

KV. BRÄDSTAPELN TRAFIKUTREDNING FÖR DETALJPLAN

18 OKTOBER 2017

SWECO 

BESTÄLLARENS ADRESS OCH KONTAKTUPPGIFTER

Areim AB
Jerker Victor
Norrandsgatan 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: 2017-10-18

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. För nuläget i rapporten antas alltså att handelsplanet redan är bebyggt (läs mer om detta i rapporten *"kv. Brädstapeln trafikutredning för handelsplan"*). 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 inventering av möjliga problem.

8

Situationsplan över markplan

Förslag på utformning av Scheelegatan, dess kopplingar samt cykelparkering i markplan.

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 passeras av två viktiga cykelstråk; ett pendlingsstråk längs Fleminggatan och ett huvudstråk 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.

I denna rapport antas ombyggnationen av det underjordiska våningsplanet till affärs-galleria vara klart och tas därför som nuläge. Påbyggnaden omfattar fyra våningsplan där plan 07 byggs ut fullständigt (halvplan idag) och tre plan (plan 08 - 10) tillförs ovan detta (varav ett helplan och två delplan).

En ombyggnation samt en påbyggnad av fastigheten planeras, dels med ett fåtal tillkommande våningar för kontorsverksamhet samt en ombyggnation av ett av de underjordiska våningsplanen till affärsgalleria. Detta kan medföra en ökad belastning på omkringliggande infrastruktur, en förändring i nyttjandet av parkeringsplatser samt nya transportbehov.



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

Metod

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

Dessa siffror har sedan viktats mot värdena från Trafikverkets trafikstringsverktyg för att få en mer sannolik färdmedelsfördelning. Vidare har även mängden parkeringsplatser använts 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

Det finns en viss skillnad i antalet bilresor beräknade mot en färdmedelsfördelning och beräknat på antalet omsättningar från parkeringsplatser. Det troliga värdet bedöms ligga kring medelvärdet av dessa två värden.

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

Vidare har även körlängdsmätningar vid korsningen mellan Fleminggatan och Scheelegatan gjorts för att bedöma hur långt högersvängskörfältet västerut på Fleminggatan bör vara. Högersvängskörfältet bedöms behöva vara ungefär 50 meter.

Trafikalstring & problemidentifiering

Trafikalstringen för nuläget presenteras i tabell 1 och trafikalstring (inklusive godsallstring) presenteras i tabell 2 - 4.

En summering av trafikalstringen i tabell 1 samt en summering och sammanvägning av siffrorna i tabell 2 - 4 ger följande bedömning av den totala mängden resor:

- För nuläget: ca 13 000 resor
- För framtidsscenariot: ca 14 700 resor

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 samt cykelparkering vid markplan och (C) inlastning samt parkering under markplan.

Till detta tillkommer även att angöring och tillgängligheten behöver lösas på ett tillfredsställande sätt. Leveranser (inklusive avfallshämtning) bedöms uppgå till ungefär 56 st / dag för nuläget och 60 st / dag för framtidsscenariot.

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 koppling för samtliga trafikslag samt att tillräcklig cykelparkering av god standard och med gott läge inrättas på markplan (B) samt att parkeringsytan i garaget fördelas rätt mellan trafikslagen för ett optimalt och tryggt nyttjande (C).

Tabell 1: Trafikalstring fördelat för olika trafikslag, nuläge (med handelsplan, utan påbyggnad).

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

Tabell 2: Trafikalstring fördelat för olika trafikslag, framtidsscenario (med handelsplan och påbyggnad).

Trafikslag	Andel resor	Antal resor
Bil	5 %	730
Kollektivtrafik	15 %	2 180
Cykel	20 %	2 900
Gång	60 %	8 700

Tabell 3: Mängd biltrafik parkeringsplatserna bedöms alstra i nuläge och framtidsscenario.

	Verksamhet	P-platser	Omsättning	Trafikflöde
För nuläget	Kontor	236 st	354 oms/d	978 frd/d
	Handel	24 st	120 oms/d	
För framtidsscenariot	Kontor	187 st (varav 10 RH)	280 oms/d	801 frd/d
	Handel	24 st	120 oms/d	

