

PM Trafik

HASSELBACKEN 1 OCH KONSTHALLEN 15



2020-11-20

UPPDRAG

301275, Hasselbacken-1-samt-Konsthallen-2-och-15-utredningar-
inför-detaljplan

Titel på rapport:

PM Trafik Hasselbacken 1 och Konsthallen 15

Status:

Version 2.0

Datum:

2020-11-20

MEDVERKANDE

Beställare:

Pophouse

Kontaktperson:

Daniel Christensen

Konsult:

Sverker Hanson

Vera Belaieff

Joakim Bergqvist

Uppdragsansvarig:

Torbjörn Blomgren

Kvalitetsgranskare:

Jonas Frejd

REVIDERINGAR

Revideringsdatum

2020-11-20

Version:

1.1

Initialer:

SH/VB

Uppdragsansvarig:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

Handlingen granskad av:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	4
1.1	BAKGRUND	4
1.2	SYFTE OCH AVGRÄNSNING	4
2	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	5
2.1	NÄRLIGGANDE PROJEKT	6
3	NULÄGE.....	7
3.1	OMRÅDESBESKRIVNING.....	7
3.2	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	8
3.3	KOLLEKTIVTRAFIK.....	10
3.4	BILTRAFIK	11
3.5	TRAFIKSÄKERHET	13
3.6	ANGÖRING OCH PARKERING	14
3.7	LOGISTIK OCH VARUTRANSPORTER	16
4	FRAMTIDA RESEBEHOV.....	17
4.1	FÖRÄNDRAT RESANDEBEHOV HASSELBACKEN	17
4.2	FÖRÄNDRAT RESANDEBEHOV I OMRÅDET	18
4.3	BESÖKSKATEGORIER.....	20
4.4	FRAMTIDA RÖRELSE.....	21
5	PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSBESKRIVNING.....	22
5.1	ÖVERSIKT	22
5.2	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	23
5.3	KOLLEKTIVTRAFIK.....	25
5.4	BILTRAFIK	25
5.5	TRAFIKSÄKERHET	26
5.6	PARKERING OCH ANGÖRING	26
5.7	LOGISTIK OCH VARUTRANSPORTER	27
5.8	DRIFT	27
5.9	TRAFIK UNDER BYGGTID	28

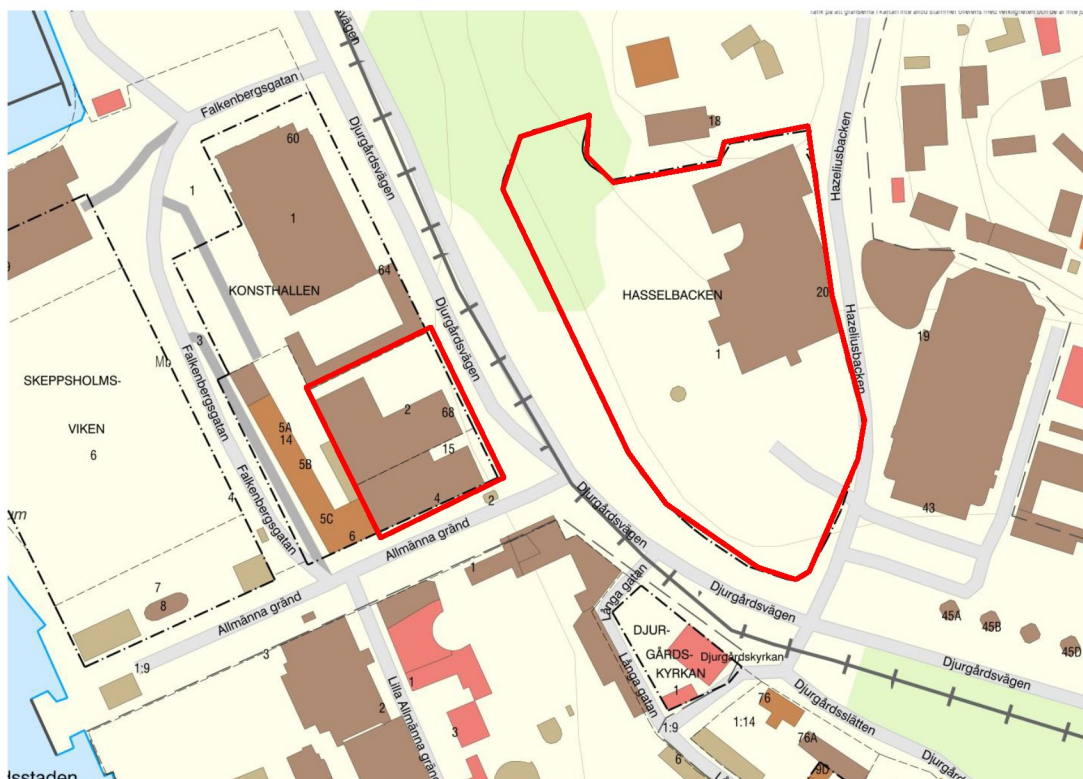
1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

En ny detaljplan ska tas fram för Hasselbacken 1, Konsthallen 2 och Konsthallen 15. Planen omfattar förslag på ny bebyggelse inom Hasselbacken 1 och bekräftar befintlig bebyggelse inom Konsthallen 2 och 15. Fastighetsägaren för Hasselbacken 1 är Pophouse AB. Parallella uppdrag har genomförts av olika aktörer för att ta fram ett planförslag.

1.2 SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Detta PM syftar till att utreda trafiksituationen kring Hasselbacken. Utredningen ska utifrån inventering och underlagsmaterial redovisa en nulägesbeskrivning av trafikförhållandena i området. Utredningen ska även behandla planeringsförutsättningar och beskriva lokala framtida behov av personresande, transporter och logistik.



Figur 1. Översikt Hasselbacken 1, Konsthallen 2 och 15. Källa kartunderlag: Lantmäteriets webbkarta.

2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Större delen av Djurgården förvaltas av Kungliga Djurgårdsförvaltningen, KDF. Uppgiften innebär att värna det historiska kulturlandskapet, vårda den befintliga naturen samt anpassa området till människors önskan om en attraktiv fritids- och rekreationsmiljö och framtida behov.

Delar av Djurgården förvaltas direkt av Stockholms stad. Utöver befintliga trafikförutsättningar och lokala plandokument har staden ett antal krav och riktlinjer som behöver beaktas. Nedan presenteras ett urval av strategidokument staden tagit fram:

Stockholms översiktsplan

I Stockholms översiktsplan nämns både norra och södra Djurgården som en del av Östermalms stadsområde och båda områdena ingår i Östermalms stadsdelsförvaltning. Planen lyfter att Djurgårdens natur- och kulturvärden är viktiga att värna och utveckla vidare. Med ny bebyggelse kan även Djurgårdens attraktioner stärkas. Planen nämner även att det gröna sambandet mellan Norra och Södra Djurgården kan stärkas samtidigt som offentliga stråk utvecklas. Det ger ökat utrymme för cyklister och fotgängare samt bättre möjligheter för möten och kulturupplevelser.

Nationalstadspark och övriga områdesbestämmelser

Djurgården tillsammans med Norra Djurgården ingår i en nationalstadspark vilket innebär starkare skydd för natur- och kulturlandskapet. Vidare ingår områdena i en plan reviderad senast 1989. Området utgör en kulturhistoriskt särskilt värdefull miljö och byggnader som är särskilt värdefulla får inte vanställas. Marken ska i första hand avsättas för naturlig park och rekreationsområden.

Framkomlighetsstrategin

Befolkningen och resandet i Stockholmsregionen ökar. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på resande och trafik. Kommunfullmäktige i Stockholm stad har antagit en framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Strategin anger styrande principer för hur stadens gator ska användas.

Framkomlighetsstrategins fyra huvudinriktningar är:

- Prioritera kapacitetsstarka färdmedel genom mer reserverad plats i gatunätet.
- Trafiken ska bli mer pålitlig genom förutsägbar restid.
- Bättre förutsättningar för gående.
- Minska de negativa effekter som trafiken kan ha på storstadslivet genom att prioritera miljövänliga färdmedel.

Cykelplan

Med utgångspunkt i framkomlighetsstrategin har Stockholm stad tagit fram en cykelplan. Planen omfattar en rad åtgärder som att anlägga fler cykelbanor och cykelfält, anläggning av pendlingsstråk, förbättrad service m.m. Huvudfokus i planen är att underlätta för befintliga cyklister samt att få fler att cykla i staden, med särskilt fokus på arbetspendlare på cykel.

Gångplan

Även gångplanen grundar sig i framkomlighetsstrategin, och riktlinjerna beskriver hur staden ska arbeta och planera för en mer gångvänlig stad. Gångplanens övergripande

mål är att stadens offentliga rum ger förutsättningar för att kunna, vilja, våga gå samt veta att möjligheten finns. Planen innehåller såväl fysiska som strategiska åtgärder.

2.1 NÄRLIGGANDE PROJEKT

I närområdet på Djurgården pågår flera byggprojekt och detaljplanearbeten. Nedan presenteras ett urval av dessa översiktligt.

Konsthallen 1 (Liljevalchs)

En ny konsthall byggs på ytan öster om Falkenbergsgatan, intill Liljevalchs befintliga konsthall. Detaljplanen vann laga kraft i december 2016 och inkluderar även den befintliga konsthallen samt restaurang Blå Porten. Logistiksituationen på Falkenbergsgatan och Djurgårdsvägen kommer förändras vid färdigställd konsthall. Den tillfälliga lastplatsen för Pophouse mot Djurgårdsvägen utgår.

Skeppsholmsviken 9 (Spårvagnsdepå)

Detaljplanen för Skeppsholmsviken 9 vann laga kraft i juni 2019. Planen inkluderar den befintliga spårvagnshallen samt byggnaden för det tidigare museet Aquaria. Under en begränsad tid på 20 år menar planen att spårvagnsdepån kvarstår och att tidigare museet nyttjas för konferens och restaurang. När planen löper ut föreslås hela området användas för besöksändamål som museum eller konsthallar. Området närmast vattnet ska bli allmänt tillgänglig och nås via en brygga. Idag pågår utbyggnad av spårvagnshallen för att göra plats för nya spårvagnar.

