

Parkerings- och mobilitetsutredning

Kräftriket



Sweco Sverige AB	RegNo 556767-9849
Uppdrag	Kräftriket
Uppdragsnummer	30037440_Kräftriket_dp
Kund	Akademiska Hus
Ver	Utkast Rev 3
Datum	2023-03-07
Upprättad av	Dejan Pijetlovic
Dokumentreferens	p:\23599\30037440_kräftriket_dp\000\12-text\trafik\parkering\kräftriket - parkerings- och mobilitetsutredning_20230307.docx

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	3
2	Förutsättningar	4
3	Nulägesbeskrivning	5
	3.1 Kollektivtrafik	5
	3.2 Gång och cykel.....	5
	3.3 Vardagsmålpunkter	6
4	Förslag till nya bebyggelse	9
5	Trafikfunktioner	10
6	Parkering	12
	6.1 Cykel	12
	6.2 Bil	14
	6.2.1 Parkeringsinventering	14
	6.2.2 Parkeringsbehov	15
	Bilaga A – detaljerad beräkningstabell av parkeringsbehovet	19

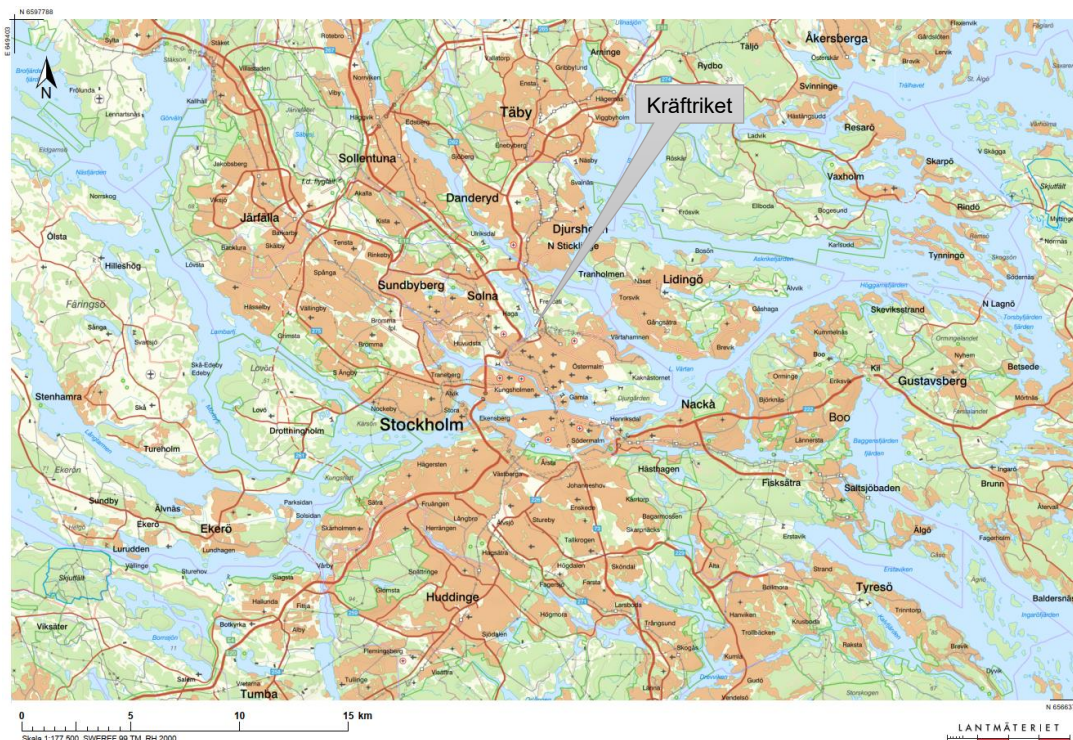
1 Bakgrund och syfte

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

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

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

Därutöver utförs en mobilitetsutredning för att ta fram ett paket av mobilitetsåtgärder som tillsammans kan resultera i en sänkning av parkeringsefterfrågan i området.



Figur 1 Översiktsbild (källa: Lantmäteriet)

