

Trafikfunktioner inom Svea Artilleri 2

Underlag för detaljplan Svea Artilleri 2
PM 01

MHS Bostäder

Uppdragsnummer: 6224

Upprättad av: Maria Trygg

Datum: 2023-05-10

Rev: 2023-11-15



Innehåll

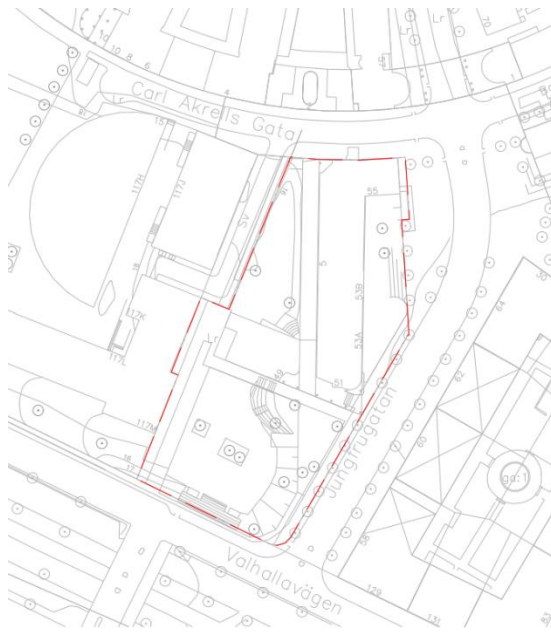
1	Lokalisering av projektet.....	3
2	Tillgänglig angöring och parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga	4
2.1.1	Tillgänglig angöring.....	4
2.1.2	Parkering för rörelsehindrade	5
3	Boendeparkering.....	6
3.1	Parkeringstal för bil	6
3.1.1	Bilparkeringstal för projektet	6
3.2	Cykelparkering	9
3.2.1	Cykelparkeringstal för projektet	9
4	Inlastning till lokaler	11
5	Avfallshantering.....	13
6	Uppställning utryckningsfordon	15

1 Lokalisering av projektet

Projektet avser fastigheten Svea Artilleri 2 och är belägen på Östermalm, Stockholm. Fastigheten angränsar till Valhallavägen, Jungfrugatan och Carl Akrells gata. Se figur 1.

Närmaste tunnelbanestation är Stadion vilken ligger ca 280 m från Svea Artilleri 2. Två stombusslinjer samt övriga busslinjer trafikerar Valhallavägen i direkt anslutning till Jungfrugatan.

Inom fastigheten finns en matvarubutik samt en kiosk med paketutlämning. Fältöverstens köpcentrum samt annan service nås inom en kort promenad.



Figur 1. Kartbild med plangräns

2 Tillgänglig angöring och parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

Enligt Boverket skall parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga kunna anordnas efter behov på kvartersmark. Dessa skall utformas enligt Boverkets byggregler och ska vara enkla att nå från samtliga lägenheter och tillgängliga lokaler. Avståndet mellan tillgänglig entré och parkeringsplats för person med nedsatt rörelseförmåga får vara max 25 m.

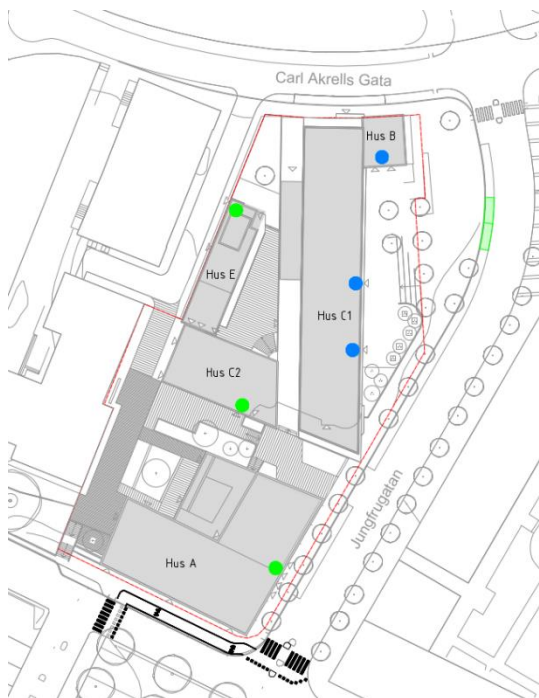
Yta för angöring ska även det finnas maximalt 25 m från tillgänglig entré enligt Boverkets byggregler.