Skeppsholmsviken 6 och 7 (Gröna Lund)

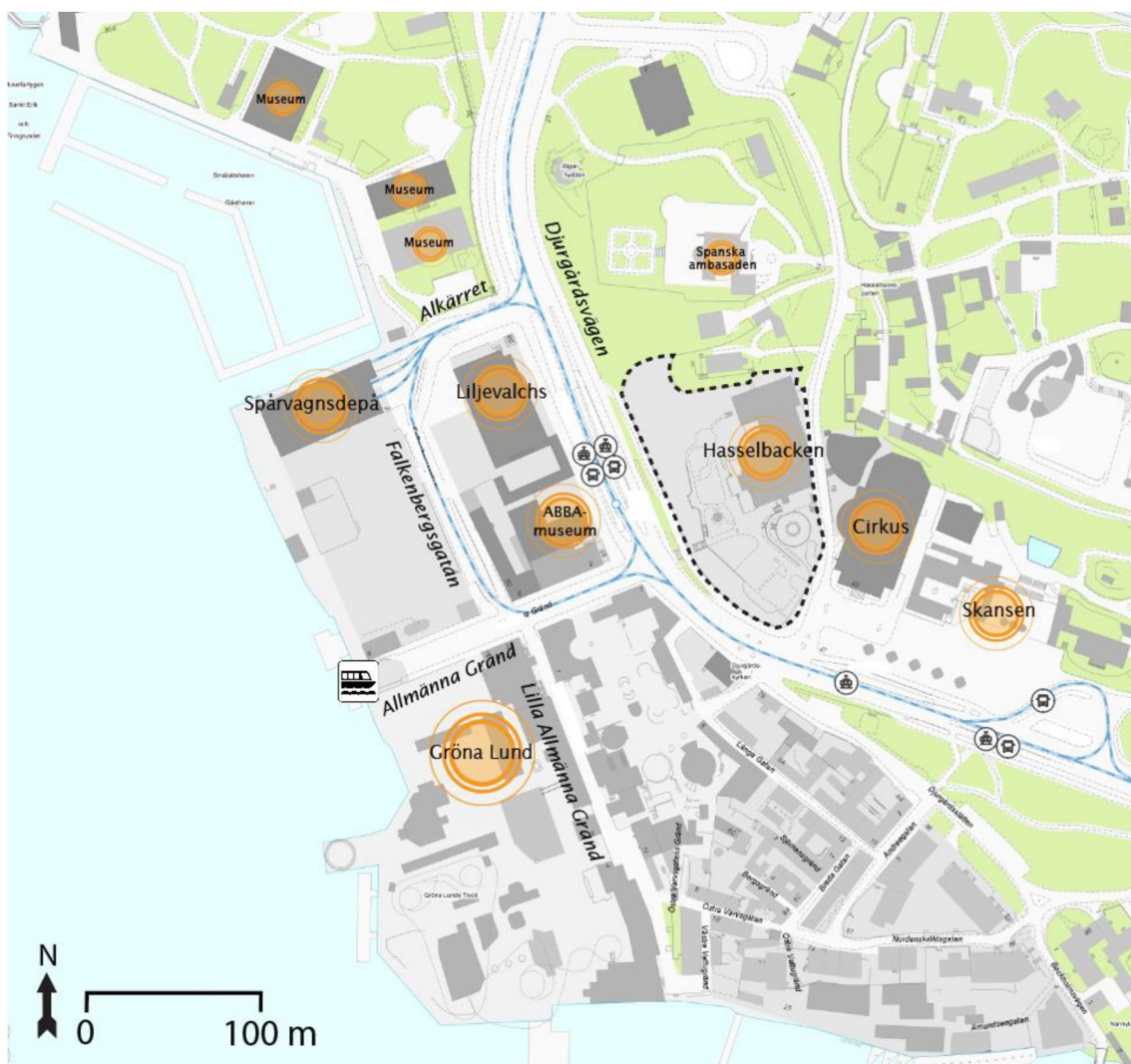
Ett annat närliggande och pågående planarbete är detaljplanen för Skeppsholmsviken 6, idag en markparkering, väster om Falkenbergsgatan. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utvidgning av Gröna Lunds nöjesfält och att bidra till att skapa attraktiva publika platser kring nöjesfältet. Den nya delen av nöjesfältet föreslås ramas in av en randbebyggelse i två plan plus vindsvåning mot Falkenbergsgatan och Allmänna Gränd. Bebyggelsen ska möjliggöra för restauranger, butiker och kaféer som är öppna året runt. En gångbro över Allmänna Gränd föreslås koppla samman nya delen med befintliga nöjesfältet. Under nöjesfältet föreslås ett garage med plats för varumottagning och avfallshantering. Närmast vattnet planeras en allmän brygga, vilken löper från Allmänna Gränd, via intilliggande fastighet i norr och vidare på andra sidan spårvagnshallarna.

3 NULÄGE

3.1 OMRÅDESBESKRIVNING

Hasselbacken är belägen på Djurgården, öster om Djurgårdsvägen. Via Djurgårdsvägen nås övriga Djurgården samt Östermalm och City. Närområdet kring Hasselbacken präglas av flertalet verksamheter. Verksamheterna lockar besökare året om, men med en tydlig högsäsong under sommarhalvåret.

Hasselbacken ligger på en höjd i relation till Djurgårdsvägen. Sikten är delvis skymd från gatan. Orienterbarheten är begränsad på grund av slänter, buskage, staket och murar som fungerar som både visuella och fysiska barriärer. Belysningen vid Djurgårdsvägen mot Hasselbacken är också bristfällig.



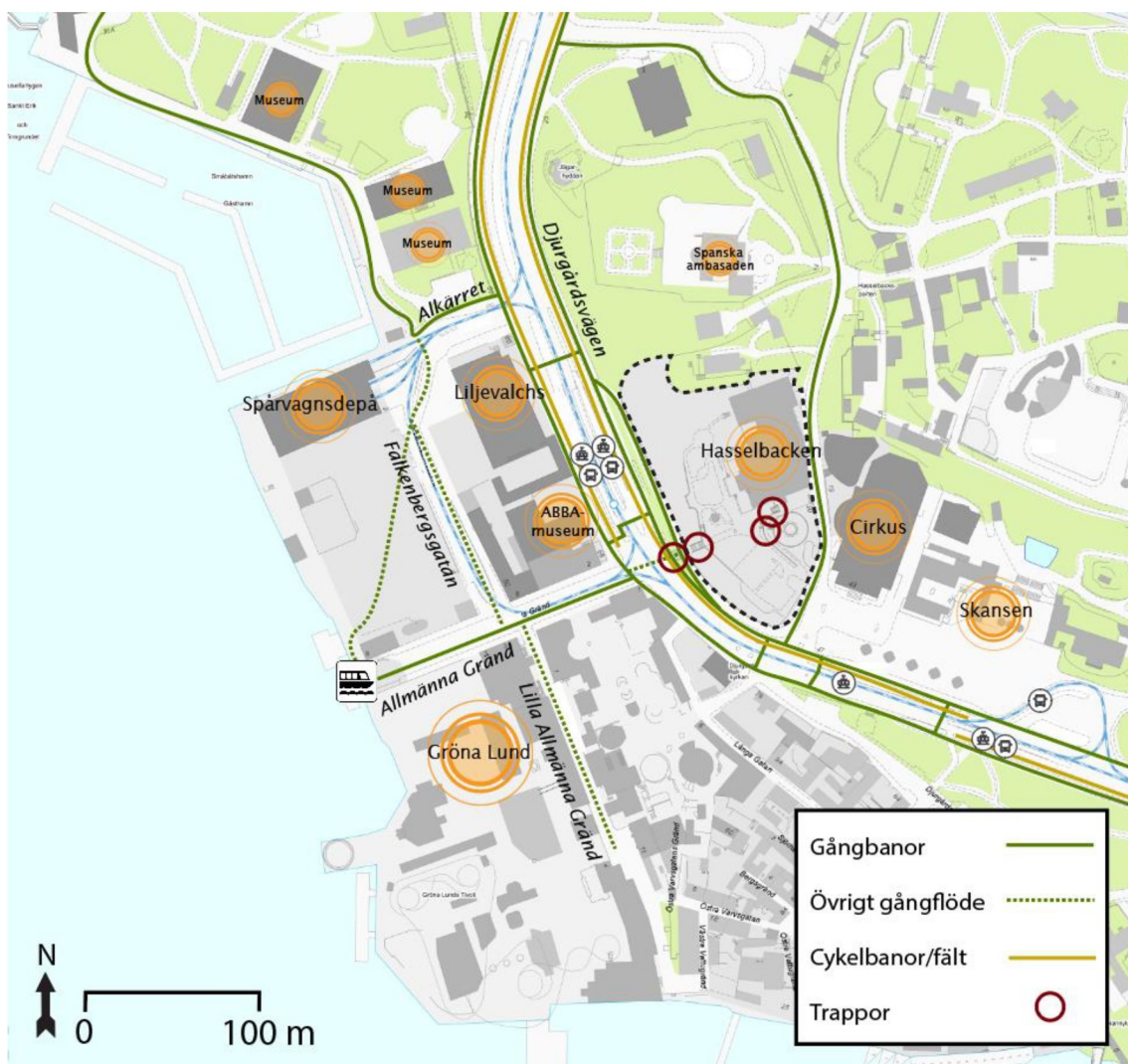
Figur 2. Översikt över Hasselbackens område och kringliggande verksamheter. Källa kartunderlag: Stockholms stad DP Webmap.

3.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Djurgården är ett område som lockar stora flöden gående och cyklister året runt. I samband med konserter och andra större event i området är gång- och cykelflödet särskilt högt. Utöver vanliga cyklar är användandet av elsparkcyklar högt i området, särskilt längs Djurgårdsvägen. Enligt intervjuunderlag från flertalet verksamheter i området bidrar dessa till en problematisk trafiksituation.

Djurgårdsvägen har gångbanor samt cykelbanor eller cykelfält. Separeringen där gång- och cykelbanor finns varierar mellan kantsten och grönremsa. På östra sidan av gatan närmast Hasselbacken är gångbanan delad i två banor på olika höjd, separerade av en brant slänt utan räcke.

På övriga gator i området sker cykling i blandtrafik. En gångbana separerad med kantsten finns på Hazeliussbacken. På Allmänna Gränd och Falkenbergsgatan delas vägbanan av alla trafikantslag. Önskemål och eventuella planer finns att stänga av Allmänna Gränd för motorfordonstrafik och göra gatan till en gågata.



Den genaste vägen mellan Allmänna Gränd färjeläge och Hasselbacken innebär att Djurgårdsvägen korsas utan markerad passage. Övergångsställen över gatan finns, men innebär en mindre omväg med flera passager av körfält och spår samt rundande av räcken och staket. Om Allmänna Gränd regleras som gånggata finns möjlighet att placera ett övergångsställe över Djurgårdsvägen direkt mellan gånggatan och Hasselbackens entré från gatan. Ett gent och tydligt stråk skulle då skapas.

Inom och i anslutning till Hasselbacken finns även flera trappor. Trapporna är inte tillgängliga för alla och saknar ramper. Huvudentrén är dock tillgänglig utan trappor eller kantsten via Hazeliusbacken.

