

PM: Ekelundsvägen 1 i Solna

Parkeringsbehov av bil- och cykel



Författare

Martin Vingren, Koucky & Partners

Uppdragsgivare

JM

Kontaktperson

Martin Vingren, Koucky & Partners, Mattias Lundin, JM

Datum

2019-04-12

Innehållsförteckning

1	JMS HUVUDKONTOR, SOLNA	3
1.1	OM PROJEKTET	3
2	FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PARKERING	4
2.1	PARKERING KONTOR, SOLNA	5
3	BEHOV AV BIL- OCH CYKELPLATSER	6
3.1	BILPLATSER	6
3.2	CYKELPLATSER	6
3.3	FÖRESLAGET ANTAL BIL OCH CYKELPLATSER	6
	REFERENSER	8

1 JMs huvudkontor, Solna

1.1 OM PROJEKTET

JM har gett Koucky & Partners i uppdrag att beräkna parkeringsbehov för bil och cykel för deras kontorsutveckling i Solna. Byggnaden är på cirka 20 000 m² BTA och bedöms inneha ca 1000 arbetsplatser.

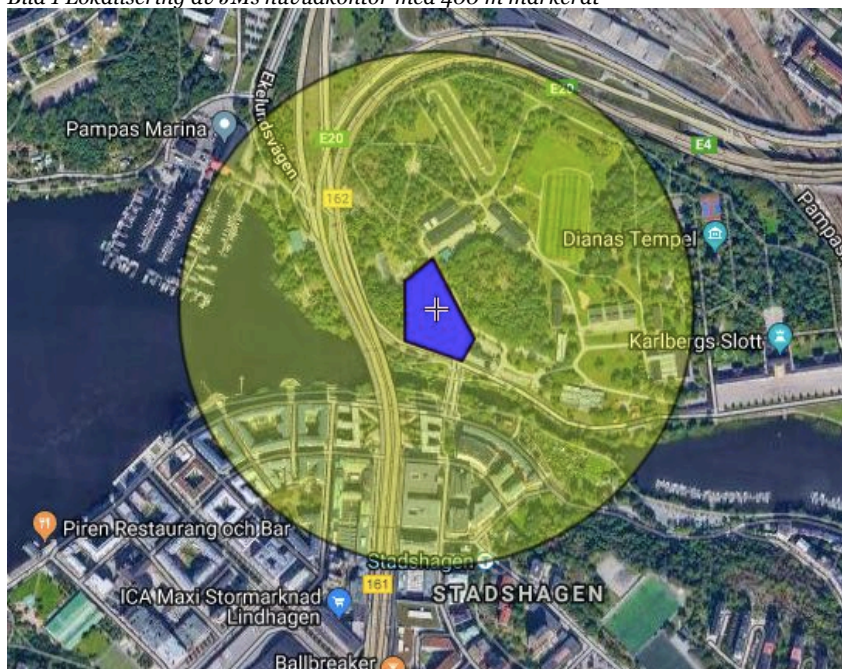
Byggnaden ligger i södra Solna längs Ekelundsvägen, nära kommungränsen till Stockholm Stad med Kungsholmen på andra sidan Ekelundsbron. Från byggnaden till närmsta tunnelbanestation, Stadshagen, är det endast 400 meter.

JMs ambition är att det ska vara attraktivt att resa till och från jobbet med cykel och kollektivtrafik. Behov av bil i tjänst ska utvecklas så att fler interna resor görs med JMs egna bilpool och ett minskat behov av tjänstebil. Av JMs idag ca 580 anställda bor 390 (67 %) i Solna eller de närmsta grannkommunerna varav ca 40 % bor i Stockholms Stad.

Detta PM visar behov av bil- och cykelplatser och utgör underlag för detaljplan.

Utgångspunkt för beräkning av behovet av bil- och cykelplatser är Solna Stads parkeringsnorm (2014).

Bild 1 Lokalisering av JMs huvudkontor med 400 m markerat



2 Förutsättningar för parkering

Detta PM utgår från Solna Stads ”Parkeringsnorm för Solna – Revidering oktober 2014” för att visa på behovet av bil- och cykelplatser.

