

PM Parkeringslösning detaljplan Trafikflyget 4, Stockholm

Beställare: Trafikflyget i Stockholm AB
Konsultbolag: Archus Affärsutveckling & Projektledning AB
Uppdragsnamn: Detaljplan Trafikflyget 4
Datum: 2026-02-18
Uppdragsledare, rapportskrivare: Viktor Ståhl Solberg
Granskare: Åsa Svedjetun & Anna Gyllenswärd

Bakgrund och syfte

För fastigheten Trafikflyget 4 håller en ny detaljplan på att tas fram för att möjliggöra hotell- och kontorsverksamhet i en ny tillbyggnad. I tillbyggnaden ska även centrumändamål möjliggöras bottenvåningen samt en inglasad uteservering som utökar den befintliga restaurangen. Läget intill tvärbanan, busshållplatser på Ulvsundavägen och direkt anslutning till planerade gång- och cykelväg längs tvärbanan ger mycket goda möjligheter för både besökare och anställda att välja hållbara transporter. Trots att fastigheten har mycket goda förutsättningar för ett hållbart resande kommer det behövas bil- och cykelparkeringar. Syftet med detta PM är att beskriva behov och förslag på lösningar för bil- och cykelparkeringar. Det primära syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny tillbyggnad med hotell. Eftersom detaljplanen även inkluderar befintlig byggnad och möjligheten till kontorsändamål, redovisas parkeringsbehovet även för kontor för både befintlig och tillbyggnad.

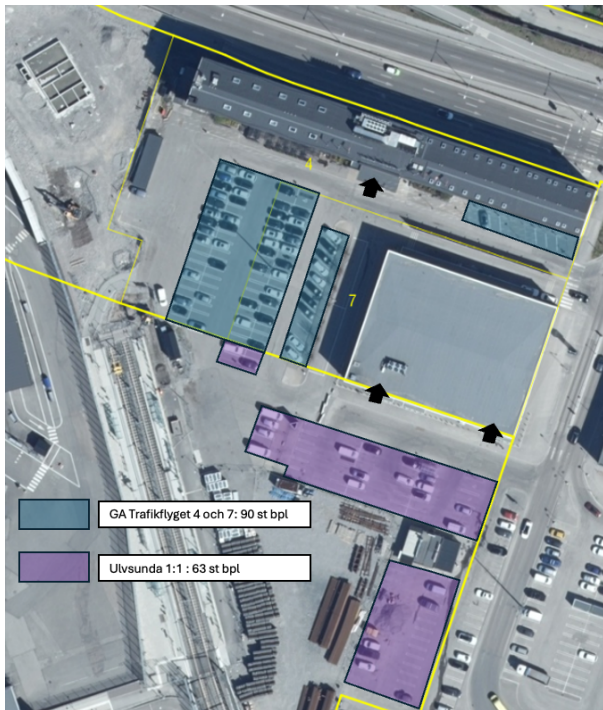
Bilparkeringar hotell

Antalet bilparkeringsplatser (bpl) som behövs med detaljplanens genomförande beror på antaget parkeringstal per hotellrum och antalet hotellrum. Behovet kan även räknas utifrån antal platser per 1000 kvm BTA. Antalet hotellrum beror på hur lokalerna i nya tillbyggnaden används och hur stora hotellrummen blir, vilket avgörs i bygglovsskedet. Därför är beräknade parkeringstal preliminära. Planområdet ligger ca 250 m från Bromma Flygplats huvudentré och i direkt anslutning till tvärbanans hållplats (Bromma Flygplats). Vidare trafikeras Ulvsundavägen med busslinje 155 (hållplats Hagelstavägen 50-100 m ifrån planområdet). Därför finns goda förutsättningar att ta sig till planområdet med andra sätt än bil, vilket skapar förutsättningar för ett lägre p-tal.

Nuvarande kapacitet och beläggning

Dagens parkeringsplats framför hotellet omfattas av en gemensamhetsanläggning (GA) mellan Trafikflyget 4 och Trafikflyget 7. Trafikflyget 7 inrymmer inte några bpl. Därför regleras denna fastighets parkeringsbehov med GA (med Trafikflyget 4) och arrendeavtal (med Stockholm stad, vilket belastar Ulvsunda 1:1). Inom denna GA finns det idag 90 st bpl. Parkeringsplatserna är avgiftsfria för hotellgästerna efter tillstånd. För övriga gäster gäller 4 timmar med p-skiva. Vidare finns det 63 st bpl inom Ulvsunda 1:1 och arrendeavtalet som finns direkt söder om planområdet. Besökare till Trafikflyget 7 antas därför både kunna använda parkeringsplatser inom Ulvsunda 1:1 och inom GA, se figur 1.