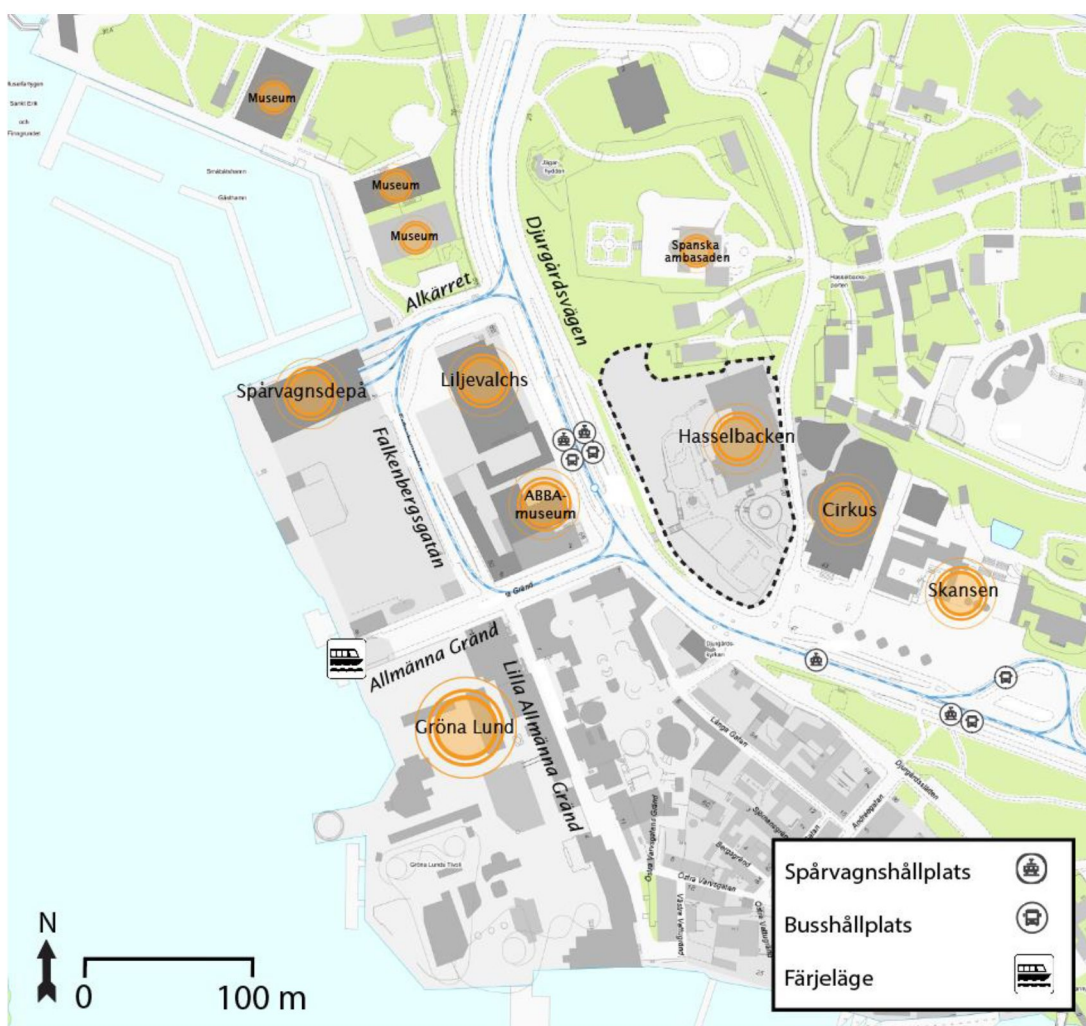
3.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Majoriteten av verksamhetens besökare reser kollektivt. Hasselbacken är beläget intill två spårvagns- och busshållplatser på Djurgårdsvägen; Gröna Lund/Liljevalchs och Skansen. Stationerna trafikeras av spårvagnslinje 7 mellan T-centralen och Waldemarsudde samt busslinje 67 mellan Odenplan och Blockhusudden.

Djurgårdsvägens västra/södra körbana, vänster körfält, är reglerat för fordon i linjetrafik. Turtätheten på spårvagnslinjen är som tätast under sommartid då den avgår var 6:e minut. Linje 67:s turtäthet är som tätast var 10:e minut. Turistbussar eller övriga bussar angör på Djurgårdsvägen, liksom bussar i linjetrafik.

Ett vändningsspår för spårvagnen finns idag längs Falkenbergsgatan och Allmänna Gränd. Planer finns på att ta bort dessa spår. Vändningsmöjligheter finns även vid Skansen och Waldemarsudde.

I änden av Allmänna gränd mot Saltsjön ligger färjeläget Allmänna Gränd. Färjeläget trafikeras av båtlinje 80 och 82 mellan Nybroplan och Ropsten respektive Slussen-Allmänna Gränd.



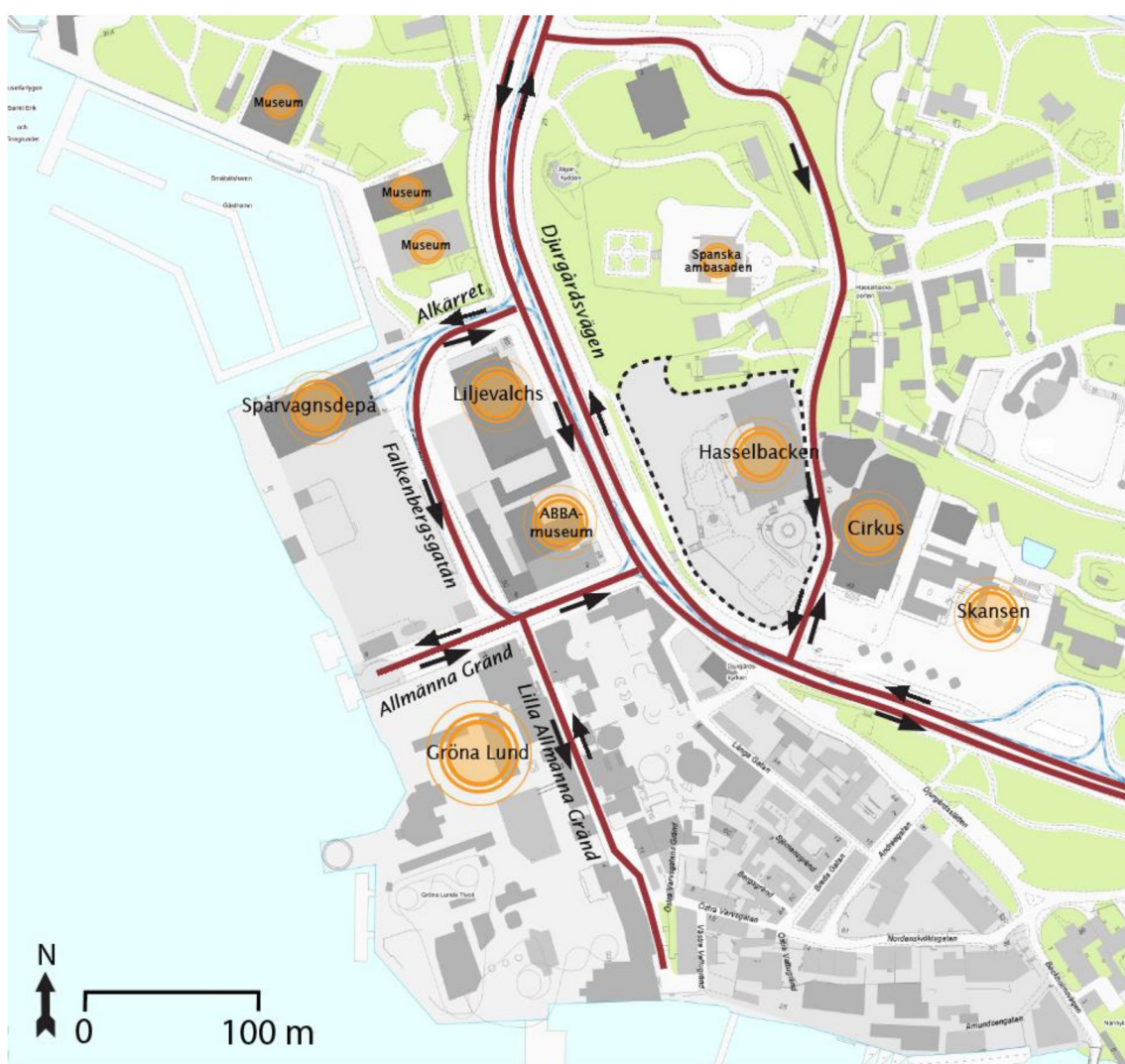
Figur 4. Kollektivtrafiknoder i närheten av Hasselbacken. Källa kartunderlag: Stockholms stad DP Webmap.

3.4 BILTRAFIK

Bilvägnätet kring Hasselbacken ingår i det större området på Djurgården som har en hastighetsbegränsning om 30 km/h.

Djurgårdsvägen är en större lokalgata som kopplar Djurgården med Östermalm och City, samt leder vidare ut på Djurgården. Falkenbergsgatan och Allmänna Gränd är enkelriktade kvarterstrator i sydlig respektive östlig riktning. Lilla Allmänna Gränd tillåter trafik i båda riktningar då detta är en återvändsgränd.

Hazeliusbacken är enkelriktad från vändplatsen i norr och söderut mot Hasselbacken och Cirkus. På sträckan är motorfordonstrafik förbjuden, med undantag för trafik till eller från Hazeliusbacken. Södra delen av gatan från Djurgårdsvägen fram till Cirkus' byggnad är dubbelriktad för att möjliggöra in- och utfart till parkering.



Figur 5. Tillåtna körriktningar i närliggande biltrafiknät. Källa kartunderlag: Stockholms stad DP Webmap.

Biltrafikflödet är enligt Stockholms stads data från 2014 cirka 600 fordon/dygn (ÅMDT) på Hazeliusbacken. Av dessa är cirka 8 % tunga fordon. Biltrafikflödet på Djurgårdsvägen i området är drygt 3000 fordon/dygn varav 15% tungtrafik. Flödet på

Falkenbergsgatan, Allmänna Gränd och övriga mindre lokalgator i området är cirka 300 fordon/dygn.

Djurgården är tidvis avstängd för allmän biltrafik. Avstängningen gäller under helger samt tisdagar på sommarhalvåret samt adventshelger innan jul. Avstängningen gäller från och med Djurgårdsbron och en kontrollstation med bom finns i höjd med Hazeliusbacken norra anslutning till Djurgårdsvägen. Avstängningen gäller inte för buss, taxi, fordon med tillstånd för rörelsehindrade eller bilar med särskilt passertillstånd. Att köra ut från Djurgården är alltid tillåtet.