2.1.1 Tillgänglig angöring

Hus B, C1 och C2 har idag tillgängliga entréer mot torg vid Jungfrugatan samt mot gångstråk på baksidan av hus C1. Då koppling till gångstråk från Carl Akrells gata har utgått till fördel för ny inlastning för matvarubutik, kommer samtliga trapphus i hus B och hus C1 i stället att nås via torg mot Jungfrugatan. För hus C2 tillskapas en ny tillgänglig entré mot gårdsyta vid Svea Artilleri 14.

Den nya exploateringen med hus A och hus E får tillgängliga entréer mot Jungfrugatan respektive mot gångstråket vid Svea artilleri 14. Se figur 2.

Möjlighet till angöring för bil finns på samtliga platser. För att ytterligare förbättra möjlighet för färdtjänst att stanna på Jungfrugatan föreslås att två parkeringsplatser regleras om till korttidsparkering.



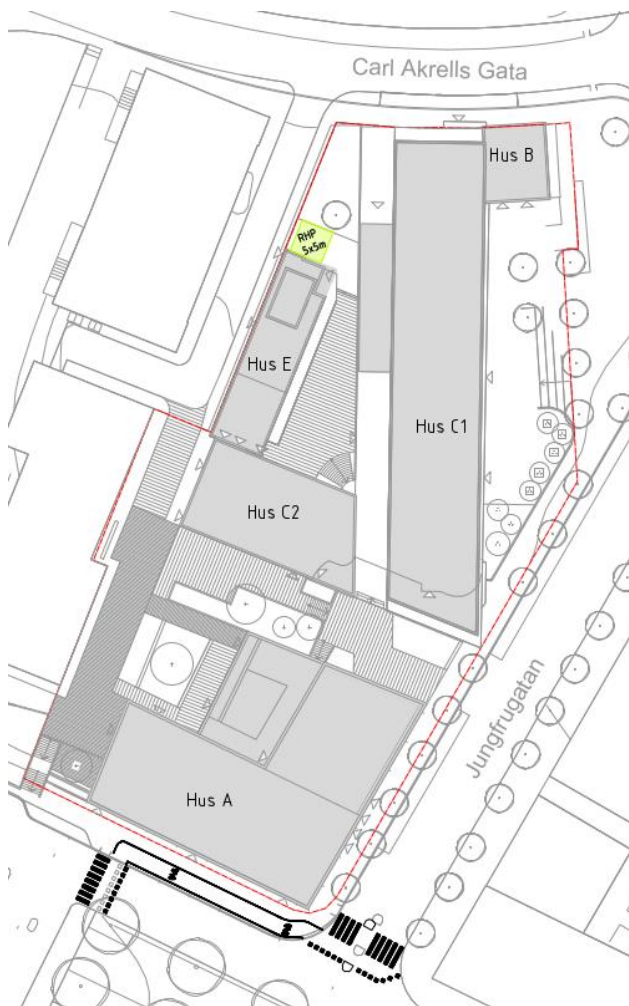
Figur 2. Förslag till ny korttidsparkering samt tillgängliga entréer. Befintliga=blå, nya=grön.

2.1.2 Parkering för rörelsehindrade

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga kommer för hus B att finnas på Jungfrugatan. Samma lösning som används idag. Hus C1 kompletteras med ett nytt garage till vilket även hus C2 har invändig koppling. I detta garage kan parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga tillskapas.

Hus A kommer även det att förse med ett garage i vilket parkering kommer kunna ske med direkt åtkomst från trapphus med hiss.

Hus E saknar invändig koppling till båda garagen och parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga tillskapas därför på kvartersmark. Föreslagen plats i figur nedan.



Figur 3. Föreslag placering av RHP-plats ovan mark, se grön kvadrat.

3 Boendeparkering

MHS bostäder hyr ut bostäder till studerande på Försvarshögskolan. Dessa kommer från andra städer och får enligt kontrakt endast bo i lägenheterna under en begränsad period.

De befintliga bostäderna på platsen utgörs idag av samma typ av bostäder. Uppföljning av dessa visar att det befintliga bilinnehavet är i princip noll.

3.1 Parkeringstal för bil

För att fastställa parkeringstal för projektet har Stockholms Stads modell för projektspecifika och gröna parkeringstal använts.

