i garaget för ett nytt cykelrum.

INNEHÅLL

1	INLEDNING.....	4
1.1	BAKGRUND	4
1.2	SYFTE.....	4
2	NULÄGE.....	5
2.1	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	5
2.2	KOLLEKTIVTRAFIK.....	6
2.3	BILTRAFIK	6
2.4	PARKERING	6
3	PLANFÖRSLAG - TRAFIK	8
3.1	ÖVERSIKT	8
3.2	GATUSTRUKTUR OCH BILTRAFIK	9
3.3	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	10
3.4	KOLLEKTIVTRAFIK.....	10
3.5	TRAFIKALSTRING	11
3.6	ANGÖRING	13
4	PLANFÖRSLAG – PARKERING.....	15
4.1	BILPARKERING.....	15
4.1.1	BORGARFJORDSHUSET	15
4.1.2	L-HUSET	17
4.1.3	ERICSSON-HUSET	18
4.1.4	TELE2-HUSET	19
4.1.5	SAMMANSTÄLLNING: SCENARIO MED HÖGST PARKERINGSBEHOV	20
4.1.6	GARAGEUTFORMNING	20
4.2	CYKELPARKERING	21
4.2.1	BORGARFJORDSHUSET	21
4.2.2	L-HUSET	23
4.2.3	ERICSSON-HUSET	24
4.2.4	TELE2-HUSET	25
4.2.5	SAMMANSTÄLLNING: SCENARIO MED HÖGST PARKERINGSBEHOV	26
4.2.6	CYKELRUM	26

1 INLEDNING

1.1 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 Äng. 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 idag nyttjas för parkering. Vidare planeras att delar av den befintliga fastigheten ska byggas om och få ny användning.

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

- en nybyggnation, Borgarfjordshuset, på befintlig parkeringsyta med flexibel användning som bostäder och äldreboende, lägenhets hotell 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.

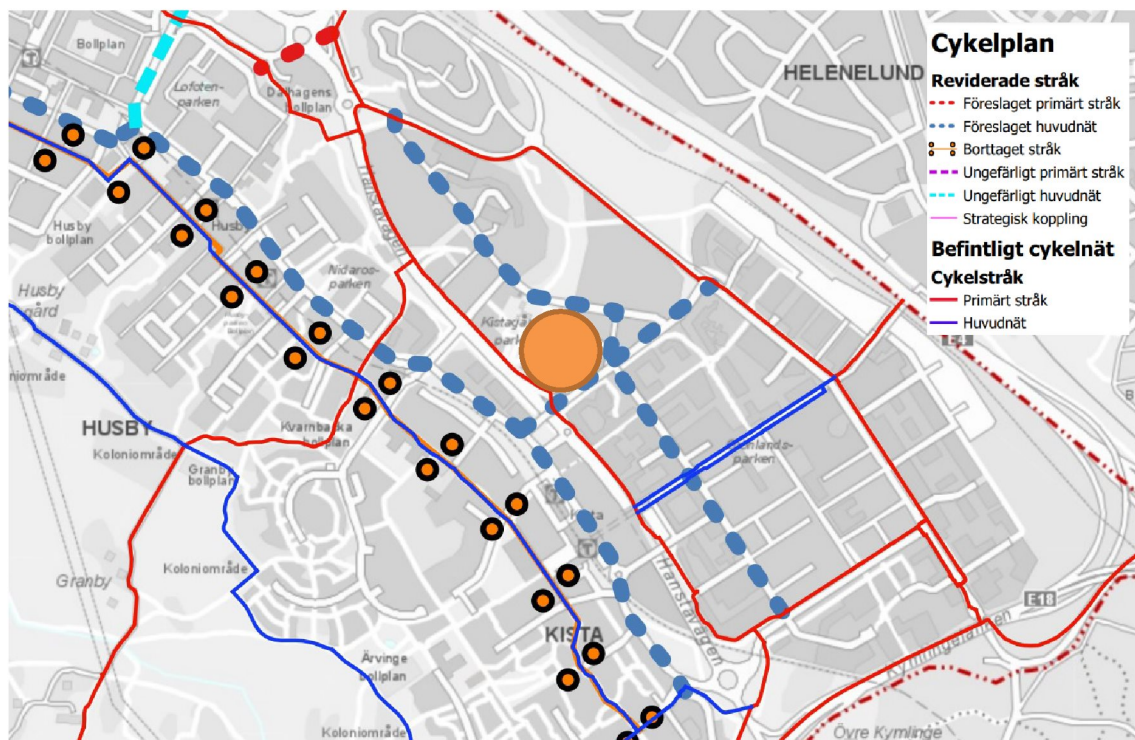
1.2 SYFTE

Denna utredning syftar till att redovisa den framtida trafik- och parkeringssituationen i projektet. Utredningen inkluderar flera scenarier med olika parkeringsbehov.