Djurgårdsbron och Djurgårdsvägen tillåter ej fordon som är längre än 12 meter, med undantag för buss. Djurgårdsbron har bärighetsklassen 2 (BK 2).

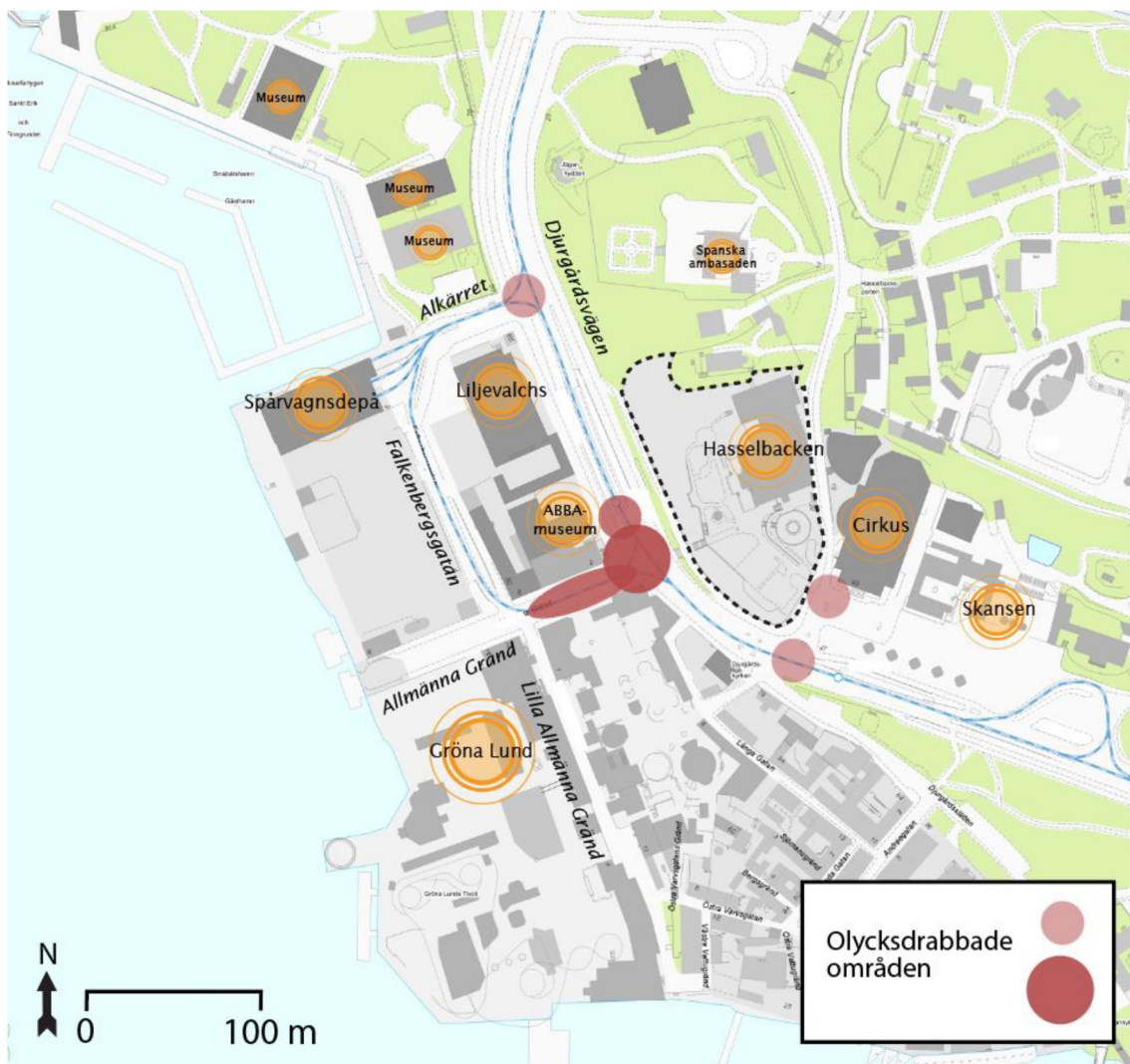
Enligt intervjuer med Hasselbacken och övriga verksamheter i närheten är den allmänna trafiksituationen på Djurgårdsvägen problematisk. Vid event i närheten är både privatbilar och taxibilarna många på Djurgårdsvägen. Hasselbacken påverkas även särskilt när grannverksamheten Cirkus har konserter och taxibilar angör via Hazeliusbacken. Taxibilar som ska till eller från Hasselbacken kör upp till huvudentrén via Hazeliusbacken.

3.5 TRAFIKSÄKERHET

Strada är ett informationssystem med data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Informationen bygger på uppgifter från polis och sjukvården. Underlaget från Strada har bortfall, dvs mörkertal, hos båda källor. Bortfall handlar om trafikskadefall som inte kommer respektive källa till kännedom. Polisen får inte alltid information om olyckor med oskyddade trafikanter och personer som varit med om en skadehändelse åker inte alltid in till sjukhuset.

Den vanligast olyckstypen i närområdet kring Hasselbacken är singelolyckor för fotgängare, enligt data från STRADA från de senaste fem åren (juni 2014-juni 2019). Under samma period har endast en olycka rapporterats där ett motorfordon var inblandat.

Den absolut vanligast olycksplatsen är i korsningspunkten mellan Djurgårdsvägen och Allmänna Gränd. Hazeliussbackens övre del har under perioden inga inrapporterade olyckor, dock har en handfull olyckor skett närmast Djurgårdsvägen och in- och utfart till parkeringsplatser.



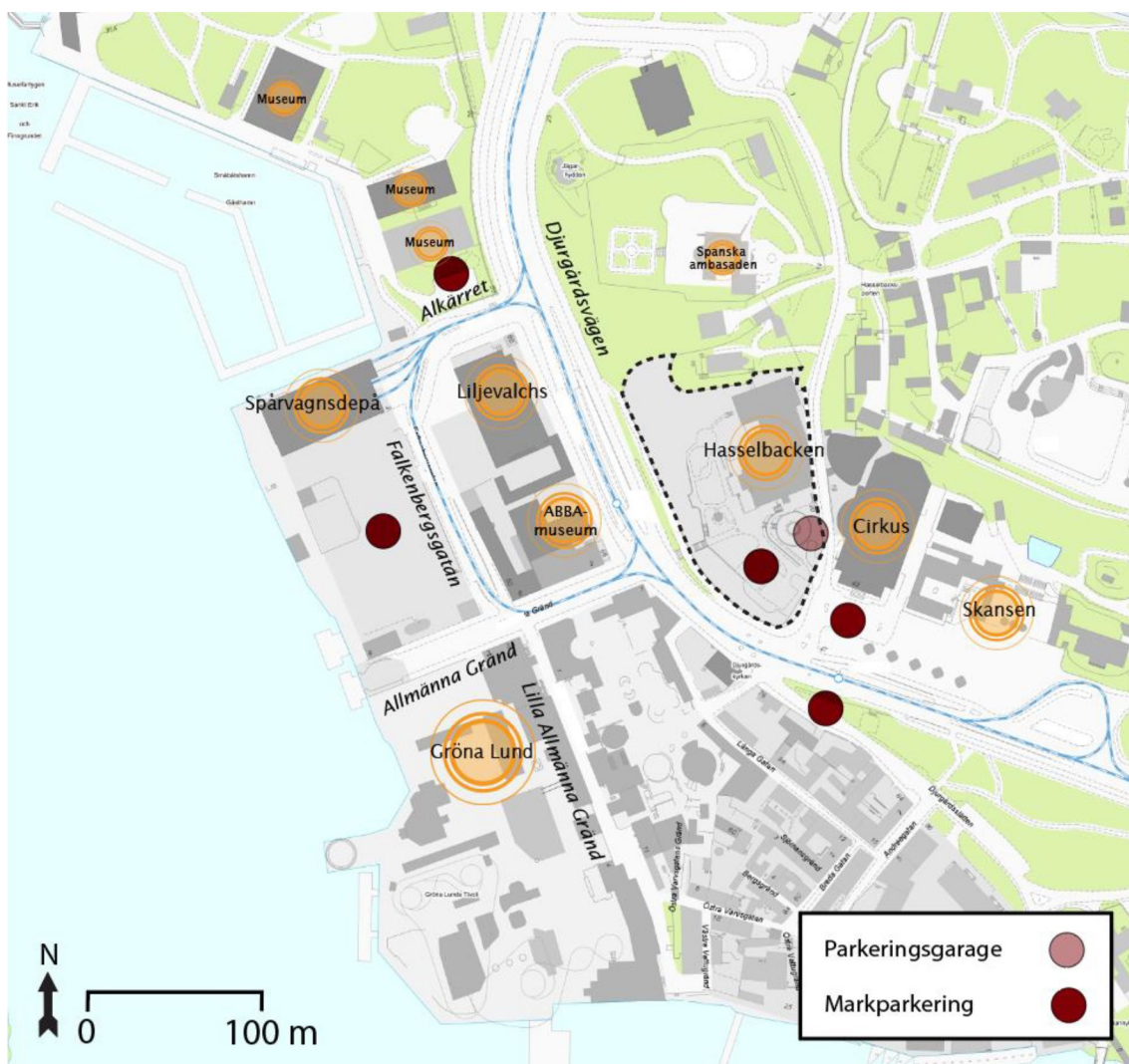
Figur 6. Överblick över olycksdrabbade platser i närområdet kring Hasselbacken.

3.6 ANGÖRING OCH PARKERING

Intill Hasselbacken finns olika parkeringsmöjligheter. Ett garage finns under Hasselbackens huvudbyggnad, med in- och utfart från Hazeliusbacken cirka 50 meter från Djurgårdsvägen. I garaget finns cirka 50 parkeringsplatser samt två MC-platser. Utöver vanliga parkeringsplatser även ett par laddningsplatser. En särskild parkering för rörelsehindrade finns. Från garaget finns hiss upp till Hasselbackens reception.

En markparkering finns med in- och utfart intill garaget. Markparkeringen rymmer knappt 30 personbilar. Parkeringsytan saknar särskild plats för rörelsehindrade.

I närområdet finns ytterligare markparkeringar. Närmast finns parkeringsplatser utanför Cirkus mot Djurgårdsvägen/Hazeliusbacken samt på Djurgårdsslätten. Parkeringsytor finns även vid Alkärrret samt Skeppsholmsviken vid Falkenbergsgatan. Samtliga parkeringsplatser vid Alkärrret är förhyrda. Vid Skeppsholmsviken finns drygt 200 platser varav är en del parkeringar avsedda för boendeparkering vintertid. Flertalet platser är mot avgift öppna för allmänheten.



