

GLADAN 5, 6 & 7 TRAFIKUTREDNING



Uppdrag: 351322 Gladan 5, 6 och 7. Trafikutredning
Titel på rapport: Gladan 5, 6 & 7 Trafikutredning
Status: Slutrapport
Datum: 2025-05-13

Medverkande

Beställare: Kungsleden Gladan 6 AB
Kontaktperson: Brita Lindqvist
Konsult: Carolina Stenbeck, Elin Wehlin
Uppdragsansvarig: Hrund Skarphedinsdottir
Kvalitetsgranskare: Johan Kjellberg

Revideringar

Revideringsdatum: Revideringsdatum.
Version: Version.
Initialer Initialer.

Uppdragsansvarig

Datum: Ange datum för underskrift.

Handlingen granskad av:

Datum: Ange datum för granskning.

Sammanfattning

Fastigheterna Gladan 5, 6 och 7 ligger i Stadshagen på västra Kungsholmen, Stockholm. Planprocessen syftar till att ändra användningen från industri till kontor och centrumändamål. Planförslaget ska bidra till en mer levande gatumiljö och ökad funktionsblandning i ett kollektivtrafikhärläge.

De förändrade ändamålen kommer ha en viss påverkan på de trafikala funktionerna som finns kopplat till fastigheterna. Förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik är goda och väntas vara de primära trafikslagen även efter exploatering. Ökningen i biltrafik blir marginell och bedöms inte påverka trafiken i närområdet.

Fastigheterna får i och med utvecklingen en gemensam in- och utfart till garage för bil och fler cykelparkeringar, både inom- och utomhus. Varuleveranser och avfallshantering sker via lastplats på Warfvinges Väg vid Gladan 5.

Innehållsförteckning

1 Inledning	5
1.1 Bakgrund och syfte	5
1.2 Fastigheterna Gladan 5, 6 och 7	6
1.3 Planeringsförutsättningar	6
1.3.1 Planeringsförutsättningar för detaljplanen	6
1.3.2 Gällande och pågående planer	6
2 Nulägesbeskrivning	8
2.1 Gångtrafik	8
2.2 Cykeltrafik	9
2.3 Kollektivtrafik	10
2.4 Biltrafik	11
2.5 Parkering	12
2.6 Angöring och avfallshantering	13
3 Planförslag och konsekvensbedömning	14
3.1 Gångtrafik	15
3.2 Cykeltrafik	15
3.3 Kollektivtrafik	15
3.4 Biltrafik	16
3.4.1 Alstringsberäkningar	16
3.5 Parkering	22
3.5.1 Cykelparkering	22
3.5.2 Bilparkering	24
3.6 Angöring, varuleveranser och avfallshantering	26

1 Inledning

Fastigheterna Gladan 5, 6 och 7 tillhör stadsdelen Stadshagen på västra Kungsholmen i centrala Stockholm. Byggnaderna ägs av Castellum.

1.1 Bakgrund och syfte

För fastigheterna Gladan 5, 6 och 7 pågår en planprocess med syfte att ändra användning från industri till kontor och centrumändamål. Byggnaderna har tidigare använts främst för kontorsändamål för olika verksamheter, för gymnasieverksamhet samt gym. Planförslaget ska bidra till en mer levande gatumiljö och ökad funktionsblandning. Samtliga byggnader har nått sin tekniska livslängd och en fullskalig renovering pågår. Marken ägs av Stockholms stad och är upplåten med tomträtt till Castellum.

I samband med detaljplaneändringen finns ett behov att ta fram en trafikutredning som bedömer angöringsbehov, varuleveranser, avfallshantering, behovet av parkeringsplatser för bil och cykel samt en bedömning av hur mycket biltrafik ny användning uppskattas alstra.



Figur 1. Karta som visar planområdets läge. (Källa: www.kartor.stockholm.se)

1.2 Fastigheterna Gladan 5, 6 och 7

I slutet av 1940-talet byggdes en rad industri- och kontorshus längs Warfvinges Väg. De flesta av husen har mer eller mindre förändrats genom på- och ombyggnader efter 1980-talet. Den mest kulturhistoriskt värdefulla byggnaden är Gladan 7 som är grönklassad av Stadsmuseet medan grannbyggnaden Gladan 6 är gulklassad. Grön klassning innebär ett högt kulturhistoriskt värde. Gul klassning innebär att miljön bedöms ha positiv betydelse för stadsbilden och/eller ha visst kulturhistoriskt värde. Gladan 5 har klassificering grå vilket betyder att den inte har gått att hänföra till någon av de gula, gröna eller blå klassificeringarna.

Byggnaderna har historiskt sett används för industriverksamhet med inslag av kontor. Under åren har andel kontor succesivt ökat. De senaste åren har det dessutom bedrivits skolverksamhet i fastigheterna.

Cykelparkering har inte funnits i byggnaderna. Gladan 5 har haft markparkering inom fastighetsgränsen söder om byggnaden. Gladan 6 och 7 har haft var sitt parkeringsgarage med in- och utfart på Warfvinges Väg. Totalt finns cirka 25 bilparkeringsplatser.

1.3 Planeringsförutsättningar

1.3.1 Planeringsförutsättningar för detaljplanen

Detaljplanen ska medge ändring av nyttjande av fastigheterna från industri till kontor och centrumändamål, bekräfta befintliga byggnadsvolymer samt skydda och tillvarata byggnadernas kulturhistoriska värde inom fastigheterna Gladan 6 och Gladan 7.

Genom att möjliggöra för kontor och centrumändamål finns förutsättningar att skapa nya målpunkter och stadsqualitéer längs med Warfvinges Väg.