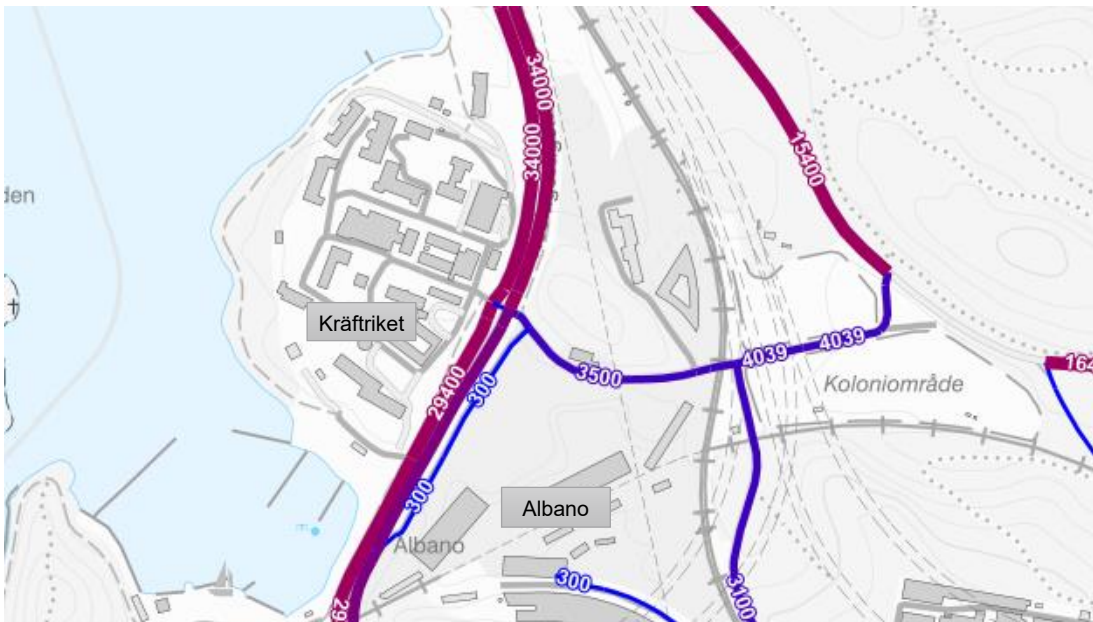
2 Förutsättningar

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



Figur 2 Översiktskarta (källa: Stockholm stad)

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



Figur 3 Trafikflödeskarta (källa: Stockholm stad)

3 Nulägesbeskrivning

3.1 Kollektivtrafik

Kräftriket är beläget mellan tunnelbanestationerna Universitetet och Tekniska högskolan, som trafikeras av tunnelbanans röda linje 14 (Fruängen – Mörby C). Tunnelbanan har en turtäthet på var 10:e minut dagtid. Station Universitetet är belägen cirka 850 meter norr om planområdet och Tekniska Högskolan cirka 1,6 kilometer söder om området. Vid Tekniska högskolan finns även Östra station, som trafikeras av Roslagsbanan.

I direkt anslutning till planområdet, utmed Roslagsvägen, ligger busshållplatsen Albano. Hållplatsen trafikeras av buss 50, 39, 670, 680, 690, 691 och 699 med en varierande turtäthet på mellan 10 minuter och 13 minuter.

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

3.2 Gång och cykel

För gående och cyklister nås Kräftriket enklast från söder och norr, där det finns oavbruten infrastruktur för gående och cyklister med separerade dubbelriktade cykelbanor på både sidor av Roslagsvägen. Roslagsvägen är en utpekad korridor för primärt cykelstråk men utanför Kräftriket uppfyller inte cykelinfrastrukturen standarden för primärt stråk enligt Stockholms stads cykelplan, se Figur 4.

