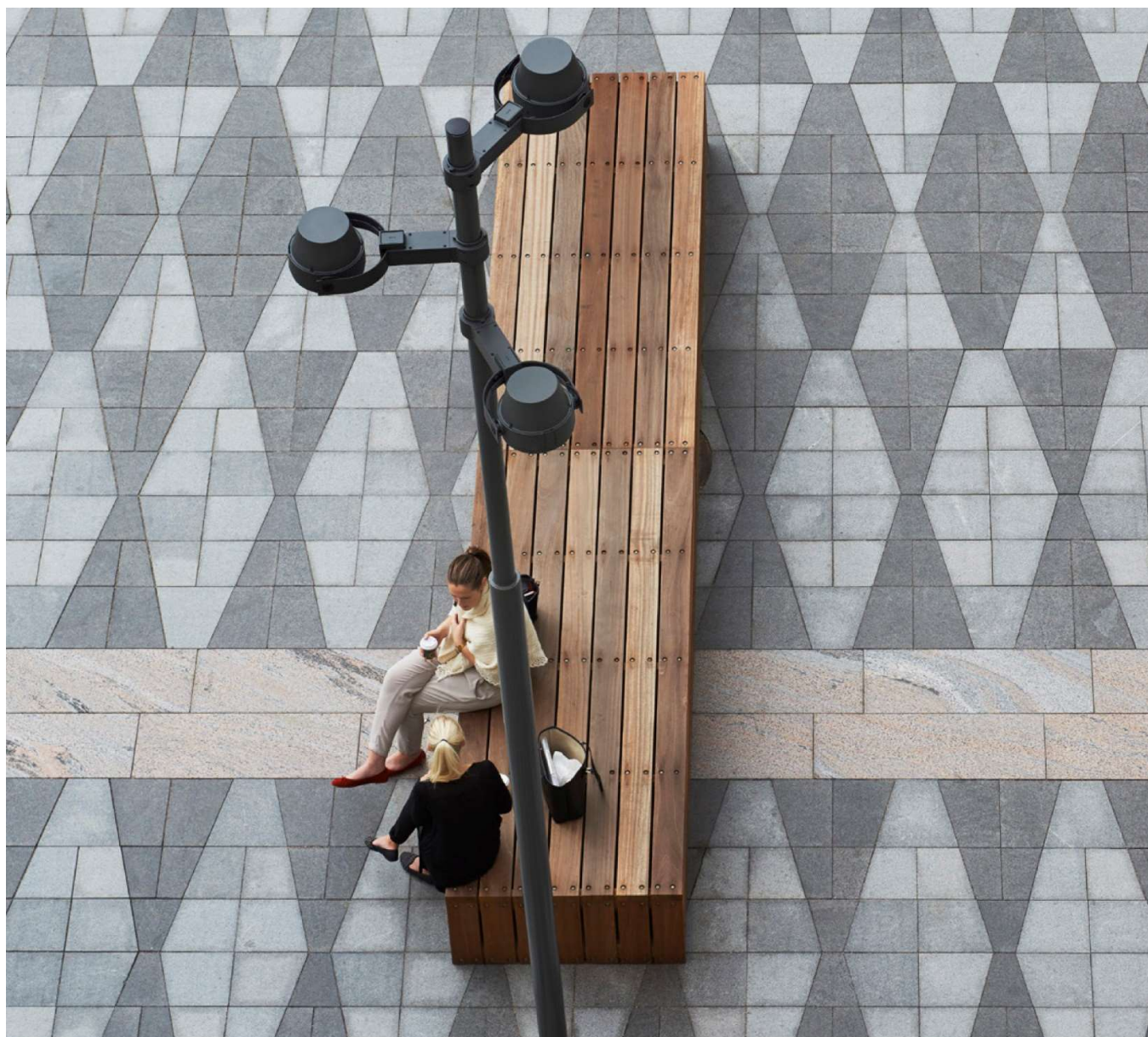


DETALJPLAN SLIPAREN 1

- MOBILITETSUTREDNING



Innehållsförteckning

1. INLEDNING	2
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	3
Solna stad – styrdokument / planprogram	3
Sundbybergs stad – styrdokument / planprogram	4
Trafikverket – Projekt Mälarbanan	4
RUF5 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholm	5
Den regionala cykelplanen för Stockholms län.....	5
3. NULÄGESBESKRIVNING	6
Biltrafik och bilparkering.....	6
Kollektivtrafik.....	6
Gång- och cykeltrafik.....	8
4. TRAFIKANALYS	10
Trafikalstringsstudie	10
Belastningsanalys.....	11
5. PARKERINGSBEHOV	12
Bilparkering.....	13
Cykelparkering.....	14
Särskild utredning för restaurangverksamhet	14
Utformning av parkering.....	15
6. SITUATIONSPLAN OCH GATUSEKTIONER	16
Ekensbergsvägen.....	16
Englundavägen.....	17
Svetsarvägen.....	18

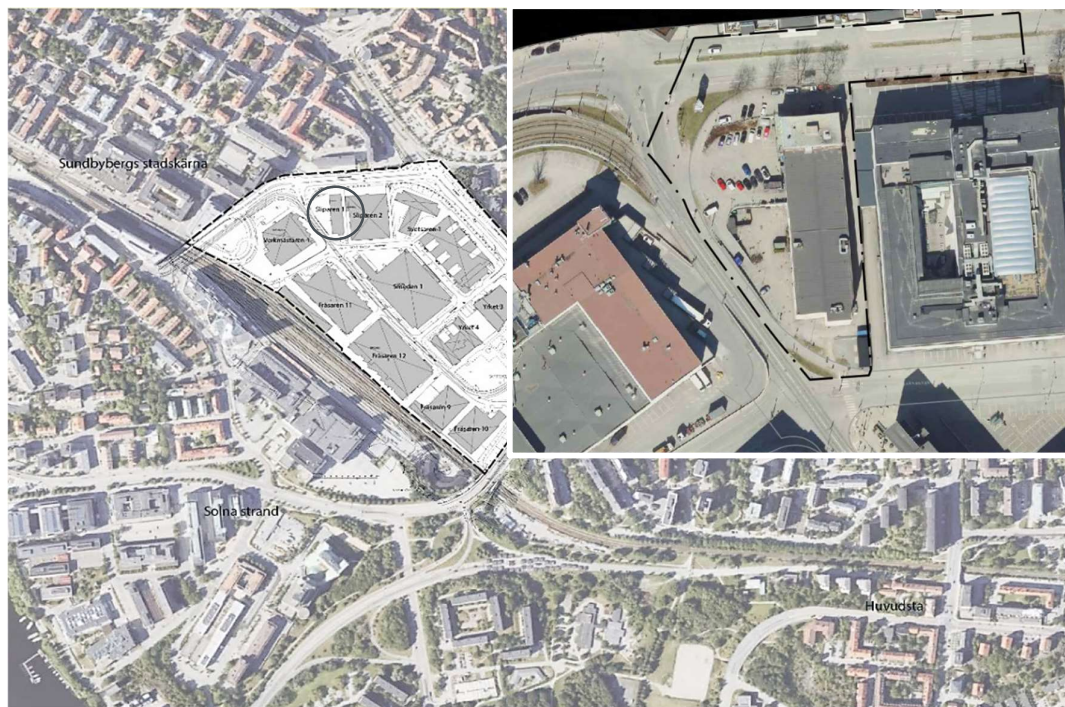
1. Inledning

Solna Business Park genomgår en spännande utveckling från expansivt kontorsområde till modern stad. Det finns stora visioner om att utveckla området till en tät och varierad stadsdel med inslag av arbetsplatser, bostäder, service och fritidsaktiviteter. Målet är att utveckla attraktiva och levande gatumiljöer som är trivsamma att vistas i och som gör det enkelt och smidigt att ta sig fram till fots och med cykel.

När Solna Business Park är fullt utbyggt kommer området att rymma cirka till 570 000 kvadratmeter BTA kontorslokaler och bostäder. Det är en fördubbling jämfört med idag. Vidare planeras en modernisering av befintlig bebyggelse och en omvandling från transportintensiva verksamheter till verksamheter som har ett lägre behov av tunga transporter. Totalt planeras det för en ökning av kontor, handel och service som kommer att resultera i cirka 25 000 arbetande i området.

Som en del i utvecklingen av den nya stadsdelen behöver trafiken i området ses över, både den nuvarande situationen och den prognosticerade utvecklingen. Det finns ett behov av att finna hållbara lösningar för resande och transporter i Solna Business Park, inte minst eftersom utvecklingen i området kommer att innebära ett ökat tillskott av bostäder och arbetsplatser.

