

KV.BRÄDSTAPELN TRAFIKUTREDNING FÖR DETALJPLAN

Godkänt dokument - Monika Rudenska, Stadsbyggnadskontoret Stockholm, 2016-10-14, Dnr 2009-04274

JUNI 2016

SWECO 

BESTÄLLARENS ADRESS OCH KONTAKTUPPGIFTER
Areim AB Jerker Victor Norrländsgatan 18 111 43 Stockholm
SWECOS ADRESS OCH KONTAKTUPPGIFTER
Sweco Gjörwellsgatan 22 Box 34044 100 26 Stockholm, Sverige Telefon: 08-6956000 www.sweco.se Sweco Society AB Org.nr: 556949-1698 Styrelsens säte: Stockholm En del av Sweco-koncernen
MEDVERKANDE OCH DERAS ROLLER
Uppdragsledare: Sverker Hanson Utredare: Martin Viitanen
GENOMFÖRANDE & LEVERANS
Uppdraget påbörjades: Februari 2016 Leverans från Sweco: 2016-06-17



Sverker Hanson
sverker.hanson@sweco.se
08-6596477 / 073-4126477

Sammanfattning

Denna utredning ligger till grund för ny detaljplan för kv. Brädstapeln.

Rapporten tar sin utgångspunkt i bygglov för ombyggnad av Plan -1 i kv. Brädstapeln, där ny handelsverksamhet planeras.

Detaljplanen innebär en utökad volym kontor.

Mängden bilresor beräknas minska till följd av att antalet parkeringsplatser reduceras.

Möjliga åtgärder för förbättrad infrastruktur och för främjande av hållbart resande presenteras i de två sista kapitlen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- 5** Bakgrund & områdesbeskrivning
En beskrivning av området, nuvarande och kommande bebyggelse.
- 6** Metod
Beskrivning av hur trafikutredningen har genomförts.
- 7** Trafikalstring & probleminventering
Trafikalstring för dagens läge och framtiden samt identifikation av möjliga problem.
- 8** Utformningsförslag för Scheelegatan
Förslag på utformning av korsningen vid Barnhusbron/Scheelegatan samt dess kopplingar.
- 9** Åtgärdsförslag för parkeringslösningar
Förslag på åtgärder för att minska andelen bilresor och lösningar för bil- samt cykelparkering.

Bakgrund & områdesbeskrivning

Kv. Brädstapeln ligger i nordöstra hörnet av Kungsholmen, sydväst om Barnhusbron invid korsningen mellan Scheelegatan och Fleminggatan. Fastigheten passerar av ett cykelpendlingsstråk längs Fleminggatan och ett cykelhuvudstråk längs Scheelegatan. Ettans stombusslinje passerar utanför längs Fleminggatan och närmsta tunnelbaneuppgång (Rådhuset) ligger ungefär 250 m bort. Kv. Brädstapeln anses således ha mycket goda kommunikationer och ett gott pendlingsläge.

En om- och nybyggnation av fastigheten planeras, dels med ett par tillkommande våningar för kontorsverksamhet samt en ombyggnation av ett våningsplan till affärsgalleria. Detta kommer medföra en ökad belastning på omkringliggande infrastruktur, en förändring i nyttjandet av parkeringsplatser samt nya transportbehov.