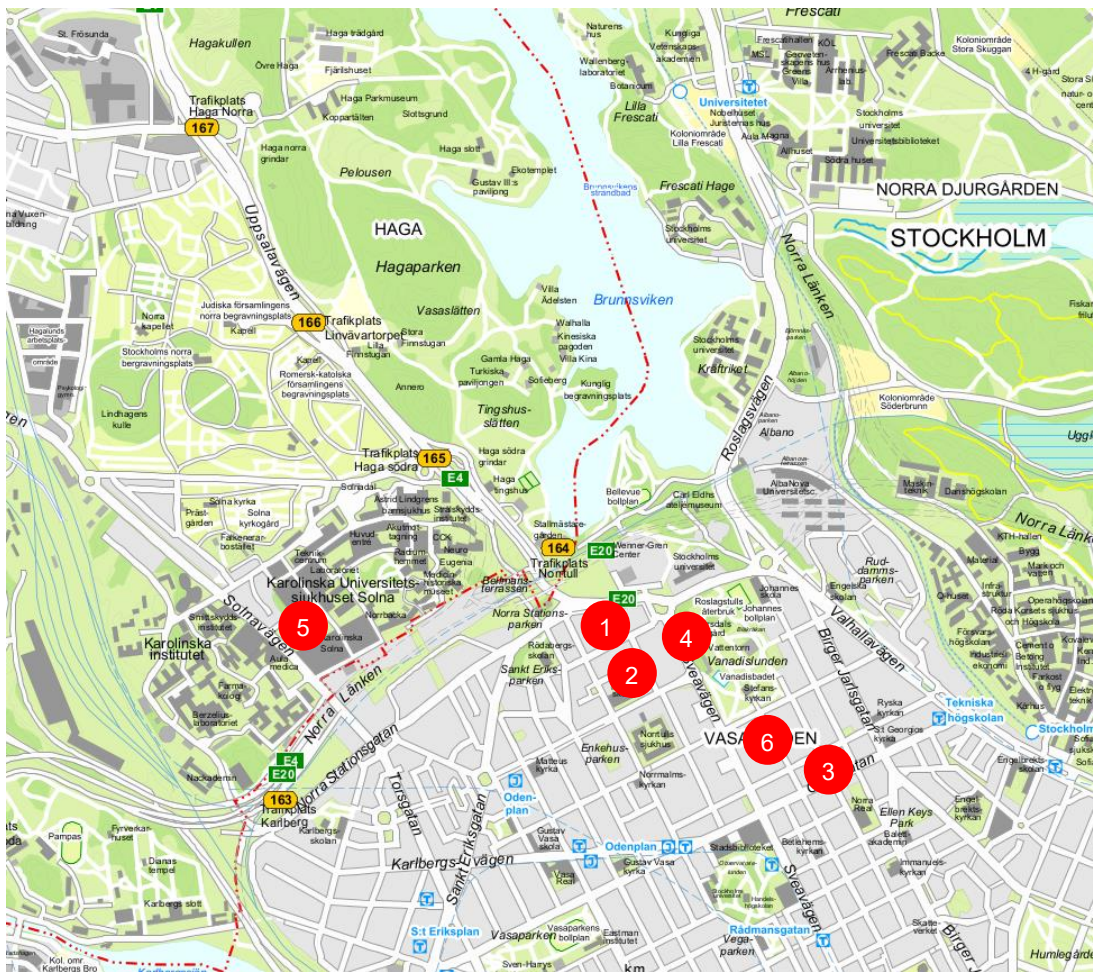


Figur 4 Utpekad cykelvägnät i Stockholms stad (källa: Cykelplan för Stockholms stad)

3.3 Vardagsmålpunkter

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

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



Figur 5. viktiga vardagsmål i närområdet

För att ge underlag till att svara på frågan om vilka förutsättningar det finns att exploateringen attraherar boende med högt eller lågt bilnehav studeras restidskvoten mellan gång/cykel och bil till vardagsmål i närområdet. I Tabell X presenteras avstånd och restider till viktiga mål i närområdet med gång, cykel och bil. Utifrån dessa beräknas sedan restidskvoter mellan gång, cykel och bil. För bilresan läggs 10 minuter för parkering.

Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5), mindre god standard (1,5-2,0) samt låg standard (>2,0), se Tabell 1. Restidskvoterna visar att K2 har mycket god tillgänglighet för cykeltrafik och något sämre för gångtrafik med undantag från restidskvoten till en större livsmedelsbutik och pendeltågsstation som har låg standard.

Tabell 1. Viktiga målpunkter med restidskvot för gång, cykel och bil, rangordnade enligt TRAST:s standardnivåer. Alla avstånd utgår från K2. Restidskvoter har rangordnats enligt TRAST:s standardnivåer för god standard (<1,5), mindre god standard (1,5-2,0) samt låg standard (>2,0).

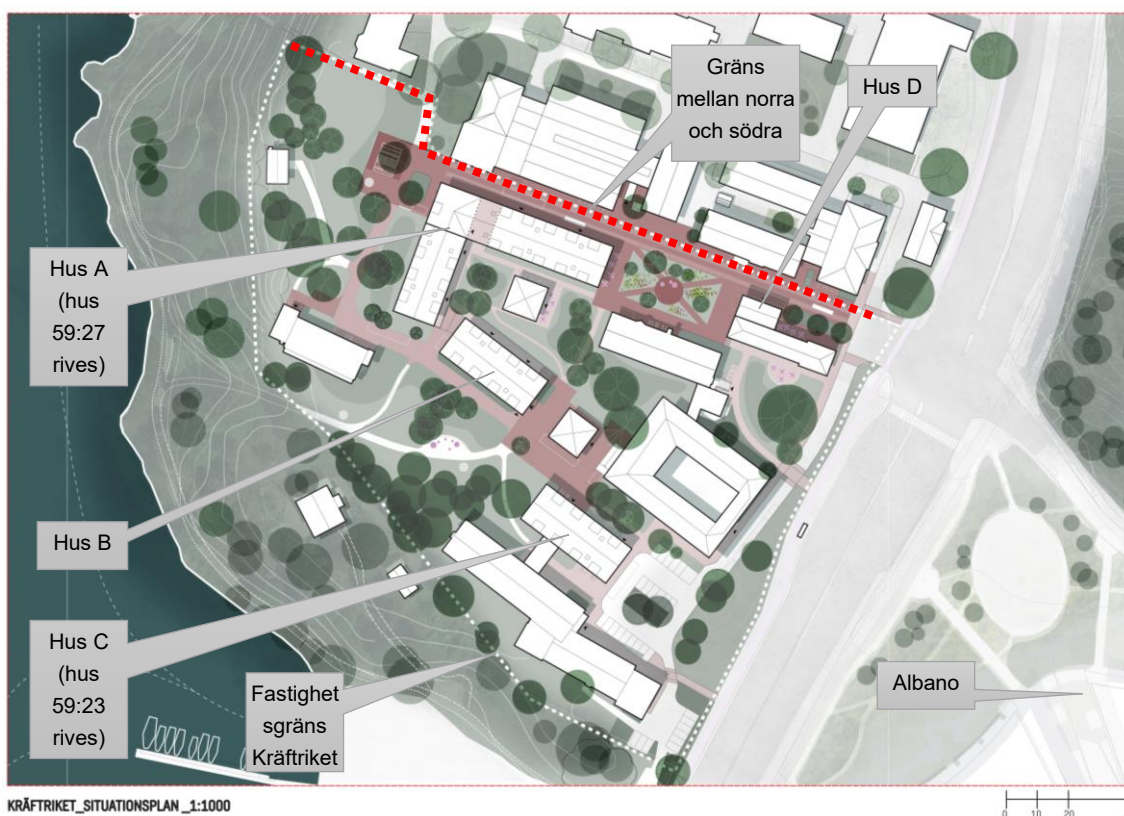
Målpunkt	Avstånd (m)	Avstånd (m)	Restid (min)	Restidskvot gång/bil	Restidskvot cykel/bil
1. Liten livsmedelsbutik, ICA Nära Ynglingagatan	(g)	1300	17	1,2	0,4
	(c)	1400	5		
	(b)	1400	14		
2. Stor livsmedelsbutik, ICA Supermarket, Vanadis	(g)	1600	20	1,4	0,5
	(c)	1500	7		
	(b)	1500	14		
3. Apotek, Kronans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