Om parkering för *Kontor* anges följande i Solnas parkeringsnorm:

Idag planläggs i huvudsakligen för kontor och behovet av parkeringsplatser i första hand för den personal som pendlar till och från arbetet. Behoven av att nyttja bil i arbetet är lägre än tidigare. Detta gäller framför allt i bra kollektivtrafiklägen. Vidare krävs en förändring av trafikanters resvanor för att framkomligheten ska kunna bibehållas i den framtida stockholmstrafiken. Det måste ske en minskning av de mindre nödvändiga bilresorna. Pendling till och från arbetsplatserna bör i större utsträckning ske med kollektiva färdmedel eller cykel. Tillgång av parkeringsplatser i anslutning till arbetsplatserna innebär i många fall en uppmuntran till bilpendlande.

Det anges även att:

Det finns en ambition i kommunen att minska ökningen av biltrafiken på gatorna och att förmå fler arbetspendlare att välja andra färdmedel än bil för sina resor ... Ett medel att minska bilpendlingen kan vara att reducera stadens krav på miniminivåer för antalet parkeringsplatser vid nyexploatering och därmed begränsa tillgången på parkeringsplatser för de anställda.

I ”Parkeringsnorm för Solna” (2014) presenteras även trender för bilanvändning, bilinnehav och cykelanvändning i kommunen. Bilanvändningen har i Solna de senaste åren minskat vilket följer den allmänna trenden i Sverige trots att det i Solna finns många storföretag som alstrar bilresor. Bilinnehavet i Solna är förhållandevis lågt i jämförelse med andra kommuner i Stockholms län även om det ökat något under de senaste tio åren. Förklaring bakom ökningen bedöms vara utbyggnad av bostadsområden där bilen är central för de boende (Solna stad, 2014).

Cykelanvändningen i Solna ökar. Detta syns inte minst på flödesmätningar mellan Solna och Stockholm stad där antalet cyklister ökat med cirka 18 % de senaste åren. På vissa sträckor i Stockholm har cyklingen ökat med 70 % (Solna stad, 2014).

Minskad bilanvändning och ökad cykelanvändning pekar på att fler och fler väljer cykeln som transportmedel, inte minst för pendelresor.

2.1 PARKERING KONTOR, SOLNA

Parkering - bil

Tabell 1 visar parkeringsnorm för bil vid kontor.

Tabell 1 Riktvärden för bil

Kategori	Bpl/1000 m ² BTA
Anställda	11
Besökare	1
Totalt	12
Bpl per anställd vid 40 anställda/1000 m ² BTA	~0,25

I Solnas parkeringsnorm anges att de angivna parkeringstalen är "riktvärden" och att bedömningar av behovet alltid görs från fall till fall. Se kapitel 3 för förslag på spann för antalet bilplatser för byggnaden.

Parkering - cykel

Tabell 2 visar parkeringsnorm för cykel vid kontor.

Tabell 2 Riktvärden för cykel

Kategori	Cpl/1000 m ² BTA
Anställda	8-16
Besökare	2
Totalt	10-18
Cpl per anställd vid 40 anställda/1000 m ² BTA	0,4

Behovet av cykelparkering bedöms vara inom det angivna spannet på totalt 10-18 cpl/1000 m². Se kapitel 3 för förslag på antalet cykelplatser.

3 Behov av bil- och cykelplatser

Nedan presenteras förslag på behov av bil- respektive cykelplatser.

3.1 BILPLATSER

Förslag på behovet av bilplatser presenteras i Figur 1.

Figur 1 Bilplatser, föreslaget antal

	BTA	bpl/1000 m2, anställda	platser, anställda	bpl 1000 m2, besök	platser, besök	totalt antal bpl
Kontor	20000	9	180	1	20	200

Solnas *riktvärden* för parkeringstal för kontor och behov av bilparkering är 11+1. Föreslaget behov på 9+1 innebär en reduktion på ca 17 % i jämförelse med riktvärdet. Riktvärdet bedöms utgöra att "max" i antal platser och föreslaget antal platser visar behovet av bilplatser (utifrån rådande förutsättningar och mål med projektet).

Samtliga bilplatser placeras inom fastigheten.

3.2 CYKELPLATSER

Förslag på behovet av antal cykelplatser presenteras i Figur 2.

Figur 2 Cykelplatser, föreslaget antal

	BTA	cpl/1000 m2, anställda	platser, anställda	cpl/1000 m2, besök	platser, besök	totalt antal cpl
Kontor	20000	12	240	2	40	280

Solnas parkeringstal för kontor och behov av cykelparkering är 8-16 cpl/1000 m² BTA. I Figur 2 används medeltalet 12 cpl/1000 m², vilket också bedöms ge en god bild över behovet av cykelplatser.