1.3.2 Gällande och pågående planer

Kungsholmen är en del av innerstaden och utvecklingen av de nordvästra delarna går i linje med ambitionen i Stockholms översiktsplan som syftar till att använda den centrala stadens attraktionskraft. På nordvästra Kungsholmen pågår en omvandling från tidigare industriområde till en tät blandstad med bostäder, service och kontor. Inom området byggs över 5 000 nya bostäder och upp emot 35 000 arbetsplatser, tillsammans med kommersiell och offentlig service.

Översiktsplanen pekar ut Stadshagen för omfattande stadsutveckling och området har stora möjligheter till förtätning med en blandning av bostäder, arbetsplatser, parker och service. Det är angeläget att skapa varierade och attraktiva mötesplatser i stadsdelen. Översiktsplanen lyfter även vikten av att koppla ihop stenstaden via Stadshagen med nordvästra Kungsholmen. Den ändring av markanvändning som föreslås bedöms bidra till översiktsplanens mål om en växande och en sammanhängande stad genom att tillföra nya arbetsplatser och publika verksamheter längs en gata som idag upplevs ganska öde.

Få arbetsplatser och ett minskat befolkningsunderlag gör att det lokala serviceutbudet ofta är relativt begränsat i området. Möjligheter för stadsdelarna att utvecklas finns genom att komplettera med nya verksamhetslokaler i strategiska lägen och vid centrala stråk.

I området pågår flera detaljplaneprocesser. Inom fastigheten Kristinebergs slott 11 finns planer på två nya bostadskvarter med centrumändamål. Längs S:t Göransgatan på fastigheten Gångaren 12 (S:t Görans sjukhus) finns pågående planer i startskedet att utveckla befintlig användning som är angivet som sjuk- och vårdverksamhet.



Figur 2. Karta som visar pågående planarbete i närområdet. (Källa: Stockholms stad, bearbetningar Tyréns)

2 Nulägesbeskrivning

Detaljplaneområdet omfattas av fastigheterna Gladan 5, 6 och 7 och är belägna på Warfvinges Väg 24-28. Samtliga fastigheter nyttjas idag som kontor men har historiskt sett även inrymt skolverksamheter och industri.



Figur 3. Gladan 5, 6 och 7 med kringliggande målpunkter. Källa: Lantmäteriet (bearbetningar av Tyréns)

Fastigheterna ligger centralt i Stockholm med närhet till flera olika typer av verksamheter som restauranger, skolor, idrott, andra kontor samt bostäder. Sydväst om fastigheten Gladan 5 finns en förskola som angränsar till markparkeringen till Gladan 5, se figur 7.

Fastigheterna ligger i nära anslutning till kollektivtrafik samt gång- och cykelstråk. Längs med S:t Göransgatan pågår upprustning till en mer stadsmässig gatukaraktär samt anläggande av cykelbana.

2.1 Gångtrafik

Det finns stora möjligheter för gångtrafikanter att ta sig runt i området. Gångstråken runt planområdet varierar i standard och bredd. På kringliggande gator är det möjligt för gångtrafikanter att röra sig på separerade gångbanor, vilket det även är utanför fastigheterna på Warfvinges Väg. Gångbanorna på Warfvinges Väg är cirka 2,6 meter breda och bedöms ha bra beläggning.

Öster om planområdet finns en park med trappkoppling till Warfvinges Väg söder om fastigheten Gladan 5. Inom parken finns parkstråk som leder till tunnelbanestation Stadshagen. Vissa höjdskillnader och branta gatulutningar förekommer runt området, till exempel gatulutningarna söder om planområdet. Framför Gladan 5, 6 och 7 är gatulutningarna inom gränsen för tillgänglighet.

Övergångsställen förekommer på flera ställen på Warfvinges Väg samt över Kellgrensgatan och S:t Göransgatan.

Området ligger centralt i Stockholm och platsen har god orienterbarhet. Fastigheterna kopplas samman med övriga stadsdelar med ett finmaskigt och utbrett gångvägnät. Flera målpunkter i området, som tunnelbanestation, skolor, livsmedelsbutiker, gym, arbetsplatser, restauranger och parkeringshus finns i närheten av fastigheterna vilket ger upphov till att människor rör sig på platsen till fots de flesta tider på dygnet.

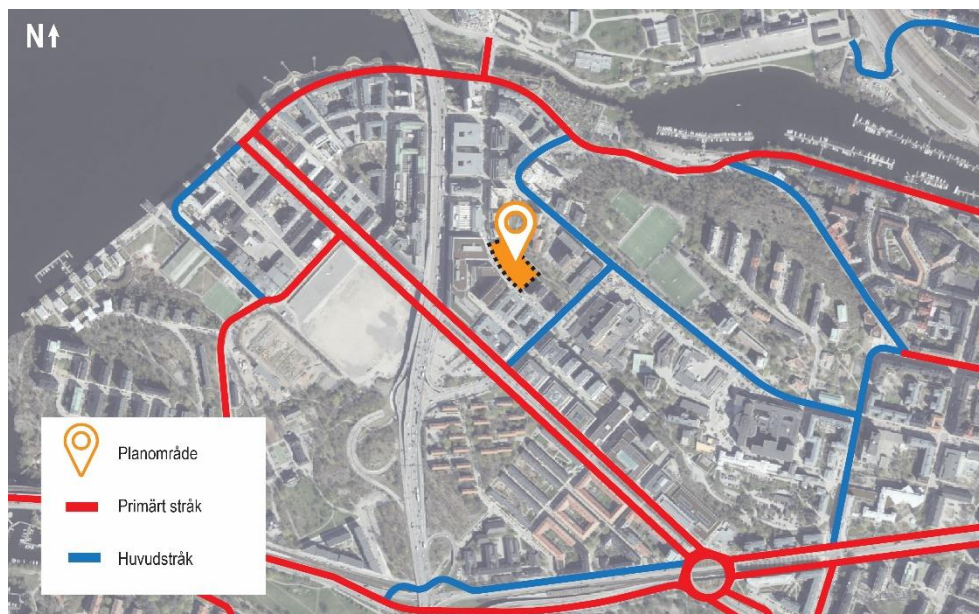
2.2 Cykeltrafik

Runt planområdet finns flera cykelstråk av olika standard. De primära stråken som är utpekade av Stockholms stad sträcker sig runt om planområdet i samtliga väderstreck.