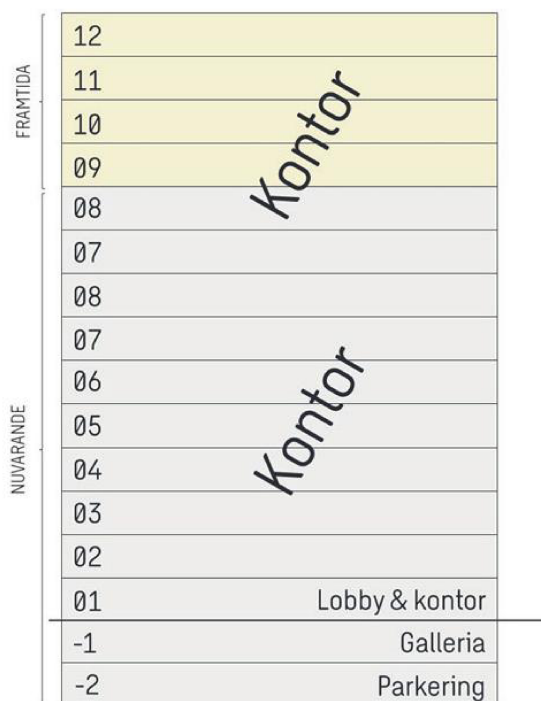
I dagsläget består kv. Brädstapeln av åtta våningsplan ovan mark samt två våningsplan under mark. På plan -2 finns idag ett parkeringsgarage och på plan -1 kommer en affärsgalleria byggas (med bl.a. ett Systembolag, större dagligvaruhandel och

restaurang). Våning 1-8 består i huvudsak av kontor. I framtiden planeras fyra till våningar med kontor samt mindre ändringar på plan -2.

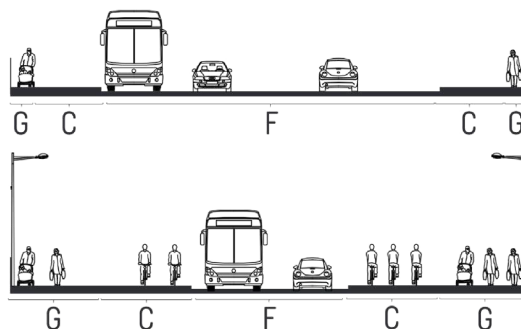
Barnhusbron består idag till stor del av en stor fordonsyta där bl.a. turistbussar brukar parkera. Visioner finns för att, i samband med om- och nybyggnationen av kv. Brädstapeln, även bygga om Barnhusbron samt bredda den otrygga gången under garageinfarten och Barnhusbron (det är därför viktigt att möjliggöra en koppling till denna, se mer på nästa sida).



Figur 1: Ortofoto över kvarteret och närliggande omgivning (Stockholms stad, 2012).



Figur 2: Principskiss över nuvarande och framtida byggnad (Sweco, 2016).



Figur 3: Möjligt utförande för dagens och framtidens sektion för Barnhusbron (Sweco, 2016).

Metod

För att få en uppskattning av mängden trafik och färdmedelsfördelningen har platsbesök med både trafikräkningar och beläggningsinventeringar för parkeringsgaraget genomförts.

Dessa siffror har sedan viktats mot värdena från Trafikverkets trafikstringsverktyg för att få en mer sanningsenlig färdmedelsfördelning. Vidare har även mängden parkeringsplatser används för att räkna fram teoretiskt möjliga tal för biltrafikstring. Omsättningen för parkeringsplatserna har beräknats enligt nedan.

- Omsättning kontor: 1,5 / dag
- Omsättning handel: 5 / dag

För att få fram trafikstring för leveranser och avfallstransporter har dels stödjande rapporter används samt intervjuer med kunniga inom logistik inom olika sorters verksamheter.

Trafikalstring & problemidentifiering

I dagsläget bedöms trafik alstras för kv. Brädstapeln enligt tabell 1. Efter ombyggnationen bedöms trafiken alstras enligt tabell 2.

Tabell 3 beskriver den ungefärliga mängden biltrafik som tillgängligt antal parkeringsplatser bedöms alstra.

Den totala mängden resor (med samtliga trafikslag) bedöms till följande:

- Före nybyggnad: 12 900
- Efter nybyggnad: 15 300

Då mängden biltrafik väntas minska något bedöms inte den omkringliggande gatuinfrastrukturen påverkas. En större mängd gående och cyklister behöver dock hanteras så att dessa får de utrymme som behövs.

De viktigaste punkterna bedöms vara (A) korsningen vid Barnhusbron, (B) utformningen av Scheelegatan, (C) inlastning och parkering under markplan.