Archus



Figur 1 – dagens parkeringskapacitet Trafikflyget 4 och Trafikflyget 7

Sammanlagt finns det över 2000 st bpl inom Bromma Blocks där beläggningen antas vara låg under kvälls- och natttid då butikerna är stängda. Då hotellverksamheten har störst behov av bpl under kvälls- och natttid finns därför potential till samutnyttjande om parkeringsbehovet eventuellt överstiger kapaciteten med detaljplanens genomförande. Enligt flera kommuners parkeringsriktlinjer kan ett samutnyttjande reducera ett p-tal med 10-20%.

En beläggninginventering har tagits fram, se bilaga 1. Inventeringen omfattar alla bpl inom GA och ger en indikation av behovet av antalet bpl som genereras från dagens verksamheter inom Trafikflyget 4 och Trafikflyget 7. Eftersom Trafikflyget 7 med arrendeavtalet kan nyttja platser inom Ulvsunda 1:1, kan det antas att behov av bpl från Trafikflyget 7 till stor del tillgodoses inom Ulvsunda 1:1, särskilt med tanke på bpl där ligger närmare butikscentréerna. GA och Ulvsunda 1:1 särskiljs genom betongsuggor som förhindrar söktrafik mellan områdena, vilket medför att Ulvsunda 1:1 antas vara primär parkeringsplats för Trafikflyget 7. Vidare är parkeringsbehovet för fastigheterna olika beroende på tid på dygnet. Trafikflyget 4 (hotellverksamhet) har störst behov av bpl kvälls- och natttid. Trafikflyget 7 (butiker) har störst behov under vardagar dagtid, tidiga kvällar och helger dagtid under butikernas öppettider. Sammantaget är bedömningen att Trafikflyget 4 genererar det största behovet av antalet bpl inom GA, särskilt under kvälls- och natttid.

Planbeskrivningen för gällande detaljplan för Trafikflyget 7 (2012), anger att parkeringsbehovet för denna fastighet har beräknats till ca 30 bpl/1000 kvm handelsyta (LOA+personalparkering). Detta genererar ett behov av 97 bpl. Behovet förutsetts lösas utanför fastigheten. Beräkningen beaktar däremot inte ovan beskrivna möjlighet till samutnyttjande mellan Trafikflyget 4 och Trafikflyget 7.

Archus

Beläggninginventeringen visar en låg beläggningsgrad (30-40%) under dagtid men högre under kvällstid (ca 70%) inom GA. Med utgångspunkt i inventeringens antagande att den absolut största andelen parkerade bilar inom GA under sen kvällstid och nattetid tillhör besökare till hotellverksamheten inom Trafikflyget 4, kan parkeringsbehovet för hotellverksamheten antas vara cirka 0,3 bilplatser per rum under kvälls- och nattetid.

Referenser

För detaljplan för Magneten 23 (DP 2017-08833), som inrymmer Mornington hotell (8600 kvm BTA), redovisas ett behov av 90 platser nattetid och 50 platser dagtid på 217 rum = 0,23-0,41 bpl/rum. Det anges att behovet kan minska framgent då parkeringsplatserna planeras att avgiftsbeläggas. Det kan jämföras med GA inom Trafikflyget 4 och 7 som idag har avgiftsfria parkeringsplatser. Dessutom har Trafikflyget 4 mycket bättre åtkomst till kollektivtrafik jämfört med Magneten 23.

I detaljplanen för fastigheten Trafikflyget 8 (Dp 2019-04072) är syftet att möjliggöra kontors- och hotellfastighet med livsmedelsbutik i bottenvåningen. Planbeskrivningen redovisar att parkeringstal för hotell är 3 bpl/1000 kvm BTA. För sällanvaruhandel (som Trafikflyget 7 har idag) anges 20 bpl/1000 kvm BTA. Eftersom fastigheten ligger i närområdet med direkt anslutning till tvärbanan, har Trafikflyget 8 liknande förutsättningar som Trafikflyget 4.