4 Förslag till nya bebyggelse

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

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

I södra delen rivs hus 59:23 och 59:27, se Figur 6. Fyra nya hus tillkommer i samband med exploateringen i södra delen av vilka tre (Hus A-C) blir studentbostäder och ett blir restaurang eller service (Hus D).



Figur 6. Utemiljöförslag med nya hus, borttagna parkeringsplatser och nya parkeringsplatser.

5 Trafikfunktioner

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

- Gångfarsområde eller gågata reglering på gården, i första hand utformad för fotgängare (fritt rum).
- Lokalgata, utformad för motorfordon och oskyddade trafikanter (mjukt trafikrum)

Motivet till uppdelningen är att skapa en bilfri yta på gården och få en trevligare miljö att vistas i för oskyddade trafikanter och ett hus med en innergård som upplevs som att vistas i en park.

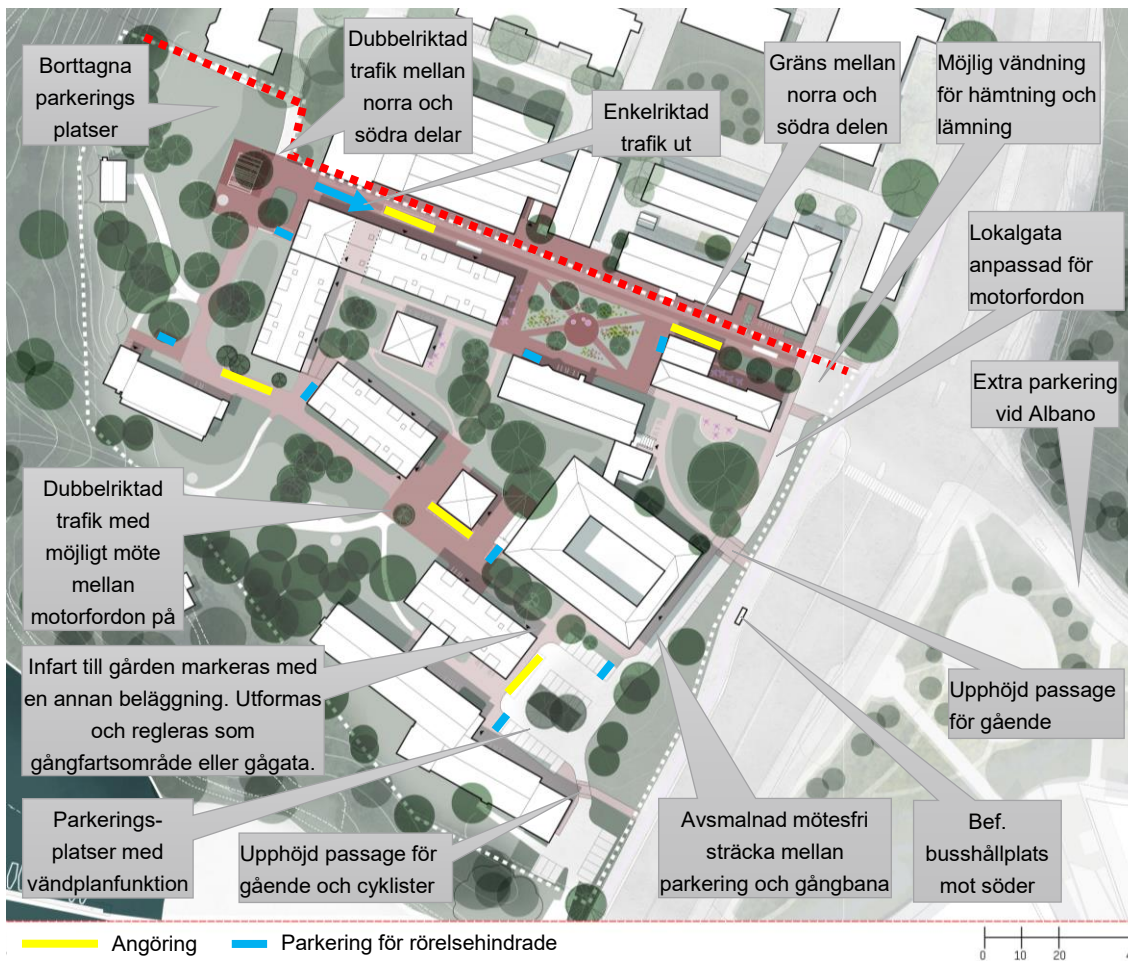
Lokalgatan ansluter mot Roslagsvägen och leder trafiken vidare in till en större parkering i den sydöstra delen av området. Parkeringen fungerar även som en vändplats, vilket medför att motorfordonstrafiken koncentreras till en mindre del av området. Lokalgatan förses med upphöjda passager för fotgängare,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