Längs Hornsbergs Strand, strax norr om området, löper ett primärt stråk som via Ekelundsbron kopplar ihop Kungsholmen med Solna och Sundbyberg. Söder om området finns ett primärt stråk längs Lindhagensgatan som söderut kopplar vidare mot Västerbron och Södermalm, väster ut mot Alvik och österut mot Stockholm City.

De primära stråken kompletteras av huvudstråk och lokala cykelstråk. Huvudstråk på Kellgrensgatan och S:t Göransgatan leder till de primära stråken. I figur 4 redovisas de primära stråken och huvudstråken. På de flesta gator, där det inte finns cykelbana eller cykelfält, är det möjligt att cykla i blandtrafik. På Warfvinges Väg är skyltad hastighet 30 km/h och cyklister rör sig i blandtrafik.

Cykelstråken binder samman området med omkringliggande stadsdelar och skapar på de flesta håll ett finmaskigt och gent nät. Det tar cirka 13 minuter (4 km) att cykla in till Stockholm city (Stockholm Centralstation) från planområdet.



Figur 4. Cykelstråk runt planområdet. Karta: Lantmäteriet (bearbetningar av Tyréns)

2.3 Kollektivtrafik

Tillgången till kollektivtrafik i området är god med närhet till flera busshållplatser och tunnelbanestationer.

Närmaste busshållplats är hållplats Kellgrensgatan på S:t Göransgatan som ligger i cirka 300 meter gångavstånd från planområdet. Den trafikeras av linje 56 som har sträckningen Hornsberg - Lilla Essingen.

Linje 54, Reimersholme - Hornsberg, går via Hornsbergs strand med hållplatser Mariedalsvägen och Mariedal närmast planområdet, cirka 420 meter gångavstånd.

Även linje 74, mellan Hornsberg och Sickla udde, går i närheten av planområdet med busshållplats Strandbergsgatan på Lindhagensgatan cirka 500 meter från planområdet alternativt 300 meter via trappor.

Den tunnelbanestation som ligger närmast planområdet är Stadshagen som trafikeras av blå tunnelbanelinje mellan Hjulsta - Kungsträdgården och Akalla - Kungsträdgården. Från planområdet är det cirka 250 meter gångväg till den tunnelbaneentré som ligger i korsningen Kellgrensgatan - S:t Göransgatan men denna gångväg har branta gatulutningar.

Till den andra tunnelbanenedgången, som ligger i korsningen Mariedalsvägen - S:t Göransgatan, är det cirka 100 - 150 meter via parkstråket öster om planområdet. Denna gångväg har nivåskillnad som tas upp i trappor och är därför ej inom riktlinjerna för tillgänglighet.

Med tunnelbanan tar det cirka 10 minuter inklusive gångtid in till T-centralen.



Figur 5. Omkringliggande busshållplatser och tunnelbanestationer. Närmast planområdet: Tunnelbanestation Stadshagen. Karta: Lantmäteriet (bearbetningar av Tyréns)

2.4 Biltrafik

På Warfvinges Väg är biltrafiken dubbelriktad och uppdelad på ett körfält i vardera körriktning, skyltad hastighet är 30 km/h.

Området ligger i närheten av Essingeleden med cirka 250 meter köravstånd till/från på- och avfarterna.



Figur 6. Motorfordonsflöde enligt data från Stockholms stad. Karta: Lantmäteriet (bearbetningar av Tyréns)

Mätningar från 2006 visar att det är runt 2 200 fordonsrörelser per dygn (årsdygnstrafik, ÅDT) på Warfvinges Väg vilket är de mest aktuella mätningarna på vägen. Söder om planområdet, på Kellgrensgatan, finns mätningar från 2024 som visar på 10 300 ÅDT respektive 7 800 ÅDT. Även om mätningarna på Warfvinges Väg är daterade bedöms biltrafiken på vägen idag inte vara högre än när mätningarna gjordes.

2.5 Parkering

Bilparkering

Gladan 5 har markparkering inom fastighetsgränsen söder om byggnaden. Det innebär att bilar backar över gångbanan vid parkering vilket medför en trafiksäkerhetsrisk för gående.

Gladan 6 och 7 har varsitt parkeringsgarage med in-och utfart på Warfvinges Väg. Totalt finns cirka 25 bilparkeringsplatser.

Avgiftsbelagd parkering samt boendeparkering är möjligt på ömse sidor om Warfvinges Väg med undantag för vissa sträckor där det är lastplats eller stoppförbud. Även parkering avsett för motorcykel finns längs gatan.

Från Gladan 7 är ungefär 80 meter till P-hus Strandbergsgatan under Essingeleden med plats för 355 bilar där 44 platser är besöksparkering.