Till detta tillkommer även att angöring och tillgängligheten behöver lösas på ett tillfredsställande sätt. Leveranser (inkl. avfallshämtning) bedöms uppgå till ungefär 56 st / dag före ombyggnad och 62 st / dag efter ombyggnationen.

Åtgärdsförslagen som presenteras i följande kapitel går ut på att förbättra tillgängligheten och tryggheten kring korsningen vid Barnhusbron (A), se till att Scheelegatan utgör en fullgod fortsättning på den planerade ombyggda Barnhusbron (B) samt att parkeringsytan fördelas mellan trafikslagen för ett optimalt nyttjande (C).

Tabell 1: Resandetalstring fördelat för olika trafikslag, innan nybyggnation.

Trafikslag	Andel resor	Antal resor
Bil	8 %	1 030
Kollektivtrafik	15 %	1 940
Cykel	15 %	1 940
Gång	62 %	8 000

Tabell 2: Resandetalstring fördelat för olika trafikslag, efter nybyggnation.

Trafikslag	Andel resor	Antal resor
Bil	5 %	770
Kollektivtrafik	15 %	2 300
Cykel	20 %	3 060
Gång	60 %	9 180

Tabell 3: Mängden parkeringsplatser samt den mängd biltrafik dessa bedöms alstra.

	Verksamhet	P-platser	Omsättning	Trafikflöde
Före ombyggnad	Kontor	236 st	354 oms/d	978 frd/d
	Handel	24 st	120 oms/d	
Efter ombyggnad	Kontor	186 st	279 oms/d	798 frd/d
	Handel	24 st	120 oms/d	