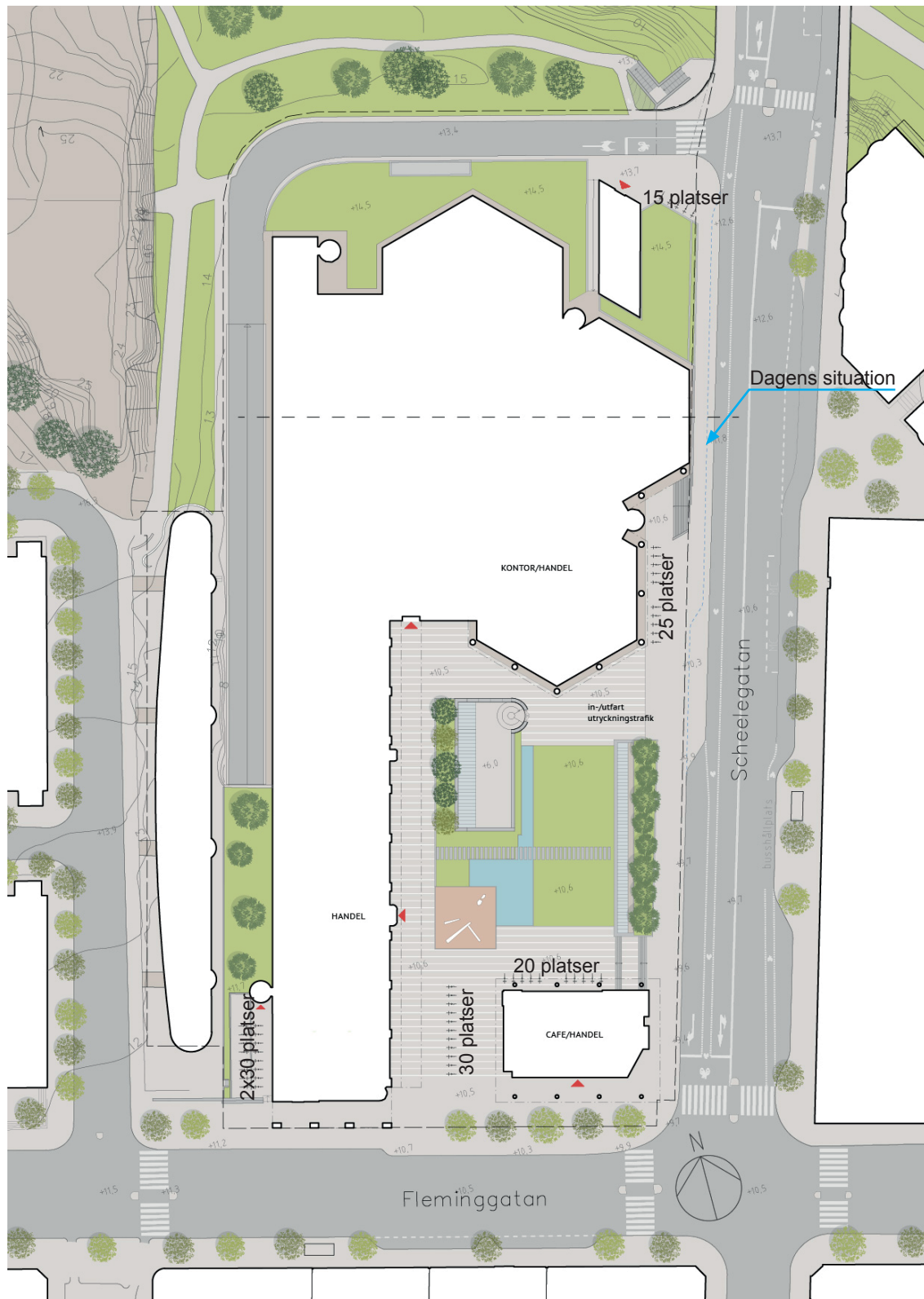
Tabell 4: Mängden godslleveranser i nuläge och framtidsscenario.

	Tung lastbil	Lätt lastbil	Övriga transporter	Trafikflöde gods
För nuläget	48 lev/d	8 lev/d	56 lev/d	112 frd/d
För framtidsscenariot	50 lev/d	11 lev/d	60 lev/d	121 frd/d

Situationsplan över markplan

Nuvarande gatuutformningar längs Scheelegatan och fastighetsinfarten brister vad gäller tydlighet och trygghet för gående och cyklister och bör därför åtgärdas. Illustrationen nedan visar på en möjlig lösning för att förbättra

situationen för gående och cyklister. Den blåa streckade linjen visar dagens situation. Cykelparkeringarnas tänkta lägen redovisas med antalet platser för en total av 150 platser (dessa diskuteras vidare på nästa sida).



Figur 2: Illustration över tänkt utformning av Scheelegatan samt cykelparkering för framtidsscenario.

Åtgärdsförslag för parkeringslösningar

Parkeringsgaraget bedöms kunna hantera den framtida mängden bilar och cyklar, men för att uppnå den färdmedelsfördelning som presenterats krävs bättre lösningar för cykelparkering både för besökare ovan jord samt anställda i gallerian. Möjliga lösningar för cykelparkeringar i parkeringsgaraget redovisas i skisserna på nästa sida.