Modellen präglas av dialog och diskussion och byggs upp i fyra steg:

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden (0,3-0,6 bilar per lägenhet)
2. Lägesbaserat p-tal (som identifierar var någonstans inom intervallet 0,3-0,6 som just det aktuella projektet skall placeras).
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek. (Små lägenheter sänker p-talet med 30% och enbart stora lägenheter höjer p-talet med 20%). Besöksparkering tillkommer med 10% på kvartersmark om inte parkeringen löses genom samnyttjande i en gemensam öppen parkeringsanläggning.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster. Dessa finns i grundläggande nivå, medelnivå samt ambitiös nivå.

3.1.1 Bilparkeringstal för projektet

Del 1: Grundintervall

0,3 – 0,6 parkeringsplatser

Del 2: Lägesbaserat p-tal

Projektet är lokaliserat inom tullarna med endast 280 m till tunnelbana samt med stombusslinjer i direkt närhet. Inom projektet finns matvarubutik samt paketutlämning. All annan service och city finns inom promenadavstånd. Baserat på detta bör det lägesbaserade parkeringstalet hamna i det nedre spannet på 0,3.

Del 3: Projektspecifikt p-tal

Den nya exploateringen består av 135 lägenheter i blandad storlek varav 44

lägenheter är under 35kvm (Boverkets definition av små lägenheter). Lägenheternas funktion överensstämmer med den för studentlägenheter. Inom fastigheten finns redan idag lägenheter med samma funktion och inget parkeringsbehov har påvisats för dessa lägenheter.

I direkt anslutning till projektet finns ett parkeringsgarage under befintlig bebyggelse på fastigheten Svea Artilleri 14. I detta kan man parkera per timme eller hyra plats per månad. Inom en kort promenad finns också flera andra parkeringshus som tex. Fältöversten och Sibyllegatan. Besöksparkering bedöms kunna lösas genom dessa.

Projektet påverkar inte den befintliga parkeringen på allmän platsmark. Däremot ger den flyttade inlastningen möjlighet att tillskapa tre nya parkeringsplatser på Carl Akrells gata i anslutning till planområdet.

Baserat på detta bör det projektspecifika parkeringstalet ligga på 0,3.

Del 4: Gröna parkeringstal

Byggaktören har för detta projekt valt att lägga sig på en medelnivå vilket ger en rabatt på 15%

Då projektets citynära läge innebär att det mesta kan nås inom cykelavstånd finns från byggaktörens sida en ambition att satsa på cykelfaciliteter. Cykelrum kommer att finnas på tre platser. Dessa kommer att vara ljusa och trygga samt har direktåtkomst från marknivå eller via hiss från gatunivå. I cykelrummen kommer b.la automatisk dörröppnare installeras och luftpump samt andra faciliteter finnas.

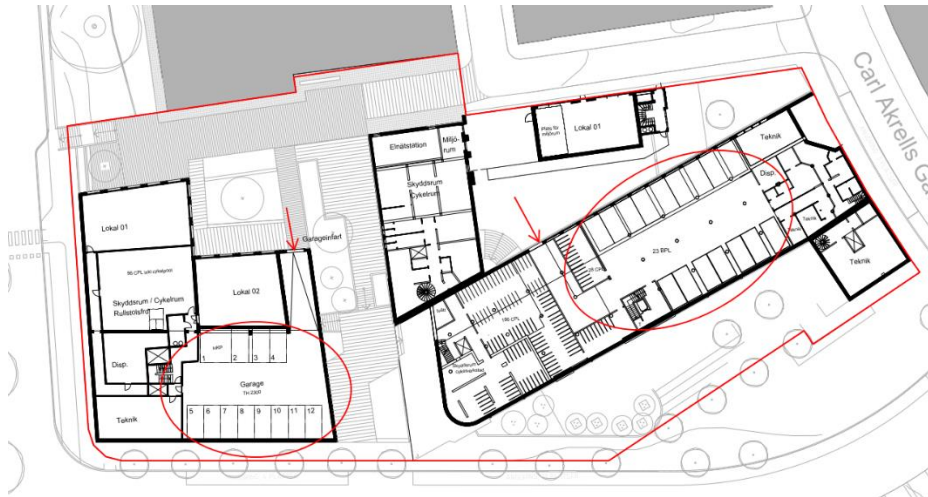
I cykelrummet i hus A planeras för en cykelpool där boende tex kan låna en lastcykel att använda vid större inköp. I hus C1 planeras ett större cykelgarage med plats för tvätt av cykel samt rum för reparationer.