Cykelparkering

Ingen cykelparkering finns inom fastigheterna. På Warfvinges Väg finns ingen allmän cykelparkering i närheten av fastigheterna.

2.6 Angöring och avfallshantering

Söder om fastigheten Gladan 5 finns en infart som möjliggör avfallshantering. Lastplats finns även på Warfvinges Väg strax norr om Gladan 6 och strax norr om Gladan 7.



Figur 7. Infart söder om Gladan 5 med trappa upp till parkområde. Till höger ligger förskola Brovaktaren.

3 Planförslag och konsekvensbedömning

Förslaget ger stöd åt fler arbetsplatser i ett kollektivtrafiknära läge. Centrumändamål i bland annat bottenvåningar kan skapa lokala förutsättningar för en varierad handel och service. Stadshagen har en blandad stadsmiljö som erbjuder de urbana kvaliteter som många företag efterfrågar. Förslaget innebär att underlaget för lokal handel och service ges bättre förutsättningar och flexibilitet kring fastigheternas användningsområden ger en önskad långsiktighet.

Den ombyggnationen som pågår i fastigheterna syftar till att koppla ihop dem med en gemensam tillgänglig förbindelsegång i Gladan 6. In- och utfart till bilparkeringsgaraget via Gladan 6 stängs av och in- och utfarter samlas till norra delen av Gladan 7. De frigjorda ytorna omvandlas till lokalytor. En gemensam ingång till cykelförrådet samt miljörum, soprum och varumottag tillskapas i Gladan 5. En förbindelsegång genom alla fastigheterna blir i källarplan. Figuren nedan visar en schematisk illustration över möjlig ombyggnad av källarplan.



Figur 8. Schematisk illustration för ombyggnaden av källarplanet där bland annat bil och cykelparkering redovisas samt förbindelsegång mellan fastigheterna. Bruna ytor redovisar tillgänglig yta för bilparkering i Gladan 6 och 7 och lila yta i Gladan 5 redovisar möjlig yta för cykelparkering. Gul yta illustrerar förbindelsegång mellan fastigheterna.

Förutom cykelparkeringen inomhus i förråd möjliggörs en väderskyddad cykelparkering utomhus söder om Gladan 5 på kvartersmark.

I samband med den nya detaljplanen planeras ingen ny trafikinfrastruktur i området.

3.1 Gångtrafik

Stadsmiljön ska upplevas trygg för alla. Att aktivera gatufasader och få ett liv i entréplanet kan bidra till att öka trygghetskänslan i området.

Välutformade, inbjudande och levande miljöer bidrar till en bättre stadsupplevelse och är en grund till att invånare kan känna sig trygga i stadsmiljön.

Eftersom den nya gestaltningen av byggnaderna samlar in- och utfart till parkeringsgarage i ett läge i stället för två som idag blir trafiksäkerheten för gående som rör sig i området högre. Bilparkering på kvartersmark söder om Gladan 5, mellan byggnaden och intilliggande byggnad där förskola ligger, kommer utgå samt att varuleverans och avfallshantering framöver ska ske via lastplats vilket innebär att backning över gångbanan inte kommer förekomma med planförslaget.

Beroende på omfattning av utveckling av centrumverksamhet och andra typer av verksamheter i fastigheterna görs bedömningen att olika scenarion kommer ge upphov till olika mängder tillkommande gångtrafikanter.

3.2 Cykeltrafik

Planförslaget föreslår inga nya cykelvägar eller annan cykelinfrastruktur intill byggnaderna. Cyklister kommer fortsättningsvis röra sig i blandtrafik på Warfvinges Väg i och med att gatan bedöms även i framtiden vara lågtrafikerad och hålla låg hastighet. Kvarteret bedöms ha ett gynnsamt läge för cykeltrafik redan idag med närhet till ett flertal cykelstråk.

De planerade verksamheterna bedöms bidra till något ökad cykeltrafik då fastigheterna erbjuder cykelparkering och cykelfaciliteter som ej funnits tidigare vilket kan uppmuntra till cykling som leder till ökade cykelflöden på Warfvinges Väg jämfört med idag.

3.3 Kollektivtrafik

Kvarteret bedöms ha ett gynnsamt läge med närhet till kollektivtrafik. De planerade arbetsplatserna bedöms inte påverka behovet av kollektivtrafik. Planförslaget bedöms inte heller påverka framkomligheten av kollektivtrafiken negativt.

3.4 Biltrafik

3.4.1 Alstringsberäkningar

Resultat av trafikstringsberäkningar beskriver hur mycket trafik verksamheterna ger upphov till. Olika funktioner ger upphov till olika mängder alstring.

I detaljplanen kommer både kontorsändamål och centrumändamål tillåtas. I centrum kan olika verksamheter ingå som till exempel butiker, restauranger, gym, biograf, bibliotek, teatrar, museum, banker, apotek, smådjursklinik, hantverk, byggnader för religiösa ändamål, föreningslokaler, vuxenutbildning, hotell, lättare former av vård.

Det är i dagsläget oklart hur fördelningen kommer att se ut och den kan även komma att förändras över tid. Därför bygger framtagandet av alstringsberäkningarna på två olika scenarier där byggnaderna har totalt 9 000 kvm ljus BTA (brutto total area) i båda scenarier men olika funktionsfördelning.

- Scenario 1: 450 kvm ljus BTA centrumändamål (5 %) och 8 550 kvm ljus BTA kontor (95 %)
- Scenario 2: 4 500 kvm ljus BTA centrumändamål (50 %) och 4 500 kvm ljus BTA kontor (50 %).