Motorfordonstrafik kan trafikera gården vid behov, men på fotgängarnas villkor. Utformningen av gården ska inte vara inbjudande för motorfordonstrafiken, då denna i första hand ska hållas utanför.

Sträckan mellan södra och norra området utformas som torg och kommer att vara hårdgjord och ha det största flödet av fotgängare i området, då det kommer att finnas verksamheter utmed sträckan. Därför rekommenderas denna sträcka vara enkelriktad för att minimera motorfordonstrafik direkt från Roslagsvägen. Endast lokaltrafik till och från fastigheterna ska trafikera sträckan, medan övrig trafik kan ta sig ut igenom områdets norra del.

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

Gångfartsområdet har analyserats med körspår och svepbehov för tunga lastbilar, typfordon Lbn. Gångfartsområdet är tillgängligt för utryckningsfordon då utrymmesbehov av typfordon Lbn är större än räddningstjänstfordon. Typfordon LBN:s mått och prestanda har använts vid dimensionering av gårdsytor, gränder etc. där utryckningsfordon måste kunna ta sig fram.



Figur 7 Trafikfunktioner

6 Parkering

Parkeringsbehovet för Kräftriket beräknas utifrån Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad (Stockholm Stad, 2015). Vidare presenteras olika typer av mobilitetsåtgärder som har genomförts och planeras inom Kräftriket som bedöms främja ett hållbart resande.

Då det saknas parkeringstal för liknande exploateringsområden (universitetsverksamhet) i Stockholms stads riktlinjer har en särskild utredning gjorts för att bedöma parkeringsbehovet för detta område. En målstyrd metod har använts utifrån visionen och karaktären som eftersträvas i Kräftriket. Därför har parkeringstalen för cykelparkeringen bedömts ligga i det högre spannet och parkeringstalen för bilparkeringen i det lägre spannet.

För beräkningen av parkeringsbehovet i denna utredning har den tillkommande bebyggelsen bedömts bestå av studentbostäder restaurang / service och befintlig bebyggelse som universitetsverksamhet. I universitetsverksamhet ingår kontor och utbildningslokaler. Det är i detta läge oklart vilken andel av universitetsverksamheten som utgörs av kontor och vilken andel som utgör utbildningslokaler. Det kan även komma att förändras över tid, varför denna del kategoriseras som universitetsverksamheter. Enligt underlaget från Akademiska Hus klassificeras majoritet av husen som kontor men i verklighet kommer det finnas vissa utbildningslokaler.

6.1 Cykel

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

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

För att bedöma andelen besöksparkering för cykel använder sig Stockholms stad av riktvärdet 10 % av det totala antalet boendeparkeringsplatser. Det innebär att cirka 10 % av cykelplatserna kommer att anordnas som besöksparkering på gårdarna. Övriga cykelplatser kommer att anordnas i särskilda cykelrum som är enkla att angöra med extra breda dörrar och automatiska dörröppnare.

En ambitiös nivå för gröna parkeringstal rekommenderas för cykel som kan motivera lägre parkeringstal för personbilar;

- Vid sidan av ordinarie cykelplatser rekommenderas det att anläggas platser för cykelpoolen med cyklar, elcyklar och lådcyklar. För cykelpoolen föreslås 1 cykelplats per 3250 kvm BTA.
- För verksamheter rekommenderas omklädningsrum, dusch och låsbara skåp
- Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.
- Lätt nåbara cykelrum
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc)
- Förbättrade cykelfaciliteter (ex reparations och tvättrum, ladduttag för el cykel, besöksparkering nära entrén etc)
- Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum i markplan

Parkering av mikromobilitetsfordon från mobilitetstjänster ska inte tillåtas inom området men bör finnas i utkanten av området, strax utanför fastighetsgränsen.

Stockholms stads parkeringstal för cykel redovisas i Tabell 2. För studentbostäder vid nyproduktion uppgår parkeringstalet till 1,5 – 2,5 platser, beroende på lägenhetens storlek. För kontor uppgår antalet cykelplatser till 10 – 20 per 1000 m² BTA, där siffran baseras på ca 20 m² per anställd.