I detta PM beskrivs utvecklingen av Sliparen 1 som ligger i den norra delen av Solna Business Park och avgränsas av Ekenbergsvägen, Englundavägen och Svetsarvägen, se bild nedan.



Figur 1. Geografisk avgränsning för Solna Business Park och planområdet för Sliparen 1.

2. Förutsättningar

Solna Business Park ligger i ett attraktivt läge vid gränsen mellan två befolkningstäta och expansiva kommuner; Solna och Sundbyberg. Det pågår många exploateringsprojekt och detaljplaneutredningar i kommunerna som har inverkan på området. Därtill pågår statliga infrastrukturprojekt i närområdet såsom utbyggnaden av Mäljarbanan med en ny stationsentré i anslutning till Solna Business Park. Det innebär att utvecklingen av planområdet för Sliparen 1 behöver förhålla sig till ett flertal projekt som pågår eller planeras i närområdet. Nedan följer en sammanställning av diverse projekt och styrdokument som påverkar planeringsförutsättningarna för Sliparen 1.

Solna stad – styrdokument / planprogram

Översiktsplan: I Solna stads översiktsplan aktualitetsförklarad i maj 2020 formuleras ett antal strategier för hur kommunen ska utvecklas fram till år 2030. I översiktsplanen anges bland annat att stadsmiljöerna till angränsande kommuner ska utvecklas och förtätas och att Solna ska utvecklas till en sammanhållen, tät och levande stad med blandad bebyggelse. Gång- och cykelvägnätet ska byggas ut och förbättras och kommunen ska arbeta för en utbyggnad av kollektivtrafiken med tunnelbana, tvärbana och ny pendeltågstation i Huvudsta. Den allmänna inriktningen i översiktsplanen är att transportsystemet ska utvecklas i en mer hållbar riktning. Ambitionen är att gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer ska prioriteras framför biltrafiken.

Solna Business Park beskrivs som ett utvecklingsområde med stor potential och goda kommunikationer. Nuvarande arbetsplatser ska kompletteras med bostäder i syfte att få mer liv och rörelse i området under dygnets alla timmar. Vidare ska området kompletteras med kunskaps- och tjänsteintensiva verksamheter. I översiktsplanen beskrivs även ambitionen att koppla samman Solna Business Park med Solna Strand och Sundbybergs centrum. Sundbybergs station lyfts fram som en viktig kollektivtrafiknod för Solna Business Park liksom för Solna strand, Råsunda och Skytteholm.

Cykelplan: I Solna stads cykelplan från 2016 presenteras ett mål om en kraftig ökning av andelen cyklister i kommunen. Målet i cykelplanen är att andelen cyklister ska utgöra 20 % av alla regionala resor år 2030, vilket motsvarar målet i den regionala cykelplanen. Syftet med den kommunala cykelplanen är att skapa förutsättningar för ett bra cykelvägnät som upplevs som attraktivt, tillgängligt och trafiksäkert. Förbindelserna ska vara goda genom sammanhängande cykelvägar som håller en hög standard, även under vintertid vilket sätter krav på drift och underhåll.

I cykelplanen pekas ett cykelnät ut med huvudstråk och regionala cykelstråk där Sliparen 1 ligger i anslutning till både huvudstråk och regionala cykelstråk. Se mer information i nulägesbeskrivningen i kapitel 3.

Parkeringsnorm: Solna stad har antagit en ny parkeringsnorm hösten 2022. Den nya parkeringsnormen innebär en justering av den tidigare parkeringsnormen från 2014 utifrån den utveckling som har skett sedan dess med avseende på minskad bilanvändning till förmån för kollektivtrafik och cykel. Det gäller inte minst pendling till arbetsområden i kollektivtrafiknära lägen. Solnas nya parkeringsnorm anger riktningen för hur de förändrade förutsättningarna för parkering ska hanteras i nybyggnadsprojekt samt vid ombyggnad och ändrad användning av byggnad i tillämpliga delar. Normen ska stödja de mål som anges i kommunens översiktsplan och klimatstrategi.

Syftet med parkeringsnormen är att säkerställa att tillräckligt många parkeringsplatser anläggs vid nyproduktion samtidigt som parkeringsnormen främjar en utveckling mot ett mer hållbart transportsystem. Parkeringsnormen utgår från projektspecifika förutsättningar såsom målgrupp, typ av verksamhet/boende och geografiskt läge med närhet och tillgång till service samt förutsättningar att gå, cykla och resa kollektivt. Vidare finns det möjlighet för exploitörer att sänka parkeringstalen genom mobilitetsåtgärder som är knutna direkt till fastigheten och de enskilda hushållen. Det innebär att de boende och anställda ges incitament och möjlighet att resa på andra sätt än med egen bil.

För Solna Business Park som har god tillgång till kollektivtrafik och därmed ingår i zon 1 är parkeringstalet för bostäder och arbetsplatser 6,5 bilplatser per 1000 ljus kvm BTA inklusive besöksparkering. För cykelparkering är parkeringstalet 42 cykelplatser (varav 6 platser för besökare) per 1000 kvm ljus bostad samt 22-28 cykelplatser (varav 2 platser för besökare) per 1000 kvm arbetsplatser.

Sundbybergs stad – styrdokument / planprogram

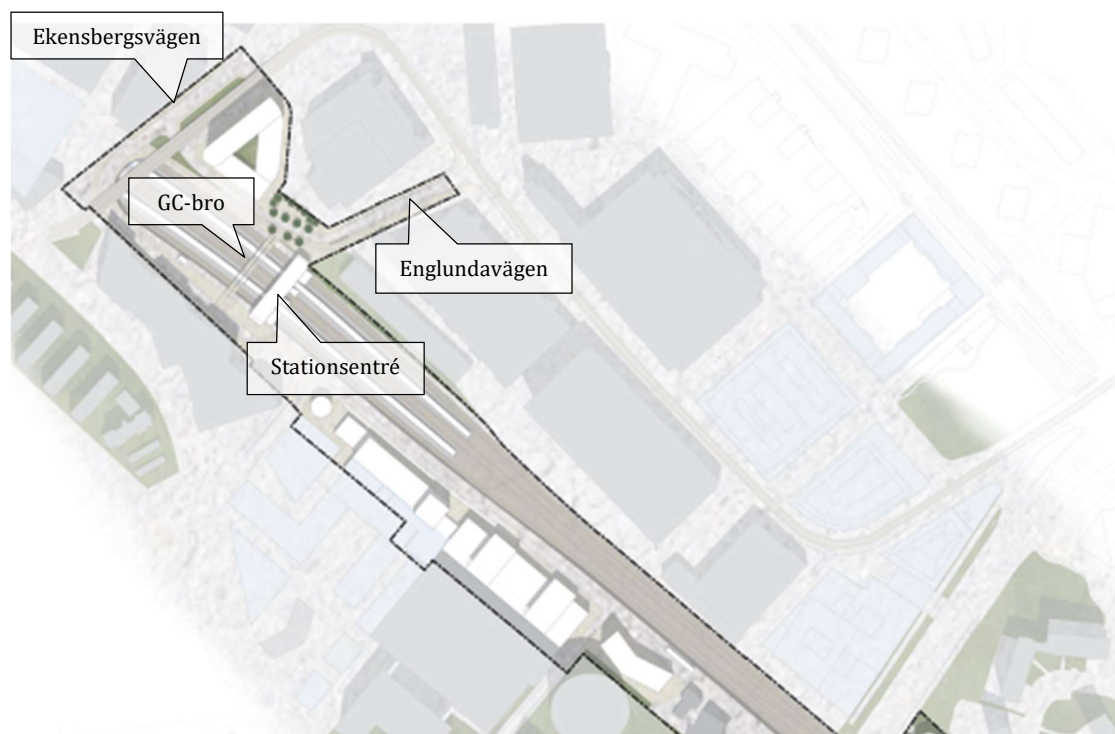
Översiktsplan: I Sundbybergs stads översiktsplan från 2018 beskrivs kopplingen till Solna Business Park som mycket viktig. I översiktsplanen anges att Solna Business Park utgör en viktig pusselbit för kommunens långsiktiga planering och att det krävs ett nära samarbete med Solna stad för att skapa en sammanhållen stadsutveckling och säkerställa ett sammanhängande gång- och cykelvägnät. Översiktsplanen tar fasta på reducerande barriäreffekter och anger att tidigare barriärer, exempelvis Mäljarbanan, ska överbryggas både fysiskt och upplevelsemässigt.