Dessa har valts då det mest troliga scenariot i detta läge är en större andel kontorsverksamhet och en mindre andel centrumverksamhet. Då planen medgör 100 % centrumverksamhet har dock ett scenario med 50 % centrumverksamhet och 50 % kontor valts då det ej antas troligt att andel för centrumverksamhet kommer att bli högre.

3.4.1.1 Antaganden i omkringliggande projekt

Trafikutredningar i närområdet har studerats för att kunna göra antaganden om biltrafikstring för projektet.

I tidigare trafikutredning för Glädjen 12 WSP (2023) har det för kontor antagits 20 kvm per anställd. Det antas att 10 % av de anställda åker bil till och från arbetet baserat på färdmedelsfördelning enligt resvaneundersökning. Centrumbesökare antas främst alstras från närområdet.

I tidigare trafikutredning för Paradiset 23 och 27 WSP (2022) har det antagits 2 parkeringsplatser per 1 000 kvm ljus BTA (kontor) i enlighet med skrivelse i *Parkeringstal Stadshagen för kontorsverksamhet Stockholms*

stad (2017). Av dessa antas varje parkeringsplats alstra 2 fordonsrörelser per dygn.

I trafikutredning för Hornsberg 10 Sweco (2022) har det antagits att under ett vardagsdygn alstras 2,5 fordonsrörelser per parkeringsplats för kontorsverksamhet. Besöksfordon har företrädesvis antagits parkera vid gata. Däremot tas det i utredningen hänsyn till tillkommande personalrelaterade bilresor där det antogs 1,25 omsättningar per parkeringsplats för personal vilket genererar 2,5 fordonsrörelser per dygn.

3.4.1.2 Antaganden för Gladan 5, 6 & 7

Nedan beskrivs projektspecifika antaganden som alstringsberäkningarna baserats på. Antaganden utgår både från det beskrivet ovan om omkringliggande projekt samt projektspecifika uppskattningar utifrån logiska resonemang. Även en kontroll mot Trafikverkets alstringsverktyg har gjorts för att kontrollera rimligheten i antagandena.

De ombyggda fastigheterna antas alstra en marginell mängd motorfordonstrafik. Fastigheterna planeras för kontorsverksamhet och centrumändamål så som restauranger, detaljhandel, gym, vuxenutbildning och lättare form av vård. Fastigheterna har ett mycket centralt läge med god tillgång till kollektivtrafik och gång- och cykelstråk. Därmed finns mycket goda möjligheter för en hög andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor.

Nyttotrafik är motorfordonstrafik utöver personresor och innefattar serviceresor, godsleveranser och avfallshantering. Antal godsleveranser/transporter beror på typ av verksamhet; olika storlekar och mängd restauranger och kontor som kan innehålla olika hyresgäster. En restaurang kräver en viss typ av leveranser och transporter, kontor ett annat. En annan aspekt är om samma leverantör levererar till fler än en restaurang eller kontor.

Parkeringarna i garaget kommer huvudsakligen användas av kontorsanställda samt personal för centrumverksamhet. Besökare till centrumverksamhet antas alstras från närområdet och i de fall de åker bil antas de parkera på gatan eller i närliggande parkeringshus. Om utbildning inryms i lokalerna antas majoriteten av eleverna åka kollektivtrafik, gå eller cykla.

3.4.1.3 Alstring utifrån scenarier

– Scenario 1

450 kvm ljus BTA centrumändamål (5 %) och 8 550 kvm ljus BTA kontor (95 %).

För **kontor** antas 20 kvm per anställd vilket innebär 428 kontorsanställda. Ett antagande om 75 % kontorsnärvaro på grund av distansarbete samt att 10 % av dessa åker bil innebär det att 32 personer uppskattas resa med bil. Med antagande om att 20 % av de som redan åkt bil till arbetet kommer genomföra en arbetsrelaterad resa under dagen medför det att det tillkommer 6 fordonsrörelser per dygn. Totalt antas 70 fordonsrörelser per dygn alstras från kontor. Trafikverkets alstringsverktyg uppskattar 191 fordonsrörelser per dygn för kontor i fastigheten.

För **centrumändamål** utgår trafikalstringsberäkningarna från ett snitt för alstringen från olika verksamheter listade nedan. Detta eftersom det finns osäkerhet i vilken typ av centrumverksamhet som kommer bli aktuell. För centrumändamål utgår alstringsberäkningarna från ett antagande om att ytan fördelas jämt mellan restaurang, gym, detaljhandel och lättare former av vård.

- 450 kvm restaurang med antagande om 50 kvm per anställd ger 9 anställda. Ett antagande om att 10 % åker bil ger 2 fordonsrörelser per dygn. Antal besökare uppskattas till 140 gäster vid fullsatt och 50 % beläggning gånger 3 sittningar ger 210 gäster per dygn. 10 % antas åka bil och 2 personer per bil ger 21 bilresor per dygn. Totalt för restaurangen blir 23 bilresor per dygn. Beräkningar med Trafikverkets alstringsverktyg resulterar i 20 bilresor per dygn.
- 450 kvm gym genererar 110 besök/dag enligt Trafikverkets alstringsverktyg. Antagande om att 10 % åker bil ger 22 fordonsrörelser per dygn. Antagande om 6 anställda och att 10 % åker bil ger 2 fordonsrörelser per dygn. Totalt uppskattas gymverksamhet generera 24 bilresor per dygn. Beräkningar med Trafikverkets alstringsverktyg resulterar i 47 bilresor per dygn.
- 450 kvm detaljhandel ger 8 anställda enligt Trafikverkets alstringsverktyg. 10 % antas åka bil vilket ger 2 fordonsrörelser per dygn. Troligen kommer mindre specialiserade butiker ligga i detta läge vilket ger att en liten andel besökare antas åka bil. Alstringsverktyget ger 225 resor totalt och ett antagande om att 5 % åker bil ger 23

fordonsrörelser per dygn. Totalt ger detaljhandeln upphov till 25 fordonsrörelser per dygn. Beräkningar med Trafikverkets alstringsverktyg resulterar i 66 bilresor per dygn.