Figur 7. Garage och markparkeringar i närområdet. Källa kartunderlag: Stockholms stad DP Webmap.

Enligt samtal med Hasselbackens fastighetschef under platsbesök i januari 2020 upplevs inget behov av markparkeringen. Denna används främst av besökare till kringliggande verksamheter, exempelvis Gröna Lund. Beläggningen i garaget är hög under sommartid, då den används främst av barnfamiljer, och låg under vinterhalvåret.

Både garaget och markparkeringen hyrs och förvaltas av Aimo park (som tagit över Qpark). Hotellgäster betalar privat för parkering.

Närmare Djurgårdsbron finns Norra Varvsporten med drygt 100 parkeringsplatser mot avgift. När Djurgårdsbron under sommartid är avstängd finns möjligheter att parkera i garage på Östermalm och ta spårvagn eller promenera sita biten.

En större parkeringsyta för bussar finns närmare Djurgårdsbron, cirka 300 meter från Hasselbacken.

Ett mindre antal cykelparkeringar finns på Hasselbacken. Ett cykelställ är placerat utanför huvudentrén och ett ytterligare lite högre upp på Hazeliusbacken. Vid Djurgårdsvägen intill Cirkus och Skansen finns fler cykelställ.

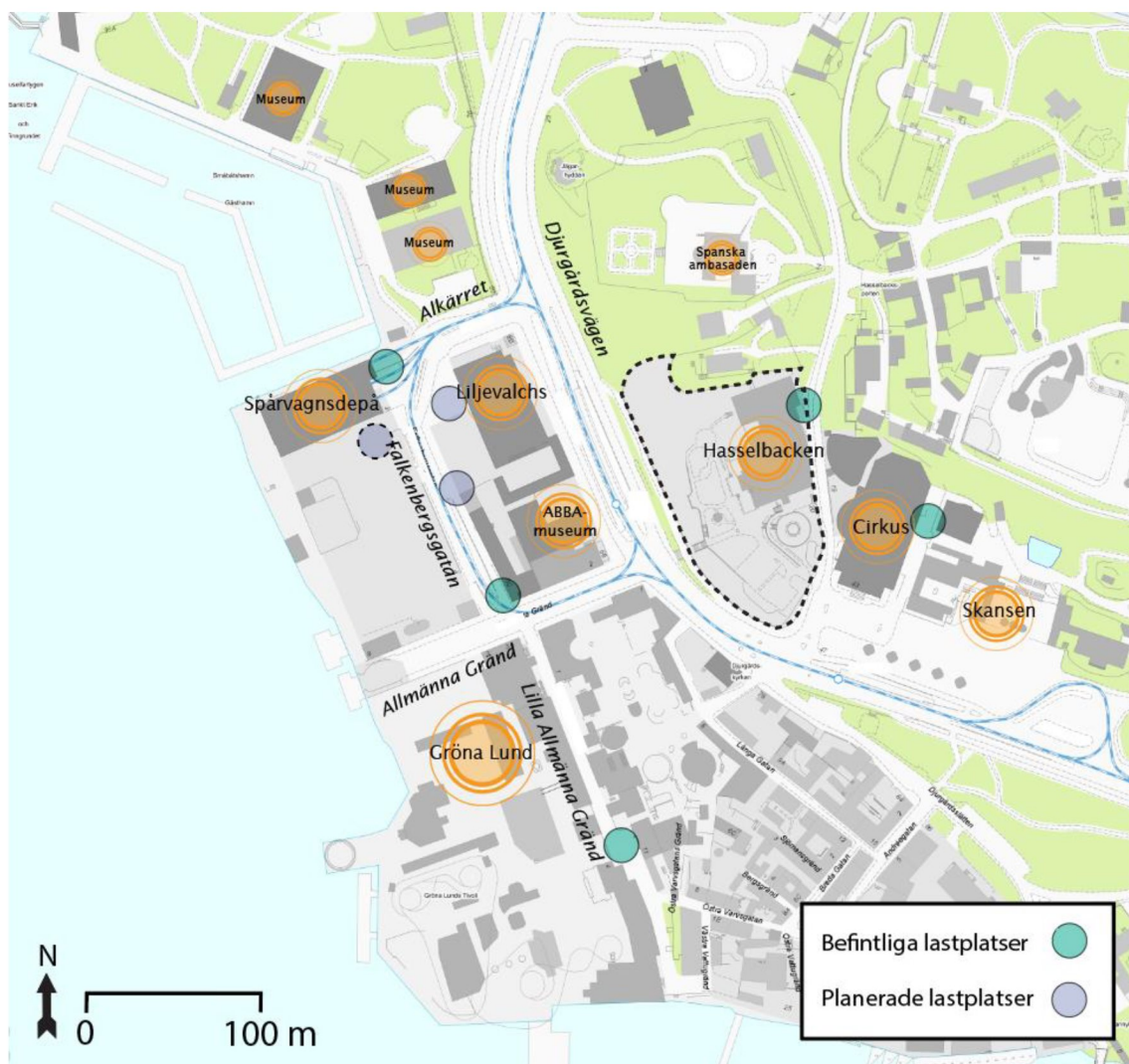
Angöringsmöjligheterna i närområdet är begränsade. På Djurgårdsvägen finns en skyltad på- och avstigningszon i höjd med Cirkus och Skansen i riktning österut. Turistbussar angör Djurgårdsvägen och kör inte upp till Hasselbackens entré.

3.7 LOGISTIK OCH VARUTRANSPORTER

Hasselbacken har en lastkaj i huvudbyggnadens nordöstra del, med anslutning till Hazeliusbacken. Samtlig logistikhantering sker från denna och ingen lastning eller lossning sker via frontfasaden mot Djurgårdsvägen. Via luckor i väggen vid lastkajen töms även Hasselbackens fettavskiljare. Idag tar även Pophouse/ABBA-museum på andra sidan Djurgårdsvägen emot varor via Hasselbacken. Detta eftersom verksamhetens ordinarie lastplats påverkas av intilliggande byggnation.

Hasselbacken samlar och sorterar flera olika fraktioner. Ingen kapacitetsbrist upplevs vid lastplatsen. Antalet leveranser per dag är måttligt och det finns utrymme för utökad hantering och fler fordonsrörelser. Verksamheter på andra sidan Hazeliusbacken påverkar inte logistikhanteringen kring Hasselbacken.

Utformningen av lastplatsen gör att fordon som ska angöra behöver backa över befintlig gångbana. Utformningen uppfyller inte standard och innebär en trafiksäkerhetsrisk.



Figur 8. Lastplatser kring Hasselbacken. Källa kartunderlag: Stockholms stad DP Webmap.

4 FRAMTIDA RESEBEHOV

Nedan ges en översikt av det framtida resebehovet hos Hasselbacken med omnejd.

4.1 FÖRÄNDRAT RESANDEBEHOV HASSELBACKEN

Ett viktigt mål med utvecklingsplanerna för Hasselbacken är att locka dit fler besökare och göra platsen mer öppen och tillgänglig. Föreslagna planer innebär bland annat att befintlig markparkering ersätts av ny utbyggnad och hela framsidan vitaliseras med uteservering och terrass. Verksamheterna hos Hasselbacken upplever i dagsläget inget behov av markparkeringen då garage finns. Parkeringsbeläggningen på markparkeringen är dessutom låg under vintertid. Sommartid används dock parkeringen fullt ut, dock inte bara av besökare till Hasselbacken utan till stor del av besökare till Gröna Lund. Det är därför rimligt att tänka att borttagande av markparkeringen ger färre bilrörelser på den korta sträckan mellan Djurgårdsvägen och Cirkus. Rimligtvis kommer trafiksituationen, som vissa tider idag är bitvis problematisk på sträckan, att förbättras något.

Några enkla beräkningar utifrån antal parkeringsplatser, beläggning och omsättning visar att mängden bilrörelser med borttagen markparkering kan minska med mellan 100–300 bilrörelser per dygn beroende på säsong. När situationen är som mest trafikintensiv kan antal bilrörelser från parkeringarna minska med upp till 25 %.

Ett steg i utvecklingen av Hasselbackens framsida är att den ursprungliga entréaxeln från Allmänna gränd förstärks så att entrén till Hasselbacken framträder på ett tydligare sätt. I samband med en eventuell flytt av huvudbyggnadens entré till byggnadens södra sida kommer en tydligare väg till entrén ske genom trädgården. Det är därför troligt att de flesta gångrörelser kommer fokuseras här.

Förutom gångtrafikens ökning visar den allmänna uppgående trenden av resor med cykel och elsparkcykel att även denna typ av resor troligen kommer öka till Hasselbacken. Fler kommer lockas via dessa färdmedel om det finns god tillgång till bra cykelparkeringsplatser.

Pophouse har i ett planförslag planer på att utöka Pophouse verksamhetsyta. De verksamheter Pophouse nu driver i byggnaden, ABBA The Museum, Pop House restaurang och Pop House Hotel, väntas därför kunna ta emot fler besökare vilket sannolikt kommer ge ett ökat resande under främst helgdagar när verksamheterna är som mest välbesökta. Det ökade resebehovet väntas bestå året runt.

4.2 FÖRÄNDRAT RESANDEBEHOV I OMRÅDET

I närområdet till Hasselbacken pågår som tidigare nämnts ett flertal byggprojekt och detaljplanarbeten som kan förväntas påverka det framtida resebehovet i området.

Liljevalchs utökar sin verksamhet vilket sannolikt kommer locka fler besökare till både konstmuseet och nyöppnade restaurang Blå Porten. Ger ett ökat resebehov under hela året, kanske främst under fina dagar på sommarhalvåret då Blå Portens innergård är öppen. Öppningen av restaurangen medför ett ökat behov av leveranser, vilket kommer ske via Falkenbergsgatan då lastplatsen mot Djurgårdsvägen kommer utgå.