I entrénära lägen på gård och torg kan cykelplatser för besökare anordnas.

Sammanfattning:

Ett projektspecifikt parkeringstal på 0,3 samt 15% rabatt baserat på gröna parkeringstal ger projektet ett parkeringstal på 0,255.

Inom projektet byggs 135 nya lägenheter. Detta innebär ett parkeringsbehov på ca 34,43 platser. Dessa platser lokaliseras till två garage. Ett garage i hus med plats för 12 bilar samt ett garage i hus C1 med plats för 22 bilar. Vissa platser i garage C1 förses med slädar. Garage samt infart markerad i bild nedan.



Figur 4. Garage markerad med röd ring och in- och utfart med röd pil

3.2 Cykelparkering

Cykelparkeringstal som anges inom Stockholms Stad är en bedömning av vad som anses vara ett skäligt antal parkeringar att anordna vid nyproduktion. Parkeringstalen är utformade i spann och därför finns möjlighet att anpassa antalet platser efter de projektspecifika förutsättningar som finns.

För bostäder och studentbostäder används spannet nedan.

Bostäder:

2,5 - 4 parkeringsplatser per 100 m² BTA.

Studentbostäder:

1,5 parkeringsplatser per lägenhet för lägenheter mindre än 35 m²

2,5 parkeringsplatser per lägenhet för lägenheter större än 35 m²

3.2.1 Cykelparkeringstal för projektet

Projektets city- och kollektivtrafiknära läge gör att behovet av egen bil minskar. Parkeringstalet för bil kan därför hållas nere. Däremot ökar behovet av cykel.

Enligt överenskommet i projektgruppen har följande cykelparkeringstal använts för den tillkommande bebyggelsen.

1,5 platser för lägenheter under 35kvm

2,5 platser för lägenheter över 35 kvm.

Då inga lägenheter inom projektet är precis 35kvm behövs ingen bedömning göras angående vilket parkeringstal som skall gälla för dessa.

Cykelrummen görs attraktiva genom att anläggas med direkt åtkomst från gård eller gata alternativt med direkt närhet till stor hiss som leder till entré. Dörrar förses med dörröppnare. I det större cykelrummet under hus C1 kommer tillgång till tvättmöjligheter samt reparation av cykel finnas.

Sammanfattning:

Lägenhetsfördelningen inom projekt är enligt nedan:

44 lägenheter under 35kvm

91 lägenheter över 35 kvm

Totalt 135 lgh

Parkeringstal 1,5 platser för lägenheter under 35kvm samt 2,5 platser för lägenheter över 35 kvm ger ett resultat på totalt 294 tillkommande cykelplatser.

Cykelplatserna är placerade i cykelrum som är lokaliserade i bottenplan på hus A och hus C1. I hus A finns plats för 96 cyklar och i hus C1 finns plats för 214

cyklar. Cykelrummet i hus C2 är befintligt.

I figur 5 nedan finns cykelrum markerade med rött. Entréer till dessa är markerade med röda pilar. Möjlighet till tvätt och reparation är markerade med grönt. Cykelparkering för besökande kan anordnas på gården och på andra platser i nära anslutning till entréer



Figur 5. Placering cykelrum markerad med röd ring och möjlighet till tvätt och reparation markerad med grön ring.