- 450 kvm lättare form av vård. Antagande om 8 läkare/ sjuksköterskor anställda och 10 besökare per läkare/ sjuksköterska och att 10 % antas åka bil ger 16 fordonsrörelser per dygn. Antagande om att totalt antal anställda är 10 personer, och 10 % av dessa åker bil ger 2 fordonsrörelse per dygn. Totalt ger lättare form av vård upphov till 18 fordonsrörelser per dygn. Beräkningar med Trafikverkets alstringstal och antagande om 10 % resvalsandel med bil resulterar i totalt 28 fordonsrörelser per dygn för verksamheten.

Leveranser och avfallshantering för kontor och centrumändamål i scenario 1 uppskattas till 20 - 25 fordonsrörelser per dygn.

Med ovanstående antaganden uppgår den totala biltrafikalstring per dygn för scenario 1 till 23 centrumändamål + 70 kontor + 25 leveranser och avfallshantering = 118 fordonsrörelser per dygn.

Med Trafikverkets alstringsverktyg genereras 40 centrumändamål + 191 kontor + 25 leveranser och avfallshantering = 256 fordonsrörelser per dygn.

– **Scenario 2**

4 500 kvm ljus BTA centrumändamål (50 %) och 4 500 kvm ljus BTA kontor (50 %).

För **kontor** antas 20 kvm per anställd vilket innebär 225 kontorsanställda. Ett antagande om 75 % kontorsnärvaro på grund av distansarbete samt att 10 % av dessa åker bil ger det att 17 personer reser med bil. Med antagande om att 20 % av de som redan åkt bil till arbetet kommer genomföra en arbetsrelaterad resa under dagen medför det att det tillkommer 4 fordonsrörelser per dygn. Totalt antas 38 fordonsrörelser per dygn alstras från kontor. Trafikverkets alstringsverktyg ger 101 fordonsrörelser per dygn.

För **centrumändamål** utgår trafiklalstringsberäkningarna från ett snitt för alstringen från olika verksamheter listade nedan. Detta eftersom det finns osäkerhet i vilken typ av centrumverksamhet som kommer bli aktuell. För centrumändamål utgår

alstringsberäkningarna från ett antagande om att ytan fördelas jämt mellan restaurang, gym, detaljhandel och lättare form av vård.

- 1 125 kvm restaurang med antagande om 50 kvm per anställd ger 23 anställda. Antagande om att 10 % åker bil ger 5 bilresor per dygn. Besökare till restaurangen antas vara 350 gäster vid fullsatt med ett antagande om 50 % beläggning och 3 sittningar ger 525 gäster per dygn. 10 % av gästerna antas åka bil med 2 personer per bil ger 53 bilresor per dygn. Totalt uppskattas restaurangen alstra 58 bilresor per dygn. Beräkningar med Trafikverkets alstringsverktyg resulterar i 49 bilresor per dygn för restaurangen.
- 1 125 kvm gym uppskattas alstra 276 besök per dag enligt Trafikverkets alstringsverktyg. Antagande att 10 % åker bil ger 56 fordonsrörelser per dygn. Ett antagande om att gymmet har 15 anställda och att 10 % åker bil innebär 3 bilresor per dygn. Totalt alstrar gymmet 59 fordonsrörelser per dygn. Beräkningar med Trafikverkets alstringsverktyg resulterar i 118 bilresor per dygn.
- 1 125 kvm detaljhandel 26 anställda (enligt alstringsverktyget) 10 % antas åka bil ger 6 fordonsrörelser per dygn. Troligen mindre specialiserade butiker i detta läge vilket ger att en liten andel besökare antas åka bil. Alstringsverktyget ger 1018 resor totalt och ett antagande om att 5 % åker bil ger 102 fordonsrörelser per dygn. Beräkningar med Trafikverkets alstringsverktyg resulterar i 166 fordonsrörelser per dygn.
- 1 125 kvm lättare form av vård. Antagande om 20 läkare/sjuksköterskor är anställda och 10 besökare per läkare/sjuksköterska och att 10 % antas åka bil ger 40 fordonsrörelser per dygn. Antagande om att totalt antal anställda är 24 personer, och 10 % av dessa åker bil ger 5 fordonsrörelser per dygn. Totalt ger lättare form av vård upphov till 45 fordonsrörelser per dygn. Beräkningar med Trafikverkets alstringstal och antagande om 10 % resvalsandel med bil resulterar i totalt 84 fordonsrörelser per dygn för verksamheten.

Leveranser och avfallshantering för kontor och centrumändamål uppskattas i scenario 2 till cirka 25 - 35 fordonsrörelser per dygn.

Med ovanstående antaganden uppgår den totala biltrafikalstring per dygn för scenario 2 till 264 centrumändamål + 38 kontor + 35 leveranser och avfallshantering = 337 fordonsrörelser

Görs uträkning med Trafikverkets alstringsverktyg fås 417 centrumändamål + 101 kontor + 35 leveranser och avfallshantering = 553 fordonsrörelser.

Kvalitetskontroll utgår från antal parkeringsplatser i framtida garage.