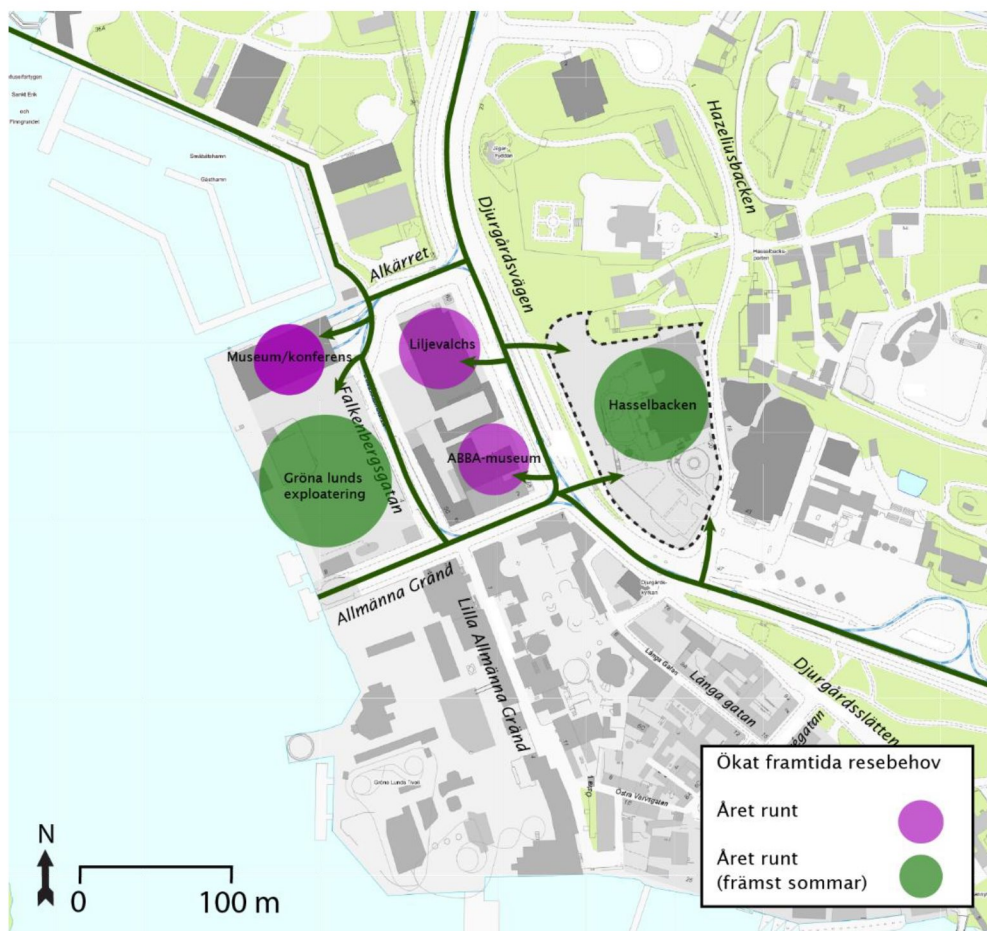
Gröna Lund driver ett pågående planarbete med att utvidga sitt nöjesfält på ytan väster om Falkenbergsgatan (idag en markparkering) och i samband med det bidra till att skapa attraktiva publika platser kring nöjesfältet. Området ska även innefatta restauranger, butiker och kaféer som är öppna året runt. Utökningen av Gröna Lunds verksamhet väntas ge ett ökat resandebehov under sommaren då flest besöker nöjesfältet. Resorna utgörs i första hand av kollektivtrafikresor och ett minskat resandebehov med personbil väntas eftersom viss parkering sannolikt utgår eller blir dyrare.

Spårvagnsdepån vid Skeppsholmsviken utreds om att på sikt avvecklas för att lämna plats åt museum eller konsthallar. En sådan verksamhetsutveckling skulle sannolikt förstärka karaktären av ett kulturområde och ge ett ökat resebehov till området året runt. Försvinner spårvagnsspåren på Falkenbergsgatan och området utformas till en vistelsevänlig yta möjliggörs ett viktigt parallellt stråk till Djurgårdsvägen där ännu fler besökare kan tänka sig komma vistas.

I linje med Stockholms stads framkomlighetsstrategi att främja yteffektiva färdmedel och de olika verksamheternas utvecklingsplaner kommer vissa markparkeringar i området att utgå. Möjligheten att ta sin egen bil för att besöka verksamheterna i området kommer alltså bli mer begränsad jämfört med dagens situation, åtminstone vad gäller de vanligaste besökstiderna. Efterfrågan på alternativa färdmedel som kollektivtrafik, gång och cykel eller taxi kommer därför sannolikt öka i området. Trängselpåverkan av personbilar kommer minska. En ökad efterfråga på taxibilar kommer dock ställa högre krav på effektiva uppställningsplatser.

Cykelresandet i Stockholm har en stark uppgående trend. Fortsatt utbyggnad av god cykelinfrastruktur och cykelparkeringen är två viktiga faktorer. I anslutning till Djurgårdsvägen finns idag både cykelfält och cykelbana vilket gör cykel till ett smidigt färdmedel att ta sig ut på Djurgården med. Eftersom trenden ser ut som den gör är det rimligt att tänka cyklandet ut på Djurgården också kommer öka i framtiden.

Figur 9 redovisar platser med förändrat/ökat resebehov i anslutning till Hasselbacken.



Figur 9. Platser med ökat framtida resebehov under olika perioder.

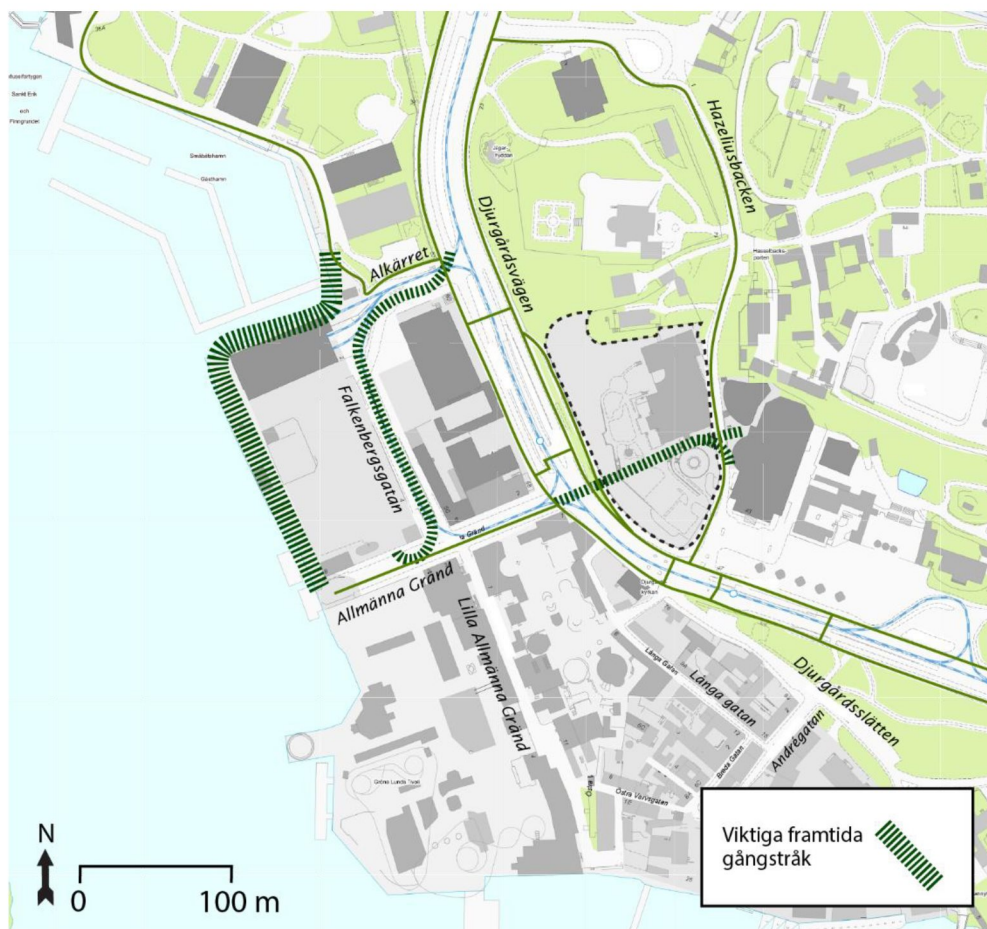
4.3 BESÖKSKATEGORIER

Översiktligt kan resandebehovet i området delas in i fyra nivåer eller kategorier:

- **Låg nivå** är under vinterhalvåret då majoriteten av resor görs till områdets muséer och restauranger (med tillfälliga pikar under helgen). Sannolikt är andelen som tar sin personbil till området något högre än under andra tidpunkter med tanke på årstid och att det generellt är färre som besöker Djurgården den tiden på året. Utifrån de olika verksamheternas utvecklingsplaner är det rimligt att tänka sig att reseefterfrågan kommer öka jämfört mot idag.
- **Mellan-låg nivå** sker under vinterhalvåret och konsertkvällarna hos Cirkus som lockar en hel del besökare kvällstid. Här bedöms resandebehovet vara i stort sätt likvärdigt i framtiden som idag. De flesta väntas åka kollektivt via spårvagn och buss till och från Cirkus. En betydande andel väljer troligtvis också taxin hem för att undvika trängsel och väntetid på spårvagnen. Fortsatt mycket trafikrörelser kvällstid på gatan mellan Cirkus och Hasselbacken med andra ord.
- **Mellan-hög nivå** är under Djurgårdens "högsäsong" mellan maj och augusti. Denna tid besöker många Djurgårdens för alla dess många sevärdheter, museum, restauranger/kaféer, Skansen och Gröna Lund. Rimligtvis kommer de flesta resor även i framtiden ske via spårvagn, buss och båt samt via gång och cykel. Utifrån en växande cykeltrend och ett ökat utnyttjande av elsparkcyklar kommer denna typ av resande under främst denna tid på året vara beaktningsvärd. Förutom en uppåtgående trend av cykelresor kan ett ökat resande väntas utifrån de olika verksamheternas utvecklingsplaner de kommande åren.
- **Hög nivå** sker under Gröna Lunds konsertkvällar mellan april-september och kommer även i framtiden vara den tidpunkt som kommer locka flest besökare till området. Under de största konsertkvällarna räcker oftast kapaciteten på spårvagn och buss inte till och många tar sig därför ut till fots eller via cykel/elsparkcykel. Med utbyggnad av Gröna Lunds nöjesfält mellan Skeppsholmsviken och Falkenbergsgatan är det troligt att detta kommer bli en viktig vistelseyta för nöjesfältets besökare. Ombyggnationen skulle även skapa ett mer naturligt gångstråk längs stranden och Skeppsholmsviken mot hur det ser ut idag vilket kan få fler att välja bort Djurgårdsvägen.

4.4 FRAMTIDA RÖRELSE

Förutom för gångtrafiken väntas inga större förändringar hos andra trafikslag vad gäller nya stråk i området. Figur 10 illustrerar viktiga framtida gångstråk kopplat till beskrivna utvecklingsplaner.