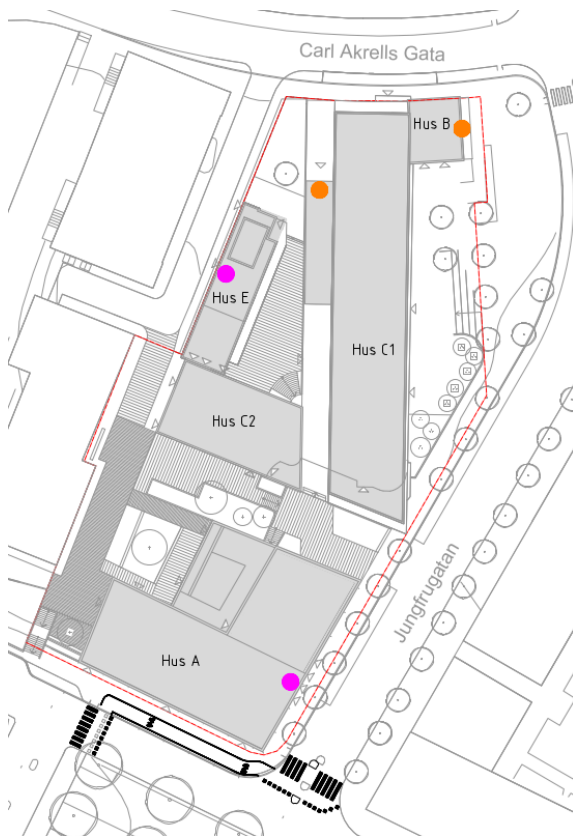
4 Inlastning till lokaler

I hus C1 och hus B finns idag lokaler med inlastningsbehov. Befintlig matvarubutik använder sig av inlastning till väster om hus C1. För hus B har inlastning tidigare skett från torget då lastplats saknas på Jungfrugatan. Förslagsvis kompletteras Jungfrugatan med en lastplats för att undvika onödig trafik på torg.

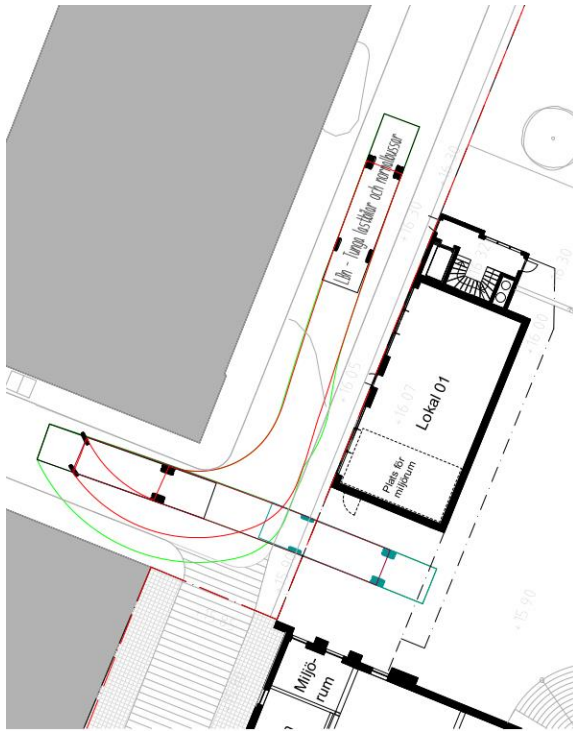
Samtliga lokaler i hus A kommer att ha inlastning från Jungfrugatan. Ny lastplats föreslås i detta läge. Från denna lastficka kan även tömning av fettavskiljare ske.

Lokal i hus E kommer att disponeras av MHS och kräver ingen regelbunden inlastning. Vid ev behov finns möjlighet för en lastbil att lasta av och vända vid portiken mellan hus C2 och hus E. Se körspår för 12 meters lastbil (typfordon LBN) i figur 7 nedan.

Behov av uppskyllning av lasttytor för att undvika olovlig parkering ses över i senare skede i projektering.