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

För kontor gäller följande parkeringstal;

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

I Tabell 2 redovisas cykelparkeringsbehovet för studentbostäder, cykelpool och besöksparkering samt universitetsverksamheter. För universitetsverksamheter har parkeringstal för kontor nyttjats. Med avseende på områdets karaktär har det högre parkeringstalet använts för cykel, det vill säga 20 parkeringsplatser per 1000 m² BTA. Detta då studenter och forskare normalt utgör en grupp där en högre andel cyklar till arbetet/studierna, jämfört med ett normalt kontor. Som jämförelse har Uppsala kommun, som är en studentstad och attraktiv cykelstad, ett parkeringstal på 40 parkeringsplatser per 1000 m² BTA för både bostäder, kontor och verksamheter. Denna siffra anses som hög för Kräftriket då Stockholm har en lägre andel cyklister och flera kan förväntas resa med kollektivtrafik.

Tabell 2. Parkeringsbehov för cykel för Kräftriket.

	BTA (kvm)	Parkerings norm (cykelplatser per 1 000 kvm BTA)	Antal lägenheter större än 35 kvm	Parkerings norm per lägenhet	Parkeringsbehov
Universitets verksamhet	11 117	20			222
Bostad under 35 kvm			77	1,5	116
Bostad över 35 kvm			76	2,5	190
Cykelpool	9 650	0,3			3
Besöksparkering för bostäder					31
Total					561

6.2 Bil

6.2.1 Parkeringsinventering

Under 2022 gjordes en parkeringsinventering i området. Inventeringen visade att det finns 306 parkeringsplatser i området idag, varav 124 i den norra delen och 182 i söder.

Parkeringarna har delats upp i norra och södra delar för att kunna skilja mellan den norra delen som kommer inte få någon ny bebyggelse och södra delen som kommer att få fyra nya byggnader.

Den norra delen består främst av universitetsverksamheter, med en liten andel bostäder. Det är oklart hur många parkeringsplatser som tillhör universitetsverksamhet och hur många platser som tillhör studentbostäderna. I de fortsatt beräkningarna har två parkeringsytor antagits tillhöra bostäderna i den norra delen.



Figur 8. Översikt befintliga parkeringsplatser och hus i Kräftriket.

Parkeringsplatserna har fördelats mellan verksamheterna för att ta fram verkligt parkeringstal för befintligt område. Inventeringen visar att bostäderna har ett befintligt parkeringstal på 1,7 platser per 1 000 m² BTA i norra delen medan universitetsverksamheten har ett befintligt parkeringstal på 4,7 platser i norr och 14 platser per 1000 m² BTA i söder. Det totala parkeringstalet för hela området uppgår till drygt 7,6 platser per 1 000 m² BTA.

Tabell 3. Inventering av befintliga parkeringsplatser

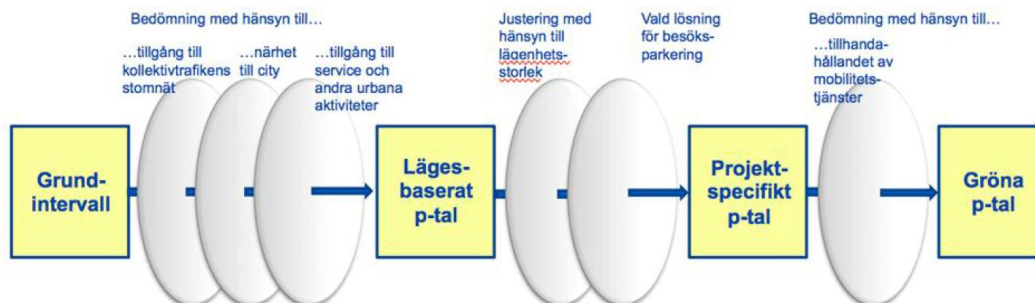
		BTA (kvm)	Parkeringsplatser (antal)	Parkeringsnorm (bilplatser per 1 000 kvm BTA)
Norra	Bostad	1 147	2	1,7
	Universitets verksamheter	25 992	122	4,7
Södra	Bostad	0	0	-
	Universitets verksamheter	12 954	182	14,0
Total		40 093	306	7,6

I Bilaga A presenteras en mer detaljerad tabell med befintliga fastigheter och parkeringsplatser. Parkeringsplatserna är inte direkt kopplade till specifika fastigheter och delas mellan fastigheterna.

6.2.2 Parkeringsbehov

Parkeringstal saknas i Stockholm stads riktlinjer och det förväntas att projektspecifika parkeringstal ska tas fram i samband med nybyggnation. Dokument *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad* beskriver metoden för hur parkeringstal kan fastställas för bostäder. Enligt detta dokument föreslås nedanstående modell, vilken dock även ska inkludera dialog och diskussion.

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden.
2. Lägesbaserat p-tal (dvs identifiera var någonstans inom intervallet som just det aktuella projektet skall placeras). Detta baseras på lägesfaktorer och stadskvaliteter
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek samt vald lösning för besöksparkering.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster.