Samtliga cykelplatser placeras inom fastigheten.

3.3 FÖRESLAGET ANTAL BIL OCH CYKELPLATSER

Bilplatser

Behovet av bilplatser bedöms till 200-240 stycken varav 180-220 för anställda och 20 besöksplatser. Spannet kan ses som att *riktvärdet* ger ett "max" och föreslaget antal platser visar ett mer troligt behov av bilplatser.

Föreslaget spann bedöms möjliggöras av:

- Angivna riktvärden och Solna stads ambitioner om minskad arbetspendling med bil som angivet i "Parkeringsnorm för Solna" (2014).
- Närhet till kollektivtrafik med tunnelbanestationen Stadshagen inom 400 m.
- Att det är JMs egna fastighet och till stor del egen personal gör att JM "äger" frågan, vilket stärks ytterligare av att JMs ambition är att jobba med sina anställdas behov av att resa med egen bil och/eller tjänstebil till jobbet och att intern bilpool ska utökas.
- Mycket liten risk för "överspillseffekt" till andra områden, alltså att JMs anställda parkerar på andra platser än inom JMs fastighet.

- Anläggandet av ca 19 markparkeringar längs närliggande gata, som även om de inte "tillgodoräknas" stärker utbudet/kapaciteten för besökare som kommer med bil.

OBS: Bilplatser för JM:s interna bilpool tillkommer. Vid skrivandet av detta underlag är det inte klart hur många fordon/bilplatser det blir.

Platser för funktionshindrade och yta för lastning och lossning kommer att lösas i enlighet med kommunens riktlinjer.

Cykelplatser

Föreslaget riktvärde bedöms ge 280 cykelplatser varav 240 för anställda och 40 besöksplatser. Exakt behov av cykelplatser är svårbedömt men medeltalet 12+2 cpl/1000 m² ger en trolig bild över maxbehovet.

Idag har JM 60 cykelplatser och det är sällan som det är fullt (idag ca 580 anställda). Det är troligt att totalt 280 cykelplatser kommer innebära en överkapacitet. Det faktiska behovet/efterfrågan är troligtvis lägre och ett lägre antal kan eventuellt anläggas i ett första skede. Vid ökat behov under "cykelsäsong" kan t.ex. bilplatser göras om till cykelplatser.

Om de föreslagna cykelplatserna:

- Samtliga cykelplatser kommer att möjliggöra säker ramlåsning.
- Cykelplatser för anställda placeras inomhus i cykelrum och de anställda ges även tillgång till dusch, omklädningsrum, torkrum mm.
- Vid ökat behov av cykelplatser under sommarhalvåret (och minskat behov av bil) kan t.ex. bilplatser göras om till cykelplatser.
- Cykelplatser för besökare kommer att placeras entrénära. De platser som finns på "torget" utanför byggnaden kan tänkas användas av besökare som kommer med cykel. Eventuellt kan dessa platser "tillgodoräknas" som besöksplatser.

Hur låncyklar påverkar behovet av cykelplatser inom fastigheten har inte kartlagts men möjliggör eventuellt en anpassning av behovet av cykelplatser inom fastigheten. Vid skrivandet av detta PM pågår upphandling av ett nytt låncykelsystem. Det förra låncykelsystemet hade cyklar i Stockholm Stad, Solna, Lidingö och Sundbyberg. Den tidigare närmst belägna stationen var på Karlsbergs Slottsväg, precis i anslutning till den kommande kontorsbyggnaden.

Sammanfattande tabell

Tabell 3 sammanfattar föreslaget antal bil- och cykelplatser

Tabell 3 Sammanfattande bild

Kategori	P-tal	Antal platser	Kommentar
Bilplatser, anställda	9-11/1000 m ²	180-220	Troligt behov ryms inom spannet.
Bilplatser, besök	1/1000 m ²	20	
Cykelplatser, anställda	12/1000 m ²	240	Ger troligtvis en överkapacitet, eventuellt kan ett mindre antal platser anläggas i ett första skede (idag har JM 60 platser på ca 580 anställda).
Cykelplatser, besök	2/1000 m ²	40	Eventuellt kan cykelplatser på "torget" utanför den kommande byggnaden tillgodoräknas som besöksplatser

Referenser

Solna Stad (2014) Parkeringsnorm för Solna – Revidering oktober 2014.
SBN2014:142.



Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg
Telefon: 031- 80 80 50
www.koucky.se