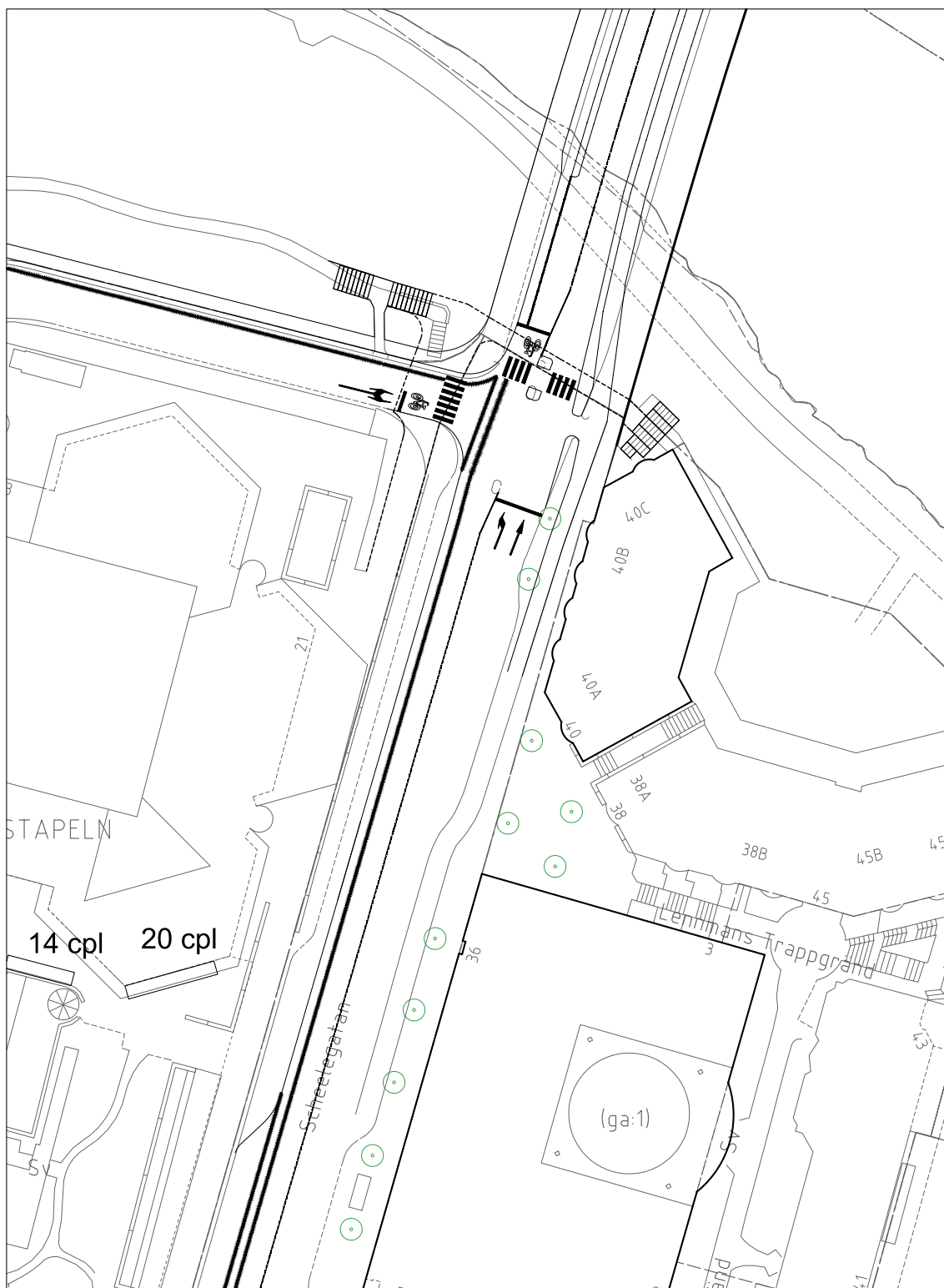
Tabell 4: Mängden godsleveranser

	Tung lastbil	Lätt lastbil	Transporter	Trafikflöde gods
Före ombyggnad	48 lev/d	8 lev/d	56 lev/d	112 frd/d
Efter ombyggnad	50 lev/d	12 lev/d	62 lev/d	124 frd/d

Utformningsförslag för Scheelegatan

Dagens lösning för gående och cyklister vid korsningen Barnhusbron/Scheelegatan samt fortsättningen ner för Scheelegatan västerut längs infarten till garaget är i dagsläget inte optimal och bör åtgärdas. Figuren nedan visar

på en möjlig lösning för att förbättra situationen för gående och cyklister. Bl.a. föreslås cykelns framkomlighet och säkerhet förbättras längs infarten till garaget och Scheelegatan.



Figur 6: Föreslagen utformning av korsningen Barnhusbron/Scheelegatan (Sweco, 2016).

Åtgärdsförslag för parkeringslösningar

Parkeringsgaraget på plan -2 bedöms kunna hantera den framtida mängden bilar och cyklar, men för att uppnå den färdmedelsfördelning som presenterats krävs bättre lösningar för cykelparkering. Vidare krävs även anpassade parkeringsplatser för besökare till gallerian. Lösningar för cykelparkeringar både under och ovan jord redovisas i skisserna på nästa sida.

För att fler ska välja att lämna bilen behövs:

- Incitament - t.ex. införande av p-tillstånd och en kostnad för att parkera.
- Attraktiva alternativ - t.ex. cykelparkering av god standard med bra läge.
- Bekväma alternativ - t.ex. dusch, omklädning och förvaring för cyklister.
- Möjligheter till alternativa transporter i jobbet - t.ex. bil- och cykelpool.
- Inspirerande alternativ - t.ex. testpersoner och tävlingar för anställda.

Vidare kan en s.k. mobilitetsspott, där den



Figur 7: En lastcykel med elmotor och plats för två barn (Luca Mara - Bicycling.se, 2014).

anställda själv kan välja hur denne vill använda bidraget ha positiva följder.