2 NULÄGE

2.1 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Kv Reykjavik 1 ligger i direkt anslutning till både primärt stråk (tidigare pendlingsstråk) och huvudstråk för cykel, se Figur 2. Borgarfjordsgatans huvudstråk utgörs idag av en dubbelriktad cykelbana på motsatt sida från fastigheten. Hanstavägens prioriterade stråk utgörs av en gemensam gång- och cykelbana på sidan närmast kv Reykjavik samt en separerad cykelbana på motsatt sida.



Figur 2. Befintliga stråk och föreslagna stråk i remissversion av cykelplanen 2021. Planområdet markerat med orange cirkel.

Idag finns en lokalgata i form av en samfällighet mellan Kv Reykjavik 1 och Reykjavik 2. Lokalgatan går mellan Borgarfjordsgatans huvudgata och Kista gårdsväg och idag saknas cykelinfrastruktur och även gångbanor på sträckan.

Gångbanor finns på båda sidor av Borgarfjordsgatan. Över gatan finns två övergångsställen intill planområdet. Ett övergångsställe ligger i höjd med lokala slingan av Borgarfjordsgatan. Övergångsstället leder mot en trappa upp till det friliggande gångnätet, via vilket bland annat Kista Galleria och Kista station nås på 5–10 minuters promenad, se Figur 3. Med cykel nås gallerian och stationen via Borgarfjordsgatan och Danmarksgratan.

På Kista gårdsväg finns en gång- och cykelbana på sidan närmast planområdet. Gång- och cykelbanan övergår västerut i en friliggande gång- och cykelvägsområde som ansluter till Kista Alléväg.



Figur 3. Kopplingar för gång- och cykel mellan planområdet och Kista galleria, busstation samt tunnelbana.

2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Kv Reykjavik 1 ligger ca 300–400 meter från Kista tunnelbanestation som trafikeras av blå linje 11. Restid till T-centralen i 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.

2.3 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 huvudsakligen via Borgarfjordsgatan men nås även via Kista Gårdsväg.

2.4 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 riktlinjer.

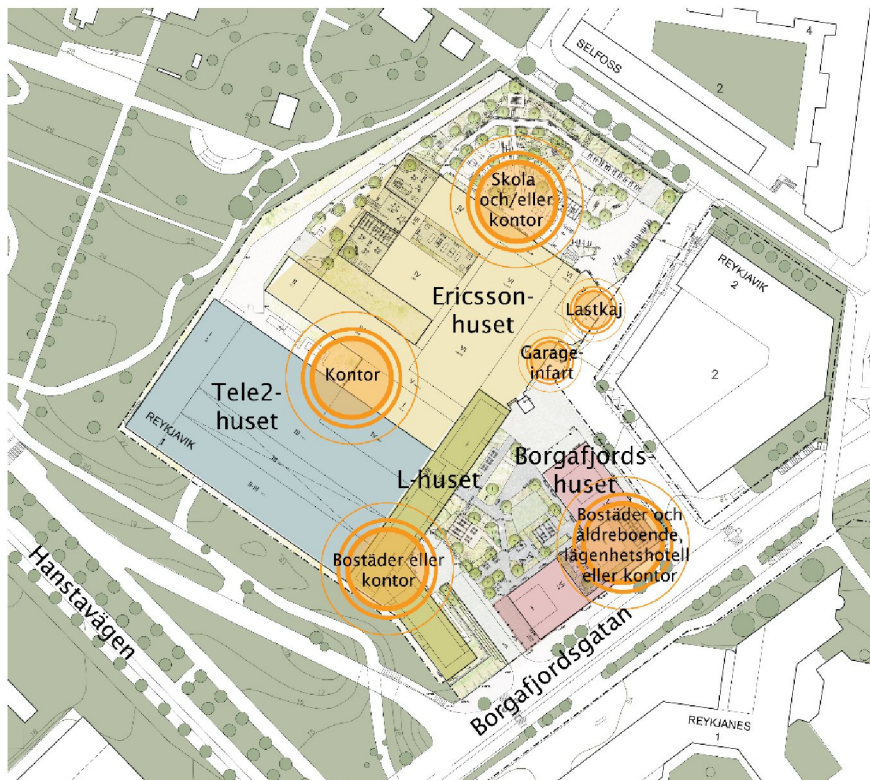
På markparkeringarna utomhus finns idag cirka 127 platser; 57 platser på ytan i nordost mot Kista Gårdsväg och 70 platser i sydost mot Borgarfjordsgatan. Totalt cirka 15 av markparkeringsplatserna hyrs ut till hyresgäster och resterande är timparkering för besökare. Beläggningen på besöksparkeringen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