Det planeras för 25 parkeringsplatser (samma som tidigare) och med antagande om att parkeringsplatserna är fullbelagda och att det alstras 2,5 fordonsrörelser per parkeringsplats innebär det 63 fordonsrörelser per dygn.

Utöver ovan alstras även trafik från leveranser och avfallshantering till verksamheterna vilket uppskattas till cirka 20 - 35 fordonsrörelser per dygn.

Total biltrafikalstring per dygn blir då 98 om den baseras på antal bilparkeringsplatser i garaget. Detta ligger på en lägre nivå än den ovan gjorda alstringsberäkningen. Att resultaten mellan de olika alstringsberäkningarna skiljer sig åt är helt naturligt eftersom det är olika metoder som baseras på olika faktorer. Resultaten från vald metod för alstringsberäkning ligger mellan resultaten från Trafikverkets alstringsverktyg och det som baseras enbart på antalet bilparkeringsplatser i garaget. I och med detta bedöms resultaten från vald metod av alstringsberäkningarna vara rimliga.

3.4.1.4 Bedömd effekt av trafikstring

Det troligaste scenariot är att det är antalet parkeringsplatser både i det egna garaget samt i närområdet (gatuparkering samt parkeringshus) som styr hur stor trafikstringen blir sett till antal fordonsrörelser samt den trafik som alstras av leveranser till de nya verksamheterna. Besökare till verksamheter och kontor antas då på grund av det centrala läget och närhet till kollektivtrafik välja andra färdmedel än bilen. Möjlighet finns att parkera på gatumark eller i närliggande parkeringsgarage men till en relativt hög kostnad. Läget nära på- och avfarten till Essingeleden kan dock göra att fler väljer bilen.

Detta ger en liknande situation som dagens och bedöms därför ej påverka gatorna i närområdet.

Även om alstring sker enligt scenario 2 med som mest 553 fordonsrörelser per dygn (med Trafikverkets metod för trafikstring) minus det som redan

alstras av verksamheterna idag ger det en ökning som ej antas påverka trafiken i närområdet nämnvärt.

3.5 Parkering

Vid detaljplanearbete ska parkeringslösningar för cykel och bil för kontor och centrumverksamhet studeras enligt Stockholms stad riktlinjer. Cykelparkeringstalet utgår från "Cykelparkeringstal vid nyproduktion". Eftersom fastigheterna inte är nyproduktion blir de framräknade cykelparkeringstalen en rekommendation. Inga riktlinjer finns för bilparkeringstal för kontor, utan detta ska i stället bedömas från fall till fall.

Som tidigare nämnts studeras två scenarier

- **Scenario 1**
450 kvm ljus BTA för centrumändamål (5 %) och 8 550 kvm ljus BTA för kontor (95 %)
- **Scenario 2**
4 500 kvm ljus BTA för centrumändamål (50 %) och 4 500 kvm ljus BTA för kontor (50 %).

3.5.1 Cykelparkering

Ett av målen i Stockholms Stads framkomlighetsstrategi är att göra det enklare för de som cyklar. Cykeltrafiken i Stockholm ökar och cykelparkeringar är en viktig del i utvecklingen.

Behovet av cykelparkering till verksamheterna ska lösas på kvartersmark.

- Kontor: 10-20 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA.
- Arbetsplatser (för beräkningen till centrumändamål) minst 0,2 parkeringsplatser per anställd.

För att bedöma antal arbetsplatser för centrumändamål har ett antagande gjorts att det är 10 anställda per 500 kvm BTA.

Utifrån riktlinjerna rekommenderas

- **Scenario 1**
2 parkeringsplatser för 450 kvm ljus BTA för centrumändamål och 86 - 171 parkeringsplatser för 8 550 kvm ljus BTA för kontor. Totalt 88 - 173 parkeringsplatser
- **Scenario 2**
18 parkeringsplatser för 4 500 kvm ljus BTA för centrumändamål

och 45 - 90 parkeringsplatser för 4 500 kvm ljus BTA för kontor.
Totalt 63 - 108 parkeringsplatser.

I fastigheten planeras för ett säkert och tryggt cykelparkeringsrum i källarplan för anställda. Utifrån ovan är behovet från 63 - 173 parkeringsplatser. Fastigheten ligger centralt i Stockholm och antal cykelparkeringar rekommenderas därför ligga i det högre spannet, mot 170 platser.

I fastigheterna planeras för cirka 120 parkeringsplatser (enplans ställ) i ett säkert och tryggt cykelparkeringsrum. Om efterfrågan överstiger 120 platser är det möjligt att omvandla bilparkeringsplatser i garaget till cykelplatser. In- och utfart till cykelrummet är via Gladan 5 från Warfvinges Väg.

För att främja cykling är det viktigt att cykelställ möjliggör till ramlåsning och att servicefunktioner återfinns inom fastigheten, så som cykelpump och möjlighet att duscha vid arbetsplatsen.

Det planeras finnas platser för olika typer av cyklar, exempelvis lastcyklar, cykelkärror samt erbjuda laddningsmöjlighet för elcyklar. Trygghet och säkerhet är aspekter som särskilt behöver beaktas när det gäller cykelrummens entré och tillgänglighet där passage in och ut måste kunna ske snabbt och säkert utan att obehöriga kan passera. Cykelparkeringsrummet kommer att hålla erforderliga mått för parkeringsställ och dörrar.

Behovet av cykelparkering för besökare rekommenderas vara 0,2 av totalbehovet, det vill säga i spannet 13 - 35 platser. 18 - 35 platser enligt scenario 1 och 13 - 22 platser enligt scenario 2, dock kan behovet bero på typ av centrumändamål där till exempel gym brukar kräva många cykelparkeringsplatser för besökare. Med tanke på det centrala läget rekommenderas den högre delen av spannet att tillämpas. Cykelparkeringen bör placeras i ett bra läge i närhet till målpunktens entré. Det är inte önskvärt att allmänheten får tillgång till cykelrummet inom fastigheterna.