Figur 9 Metod enligt Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad (källa Stockholm stad)

Metoden är emellertid designad för bostäder och det saknas stöd för kontor och studentbostäder, varför metoden är olämplig för Kräftriket.

I denna utredning används en målstyrd metod för att ta fram parkeringsbehovet är följande;

- Målstyrd parkeringsutformning.**
Utifrån den befintliga fysiska miljön, nybyggnation, mål och vision för Kräftriket, parkeringsplatser ritas in i plan utan att ha för många negativa konsekvenser på utemiljö och upplevelse av området som ska vara 'Hus i park'. Parkeringsplatser prioriteras ner och inga parkeringshus inkluderas i planen.
- Beräkning av parkeringstal utifrån målstyrda parkeringsutformningen**
Parkeringsstalet beräknas retroaktivt med de parkeringsplatserna som får plats och framtida BTA.
- Jämförelse av parkeringstal med relevanta exempel**
Parkeringsstalet jämförs med andra liknande platser och parkeringstal motiveras med stöttande argument.
- Principer för anpassning av grundintervallet för parkeringstal**
Mobilitetsåtgärder rekommenderas som stöttar parkeringstalet

Målstyrd parkeringsutformning

Parkeringslösningen baseras på möjligheten att skapa en bra utemiljö i Kräftriket. Parkeringsplatser har utformats i samband med stadens hållbarhetsresande mål, visionen från arkitekterna för platsen (hus i park) samt befintliga och nya bebyggelse. Figur 7 ovanför visar de trafikala funktioner samt de parkeringsplatserna som har ritats in för området.

Enligt parkeringsinventeringen (Tabell 3) finns det idag ett överskott på parkeringsplatser i området och många parkeringsplatser från södra delen tas bort. Platser för rörelsehindrade behöver dock anordnas inom 25m till alla entréer till alla hus inne i området.

Parkeringsbehovet för studentbostäder antas till noll, då studenter inte brukar äga bilar och är i linje med Akademiska hus andra projekt med studentbostäder. Detta är en del av målstyrd planering för området där hållbar resande stöts med rätt parkeringsnorm.

I universitetsverksamhet ingår kontor och utbildningslokaler. I dagsläget är uppdelningen okänd (och även framöver) och parkeringstal ska vara flexibel oavsett fördelningen.

Beräkning av parkeringstal utifrån målstyrda parkeringsutformningen

Rekommenderade parkeringsnormer är presenterade i Tabell 4.

Tabell 4. Rekommenderade parkeringsbehov

		BTA (kvm)	Parkeringsplatser (antal)	Parkeringsnorm (bilplatser per 1 000 kvm BTA)
Norra	Bostad	1 147	2	1,7
	Universitetsverksamheter	25 992	95	3,7
Södra	Bostad	9 650	3	0,3
	Universitetsverksamheter	11 106	38	3,4
	Total	47 895	138	

Exploateringen möjliggör för 142 parkeringsplatser om det samtidigt ska vara möjligt att skapa en bra utemiljö och som minimerar bilens dominans i området.

Parkeringsbehovet i norra delen är opåverkad bortsett från att 27 parkeringsplatser byggs bort vid hus 59:04. Detta betyder att parkeringstal för den befintliga universitetsverksamheten minskar till 3,7 bilplatser per 1 000 m² BTA medan parkeringstalet för bostäder är opåverkat.

För universitetsverksamheterna i den södra delen byggs 38 parkeringsplatser, varav 5 är parkeringsplatser för rörelsehindrade personer inom 25m till entréer. Det motsvarar ett parkeringstal på totalt 3,4 bilplatser per 1 000 m² BTA.

För studentbostäderna byggs 3 parkeringsplatser, vilket motsvarar ett parkeringstal på 0,3 bilar per 1000 m² BTA. Parkeringsbehovet för studentbostäder antas uppgå till noll, enligt Akademiska hus andra projekt med studentbostäder. Dock behöver parkeringsplatser för rörelsehindrade anordnas inom 25 meter från varje nytt bostadshus tillgängliga entré.

Jämförelse av parkeringstal med relevanta exempel

Eftersom Stockholm stad saknar parkeringstal för universitetsverksamheter har en jämförelse med andra kommuner gjorts. Göteborgs stads parkeringsvägledning *Vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov från Göteborg Stad* (Göteborgs stad, 2011) har legat till grund för framtagande av parkeringstal. Göteborgs stads parkeringstal för universitet i den centrala staden uppgår till 2,5 – 5 bilplatser per 1000 m² BTA, se Tabell 5.

Tabell 5. Parkeringstal från Göteborg (Källa: vägledning till parkeringstal vid detaljplaner och bygglov från Göteborg Stad).

Universitet/högskola/gymnasium studenter, besökande, sysselsatta – bil	Detaljplan bilplats/1000 m ²	Bygglov bilplats/1000 m ²
City/ Innerstaden/ Centrala Göteborg	3-6	2,5-5
Övriga Göteborg	Särskild utredn.	Särskild utredn.