Sammanlaget är idag cirka 115 bilparkeringsplatser uthyrda inom garaget och på markparkeringen.

3 PLANFÖRSLAG - TRAFIK

3.1 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, skola och lokalverksamheter.

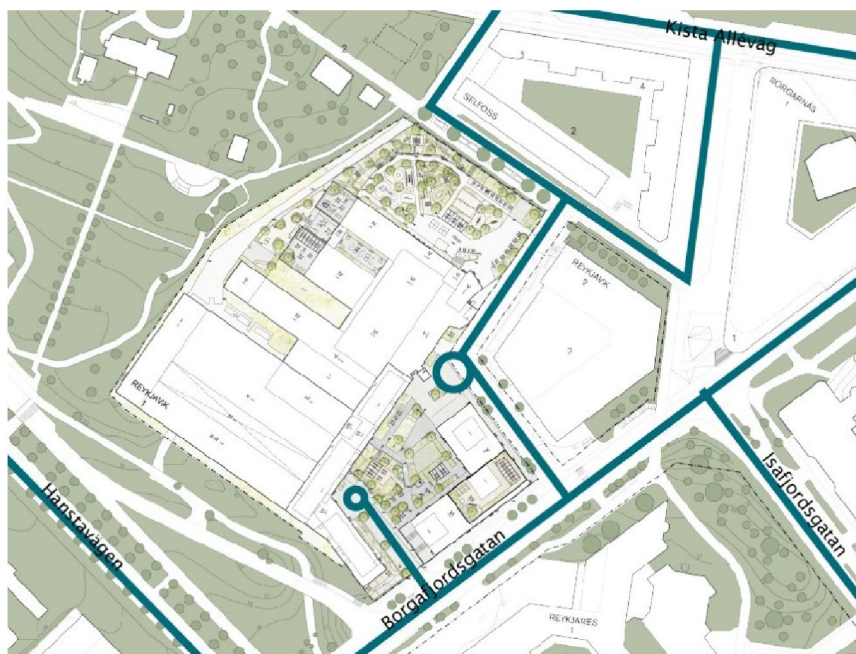


Figur 4. Översikt planförslag.

3.2 GATUSTRUKTUR OCH BILTRAFIK

Befintlig vändslinga vid lokalgatan planeras utgå. Vändmöjligheten på lokalgatan kvarstår via en yta som föreslås regleras och utformas som shared space, se Figur 5. På ytan möjliggörs vändning för typfordon Los, motsvarande en sopbil.

En ny koppling mot Borgarfjordsgatan planeras söder om den befintliga och strax norr om nedfarten till Hanstavägen, se Figur 5 och **Error! Reference source not found..** Gränden möjliggör angöring i L-husets inre hörn och dimensioneras för möte och vändning med personbil (se även avsnitt 3.6). Färdtjänst andra fordon av samma storlek kan vända med hjälp av backningsrörelse.



Figur 5. Bilvägar samt vändmöjligheter i och kring planområdet.

3.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Planförslaget innebär en omvandling från befintlig markparkering till en gårdsmiljö som skapar nya förutsättningar för vistelse på fastighetsmark. Via gården skapas stråk för gående mellan den nya kopplingen mot Borgarfjordsgatan och befintliga lokalgatan.