Mobilitetsprogram: Parallellt med översiktsplanen har Sundbybergs stad tagit fram ett mobilitetsprogram som ersätter kommunens tidigare cykelplan och trafikplan. Den övergripande målsättningen i mobilitetsprogrammet är att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik. I mobilitetsprogrammet beskrivs Ekensbergsvägen och Tulegatan/Grängsgatan som prioriterade cykelstråk. Särskilt Tulegatan/Grängsgatan lyfts fram som en viktig koppling mellan Sundbyberg och Solna. Vidare pekas Järnvägsgatan och Sturegatan ut som prioriterade gångstråk med en stor uppsamlande funktion.

Trafikverket – Projekt Mäljarbanan

Projekt Mäljarbanan innebär en utbyggnad av spårkapaciteten mellan Tomtebodavägen och Kallhäll från två till fyra spår. I projektet ingår även att överdäcka delar av järnvägen samt att anlägga en ny stationsentré till pendeltågstationen i anslutning till Solna Business Park.

Utbyggnaden av Mäljarbanan har betydelse för Solna Business Park och Sliparen 1. Projektet innebär att gatunätet runt området föreslås få en ny struktur där Ekensbergsvägen sänks ned från Sturegatan till Järnvägsgatan och över spårerna. Som en del av projektet föreslås även att Englundavägen förlängs med en ny koppling som leder fram till den nya stationsentrén vid järnvägsspåret. Stationsentrén föreslås som en bro över spårerna med uppgång på respektive sida. Strax norr om stationsentrén föreslås även en separat gång- och cykelbro, se bild nedan.



Figur 2. Förslag till ny gatustruktur med överdäckning av järnvägsspåret.

RUFS 2050 – Regional utvecklingsplan för Stockholm

Vid sidan av de kommunala styrdokument och statliga infrastruktur som pågår i anslutning till Solna Business Park finns ett antal regionala styrdokument att förhålla sig till. Som exempel kan nämnas den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, som pekar ut den övergripande planeringsinriktningen för Stockholms län fram till 2050. Den regionala utvecklingsplanen är vägledande för kommunernas översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser, vilket innebär att dokumentet har stor betydelse för utvecklingen i båda Solna och Sundbyberg framöver.

Solna Business Park och Sliparen 1 ingår i det område som benämns som den centrala regionkärnan i RUFS 2050. Det innebär att området ska präglas av en tät och sammanhållen bebyggelsestruktur som är väl anpassad till kollektivtrafiken. Vidare anges att den centrala regionkärnan ska ha en attraktiv och promenadvänlig stadsstruktur med blandade funktioner och ett varierat bostadsunderlag.

Den regionala cykelplanen för Stockholms län

Den regionala cykelplanen är en del av RUFS 2050. Den pekar ut den övergripande inriktningen för cykelplaneringen i Stockholmsregionen och är en viktig förutsättning för kommunernas arbete med cykelinfrastruktur. I den regionala cykelplanen beskrivs en kraftig utbyggnad av ett regionalt cykelvägnät där målsättningen är att cykelstråken ska vara fullt utbyggda år 2030. Då ska hela regionen bindas samman av ett högkvalitativt cykelvägnät som möjliggör för snabb och effektiv cykelpendling.

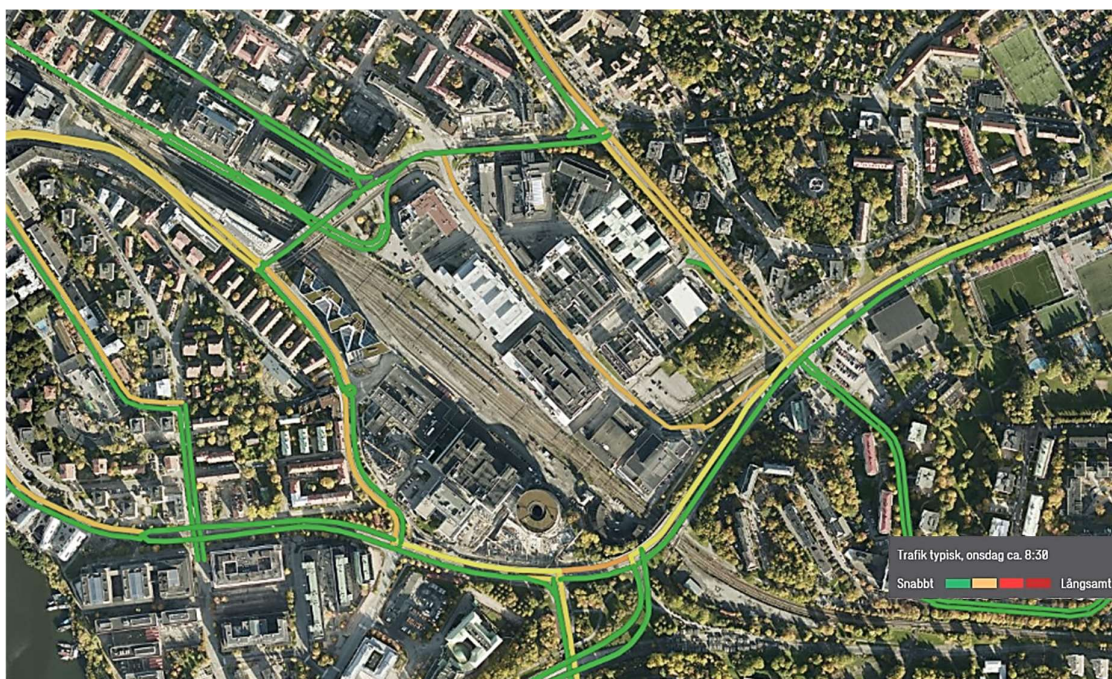
Solna Business Park har goda kopplingar till det regionala cykelvägnätet. Området angränsar till tre regionala cykelstråk – Sundbybergsstråket, Bällstastråket och Huvudstastråket – som ansluter till Solna Business Park via Gränsgatan, Ekensbergsvägen och Frösundaleden. Det innebär att det finns goda förutsättningar för cykelpendling till och från området förutsatt att stråken byggs ut och uppgraderas till rätt standard enligt den regionala cykelplanen.

3. Nulägesbeskrivning

Biltrafik och bilparkering

Solna Business Park har genomgått en omfattande utveckling under det senaste decenniet från industriområde till kontors- och affärsområde. Området bär dock fortfarande prägel av det forna industriområdet med stora fastigheter som skiljs åt av breda gator med generöst utrymme för biltrafik. Det innebär att motorfordon har god framkomlighet i Solna Business Park, vilket framgår av trafikmätningar som visar att biltrafiken i området flyter utan begränsningar under alla tider på dygnet.

I bilden nedan visas hur trafiken rullar en vardagsmorgon den 3 mars 2020, dvs strax före det att Coronapandemin slog igenom på bred front och påverkade trafiksituationen med lägre trafikflöden. Bilden visar att trafiken flyter smidigt, både i Solna Business Park och i det anslutande vägnätet.



Figur 3. Belastning i rusningstid under en vardagsmorgon i mars 2020.

Vad gäller bilparkering finns ett relativt stort utbud i dagens Solna Business Park. Totalt finns drygt 2 800 bilparkeringsplatser i området varav cirka 2 500 platser tillhör Fabegas fastigheter. För att undersöka beläggningen på parkeringsplatserna har en inventeringsstudie¹ genomförts under 2017. Inventeringen visar att beläggningen i området är cirka 70 % under en genomsnittlig vardag, vilket innebär att det finns ett överskott på 30 %. Det indikerar att parkeringsutbudet inte efterfrågas fullt ut och att det finns möjlighet att optimera parkeringen i området.