Söder om Gladan 5, på fastighetsmark, planeras väderskyddad cykelparkering med cirka 25 - 40 platser.



Figur 9. Exempel på cykelparkering med skärmtak. Design: ProLip

3.5.2 Bilparkering

Stockholms stad har inga riktlinjer för parkeringstal för kontor och centrumändamål. Parkeringsbehovet bedöms utifrån varje enskilt projekt och dess specifika förutsättningar. Parkeringsbehovet varierar mellan olika arbetsplatser och olika verksamheter där viktiga faktorer som styr efterfrågan bland annat är tillgången på platser, priset på platserna, närhet till kollektivtrafik och tillgång på mobilitetsåtgärder.

I fastigheterna finns sammanlagt 25 parkeringsplatser i garaget varav en är för rörelsehindrade. Detta ger ett parkeringstal på 2,8 bilparkeringsplatser/ 1 000 kvm BTA.

För att bedöma om detta är tillräckligt har en omvärldsbevakning utförts.

Nedan följer bilparkeringstal för ett antal platser:

- Detaljplan för kontor på fastigheten Paradiset 27 belägen strax väster om Essingeleden har ett parkeringstal för kontor på 2 bilparkeringsplatser/ 1 000 kvm BTA. Detaljplanen vann laga kraft 2024.
Källa: Trafik- och mobilitetsutredning Paradiset 23 & 27 (WSP 2023).
- Solna stad har ett parkeringstal för kontor på 5,5 bilparkeringsplatser/ 1 000 kvm ljus BTA i zon 1 (med mycket god tillgång till kollektivtrafik).
Källa: Parkeringsnorm för Solna stad (Solna stad 2024).

- Malmö har ett parkeringstal för kontor på 0-9 bilparkeringsplatser/ 1 000 kvm ljus BTA beroende på nivå av mobilitetsåtgärder i zon 1 (centrala staden).
Källa: Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö (Malmö stad 2020).
- Järfälla har ett parkeringstal för kontor på 5 bilparkeringsplatser/ 1 000 kvm BTA och för mindre handel, närservice eller restaurang i bottenvåning ett parkeringstal på 0 i zon A+ (mest centrala delarna).
Källa: Parkeringsnorm för Järfälla kommun (Järfälla kommun 2017).

Utifrån ovan omvärldsbevakning och att fastigheternas läge är mycket fördelaktigt för både gång-, cykel- och kollektivtrafik antas ett parkeringstal på 2,8 bilparkeringsplatser/ 1 000 kvm BTA vara tillräckligt.

Parkering till fastigheterna möjliggörs med parkeringsgarage under fastigheterna Gladan 6 och 7. En av dagens två garageinfarter planeras behållas. Den planerade garageinfarten är placerad i samma läge som idag vid Gladan 7 strax norr om Warfvings Väg 28.

Garageutrymmet är gemensamt för de tre fastigheterna och kopplas ihop med en tillgänglig förbindelsegång. In- och utfart till garaget är via Warfvings Väg via Gladan 7. Det finns dessutom 8 parkeringsplatser för motorcyklar eller lådcyklar.



Figur 10. Garageinfart till Gladan 7

Besöksparkering för rörelsehindrade ska placeras inom 25 meter gångavstånd till entré, och bör om möjligt anläggas inom 10 meter från entré i enlighet med Stockholms stads egna riktlinjer. Det kommer vara möjligt att anordna parkeringsplats för rörelsehindrade inom åtminstone 25 meters avstånd på allmän mark.

Längs gatan finns möjlighet till parkering mot avgift enligt taxa 3 och parkeringsmöjlighet finns även i närliggande parkeringshus under Essingeleden som nås via Strandbergsgatan strax norr om fastigheterna.

Då en lastplats föreslås tillkomma vid Gladan 5 utgår 3 bilparkeringsplatser längs Warfvinges Väg.

3.6 Angöring, varuleveranser och avfallshantering

Grundregeln är att angöring, avfallshantering och varuleverans ska ske inom kvartersmark. Detta är dock inte möjligt för fastigheterna. Garaget är inte dimensionerat för större bilar, både vad gäller breddmått och fri höjd som är 2,1 meter.

Varuleveranser och avfallshantering kommer därför ske via lastplats på Warfvinges Väg vid Gladan 5 strax nordväst om trappan upp mot parkområdet. Från lastplats till miljörum och varumottag är det 25 meter

och till soprum 15 meter (se figur 11). Små leveranser till kontoren kan också ske via huvudentrén på Gladan 6.

För att förhindra att fordon backar över gångbana föreslås kantstenshöjden vara minst 6 centimeter hög (för att underlätta för cyklister att komma in i cykelförrådet) och fysiskt hinder på kvartersmark som omöjliggör för fordon att köra in. Detta är av stor vikt för att säkerställa trafiksäkerheten då det ligger flera skolor och förskolor i området varav en förskola i fastigheten intill. Ombyggnation av gångbana och kantstöd ansvarar Trafikkontoret för.

För övriga transporter till fastigheterna finns möjlighet att angöra inom 10 - 25 meter från alla entréer längs gatan.



Figur 11. Förslag på reglering på gatumark, placering av lastplatser, parkering för rörelsehindrade (RHP) och boendeparkering.

Den södra lastplatsen utmed gatan är ny medan den norra finns idag.