På shared space-ytan möjliggörs oskyddade trafikanter röra sig fritt över ytan intill entréer, förutsatt samverkan med annan trafik som kan använda platsen.

Gångvägar till eventuell planerad skola möjliggörs via befintliga gångstråk i närområdet. Entrén till skolan planeras ligga mot Kista gårdsväg. Entrén nås via gångbanor samt gång- och cykelvägar enligt Figur 6 nedan. Utöver markerade stråk kan skolan även nås via blandtrafik på lokalgatan.



Figur 6. Gång- och cykelstråk i relation till skolans entré.

3.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Projektet innebär ingen förändring för kollektivtrafiken.

3.5 TRAFIKALSTRING

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.

De olika verksamheterna som planförslaget föreslår innebär olika leveransbehov. De olika behoven och platser för angöring redovisas nedan.

Ett äldreboende kan väntas ha ett större behov av främst färdtjänst och taxi, men även leverans av mat, material och tvätt. Leveranser uppskattas ske cirka 3 gånger i veckan. Angöring ska möjliggöras nära entréer för att uppfylla tillgänglighetskrav. En parkeringsplats för rörelsehindrade föreslås på södra sidan om lokalgatan, inom 10 meter från entrén för det eventuella äldreboendet. Placeringen uppfyller därmed Stockholms stads krav på avstånd (10 meter) mellan parkering för rörelsehindrade samt entré. Med det uppfylls även Boverkets krav på 25 meter. Leveranser samt avfallshantering för äldreboendet kan använda föreslagen angöringszon med direkt närhet till entrén. Avfallshämtning uppskattas ske cirka 2 gånger i veckan. Tillsammans uppskattas därmed leveranser och avfallshantering innebära cirka 10 fordonsrörelser i veckan (5 fordon/vecka).

Skolverksamheten väntas innebära leveranser av både mat och material. Matleveranser uppskattas komma en gång per vardag, vilket innebär 10 fordonsrörelser i veckan. Material och andra leveranser uppskattas ske mycket sällan. Avfallshämtning uppskattas till cirka 2 gånger i veckan. Tillsammans uppskattas därmed leveranser och avfallshantering innebära cirka 14 fordonsrörelser i veckan (7 fordon/vecka). Angöring för leveransbilar och avfallshantering planeras i särskild inlastning som nås från lokalgatan. 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.

Kontorsverksamhet väntas främst ha leveransbehov av kontorsmaterial och mindre matleveranser. Varje kontor uppskattas ha en större leverans per dag, vilket i ett scenario där alla husen används som kontor innebär 8 fordonsrörelser per vardag (4 fordon/vardag). Utöver det väntas även mindre budbilar dagligen. Avfallshämtning uppskattas ske cirka 2 gånger i veckan. Tillsammans uppskattas därmed leveranser och avfallshantering innebära cirka 12 fordonsrörelser i veckan (6 fordon/vecka). Leveranser samt avfallshantering för kontorsverksamheterna har flera möjligheter beroende på kontorens specifika placering. Kontorsverksamhet kan delvis använda föreslagen angöringszon intill torgliknande ytan vid lokalgatan, angöringszonen vid nya kopplingen till Borgarfjordsgatan eller inlastningen intill lokalgatan som också ska användas för skolverksamheten.

Bostäder väntas ha ett mindre leveransbehov, då främst med mindre bilar för matleverans eller annan hemleverans. Uppskattningsvis kan väntas cirka 10 sådana mindre leveranser per vardag till bostäderna, alltså 20 fordonsrörelser/vardag. Avfallshämtning från bostädernas avfallsrum kan väntas hämtas 2 gånger i veckan, vilket alltså genererar 4 fordonsrörelser per vecka. Leveranser samt avfallshantering för bostäderna har flera möjligheter beroende på bostädernas specifika placering. Leverans och avfallshantering till bostäder kan delvis använda föreslagen angöringszon intill torgliknande ytan vid lokalgatan alternativt angöringszonen vid nya kopplingen till Borgarfjordsgatan.