Kollektivtrafik

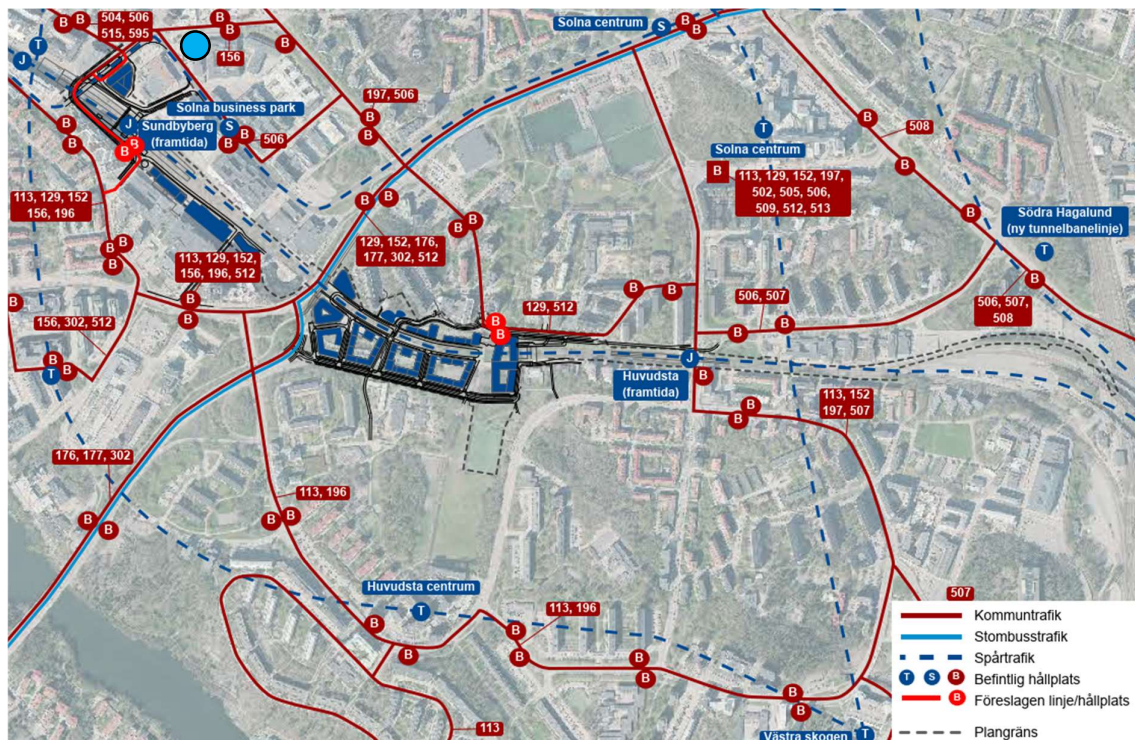
Solna Business Park har mycket goda kommunikationer med kollektivtrafik. Det gäller även Sliparen 1 som ligger inom 500 meters gångavstånd från Sundbybergs centrum med byten mellan pendeltåg, regionaltåg, tunnelbana och tvärbana. Med den nya stationsentrén som planeras i förlängningen av Englundavägen förbättras tillgängligheten ytterligare till tåget som kommer att ligga inom 200 meter från Sliparen 1. Den nya entrén innebär att Solna Business Park blir en viktig bytespunkt med byten mellan buss, tåg och tvärbanan. Vidare kommer tvärbanans hållplats på Svetsarvägen att få en viktig funktion som omstigningspunkt vilket kommer att bidra till högre flöden av gående genom området och ett utökad underlag för handeln och restaurangverksamheterna runt planområdet.

¹ PM - Bilparkeringsinventering (Sweco 2017)



Figur 4. På Svetsarvägen finns en hållplats för tvärbanan som kommer att få en viktig funktion som omstigningspunkt.

Vid sidan av spårbunden kollektivtrafik har Sliparen 1 god tillgänglighet till busstrafik. Mindre än 200 meter från fastigheten finns hållplatser för lokala busslinjer på Ekensbergsvägen och Svetsarvägen, och inom 500 meter finns hållplatser för stombusstrafik på Frösundaleden. På sikt finns möjlighet till en ny busshållplats på Ekensbergsvägen i anslutning till en ny vändring för busstrafiken som planeras inom ramen för projekt Mäljarbanan. I kartan nedan visas hållplatser och stationslägen för kollektivtrafiken i anslutning till Solna Business Park och Sliparen 1.



Figur 5. Befintlig och planerad kollektivtrafik i anslutning till Solna Business Park och Sliparen 1 markerad som blå cirkel.

Gång- och cykeltrafik

Sliparen 1 ligger i ett strategiskt läge vad gäller kopplingar till gång- och cykelvägnätet. Samtliga gator som omger planområdet – Ekensbergsvägen, Englundavägen och Svetsarvägen – är utpekade som huvudstråk i Solna stads cykelplan. Englundavägen och Svetsarvägen är utpekade som huvudstråk 4 medan Ekensbergsvägen är en del av huvudstråk 6. I samband med utbyggnaden av Mäljarbanan föreslås även att ett lokalt cykelstråk anläggs till den nya stationsentrén i förlängningen av Englundavägen samt längs med järnvägsspåret från Ekensbergsvägen.

Sliparen 1 har även goda anslutningar till det regionala cykelvägnätet. Ekensbergsvägen är utpekad som regionalt cykelstråk vilket innebär att stråket har en viktig funktion för både lokal och regional cykelpendling. Även Grängsgatan och Frösundaleden är utpekade som regionala cykelstråk i den regionala cykelplanen.

Dagens gång- och cykelnät vid Sliparen 1 uppfyller dock inte kraven i Solna stads cykelplan. Den befintliga gatumiljön är inte anpassad för gående och cyklister som trots breda gatusektioner är hänvisade till smala gångbanor och cykling i blandtrafik eller på smala cykelfält som tidvis upphör utan förvarning. Gångbanorna varierar i standard och det saknas hastighetssäkrade övergångsställen och cykelöverfarter.

På Svetsarvägen är cyklister hänvisade till körbanan där de delar utrymme med motorfordon och tvärbanan. Det senare är särskilt problematiskt eftersom det innebär att cyklister riskerar att fastna med hjulen i tvärbanans spår. Gående har en bred gångbana på den östra sidan av Svetsarvägen närmast Sliparen 1. Idag är det dock många fordon som korsar gångbanan när de ska parkera närmast fastigheten i planområdet. Det leder till en otrygg och trafikfarlig situation för de gående utmed sträckan.



Figur 6. På Svetsarvägen delar cyklister körbana med bilar, bussar och tvärbanan. För gående korsas gångbanan av parkerande och angörande fordon. Bilden visar sträckan förbi Sliparen 1.

Inte heller Ekensbergsvägen uppfyller kraven i Solna stads cykelplan. Trots en generös vägbanebredd har gående och cyklister begränsat utrymme. I västergående riktning är cyklister hänvisade till blandtrafik och i östergående riktning passerar cykelbanan en busshållplats på ett osäkert sätt vilket innebär en konflikt mellan cyklister och bussresenärer. För att motverka detta behöver cykelbanan dras bakom hållplatsen. Gångbanan behöver dessutom breddas för att möta kraven på tillgänglighetsanpassning som enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd, ALM, som förordar minst 2 meter för att en rullstol ska kunna vända utan problem.

Den breda vägbanan med två körfält i vardera riktningen medför att Ekensbergsgatan ger intryck av trafikled snarare än stadsgata. Det innebär att utformningen och linjeföringen inbjuder till höga hastigheter i biltrafiken och en otrygg stadsmiljö som domineras av motorfordon.



Figur 7. Cykelbanan på Ekensbergsvägen uppfyller inte rekommendationerna för huvudstråk och regionala cykelstråk. Bilden visar sträckan förbi planområdet där cykelbanan korsar en busshållplats på ett osäkert sätt.

På Englundavägen är gående och cyklister separerade från motorfordon på sträckan som angränsar till Sliparen 1. Gatan byggs om sommaren 2021 och då tillskapades en fredad yta på gående och cyklister på den södra sidan av gatan. Den nya gång- och cykelbana är väl markerad i färgglad beläggning och med möblering i form av växtlighet och stora blomsterurnor som separerar gående och cyklister från motorfordon. Det finns även cykelfaciliteter utmed gatan såsom luftpump och enklare servicestationer samt cykelparkeringsställe med ramlåsning.

På den norra sidan av gatan har gångbanan uppgraderats med förstärkt kantsten och färgglad beläggning samt gatmöbler i form av sittplatser och cykelparkering etc. Vidare har ett övergångsställe anlagts utmed gatan och körbanan har fått en smalare utformning för att därmed sänka hastigheten i biltrafiken.



Figur 8. På Englundavägen före och efter ombyggnaden med separerad gång- och cykelbanan på den södra sidan av gatan och uppgraderad gångbana på den norra sidan av. Bilden visar den del av gatan som angränsar till Sliparen 1.

4. Trafikanalys

Utbyggnaden av Solna Business Park kommer att ske under en längre tidsperiod med 2040 som tidshorisont. Sammantaget planeras en ökning från dagens 250 000 kvadratmeter till cirka 570 000 kvadratmeter BTA kontorslokaler och bostäder.

I ett första skede, med 2030 som tidsperiod, planeras en utbyggnad av drygt 120 000 kvadratmeter BTA fördelat på cirka 30 000 kvadratmeter bostäder och cirka 90 000 kvadratmeter kontor. Utbyggnaden gäller detaljplanerna för kvarteret Yrket 3 och 4 samt del av Skytteholm 2.1 och Parkhuset m.fl samt Sliparen 1.