Parkeringsbehov och föreslagen lösning

Planförslaget innebär att 31 st parkeringsplatser tas bort inom Trafikflyget 4 och GA jämfört med dagsläget för att skapa utrymme för ny tillbyggnad, grönytor, logistik och skyfallshantering. Planförslaget medger 59 st platser inom Trafikflyget 4 och GA, se bilaga 2. Utifrån beläggninginventeringen och referensexempel föreslås följande parkeringsbehov:

Hotellrum befintlig byggnad: 202 st
Kvm BTA befintlig byggnad: 7800 kvm
Nya rum med ny tillbyggnad: 72 st
Kvm BTA ny tillbyggnad: 2800 kvm

Totalt antal rum: 274 st
Totalt antal kvm BTA: 10 600 kvm

Behov utifrån parkeringstal referensexempel Trafikflyget 8: 3 bpl/1000 kvm BTA x 10600 kvm = 32 st platser

Föreslaget p-behov dagtid: 0,1 bpl/rum x 274 rum = 27 st bpl

Föreslaget p-behov kvälls- och nattetid: 0,25 bpl/rum x 274 rum = 69 st bpl

Föreslaget genomsnittligt p-tal: 0,2 bpl/rum = 55 st

Total kapacitet för Trafikflyget 7 med detaljplanens genomförande blir 59 st bpl inom GA och 63 st bpl inom Ulvsunda 1:1, totalt 122 bpl, vilket kan jämföras med Trafikflyget 7 beräknade behov av 97 st bpl. Totalt maximalt behov för Trafikflyget 4 och Trafikflyget 7 bedöms vara 152 st bpl (55 bpl Trafikflyget 4 + 97 bpl Trafikflyget 7). Behovet för Trafikflyget 4 under dagtid är däremot betydligt lägre (ca 30 st bpl) och behovet för Trafikflyget 7 blir betydligt lägre under sena kvällar och nätter, vilket innebär stor möjlighet för samutnyttjande inom GA. Behovet för Trafikflyget 4 bedöms kunna halveras under dagtid. Sammantaget är därför bedömningen att framtida kapacitet för båda fastigheterna motsvarar behovet.

Archus

Bilparkeringar kontor

Parkering för kontorsändamål ska lösas i enlighet med Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal (2020), vilket även är utgångspunkten för framräknade parkeringstal för hotell. Inom Stockholm stad finns det inga angivna parkeringstal för kontor (grundutbud). Därför måste ett parkeringstal utgå ifrån referensprojekt och förslagsvis används parkeringstalet som anges i *Parkeringsnorm för Solna Stad (2024)* och *Detaljplan för Trafikflyget 8 (Dp 2019-04072)*.

I Solnas parkeringsnorm beskrivs att de arbetsplatser som planläggs är till största delen kontor där användning av bil i arbetet är relativt begränsad. Flertalet arbetsplatser kommer att lokaliseras i goda kollektivtrafiklägen, precis som nya tillbyggnaden inom Trafikflyget 4. Parkeringstalen för bil beräknas per 1000 kvm ljus BTA och baseras på zonindelning där Zon 1 motsvarar "Mycket god tillgång till kollektivtrafik" och Zon 2 "God tillgång till kollektivtrafik". Zon 1 innefattar 5,5 bpl/1000 kvm ljus BTA och Zon 2 innefattar 7 bpl/1000 kvm ljus BTA. Även närheten till service och parkeringsavgifter inkluderas i bedömning av zontillhörighet. Slutligt p-tal fastställs efter beaktande av mobilitetsåtgärder och eventuellt övriga projektspecifika faktorer. Användning av grundläggande åtgärder för kontor som exempelvis cykelfaciliteter av bra standard, bilpool och information/marknadsföring kan reducera parkeringstalet med 20%.

I detaljplan för fastigheten Trafikflyget 8 (Dp 2019-04072) är syftet att möjliggöra kontors- och hotellfastighet med livsmedelsbutik i bottenvåningen. I planbeskrivningen anges parkeringstalet 7 bpl/1000 kvm BTA för kontor. Eftersom detaljplanen för Trafikflyget 4 har mycket liknande förutsättningar som Trafikflyget 8 gällande tillgången till kollektivtrafik samt har en god tillgång till kollektivtrafik, föreslås 7 bpl/1000 kvm BTA som grundtal om kontor möjliggörs i detaljplanen.