Ett lägenhetshotell kan väntas ha visst behov av taxiangöring. Taxibilar kan hänvisas till planförslagets angöringsficka på lokalgatan med direkt närhet till entrén. I övrigt uppskattas lägenhetshotell ha motsvarande leveransbehov och behov av avfallshantering som vanliga lägenheter.

Totalt väntas cirka 65 fordonsrörelser per vecka, alltså 12 rörelser per dag. Majoriteten av dessa väntas komma från Borgarfjordsgatan, använda lokalgatan och dess vändmöjlighet för att sedan köra iväg via Borgarfjordsgatan igen. Endast fordonen som angör lastkajen för skola och kontor i Ericsson-huset kommer behöva köra ut via Kista Gårdsväg.

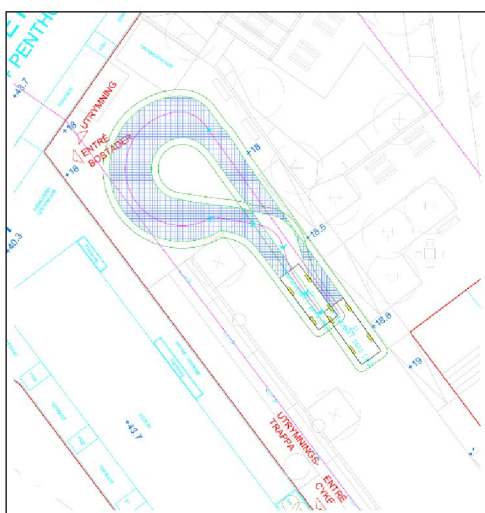


Figur 7. Rutter för angöring längs lokalgatan (ljusblått) respektive lastkaj (mörkblått).

3.6 ANGÖRING

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. Befintlig parkering för rörelsehindrade norr om lokalgatan påverkas inte av förslaget.

Figur 8 **Error! Reference source not found.** visar körspår för vändning med personbil på ytan intill den nya kopplingen till Borgarfjordsgatan. Angöring kan ske i vändslingan, och parkering kan ske på parkeringsplats för rörelsehindrade. Även färdtjänst andra fordon av samma storlek kan angöra och vända med hjälp av backningsrörelse, se Figur 8.



Figur 9. Angöring och vändning med personbil.



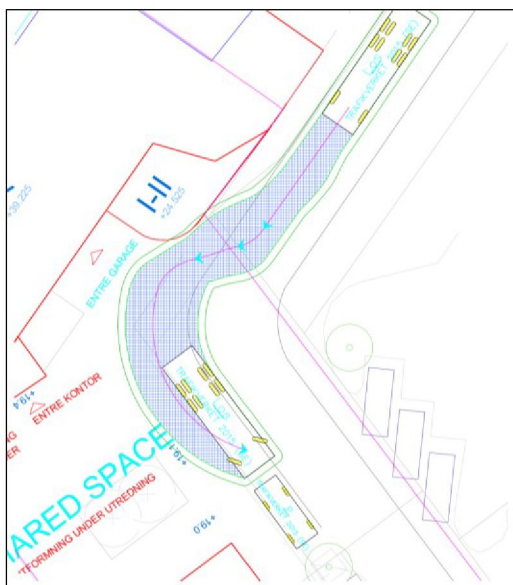
Figur 8. Angöring samt vändning med typfordon LBm (färdtjänst).

Figur 10 visar körspår till den befintliga lastkaj som även fortsättningsvis planeras användas av skolverksamhet och kontor. Utformningen av lastkajen kräver 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.



Figur 10. Angöring till lastkaj med sopbil.

Figur 11 visar körspår till den angöringszon som föreslås intill kurvan på lokalgatan och som kan användas för flera verksamheter och bostäder.



Figur 11. Angöringsficka vid huvudentré, med sopbil.

Miljörum för bostäderna i L-huset planeras i norra delen av huset och angörs 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.

4 PLANFÖRSLAG – PARKERING

Planförslaget inkluderar flera olika byggnader på fastigheten: Borgarfjordshuset, L-huset, Ericsson-huset och Tele2-huset. För varje byggnad finns i aktuellt skede olika scenarier. I denna parkeringsutredning redovisas varje byggnad och dess olika scenarier för sig. Genom denna redovisning kan ett "värsta kombinerade 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.