Trafikalstringsstudie

Det ökade tillskottet av kontorslokaler och bostäder kommer att innebära ett ökat resande i Solna Business Park. För att analysera hur detta kommer att påverka trafiken i området har en trafikstringsstudie² genomförts. Trafikalstringen har studerats för tre olika situationer:

- Nuläge – den nuvarande situationen i Solna Business Park år 2020
- Etapp 1 – utbyggnad av kvarteret Yrket och Sliparen 1 med tidplan 2030
- Etapp 2 – utbyggnad av samtliga fastigheter i området med tidplan 2040

För respektive situation har två alternativ studerats för kopplingen mellan Hagbyvägen och Grängsgatan:

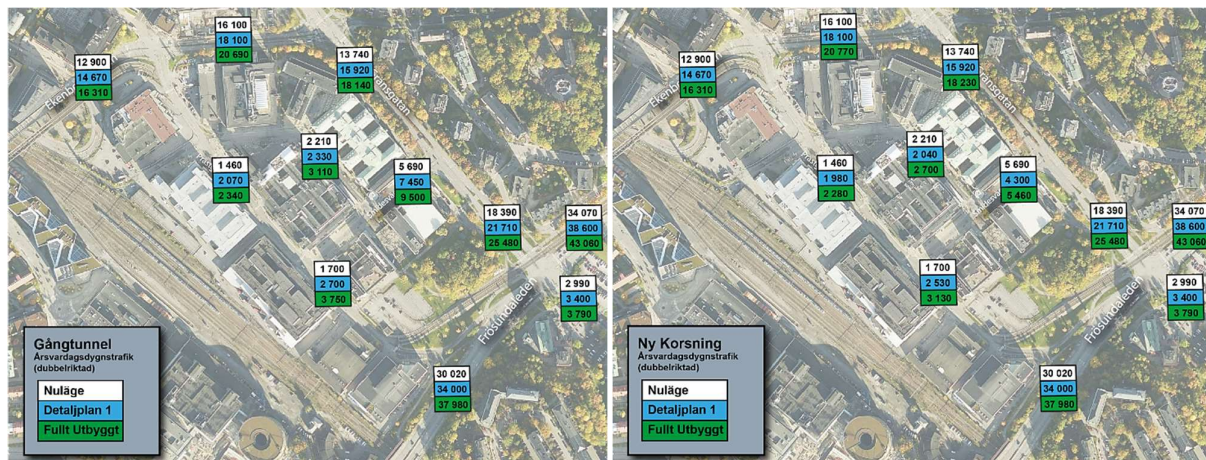
- Koppling endast för gående och cyklister med gång- och cykeltunnel under Grängsgatan
- Koppling för samtliga trafikanter med ny korsning mellan Hagbyvägen och Grängsgatan

Det innebär att det totalt sett har studerats sex scenarier i trafikstringsstudien inför samrådet.

	Gång- och cykeltunnel	Ny korsning
Nuläge	Nuläge med GC-tunnel	Nuläge med ny korsning
Detaljplan 1	Detaljplan 1 med GC-tunnel	Detaljplan 1 med ny korsning
Fullt utbyggt Solna Business Park	Fullt utbyggt med GC-tunnel	Fullt utbyggt med ny korsning

² PM - Trafikanalys (Sweco 2019 och 2020)

I bilden nedan visas dagens trafikflöden samt de prognosticerade trafikflödena för etapp1 och etapp 2.

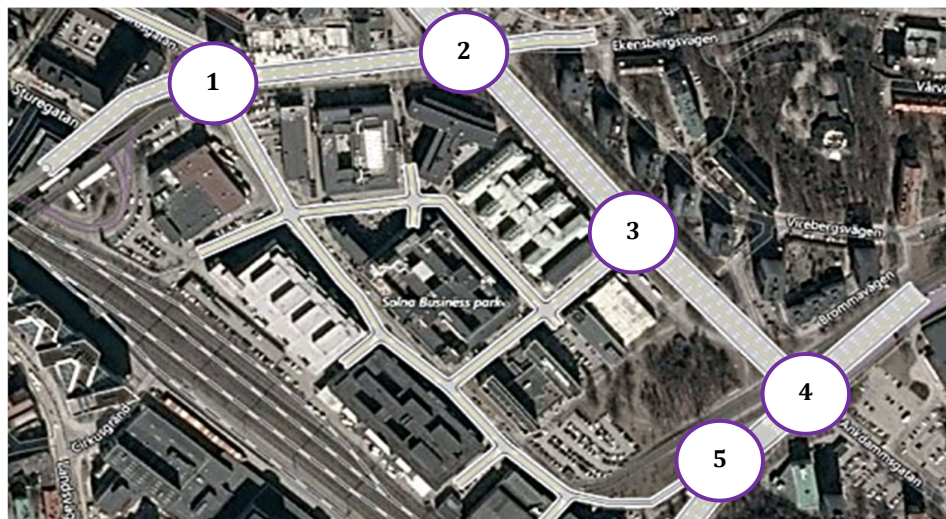


Figur 9. Prognosticerade trafikflöden för de olika scenarier som har studerats i trafikalsstringsstudien.

Trafikalstringsstudien visar att den prognosticerade trafiken flyter på utan framkomlighetsproblem i etapp 1 och etapp 2 och att gatunätet har goda förutsättningar att klara den ökade trafiken utan några kapacitetsbegränsningar. Studien visar att den nya korsningen vid Hagbyvägen och Grängsgatan leder till en jämnare fördelning av trafiken i området. Det gäller i synnerhet Smidesvägen som får en kraftigt minskad trafik som en följd av den nya utfarten. Som en följd av resultatet har den nya korsningen valts som utformning vid Grängsgatan i det fortsatta planarbetet inför granskning.

Belastningsanalys

Som komplement till trafikalsstringsstudien har en belastningsanalys³ genomförts. Syftet med analysen har varit att studera hur den tillkommande trafiken påverkar korsningarna i anslutning till Solna Business Park. Totalt har 12 korsningar i området studerats, varav fem korsningar har analyserats mer ingående.



Figur 10. Detaljstuderade korsningar i anslutning till Solna Business Park.

Resultatet av analysen visar att samtliga korsningar har acceptabla belastningsgrader enligt Trafikverkets kriterier. Analysen visar dock att viss trängsel kan uppstå vid Ekensbergsvägen/Grängsgatan. I analysen föreslås att korsningen byggs om till en enfilig cirkulationsplats vilket medför mindre köbildning jämfört med dagens situation.

³ PM - Trafikanalys (Sweco 2020)

5. Parkeringsbehov

Med ett ökat tillskott av bostäder och kontorslokaler följer ett ökat behov av parkeringsplatser. För att beräkna det framtida behovet har Solna stad tagit fram en uppdaterad parkeringsnorm. Den uppdaterade parkeringsnormen innebär en justering av den tidigare normen från 2014 utifrån den utveckling som har skett med avseende på minskad bilanvändning till förmån för kollektivtrafik och cykel. Det gäller inte minst arbetspendlingen till arbetsplatsområden i kollektivtrafiknära lägen där det erbjuds attraktiva alternativ till bilanvändning.

Syftet med parkeringsnormen är att säkerställa att tillräckligt många parkeringsplatser anläggs vid nyproduktion samtidigt som parkeringsnormen främjar en utveckling mot ett mer hållbart transportsystem. Parkeringsnormen utgår från projektspecifika förutsättningar som målgrupp, typ av verksamhet och geografiskt läge med närhet och tillgång till service samt förutsättningar att gå, cykla och resa kollektivt.

För Solna Business Park som har god tillgång till kollektivtrafik och därmed ingår i zon 1 är parkeringstalet för bostäder och arbetsplatser 6,5 bilplatser per 1000 ljus kvm BTA inklusive besöksparkering. För cykelparkering är parkeringstalet 42 cykelplatser (varav 6 platser för besökare) per 1000 kvm ljus BTA bostad samt 22-28 cykelplatser (varav 2 platser för besökare) per 1000 kvm ljus BTA arbetsplatser.

I parkeringsnormen ges möjlighet till en reduktion av antalet parkeringsplatser om exploatören genomför mobilitetsåtgärder som är knutna direkt till fastigheten och de enskilda hushållen. Det innebär att de boende och anställda ges incitament och möjlighet att resa på andra sätt än med egen bil, t.ex. genom bilpool, cykelpool och subventionerad kollektivtrafik.