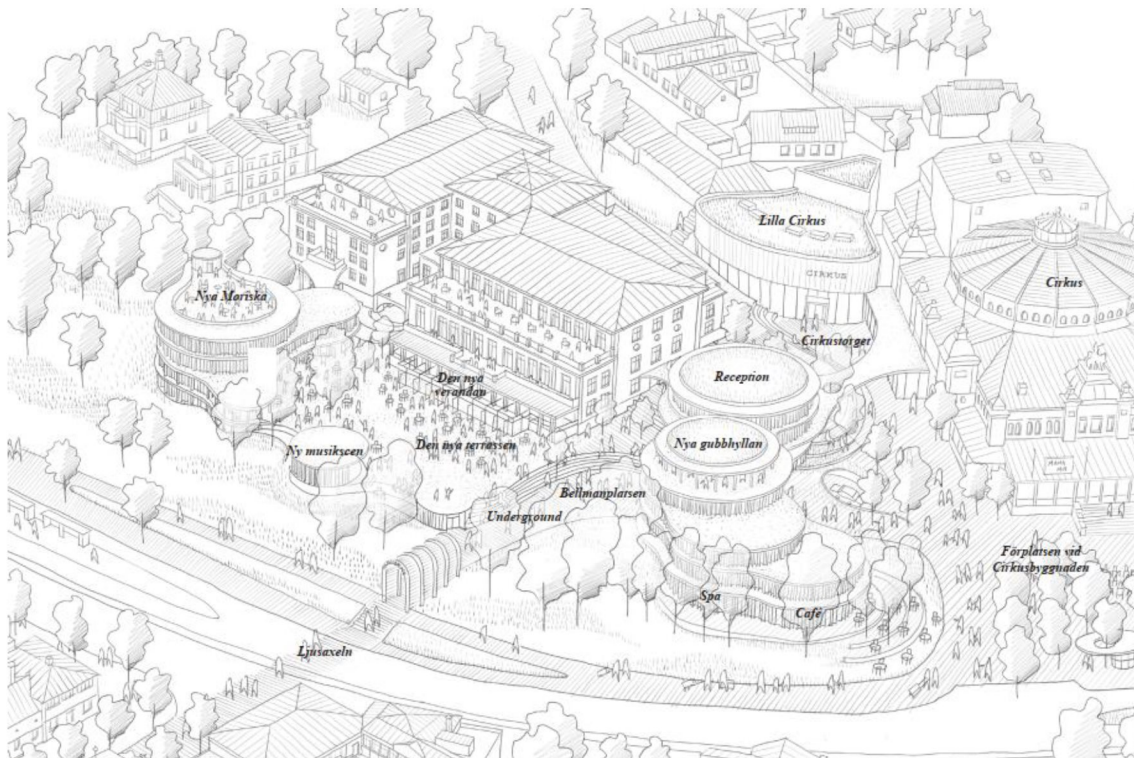


Figur 10. Viktiga framtida gångstråk.

Ett viktigt stråk att titta närmare på är passagen över Djurgårdsvägen där det idag inte finns någon naturlig genomgående passage mot Hasselbacken.

5 PLANFÖRSLAG OCH KONSEKVENSBESKRIVNING

5.1 ÖVERSIKT



Figur 11. Översiktlig illustration över planförslaget och planerade verksamheter.

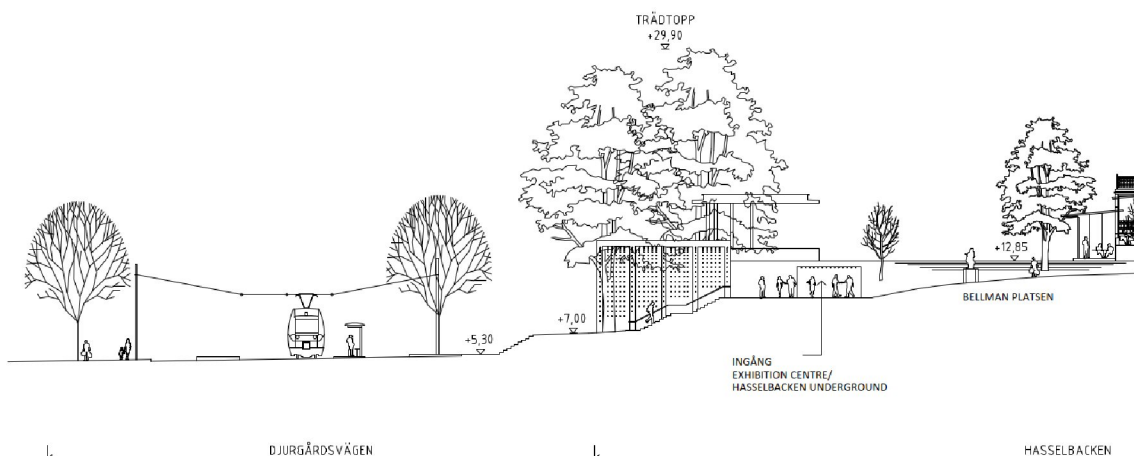
Planområdet omfattar fastigheterna Hasselbacken 1, Konsthallen 15 och Konsthallen 2. Även delar av Cirkus, Hazeliusbacken och Djurgårdsvägen omfattas.

Hasselbackens utbyggnad innebär att befintlig verksamhet byggs ut och fler nya delverksamheter planeras inom fastigheten. Utöver att bygga ut hotellverksamheten planeras även för en ny spaanläggning, en utställningslokal (eventuell klubb- och konsertlokal), utökad café- och restaurangverksamhet samt en mindre scenanläggning på terrassen. Totalt innebär exploateringen 6 460 kvm BTA.

Planförslaget innebär en tydligare koppling mellan Hasselbackens verksamheter och intilliggande verksamheter. Nya och tydliga stråk ska länka samman fastigheterna i området.

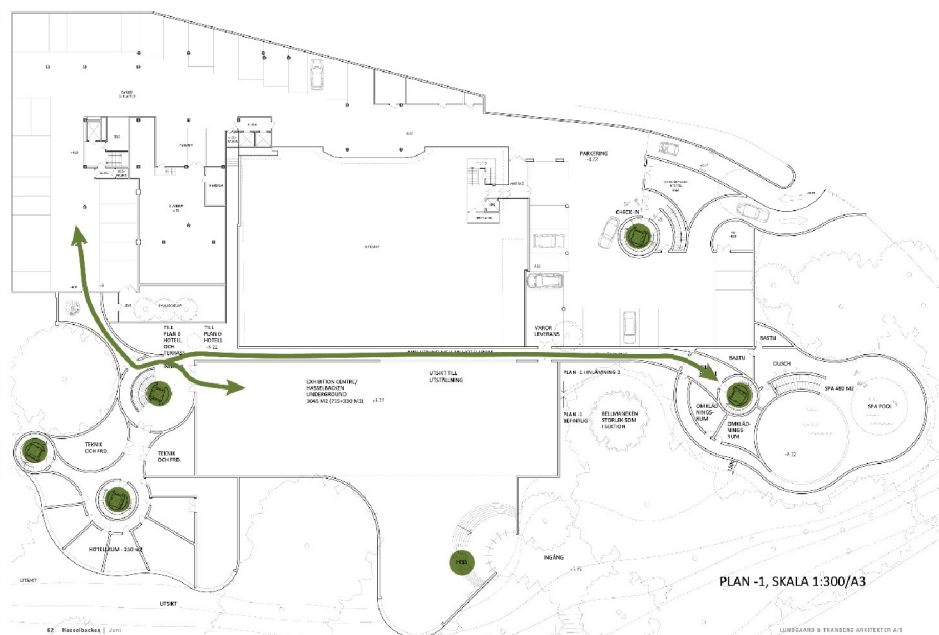
5.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Hasselbacken är belägen i kuperad terräng vilket ställer höga krav på tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga. Samtliga trappor inom planområdet bör förses med kontrastmarkering så att synsvaga kan uppfatta nivåskillnaderna. Trappor bör även kompletteras med ramper för att underlätta för till exempel barnvagnar och rullstolar. Detta gäller även de få trappstegen som skiljer Bellmanplatsen från terrassen. Längre trappor bör dessutom ha max elva trappsteg i följd och därefter ett vilplan. Befintlig trappa mellan Djurgårdsvägen och Hasselbackens terrass uppfyller dessa riktlinjer, men bör kompletteras med ramper.



Figur 12. Sektion som visar höjdförhållandet mellan Djurgårdsvägen och Hasselbacken.

Huvudentrén till utställningslokalen är i planförslaget placerad mitt i trappan från Djurgårdsvägen, vilket gör entrén otillgänglig för personer med rörelsehinder. Samtliga delanläggningar inom Hasselbacken 1 går dock att nå utan att passera en trappa, detta via anslutningar mellan garaget och respektive anläggning. Från garaget på plan -1 nås alla delar av anläggningen via hiss eller gångar, inklusive huvudreceptionen.



Figur 13. Koppling mellan garage och delanläggningar, inklusive hissar.

Huvudreceptionen nås förutom från garaget direkt från Hazeliusbacken, utan att trappor måste passeras. Lutningen på Hazeliusbacken mellan Djurgårdsvägen och huvudentrén är knappt 5 %.

För att stärka kopplingen mellan Djurgårdsvägen och Hasselbackens anläggning föreslås att kopplingen mellan Allmänna Gränd och Hasselbackens entrétrappa utvecklas. Djurgårdsvägen utgör idag en större barriär i området och situationen på ytan mellan Hasselbacken och Allmänna Gränd är komplex. Spårtrafiken prioriteras på gatan, där bilar och oskyddade trafikanter ska väja för spårvagnar i linjetrafik. Förslaget innebär en ny möjlighet för passage över Djurgårdsvägen, som är genare än befintliga övergångsställen via spårvagnsplattformarna. En ny passage på Djurgårdsvägen behöver ske i samverkan med väghållaren Kungliga Djurgårdsförvaltningen.

För att möjliggöra en genare koppling föreslås att Djurgårdsvägen, ytan framför Allmänna Gränd, utformas som torgbildning, se Figur 14. Torgbildningen bör ha samma stenbeläggning som Allmänna gränd för att markera stråket och skilja det från resten av Djurgårdsvägen. Torget och stenläggningen kräver ett avbrott i mitten för kollektivtrafikens två körbanor, vilka bör ha asfaltsbeläggning och skiljas av med kantsten, för att fortsatt tydliggöra spårvagnens prioritet. Torgbildningen kan i sig regleras så att gående prioriteras, men gående ska alltså väja för spårvagnstrafiken. De vändspår som idag svänger av mot Allmänna Gränd används inte för linjetrafik och kan därför dras direkt i torgbildningen. Torgbildningen bör ha direkta kopplingar till respektive plattform för spårvagnsstationen för att underlätta för gående till och från stationen.



Figur 14. Illustrerad torgbildning mellan Allmänna gränd och Hasselbacken.