4.1 BILPARKERING

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

4.1.1 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	2 080 kvm BOA (36 lägenheter)	2 080 kvm BOA (36 lägenheter)	2 080 kvm BOA (36 lägenheter)
Lokalverksamhet	1 250 kvm BTA	1 250 kvm BTA	1 250 kvm BTA
Äldreboende	6 550 kvm BTA (125 rum)	-	-
Lägenhetshotell	-	6 550 kvm BTA (125 rum)	-
Kontor	-	-	6 550 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 en blandning av små och stora lägenheter, varför det projektspecifika parkeringstalet fortsatt är 0,45.

För att ta hänsyn till besöksparkering justeras parkeringstalet upp med 10 %. Inklusive besöksparkering blir det projektspecifika parkeringstalet 0,50. Detta ger ett parkeringsbehov på totalt 18 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	18	18	18
Lokalverksamhet	1	1	1
Äldreboende	23	-	-
Lägenhetshotell	-	48	-
Kontor	-	-	27
Totalt:	42 platser	67 platser	46 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för Borgarfjordshuset därmed scenario 2, med bostäder och lägenhetshotell. Det innebär totalt 67 bilparkeringsplatser.

4.1.2 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	5 080 kvm BOA (130 lägenheter)	-
Kontor	-	8 520 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.

Övervägande andel lägenheter i L-huset (73 av 130 lägenheter, dvs 56 %) planeras bli 1 ROK om < 35 kvm. Enligt Stockholms stads riktlinjer kan en övervägande andel små lägenheter ge en sänkning av det lägesbaserade parkeringstalet med upp till 30 %. Eftersom snittstorleken i L-huset är något större, 39 kvm, bedöms att en reduktion på 30 % inte är lämplig. Istället föreslås en reduktion om 15 %. Med en reduktion om 15 % blir det projektspecifika parkeringstalet för L- huset därmed 0,38.

Inklusive besöksparkering (ökning med 10 %) blir det projektspecifika parkeringstalet 0,42. Detta ger ett parkeringsbehov på totalt 55 bilparkeringsplatser.

Kontor

För L-huset används för kontor parkeringstalet 4 p/1000 kvm BTA, detsamma som för Borgarfjordshuset. Detta ger ett parkeringsbehov på 34 bilparkeringsplatser.

Tabell 4. Bilparkeringsbehov för L-huset.

	Scenario 1	Scenario 2
Bostäder	55	-
Kontor	-	34
Totalt:	55 platser	34 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för L-huset därmed scenario 1 med bostäder. Det innebär totalt 55 bilparkeringsplatser.

4.1.3 ERICSSON-HUSET

För Ericsson-huset finns totalt två scenarion. Det ena innebär endast kontor och det andra en kombination av kontor och skolverksamhet enligt Tabell 5 nedan.

Tabell 5. Scenarion Ericsson-huset.

	Scenario 1	Scenario 2
Kontor	15 500 kvm BTA	9 070 kvm BTA
Grundskola	-	6 440 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.

Tabell 6. Bilparkeringsbehov för Ericsson-huset.

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

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

4.1.4 TELE2-HUSET

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

Tabell 7. Scenarion Tele2-huset.

	Scenario 1
Kontor	7 650 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 Tele2-huset därmed scenario 1 med kontor. Det innebär totalt 31 bilparkeringsplatser.

4.1.5 SAMMANSTÄLLNING: SCENARIO MED HÖGST PARKERINGSBEHOV

I Tabell 9 nedan redovisas en sammanställning över det kombinerade scenariot för de fyra husen inom fastigheten som genererar störst bilparkeringsbehov. Bilparkeringsbehovet är i det kombinerade scenariot totalt 215 platser, se Tabell 9.

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

	Scenario med högst p-behov	Bilparkeringsbehov
Borgarfjordshuset	Scenario 2 (bostäder + lägenhetshotell)	67
L-huset	Scenario 1 (bostäder)	55
Ericsson-huset	Scenario 1 (kontor)	62
Tele2-huset	Scenario 1 (kontor)	31
Totalt:		215 bilplatser

4.1.6 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, 215 platser, rymms 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.