En förutsättning och grundkrav för reduktionen är att bilpooltjänster möjliggörs genom att parkeringsplatser reserveras för bilpoolsbilar på kvartersmark. Då finns möjlighet till reduktion med fem parkeringsplatser per bilpoolsplats utifrån antagandet att varje bilpool ersätter fem vanliga platser. Lösningen med bilpooltjänst ska säkerställas under minst 10 år efter bygglovs beslut.

Därutöver finns möjlighet att reducera parkeringsnormen med ytterligare upp till 15 % om exploatören genomför följande mobilitetsåtgärder.

- Bostäder och verksamheter: Högkvalitativ cykelparkering där merparten av platserna är placerade inomhus i särskilda cykelrum som är enkla att nå från gatan. Cykelplatserna utomhus har god belysning och möjlighet till ramlåsning. 10 % av platserna är dimensionerade för platskrävande cyklar med större utrymmesbehov.
- Bostäder och verksamheter: Utrymme för cykelservice i anslutning till cykelparkeringen inomhus. I cykelrummen finns luftpump och arbetsbänk samt möjlighet till vård och tvätt av cykeln.
- Bostäder: Utrymme för cykelpool inklusive lastcyklar och elcyklar. Initialt ges utrymme för 1 cykel per 3 500 kvm ljus BTA. Parkering för cykelpoolens cyklar ska ordnas utöver parkeringsbehovet som beräknats utifrån parkeringsnormen. *Ej aktuellt i detta fall eftersom det endast gäller bostäder.*
- Bostäder: Utrymme för in- och utlämning av paket och större avfallsfraktioner. Kylt utrymme för matleveranser. *Ej aktuellt i detta fall eftersom det endast gäller bostäder.*
- Verksamheter: Omklädningsrum och duschmöjligheter för cykelpendlare samt möjlighet till laddning av batterier till elcyklar.
- Bostäder: Årskort i kollektivtrafiken för nyinflyttade som delas ut i samband med överlämning av nyckel. Ett årskort (till fullpris) per lägenhet. *Ej aktuellt i detta fall eftersom det endast gäller bostäder.*

Bilparkering

Nedan följer en beräkning av parkeringsbehovet för kvarteret Sliparen 1. Beräkningen utgår från att parkeringsnormen reduceras genom bilpoolstjänster och mobilitetsåtgärder.

Steg 1 – Grundbehov

Sliparen 1 ingår i zon 1 i Solna stads parkeringsnorm. Det innebär att parkeringstalet för kontorsytor är 6,5 bilplatser per 1000 ljus kvm BTA inklusive besöksparkering, vilket ger följande tabell.

Behov av bilparkering - steg 1		
	<i>Kvm ljus BTA kontor</i>	<i>Parkeringstal 6,5/1000 kvm BTA</i>
Sliparen 1	19 500	127

Tabell 1. Grundbehov av parkeringsplatser.

Steg 2 – Reduktion genom bilpool

I Solna stads parkeringsnorm saknas uppgifter om behovet av bilpoolsplatser för kontorsytor. För att inkludera kontor i beräkningen har ett antagande gjorts om att behovet för kontorsytor motsvarar behovet för bostäder som uppgår till 1 bilpoolsbil per 50 lägenheter. För att omvandla detta till BTA har uppgifter hämtats från SCB som visar att den genomsnittliga lägenhetsstorleken i svenska storstadskommuner är cirka 60 kvm. Det innebär att 50 lägenheter motsvarar 3 000 kvm, vilket motsvarar 1 bilpoolsbil per 3 000 kvm ljus BTA bostäder och kontor. Antagandet har stämts av Solna stad, vilket ger följande tabell.

Behov av bilparkering - steg 2				
	<i>Kvm ljus BTA kontor</i>	<i>Behov av bilpoolplatser</i>	<i>Platser som ersätts av bilpoolsbilar</i>	<i>Totalt antal platser</i>
Sliparen 1	19 500	7	35	127 - 35 + 7 = 99

Tabell 2. Parkeringsbehov efter reduktion genom bilpoolsplatser.

Steg 3 – Reduktion genom mobilitetsåtgärder

Utgångspunkten för planeringen av Sliparen 1 är att samtliga mobilitetsåtgärder i Solna stads parkeringsnorm ska genomföras. Med genomförande av mobilitetsåtgärderna följer ytterligare 15 % reduktion av parkeringstalet, vilket ger följande tabell.

Behov av bilparkering - steg 3				
	<i>Kvm ljus BTA kontor</i>	<i>Antal platser innan reduktion med mobilitetsåtgärder</i>	<i>Reduktion med mobilitetsåtgärder</i>	<i>Totalt antal platser</i>
Sliparen 1	19 500	99	- 15	84

Tabell 3. Parkeringsbehov efter reduktion genom mobilitetsåtgärder.

Cykelparkering

I Solna stads parkeringsnorm ingår även cykelparkering. Utgångspunkten är antalet cykelplatser ska möjliggöra för en kraftigt ökad cykelpendling. För arbetsplatser gäller att 22-28 cykelplatser ska tillföras per 1000 kvm ljus BTA varav 2 platser för besökare.

För Solna Business Park och Sliparen 1 som ligger i ett centralt läge med mycket god kollektivtrafikförsörjning har det lägre intervallet antagits för arbetsplatser. Antagandet har gjorts i samråd med Solna stad, vilket ger följande tabell.

Behov av cykelparkering				
	<i>Kvm ljus BTA kontor</i>	<i>Parkeringstal 22/1000 kvm BTA</i>	<i>Varav inomhusparkering</i>	<i>Varav besöksparkering</i>
Sliparen 1	19 500	429	390	39

Tabell 4. Beräkning av cykelparkeringsbehov.

Särskild utredning för restaurangverksamhet

För att aktivera botten våningarna och göra kvarteret mer levande och stadsmässigt planeras verksamhet för restaurang/butik i entréplanet till Sliparen 1. Ytan för verksamheten är cirka 1 450 kvm BTA. Eftersom det saknas riktlinjer för andra verksamheter än bostäder och kontor i Solna stads parkeringsnorm har ett antagande gjorts baserat på uppgifter från Järfälla och Sollentuna kommun och deras parkeringsstrategier. Båda kommunerna har riktlinjer för restaurangverksamhet i bottenplan där verksamheterna är integrerade i den övriga bebyggelsen.

	Cykel	Bil
Järfälla kommun	0	0
Sollentuna kommun	0	0

Riktlinjerna i Järfälla och Sollentuna baseras på att restaurangverksamhet som är integrerad i kontors- och bostadskvarter har ett lokalt upptagningsområde med besökare som bor och arbetar inom kvarteret. Det innebär att besökarna i första hand tar sig till fots till platsen enligt resonemanget i Järfälla och Sollentunas parkeringsstrategier.

Vad gäller bilparkering föreslås att dessa riktlinjer gäller även för Sliparen 1 då verksamheten i första hand kommer att fungera som lunchrestaurang för de arbetande i området. För cykelparkering föreslås däremot att ytterligare platser anordnas för verksamheten, vilket skiljer sig från riktlinjerna i Järfälla och Sollentunas parkeringsstrategier. För att inte riskera att brist på cykelparkering hindrar personal och besökare att cykla till restaurangen föreslås att 5 cykelplatser per 1000 kvm BTA anläggs vid entrén. Bedömningen har gjorts i samråd med Solna stad, vilket ger följande parkeringsbehov för Sliparen 1.

Parkeringstal för restaurangverksamhet			
	<i>Kvm ljus BTA restaurang/café</i>	<i>Parkeringstal bil 0/1000 kvm BTA</i>	<i>Parkeringstal cykel 5/1000 kvm BTA</i>
Sliparen 1	1 450	0	7

Tabell 5. Beräkning av cykelparkeringsbehov för restaurangverksamhet.