Figur 6. Inlastning lokaler. Orange=befintligt, lila=ny



Figur 7. Körspår LBn vid inlastning till bus E

5 Avfallshantering

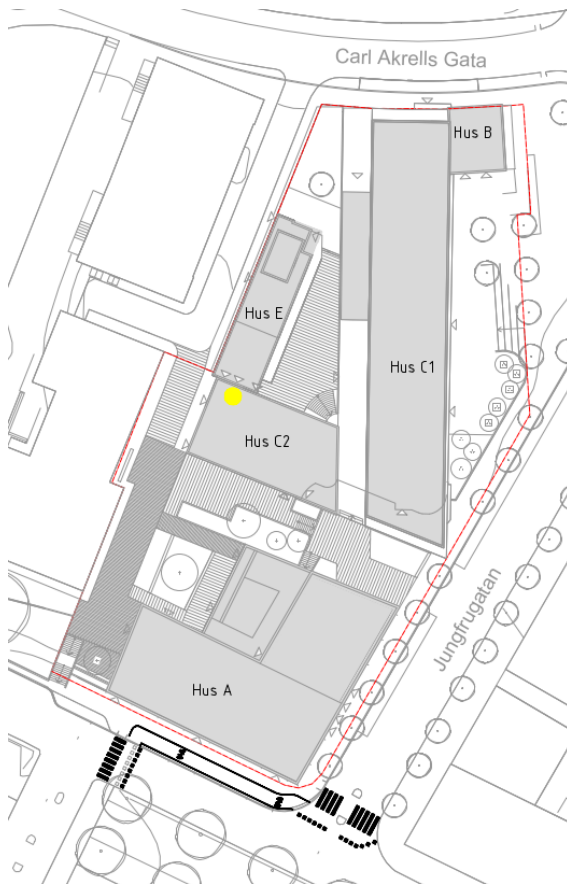
Inom fastigheten finns idag ett sopsugssystem med terminal för tömning mot Lidingövägen. Den nya bebyggelsen kommer att ansluta sig till detta sopsugssystem varvid behov av tömning för hushållsavfall utgår.

Miljörum kommer att finnas kvar likt befintligt i bottenvåning på hus C2 och töms likt idag via portiken mellan hus C2 och hus E. Dörr till miljörum är placerad så att dragväg till hämtfordon är plan och understiger 10m.

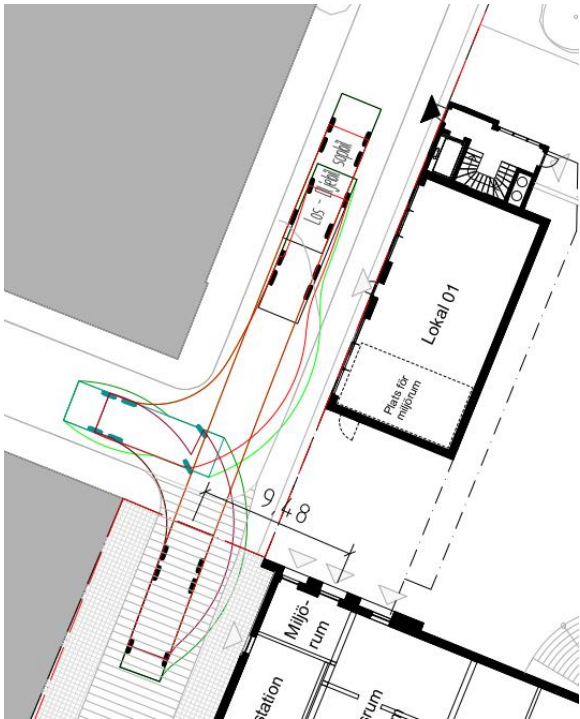
Hämtfordon når angöringsplats genom gata avsedd för motortrafik med separerad gångbana. Vändning kan ske utanför portik på yta frånskild från gående.

I projekteringsskede bör behov av skyltning för att undvika parkerade fordon på angöringsplats hanteras.

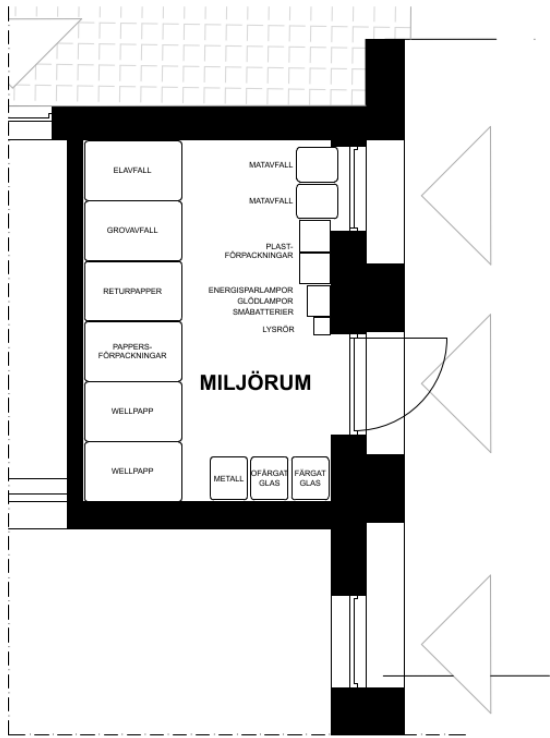
Inom befintlig yta för dagens miljörum planeras en mindre justering för att öka tillgängligheten. Kapacitet på miljörummet är studerat och bedöms klara befintliga samt 135 tillkommande lägenheter och tillhörande lokaler. Skulle hyresgästernas vanor framöver förändras på ett sätt att mängden återvinning ökar, har alternativ yta studerats med föreslagen placering av miljörum i markplan på hus E. Dragsträcka skulle även här understiga 10 m.