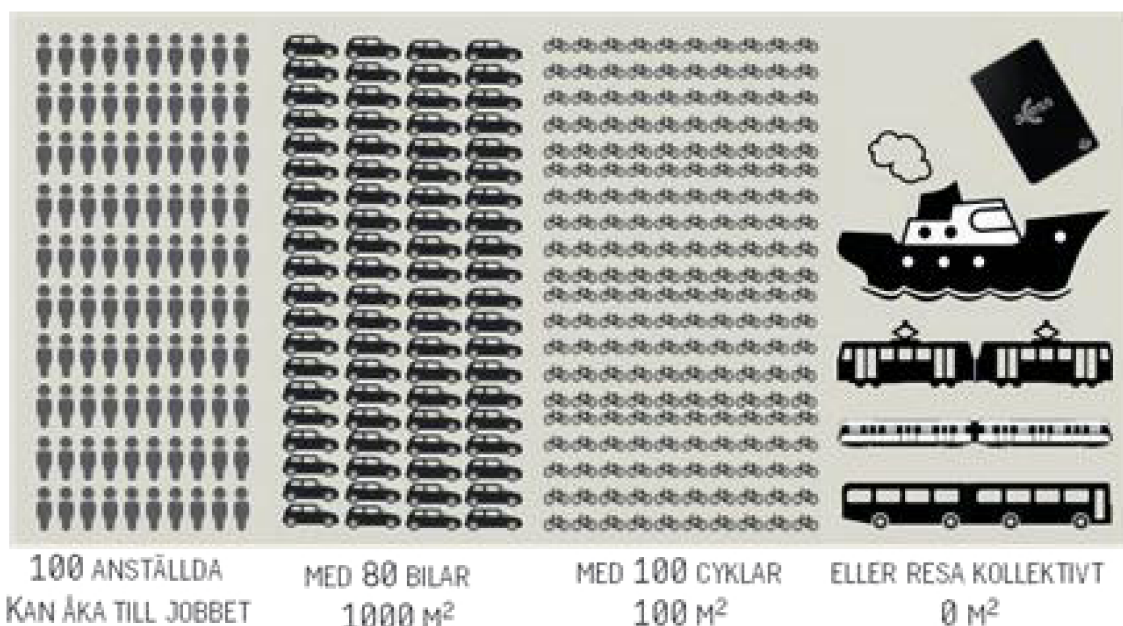
När det kommer till ytbehov är kollektivtrafikresenärer följt av cyklister de mest eftertraktansvärda grupperna.



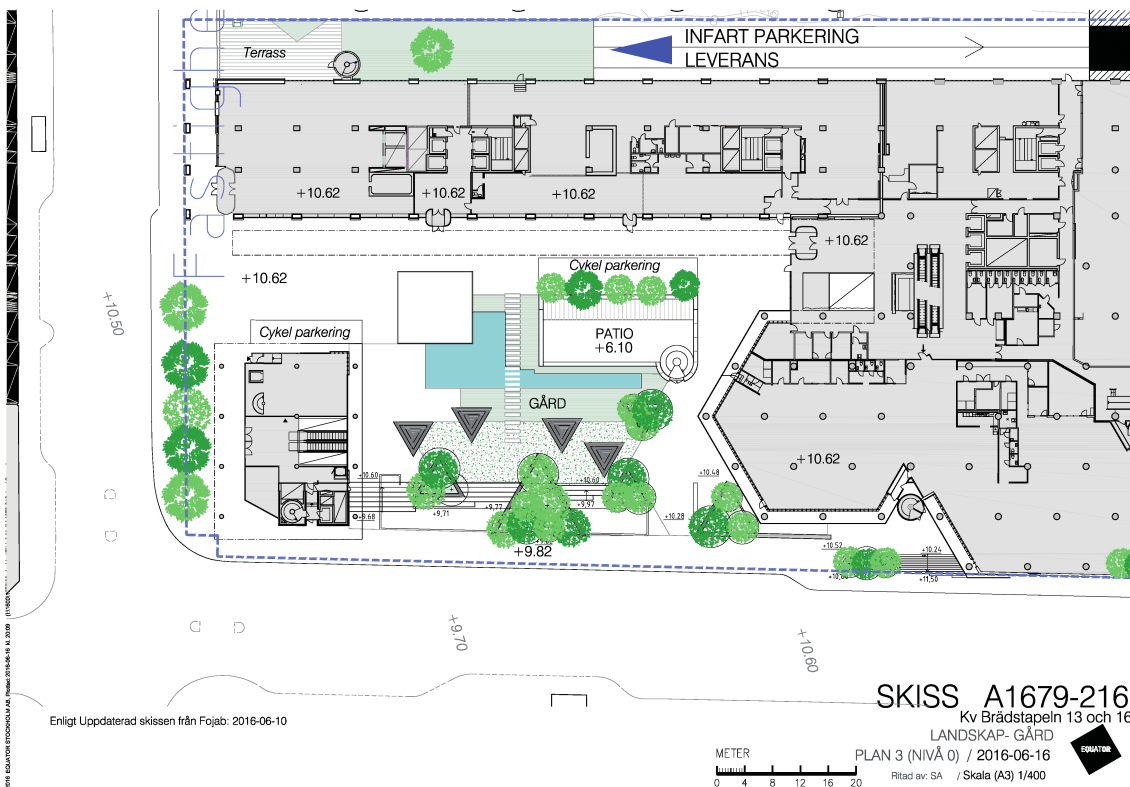
Figur 8: Cykelparkeringar i två plan (GCM-Handboken, 2010).