För att cykelparkeringen ska ses som attraktiv behöver den bl.a. fördelas mellan platser för längre tids parkering (mellan en arbetsdag och ett fåtal dygn) på säkra och trygga platser i garaget samt platser för kortare besök till kontoret och gallerian (mellan några minuter och ett fåtal timmar). Cykelparkeringen ska även tillåta användningen av mindre traditionella cyklar, så som lastcyklar och innefatta ytor för t.ex. cykelservice.

Parkering ovan mark disponeras för cykelburna besökare till kontor och handel, ca 150 platser. Dessa är placerade i närhet till de större ingångarna till området. Angöring med bil till huvudentrén är möjlig, likt tidigare, i den norra delen av högersvängskörfältet.

Parkeringsgaraget rymmer totalt ca 560 cykelplatser. Dessa reserveras för anställda på kontor och i butiker, restauranger och service.

Vidare rymmer garaget 211 bilparkeringsplatser varav 24 är reserverade för handelsresenärer och 10 är reserverade för rörelsehindrade (i nära anslutning till de olika

hisspaketen). Cykelparkeringarna är placerade i den tidigare utfartsdelen ur garaget och trafiken har därför dubbelriktats i övriga delar. Cykelparkeringsdelen planeras vara avskild med grind där passerkort eller liknande krävs för att passera och innehåller även ytor där lättare cykelservice och parkering för lastcyklar är möjlig. Cykelställen har två våningar och utrymme finns för ytterligare cykelparkering.

Kontorsytan kommer i den fullt utbyggda fastigheten uppgå till 54 100 kvm BTA. Staden föreskriver ett parkeringstal om 10-20 pl/1000 kvm BTA. Ett parkeringstal om 10 pl/1000 kvm (vilket bedöms vara en rimlig nivå för fastighetens läge) ger 540 cykelplatser. För anställda inom handeln ansätts ett parkeringstal om 0,2 pl/anställd. Med ett bedömt antal anställda om ca 50 personer uppgår parkeringsbehovet till 10 platser. Resterande 10 platser upplåts till anställda i service och restaurang.

Parkering i marknivå är i första hand tänkt för besökare till verksamheterna i fastigheten; kontor, handel, gym och restaurang/café.

För besökare till handel föreskriver staden ett parkeringstal om 20-30 pl/1000 kvm BTA. Handelsytan uppgår till 6200 kvm BTA, vilket ger mellan 124 och 186 platser. Även här utgår bedömningen från det lägre talet, dvs 124 platser. Restaurang och café bedöms inte skapa någon betydande mängd cykelresor då besökare till dessa antas komma från verksamma i fastigheten och dess närområde.



Figur 3: Exempelbild på cykelparkering i två plan från cykelgarage utanför Amsterdam.



Figur 4: Fördelning av garageplanets ytor för olika parkeringssyften och fordonstyper.

Parkeringsplatser för gym (rekreationsanläggning) anges till 10-40 pl / 100 samtidigt besökare. Maximalt ca 150 personer antas besöka gymmet samtidigt och med det lägre parkeringsstalet uppgår behovet till 15 platser. Behovet av besöksplatser till kontor bedöms till ca 10% av behovet för anställda, dvs 12-13 platser. Sammantaget uppgår behovet av parkering i marknivå till ca 150 platser.

Besökstiderna till kontor och handel/gym skiljer sig åt, varför platserna kan samnyttjas och det sammantagna behovet vid en given tidpunkt kan antas vara lägre än den ovan beräknade totalsumman.

Nyckeltalen ovan kommer från stadens riktlinjer "Cykelparkeringstal vid nyproduktion". Man kan argumentera för att dessa riktlinjer inte ska behöva gälla lika skarpt vid om- och tillbyggnad där en befintlig situation förbättras.

Man måste också ta i beaktande det goda kollektivtrafikläget och att fastigheten har ett stort antal kontor och bostäder i omlandet, vilket gör att många anställda och besökare väntas komma till fots.

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

När det kommer till ytbehov är kollektivtrafikresenärer följt av cyklister de mest effektiva grupperna. I garageplansskissen på nästa sida får det t.ex. plats ungefär 2.6 gånger fler cyklar än bilar på en yta som är ungefär 8.8 gånger mindre - vilket betyder att det får plats ungefär 25 cyklar på den yta en bil tar upp i genomsnitt. Vid destinationen tar en kollektivtrafikresenär inte upp någon yta på grund av sitt färdmedelsval.