Figur 8. Placering miljörum



Figur 9. Körspår avfallsfordon (typfordon Los).



Figur 10. Utformning miljörum

6 Uppställning utryckningsfordon

Inom fastigheten finns en blandning av befintliga och nya byggnader. Pga. byggnadshöjd kommer samtliga byggnader, förutom hus A, behöva nås av utryckningstjänstens höjdfordon.

Detta ställer krav på uppställningsplats enligt nedan.

Uppställningsplatsen behöver:

- Kunna nås utan att fordon behöver backas
- Ha samma bärighet som en räddningsväg
- Snöröjas och sandas vintertid samt hållas fri från hindrande träd och växtlighet
- Skyltas och markeras i terrängen

Tekniska specifikationer för uppställningsplatser

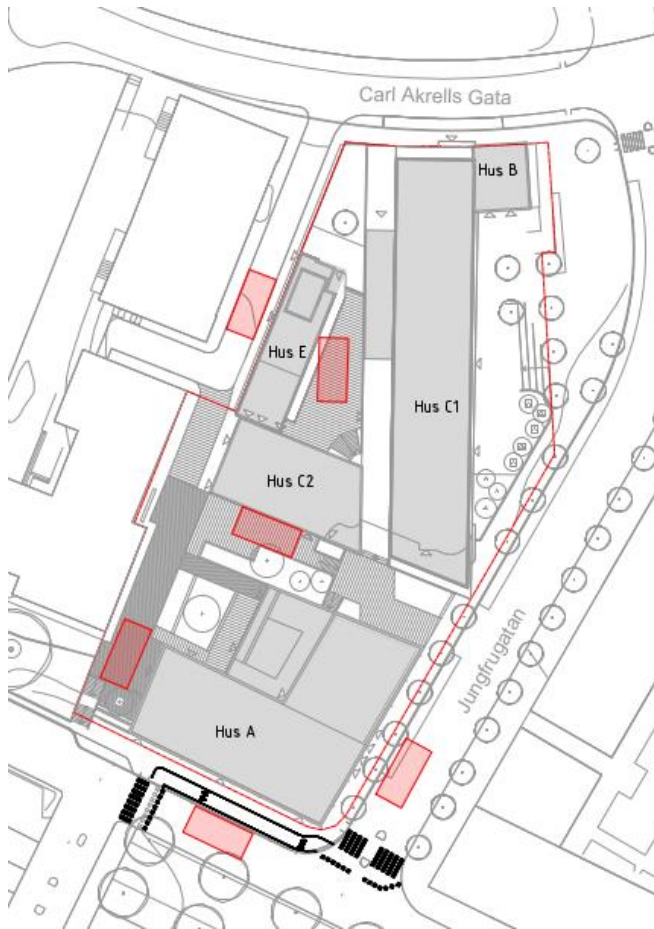
- Minsta bredd 5,0 meter
- Minsta längd 11,0 meter
- Enskilt stödbenstryck 80 kN
- Högsta längdlutning 8,5 %
- Högsta tvärfall 8,5 %
- Största avstånd från fasad 9,0 meter

Hus C1 och hus B är befintliga hus och nås även fortsättningsvis från Carl Akrells gata samt Jungfrugatan. Hus C1 nås även från gården mellan hus C1 och hus E.

Hus E och hus C2 nås från nya uppställningsplatser i gångstråk mot Svea Artilleri 14 samt från gårdsyta. Det finns även möjlighet för utryckningsfordon att ställa upp inne på gården och på så sätt även nå hus C1. Se figur nedan för nya uppställningsplatser.

Hus A byggs med TR2-trapphus vilket innebär att utryckningsfordon endast behöver kunna angöra inom 50m från entré. Detta klaras från Jungfrugatan, Valhallavägen samt gårdsyta vid Svea Artilleri 14.

Bärighet kommer att föreligga på samtliga uppställningsplatser för räddningsfordon



Figur 11. Nya uppställningsplatser för utryckningsfordon markerade med röd ruta