En koppling via ett traditionellt övergångsställe är inte lämpligt på platsen. Detta eftersom spårvagnar i linjetrafik ska ha fortsatt prioritering och ett övergångsställe innebär väjningsplikt mot gående. Djurgårdsvägens bredd skulle med ett övergångsställe även kräva en väntyta med refug i mitten, vilket inte är möjligt med tanke på spåren. Vidare kan ett övergångsställe inte dras till Allmänna Gränds körbana, utan skulle i så fall behövas dras till en gångbana.

Vidare skulle planförslaget gynnas av att Hazeliusbackens sydvästra ände regleras som shared space. Detta för att gaturummet ska fungera med intilliggande fastigheters planerade verksamheter. Förändring av Hazeliusbackens reglering eller utformning förutsätter samverkan med väghållaren Kungliga Djurgårdsförvaltningen.

Platsen lämpar sig för en shared space-lösning eftersom gångtrafik bedöms vara dominerande trafikslag samt att ett korsande rörelsemönster över Hazeliusbacken förväntas. Detta inte minst tack vare ökad samverkan mellan verksamheterna Hasselbacken och Cirkus. En lösning med shared space innebär dock vissa utmaningar för de gående som använder ytan. På en yta med shared space gäller generella trafikregler. Gående har inte prioritet och fordon har inte väjningsplikt, varför samspel krävs mellan fordon och oskyddade trafikanter. Den otydliga regleringen gör det komplicerat att utforma ytan så den upplevs trygg för gående, då särskilt för barn eller personer med funktionsnedsättning. Detta gör att en shared space-lösning inte nödvändigtvis är den optimala lösningen på platsen intill Hasselbacken och Cirkus. En ordentlig utredning som tar hänsyn till de lokala förutsättningarna krävs för att bedöma om en shared space-lösning fungerar på platsen. Även andra gaturegleringar så som gågata, gångfartsområde och lågfartsgata bör utredas som alternativa regleringsformer.

Cykeltrafik väntas inte ske inom fastigheten Hasselbacken 1. Däremot planeras för cykelparkering, se kapitel 5.5.

5.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Hasselbackens utbyggnad påverkar inte kollektivtrafiken. Buss och spårvagn angör fortsatt på Djurgårdsvägen.

5.4 BILTRAFIK

Biltrafiken till och från Hasselbacken uppskattas inte öka i någon större utsträckning trots utbyggnad, se kapitel 4. Den trafik som väntas är främst distributionstrafik, taxitrafik och viss trafik av hotellgäster och personal.

Planförslaget skulle, som tidigare beskrivet, gynnas av att intilliggande Hazeliusbackens reglering och utformning förändras. Förändring av Hazeliusbacken kan dock inte ske utan samverkan med väghållaren Kungliga Djurgårdsförvaltningen.

Förslaget skulle dock alltså gynnas av en förlängning av Hazeliusbackens enkelriktning, där gatan enkelriktas hela vägen ner till Djurgårdsvägen. Detta skulle göra att biltrafiken minskar på den idag dubbelriktade sträckan mellan Djurgårdsvägen och Hasselbackens parkeringsgarage.

En förlängd enkelriktning skulle vidare innebära att bilar som ska parkera inom eller angöra Hasselbacken måste köra in via Hazeliusporten och Hazeliusbacken norr om Hasselbacken. Hazeliusporten bör därför kompletteras med skyltning till Hasselbackens anläggning och parkering om regleringen förändras. Trafikmängden kommer då öka något på Hazeliusbackens nordvästra del.

Busstrafik bör fortsatt hänvisas till att vända på befintlig vändplats vid Hazeliusporten alternativt använda sig av andra vändmöjligheter längs Djurgårdsvägen. Detta eftersom det inte planeras för en vändplats intill Hasselbackens entré som tillåter vändning av långa fordon.

Om enkelriktning av hela Hazeliusbacken inte är möjligt och den östra änden av gatan fortsatt blir dubbelriktad, krävs att yta finns för att fordon ska kunna vända. Vändplatsen bör vara dimensionerad för Lbm (7m liten lastbil och färdtjänstfordon) och möjliggöra vändning utan backrörelser för att inte påverka trafiksäkerheten. Vändande fordon är inte lämpligt om ytan delas med oskyddade trafikanter. Därmed är dubbelriktad trafik utan en särskild vändplats inte lämplig om sträckan regleras som gågata, gångfartsgata eller shared space.

Enligt planförslaget regleras även änden av Hazeliusbacken som shared space, se kapitel 5.2. Vid shared space är genomfartstrafik för bil och tung trafik godkänt, enligt riktlinjer i "Gator för gående" (2020). Enligt samma riktlinjer är genomfartstrafik av tung trafik dock inte alls lämpligt vid gågata eller gångfartsområde. Genomfartstrafik för bil är inte lämpligt vid reglering som gågata men vid gångfartsområden är ett mindre flöde (max 1000 fordon/dygn) godkänt. Vid shared space ska gatan vara utformad för att en hastighet om max 30 km/h ska hållas. Vid gågata eller gångfartsområde ska hastigheten vara gångfart, max cirka 7 km/h.

Ytterligare en aspekt av förslaget som påverkar biltrafiken är en planerad överbyggnad över Hazeliusbacken. Överdäckningen byggs för att skapa en väderskyddad koppling mellan Hasselbacken och Cirkus för gående, och sträcker sig över bilvägen. Den fria höjden under övertäckningen planeras till 4,1 meter och möjliggör därmed passage för sopbil (typfordon Los), normalbuss (typfordon LBn) och utryckningsfordon (typfordon Lu).

5.5 TRAFIKSÄKERHET

Planförslaget och områdets utveckling uppmuntrar till ett ökat gångflöde mellan Hasselbacken och Cirkus. Detta medför att fler passager väntas över Hazeliusbacken, en gata som idag saknar markerade övergångsställen eller passager på sträckan. Oavsett gatureglering krävs att utformningen anpassas för att möjliggöra säkra passager för gående över gatan.

Körbanan mellan Hasselbackens hotellreception och entrén till Lilla Cirkus har i planförslaget en begränsad bredd. Gatubreddens upplevs smalare eftersom den kantas av en angöringsplats på ena sidan och en öppen trappa på andra. Då ett fordon står på angöringsplatsen väntas förbipasserande fordon köra närmare trappan för att undvika konflikt. För att undvika olyckor i samband med trappan bör en stödmur, pollare eller andra fysiska skydd placeras mellan körbana och trappa.

5.6 PARKERING OCH ANGÖRING

Planförslaget innebär att befintlig markparkering för bil utgår. Knappt 30 bilparkeringsplatser utgår, där ingen var anpassad för rörelsehindrade.

Befintligt garage är opåverkat av förslaget och 45 parkeringsplatser för bil planeras fortsatt finnas tillgängliga för personal och besökare. Utifrån förutsättningen att personalstyrkan motsvarar 60 arbetande samtidigt kan ett bilparkeringsstal för personalen räknas fram. Med ett antagande att 20 av de 45 bilparkeringsplatserna är avsedda för personalen, hamnar parkeringstalet för bil på 0,33 bilparkeringsplatser per anställd. Med tanke på Hasselbackens citynära läge och framför allt närheten till spårvagnsstationen kan bilparkeringsplatserna reserverade för personalen dock sänkas till förslagsvis 15 platser, vilket ger ett parkeringstal för bil om 0,25.

Totalt planeras för 110 nya cykelparkeringsplatser, varav 20 platser i garaget och resterande 90 i terrängen. De 90 cykelparkeringsplatserna i terräng fördelas i sin tur upp på tre platser; intill trappan mellan Djurgårdsvägen och Hasselbacken 1 samt längs Hazeliusbacken på vardera sida om in-och utfarten till garaget. Cykelparkeringsplatserna i garaget planeras huvudsakligen för personalen (12 platser). Räknat utifrån att 60 personer arbetar på plats samtidigt blir cykelparkeringstalet 0,2 platser per anställd (1 plats/5 anställda). Resterande 8 cykelplatser i garaget riktar sig till verksamhetens besökare. Ingen befintlig bilparkeringsplats planeras utgå vid anläggandet av cykelparkeringsplatserna.

Cykelparkeringen i terräng är till för besökare dimensionerad efter 15 platser per 100 besökare, där det dimensionerade gästantalet är 600 personer. Cykelparkeringen faller inom Stockholms stads riktlinjer för cykelparkering vid nybyggnation som anger 10–40 cykelparkeringsplatser per 100 besökare för idrotts-, rekreations- eller nöjesanläggningar.

Tabell 1. Planerade parkeringsplatser för bil och cykel inom Hasselbacken 1.

Bilparkering i garage	45	
Cykelparkering i garage	20	12 personalplatser + 8 platser gästcyklar (60 samtidigt arbetande anställda, 1 plats/5 anst.)
Cykelparkering på terräng	90	15 platser/100 besökare (dimensionerande gästantal rest./event 600 pers.)

En parkeringsplats för rörelsehindrade finns sedan tidigare i garaget och avses att behållas. Ytterligare en plats för angöring för rörelsehindrade planeras på mark inom 25 meter från hotellets huvudentré.

Intill Hazeliusbacken och Hasselbackens huvudentré planeras en taxizon med plats för två fordon att anläggas.

5.7 LOGISTIK OCH VARUTRANSPORTER

Befintlig lastkaj påverkas inte av planförslaget och maxhöjden in till lastkajen är fortsatt 3,4 meter. Samtliga verksamheter inom Hasselbacken 1 väntas använda sig utan lastkajen för varuleverans och avfallshantering. Mellan lastkajen och fastighetens olika byggnader planeras kopplingar via gångar, ramper och hissar för att möjliggöra logistikhantering till och från samtliga delverksamheter.

5.8 DRIFT

Planförslagets utformning med ett flertal trappor ställer krav på fungerande drift, till exempel snöröjning. Inom fastigheten Hasselbacken 1 uppskattas att snöröjning huvudsakligen behöver ske manuellt då terrängen och trapporna omöjliggör för driftfordon att nå ytan. Utformningen av Hazeliusbacken behöver vara tillgänglig för driftfordon. Detta innebär att en tillräcklig bredd krävs, utan hinder av exempelvis pelare eller pollare.

En vidare utredning gällande drift i området rekommenderas.

5.9 TRAFIK UNDER BYGGTID

Ombyggnationen inom Hasselbacken 1 och intilliggande fastigheter samt gaturum kan innebära en komplex trafiksituation under byggtiden. För att verksamheterna ska kunna användas och fungera under byggtiden krävs att trafiksituationen löses. Varuleveranser, avfallshantering och angöring för personer med rörelsehinder är funktioner som behöver fungera även under byggtid. Även för oskyddade trafikanter krävs tydliga, trygga och trafiksäkra lösningar för att undvika olyckor under byggtiden.

En vidare utredning för hur trafiksituationen ska lösas under byggtid rekommenderas.