4.2 CYKELPARKERING

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

4.2.1 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	2 700 kvm BTA (36 lägenheter)	2 700 kvm BTA (36 lägenheter)	2 700 kvm BTA (36 lägenheter)
Lokalverksamhet	1 250 kvm BTA	1 250 kvm BTA	1 250 kvm BTA
Äldreboende	6 550 kvm BTA (125 rum)	-	-
Lägenhetshotell	-	6 550 kvm BTA (125 rum)	-
Kontor	-	-	6 550 kvm BTA

Bostäder

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 2,5–4 cykelplatser/100 kvm BTA för bostäder. Stadens bedömning för kvarteret är att 3 platser/100 kvm BTA är en lämplig nivå inom intervallet. För bostäderna i Borgarfjordshuset innebär det ett behov om 81 cykelplatser. Cykelparkering för boende bör placeras inomhus. Besöksparkering bör finnas nära entrén.

Lokalverksamhet/handel

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 20–30 cykelplatser/1 000 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 låncyklar. Uppskattningsvis bör cirka 0,25 låncyklar 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. Cykelparkeringsbehov för Borgarfjordshuset.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Bostäder	81	81	81
Lokalverksamhet	25	25	25
Äldreboende	10	-	-
Lägenhetshotell	-	30	-
Kontor	-	-	66–131
Totalt:	116 platser	136 platser	172–237 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för Borgarfjordshuset därmed scenario 3, med bostäder och kontor. Det innebär ett behov av mellan 172–237 cykelplatser.

4.2.2 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	8 500 kvm BTA (139 lägenheter)	-
Kontor	-	8 500 kvm BTA

Bostäder

Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion är 2,5–4 cykelplatser/100 kvm BTA för bostäder. Stadens bedömning för kvarteret är att 3 platser/100 kvm BTA är en lämplig nivå inom intervallet. För bostäderna i L-huset innebär det ett behov om 255 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 85–170 cykelplatser. Cykelparkering för anställda bör placeras inomhus. Besöksparkering bör finnas nära entrén.

Tabell 13. Cykelparkeringsbehov för L-huset.

	Scenario 1	Scenario 2
Bostäder	255	-
Kontor	-	85–170
Totalt:	255 platser	85–170 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för L-huset därmed scenario 1 med bostäder. Det innebär ett behov av 255 cykelplatser.

4.2.3 ERICSSON-HUSET

För Ericsson-huset finns totalt två scenarion. Det ena innebär endast kontor och det andra en kombination av kontor och skolverksamhet enligt Tabell 14 nedan.

Tabell 14. Scenarion Ericsson-huset.

	Scenario 1	Scenario 2
Kontor	15 500 kvm BTA	9 070 kvm BTA
Grundskola	-	6 440 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.

Tabell 15. Cykelparkeringsbehov för Ericsson-huset.

	Scenario 1	Scenario 2
Kontor	155–310	91–182
Grundskola	-	150–420
Totalt:	155–310 platser	241–602 platser

Det värsta scenariot med störst parkeringsbehov är för Ericsson-huset därmed scenario 2 med kontor och grundskola. Det innebär minst 241 cykelplatser.

4.2.4 TELE2-HUSET

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

Tabell 16. Scenarion Tele2-huset.

	Scenario 1
Kontor	7 650 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. Cykelparkeringsbehov 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.

4.2.5 SAMMANSTÄLLNING: SCENARIO MED HÖGST PARKERINGSBEHOV

I Tabell 18 nedan redovisas en sammanställning över det kombinerade scenariot för de fyra husen inom fastigheten som genererar det största cykelparkeringsbehovet. Cykelparkeringsbehovet är i det kombinerade scenariot minst 745 platser.

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

	Scenario med högst p-behov	Cykelparkeringsbehov
Borgarfjordshuset	Scenario 3 (bostäder + kontor)	172-237
L-huset	Scenario 1 (bostäder)	255
Ericsson-huset	Scenario 2 (kontor + grundskola)	241
Tele2-huset	Scenario 1 (kontor)	77-153
Totalt:		745-886 cykelplatser

4.2.6 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.

Scenariot med störst behov av cykelparkering ovan innebär bland annat en grundskola. Verksamheten utgör en större andel av det totala cykelparkeringsbehovet. I scenariot med 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 50 % inomhus i cykelrum och 50 % utomhus, gärna under tak. 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.