Parkeringsbehov vid kontor i ny tillbyggnad och hotell befintlig byggnad

Om nya tillbyggnaden kommer utgöras av kontor och den befintliga byggnaden kvarstår som hotell blir framräknat parkeringsbehov enligt följande:

Hotell befintlig byggnad: 202 rum x 0,2 bpl/rum = 40 bpl hotell

Kontor ny byggnad: 7 bpl/1000 kvm BTA x 2800 kvm BTA = 20 bpl kontor

Totalt behov 60 st bpl med potential till samutnyttjande då kontor behöver parkeringsplatser främst under dagtid och hotell under kvälls- och natttid.

Platser i planförslaget enligt bilaga 2: 59 st platser

Parkeringsbehov för kontor genereras främst under vardagar dagtid. Sammantaget är bedömningen att framtida kapacitet för både Trafikflyget 4 och Trafikflyget 7 motsvarar behovet om nya tillbyggnaden utgörs av kontorsändamål. Detta för att behov av bpl varierar mellan fastigheterna under olika tider (samutnyttjande). Om det vid ett bygglovskede finns risk att behovet överskrider kapaciteten, kan åtgärder som exempelvis parkeringsavgifter, mobilitetsåtgärder eller samutnyttjande av bpl inom övriga Bromma Blocks studeras närmare.

Parkeringsbehov vid kontor i både befintlig och ny tillbyggnad

Om det i framtiden blir kontor i både befintlig och ny tillbyggnad blir framräknat parkeringsbehov enligt följande:

7 bpl/1000 kvm x 10 600 kvm BTA= 74 st bilparkeringar vid kontor både ny och befintlig byggnad.

Platser i planförslaget enligt bilaga 2: 59 st platser

Archus

Detta scenario är utifrån ett marknadsperspektiv inte realistiskt då det innebär betydligt mer kvm LOA kontor än vad marknaden efterfrågar. Eftersom detaljplanen kommer att möjliggöra kontor i båda byggnaderna har detta scenario däremot ändå beräknats. I ett scenario där båda byggnaderna kan ges kontorsändamål vid bygglov, kan parkeringsbehovet överskrida kapacitet enligt detaljplanen. I detta fall är det lämpligt i samband med bygglov, att studera närmare om mobilitetsåtgärder kan reducera parkeringstalet med, vilket innebär att behovet hamnar i nivå med utbudet. Mobilitetsåtgärder kan reducera parkeringsbehovet med 10-20% utifrån flera kommuners parkeringsriktlinjer. En ytterligare åtgärd kan vara tillförande av parkeringsavgifter. Parkeringsbehovet för om båda byggnaderna har ett kontorsändamål är ca 20 st platser högre än vid hotell (74 st kontor och 55 st hotell).

Cykelparkeringar hotell och kontor

Det finns inga specifika parkeringstal för cykelparkeringar (cpl) för hotell enligt Stockholms stads parkeringsriktlinjer. Bedömningen är även att få hotellgäster använder cykel som transportmedel eftersom de transporterar sig med långa avstånd (exempelvis från andra städer). Dagens hotell har idag ett cykelstall med 5 st låncyklar för gästerna, vilket är vanligt sätt att tillgodose behov av cpl för hotellgäster. För hotellets personal behövs det däremot fler cpl.

Stockholm stad har tagit fram dokumentet *Cykelparkeringstal vid nyproduktion*, vilket ger vägledning för bedömt behov av antalet cykelparkeringar vid nybyggnation för kontor. Cykelparkeringstalen som anges är kommunens bedömning av vad som är ett skäligt antal cykelparkeringar att ordna vid nyproduktion. Här anges minst 10 cpl/1000 kvm BTA för kontor.

För markanvändningsområden där parkeringstal saknas får en särskild bedömning göras i varje enskilt fall. Enligt dokumentet är behovet för arbetsplatser minst 0,2 cpl per anställd. Antalet anställda på hotellet är ca 30 st idag.