Figur 9: En mobilitetsspott kan användas till det färdmedel den anställda själv väljer.



Figur 10: Ytbehov vid destinationen för olika färdmedelsval (Sweco, 2016).

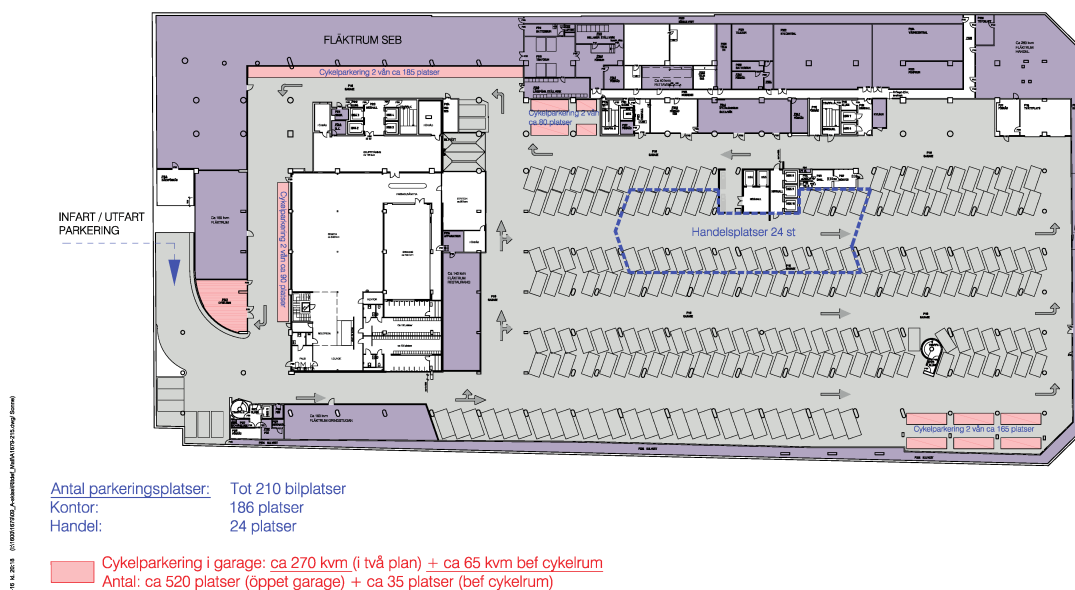


Figur 11: Lokalisering av cykelparkering ovan mark.

Parkering ovan mark disponeras för cykelburna besökare till kontor och handel, ca 90 platser.

Parkeringsgaraget på plan -2 rymmer totalt 555 cykelplatser.

Tillsammans motsvarar antalet cykelplatser ca 10 platser per 1000 kvm kontorsyta, vilket bedöms vara god standard för detta läge.



Figur 12: Lokalisering av parkering under mark.