Utformning av parkering

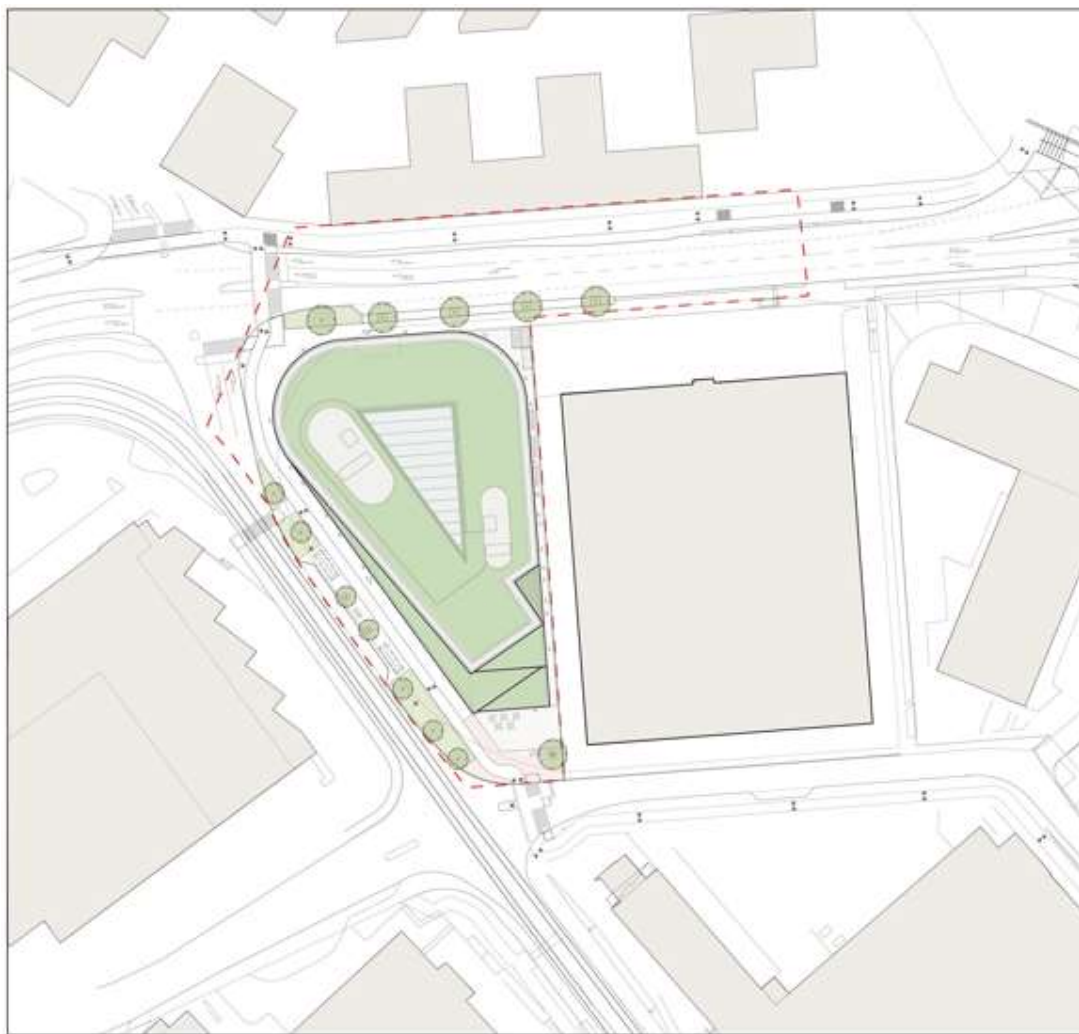
För att möjliggöra en så stadsmässig gatumiljö som möjligt kommer bilparkeringen i planområdet att anordnas i parkeringsgarage. Samtliga parkeringsplatser kommer att inrymmas i garage i Sliparen 1 och grannfastigheten Sliparen 2 som båda förvaltas av Fabege. Båda parkeringsgaragen nås via Sliparen 2. Parkeringsplatserna i garaget kommer att förberedas för laddning (kanalisation och utrymme och kapacitet i elcentral) för att därmed möta och understödja omställningen till elbilar och laddhybrider.

Cykelparkeringen kommer att anordnas både som besöksparkering utomhus och som långtidsparkering i särskilda cykelrum. Inomhus planeras cirka 390 cykelplatser i väldimensionerade cykelrum och utomhus omkring 45 platser för besöksparkering som placeras väl synligt och nära entrén. Cykelparkeringen kommer att förses med belysning och ramlåsning för att möjliggöra en säker och trygg parkering samt ha plats för olika modeller och storlek på cyklarna.

I cykelrummet kommer det även att finnas cykelservice i form av luftpump och verktyg för reparationer samt möjlighet till vård och tvätt av cykeln. Det kommer även att finnas omklädningsrum och duschmöjligheter för cykelpendlare samt möjlighet till laddning av batterier till elcyklar.

6. Situationsplan och gatusektioner

En viktig del i arbetet med Sliparen 1 är att se över gatanätet i området. Som en del i detta har förslag tagits fram för nya gatusektioner i anslutning till planområdet. I detta avsnitt beskrivs hur det angränsande gatanätet kommer att utvecklas där en del av utvecklingen redan har påbörjats.



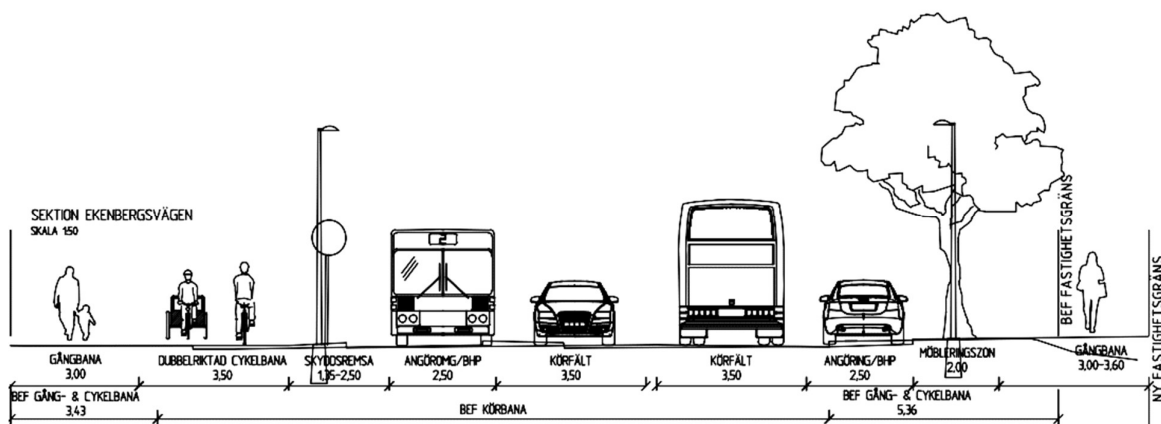
Figur 11. Situationsplan för Sliparen 1.

Ekensbergsvägen

Ekensbergsvägen fyller en viktig funktion som koppling mellan Solna och Sundbyberg. I samband med utbyggnaden av Mäljarbanan kommer Ekensbergsvägen att få en ny struktur där gatan sänks från Sturegatan ner till Järnvägsgatan och över järnvägsspåret. Det innebär att Ekensbergsvägen kommer att få en ännu tydligare funktion som koppling över järnvägen och områdena på respektive sida av spåret.

Förslaget till gatusektion för Ekensbergsvägen har sin utgångspunkt i att omvandla gatan till en stadsgata med generösa ytor för gående och cyklister. I förslaget har körbanan fått en smalare utformning till förmån för bredare gångbanor med utrymme för möblering och plantering. I den föreslagna sektionen finns utrymme för en trädrad som ersätter de fem träd som idag står placerade vid fastighetsgränsen till Sliparen 1. Vidare innebär den föreslagna sektionen att en dubbelriktad cykelbana anläggs på den norra sidan av gatan vilket innebär att cyklister får en betydligt bättre framkomlighet jämfört med dagens situation.

Nedan visas förslaget till gatusektion för Ekenbergsvägen. Detaljerad utformning för trädplacering, väderskydd vid busshållplatsen och placering av belysningsarmaturer hanteras i det fortsatta arbetet och i kommande projektering.