Vidare har en jämförelse gjort med Uppsala kommuns parkeringsnorm, där parkeringstalet för bil uppgår till 2 – 5 platser, se Tabell 6. Både Göteborg och Uppsala har likvärdiga campusområden som Kräftriket varför dessa parkeringsnormer bedöms kunna appliceras på Kräftriket.

Tabell 6 Parkeringstal för Uppsala (Källa: Uppsala kommun)

	Bilparkering		Cykelparkering
	Utgångsläge	Lägesbaserat parkeringstal med 3 resp. 2 som lägsta nivå	
Kontor (Platser/1000 kvm BTA)	5	3	40
Övriga verksamheter (Platser/1000 kvm BTA)	3	2	40
Handel	Särskild parkeringsutredning (se nästa sida).		
Lager*	Parkeringstalet för lager bestäms utifrån verksamhetens inriktning. *		

Det beräknade parkeringstalet för universitetsverksamheten (3,7 för norra delen och 3,5 för södra) ligger i spannet för Göteborg stads och Uppsala kommuns normer.

Principer för anpassning av grundintervallet för parkeringstal

Samnyttjande av parkeringsplatser mellan universitetsverksamheterna i områdets norra och södra del antas som möjlig.

I Stockholms stads parkeringsriktlinjer finns endast riktlinjer för parkeringstal för bostäder. Det finns dock stöd i den som är applicerbara för parkeringstal även för andra verksamheter. De tre principer som finns för anpassning av grundintervallet för parkeringstal i Stockholm stads parkeringsriktlinjer kan användas för motivering av resulterande parkeringsnormen, de tre principer är;

- Lägesbaserad parkeringsnorm
- Projektspecifikt parkeringsnorm
- Gröna parkeringsnorm

Lägesbaserad parkeringsnorm

De lägesbaserade förutsättningar som stöttar den beräknade parkeringsnormen är;

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

Projektspecifikt parkeringstal

Visionen med Kräftriket är att det ska bli som ett universitetscampus med studentbostäder och universitetsverksamheter. Studenter och forskare kommer att vara huvudbesökare och boende och deras krav på parkering är lägre.

6.2.2.1 Gröna parkeringstal

Utöver de förutsättningar som nämns ovan föreslås området kompletteras med mobilitetsåtgärder, för att minska parkeringsbehovet ytterligare. Följande mobilitetsåtgärder rekommenderas:

- Cykel (läs mer om åtgärder för cykel under 6.1 Cykel på sida 12).
- Bilpool
- Källsortering - Ska finnas inom fastigheten för olika fraktioner. Till exempel hushållsavfall, matavfall, returpapper, pappersförpackningar, plastförpackningar, glasförpackningar med mera.
- Leveransboxar - Utrymme för hemleverans av varor i den omfattning som motsvarar förväntat behov

Bilaga A visar en mer detaljerad beräkningstabell av parkeringsbehovet.

Bilaga A – detaljerad beräkningstabell av parkeringsbehovet

	BTA (kvm) ANVÄNDNING									Befintlig Parkeringsplatser (antal)	Ny Parkeringsbehov
	HUS	Rives	Bostad	Kontor	Utbildning	Kontor/utbildning	Urban Verksamhet	Teknik/Lager/Arkiv	Universitets verksamhet (kontor, utbildning och annat)		
Norra (bef. hus)	59:01:00			535					535	3	3
	59:02:00				3 662				3 662	13	13
	59:03:00				4 353				4 353	16	16
	59:04:00			3 751					3 751	27	27
	59:05:00				3 930				3 930		
	59:06:00				3 970				3 970		
	59:07:00			2 023					2 023		
	59:08:00		1 147			1 147			1 147	27	27
	59:09:00			327			655		982	18	18
	59:10:00			579					579		
	59:11:00							904	904	20	20
	59:21:00						32		32		
59:29:00							124	124			
Total		0	1 147	7 215	15 915	1 147	687	1 028	25 992	124	97
Södra (bef. hus)	59:15:00			2 419					2 419	22	1
	59:16:00			1 938					1 938	34	5
	59:17:00						486		486	2	
	59:18:00						264		264		
	59:19:00						255		255	9	
	59:20:00								0		
	59:23:00		192						0		
	59:24:00			1 695					1 695	8	9
	59:25:00			2 634					2 634	32	21
	59:26:00			1 315					1 315	46	1
59:27:00		1 756						0	29		
Total		1 948	0	10 001	0	0	750	255	11 006	182	37
Total befintligt (norra + södra)		1 948	1 147	17 216	15 915	1 147	1 437	1 283	36 998	306	134
Södra (nya hus)	A		4 994						0	-	1
	B		2 055						0	-	1
	C		2 601						0	-	1
	D						100		100		1
Total		0	9 650	0	0	0	100	0	100	0	4
Total (södra)		1 948	9 650	10 001	0	0	850	255	11 106	182	41
Total (norra + södra)		1 948	10 797	17 216	15 915	1 147	1 537	1 283	37 098	306	138