Beräknat behov antalet cpl

Vid hotell i både bef och ny byggnad

Befintlig hotellbyggnad (7800 kvm BTA) – 0,2 cpl/anställd x 30 st anställda = 6 st cpl. Det genererar ca 0,8 cpl/1000 kvm BTA.

Befintlig och ny tillbyggnad hotell (10600 kvm) – 0,8 cpl/1000 kvm BTA x 10600 kvm BTA = 9 cpl för anställda + 5 st cpl för gäster = behov av 14 st cpl

Vid hotell befintlig byggnad och kontor i ny tillbyggnad

Hotell befintlig byggnad = 0,8 cpl/1000 kvm BTA x 7800 kvm BTA = 6 st cpl

Kontor ny byggnad = 10 cpl/1000 kvm x 2800 kvm BTA = 28 cpl

Totalt behov = 34 st cpl

Vid kontor befintlig byggnad och i ny tillbyggnad

10 cpl/1000 kvm BTA x 10 600 kvm BTA = 106 st cpl

Antal cpl i detaljplanen

Planförslaget visar exempel att 28 st cpl kan anordnas utomhus, närmast dagens huvudentré till hotellet, se bilaga 2.

Detaljplanens primära syfte är att möjliggöra ny tillbyggnad med hotell. Antalet cpl i planförslaget tillgodoser det behov som uppstår vid hotelländamål för både befintlig och ny byggnad. Behovet kan även uppnås vid kontor i ny tillbyggnad och hotell i befintlig genom tillförande av några extra cpl, exempelvis väster om ny tillbyggnad där det ska kunna finnas utrymme för det. Vid kontor i båda byggnaderna kommer behovet överstiga möjlig kapacitet utomhus. I ett sådant scenario

Archus

är en lösning att ordna ett cykelrum på bottenvåningen i en av byggnaderna. I samband med bygglov kommer exakt placering av cykelparkeringar bestämmas, vilket kan inkludera lösningar utomhus eller inomhus. I samband med bygglov kommer exakt placering av cykelparkeringar bestämmas, vilket kan inkludera lösningar utomhus eller inomhus.

Slutsats

Sammantaget är bedömningen att planförslaget för Trafikflyget kan tillgodose parkeringsbehovet för både hotell- och kontorsändamål. Beroende på val av ändamål, särskilt vid kontor, kan det vara aktuellt att studera närmare i samband med bygglovsskede om mobilitetsåtgärder och eventuellt behov införande av parkeringsavgifter kan reducera behovet. Det goda kollektivtrafikläget, den stora tillgången till befintliga parkeringsanläggningar i närområdet med potential till samutnyttjande samt möjligheten att dimensionera cykelparkeringar, motiverar ett relativt lågt p-tal och ger ett effektivt utnyttjande av marken.

Referenser

- Detaljplan för Magneteten 23 (DP 2017-08833)
- Detaljplan för Trafikflyget 8 (Dp 2019-04072)
- Stockholms stad, Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal, 2020
- Solna stad, Parkeringsnorm, 2024
- Stockholms stad, Cykelparkeringstal vid nyproduktion

Bilaga 1 – inventering beläggning år 2024

Parkeringsbeläggning Trafikflyget 4 och 7 (GA)				
Indata				
Antal bilparkeringar inom Trafikflyget 4 och 7 idag				90
Antal hotellrum befintlig byggnad				202
Beläggningsberäkningen inkluderar ej bilparkeringar inom Ulvsunda 1:1				
Beläggningsberäkningar inkluderar både bilar som besöker Trafikflyget 4 och Trafikflyget 7 inom GA				
Inventeringen utfördes under år 2024			Utifrån scenariot att alla bilar besöker Trafikflyget 4	
Tid	Antal bilar	Andel	Behov bilparkering/rum	
Mån 24 juni kl 13.30	34	38%	0,17	
Mån 24 juni kl 16.15	27	30%	0,13	
Mån 24 juni kl 22.20	64	71%	0,32	
Tisdag 25 juni kl 08.10	39	43%	0,19	
Torsdag 29 aug kl 21.45	61	68%	0,30	
Fredag 30 aug kl 06.45	59	66%	0,29	
Onsdag 4 sep kl 11.35	32	36%	0,16	
Onsdag 4 sep kl 14.25	28	31%	0,14	

Bilaga 2 – planförslaget med redovisade parkeringsplatser för bil och cykel