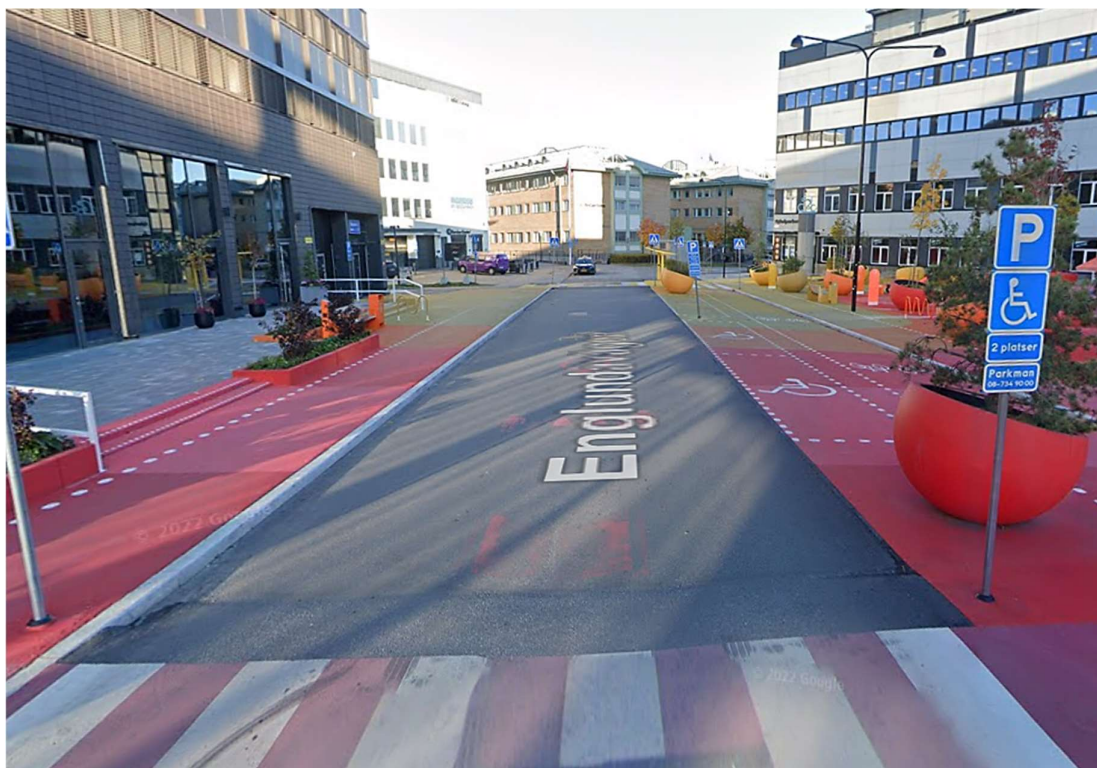


Figur 12. Förslag till gatusektion för Ekenbergsvägen.

Englundavägen

Liksom Ekenbergsvägen kommer Englundavägen att få en ny funktion i samband med utbyggnaden av Mäljarbanan då gatan förlängs västerut till en ny gång- och cykelbro samt stationsentré över järnvägsspåret. Det innebär att Englundavägen, liksom Ekenbergsvägen, kommer att få en viktig funktion som koppling mellan Solna och Sundbyberg samt den nya pendeltågsentrén med uppgångar på respektive sida om spåret.

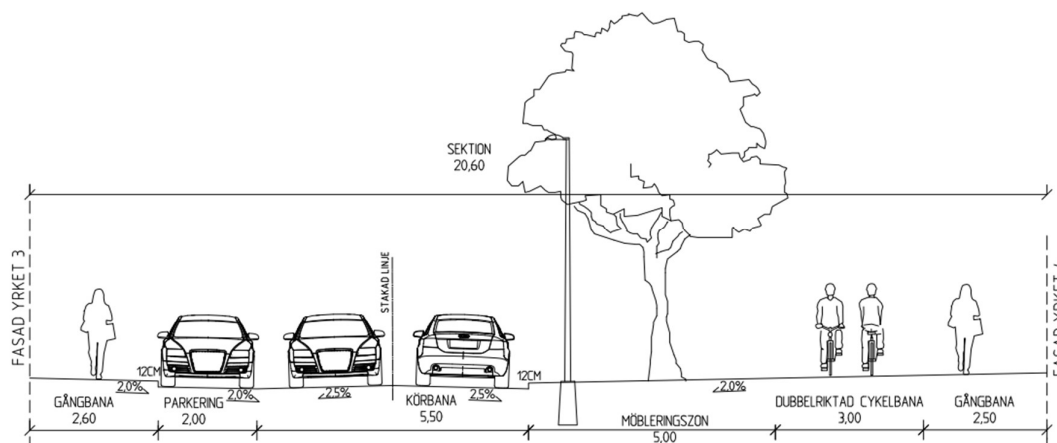
Englundavägen har redan byggts om på sträckan som angränsar till Sliparen 1. Ombyggnationen innebär att en gång- och cykelbana har anlagts på den södra sidan av gatan. Den nya gång- och cykelbanan har en bredd som uppfyller standarden för huvudstråk i Solna stads cykelplan. Ytan är tydligt separerad från körbanan genom en bred möbleringszon med växtlighet och stora blomsterurnor, se bild nedan.



Figur 13. Den nya gång- och cykelbanan söder om Englundavägen.

På den norra sidan av gatan har gångbanan förbättrats med förstärkt kantsten och en tydligt markerad beläggning i avvikande färg från körbanan. Vidare har ett övergångsställe anlagts utmed gatan och körbanan har fått en smalare utformning som inbjuder till lägre hastigheter. Gatan har fått en ny möblering med sittplatser, cykelparkering, cykelservicestation, vilket ger en urban karaktär där gående och cyklister har en mer framträdande plats.

Även söderut kommer Englundavägen att få denna utformning med dubbelriktad cykelbana på den södra/västra sidan av gatan. Den fortsatta utbyggnaden sker inom ramen för arbetet med detaljplanen för kvarteret Yrket m.fl. som sker parallellt med Sliparen 1. Gatusektionen nedan visar sträckan längre söderut mellan fastigheterna Yrket 3 och 4.



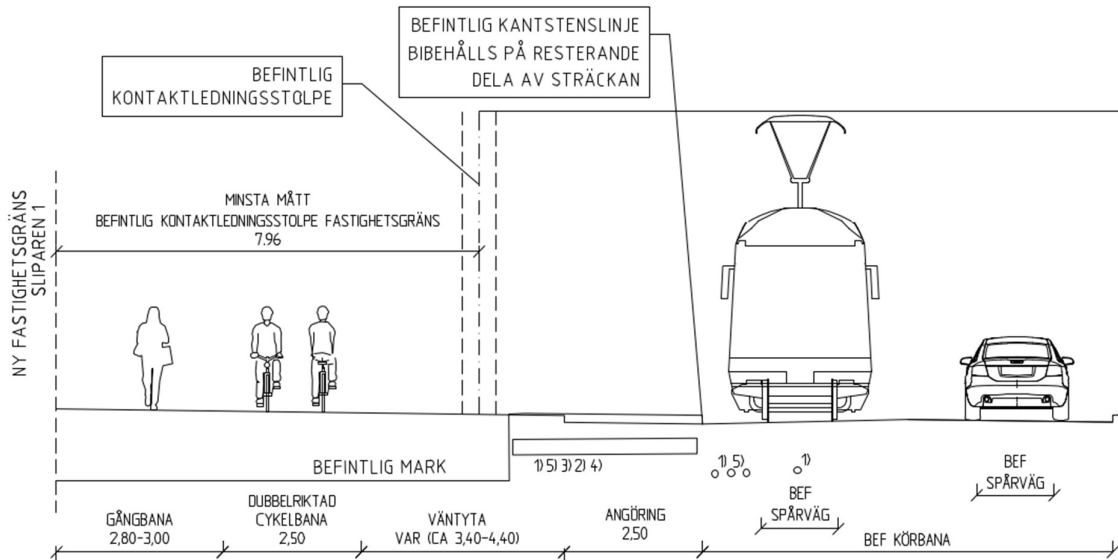
Figur 14. Förslag till gatusektion för den norra delen av Englundavägen.

Svetsarvägen

Svetsarvägen fyller en viktig funktion som huvudstråk för kollektivtrafiken i Solna Business Park. I framtiden kommer denna funktion att bli ännu starkare i samband med den nya stationsentrén som planeras i anslutning till området. Den nya stationsentrén innebär att Svetsarvägen kommer att få ett ökat flöde av kollektivtrafikresenärer som ska byta mellan tvärbanan, pendeltåg och övriga kommunikationer i Sundbybergs centrum. Det ger goda förutsättning för en livlig stadsmiljö och levande bottenplan med handel och restaurangverksamhet.

Förslaget till gatusektion för Svetsarvägen vid Sliparen 1 innebär en breddning av befintlig gångbana samt en ny dubbelriktad cykelbana på den östra sidan av gatan mellan Ekensbergsvägen och Englundavägen. Förslaget innebär att gående och cyklister får en trygg och säker trafikmiljö med dedikerade ytor som är tydligt separerade från övrig trafik. Vidare anläggs en angöringsficka på den östra sidan av gatan för att möjliggöra smidig angöring med t.ex. taxi till verksamheterna i Sliparen 1.

Gatusektionen medger ett adekvat avstånd mellan byggnadskropp och strömförande del av spårvägen inklusive kontaktledningsanläggningen. Enligt riktlinjer från trafikförvaltningen på Region Stockholm ska detta avstånd vara minst 5 meter. Förslaget till gatusektion medger ett betydligt större avstånd. Mellan kontaktledningsstolpe och fastighetsgräns är minsta avståndet 7,96 meter, se gatusektion nedan.



Figur 15. Förslag till gatusektion för den norra delen av Svetsarvägen.

