

# TRAFIKUTREDNING KV SPERLINGENS BACKE UNDERLAG TILL DETALJPLAN

MAJ 2019



BESTÄLLARENS ADRESS OCH KONTAKTUPPGIFTER

Sturegallerian AB via  
TAM Group AB, Elina Thunberg

SWECOS ADRESS OCH KONTAKTUPPGIFTER

Sweco  
Gjörwellsgatan 22  
Box 34044  
100 26 Stockholm, Sverige  
Telefon: 08-6956000  
[www.sweco.se](http://www.sweco.se)

Sweco Society AB  
Org.nr: 556949-1698  
Styrelsens säte: Stockholm  
En del av Sweco-koncernen

MEDVERKANDE OCH DERAS ROLLER

Uppdragsledare/utredare: Simone Söderström  
Utredare: Adelinn Persson Söör, Sverker Hanson

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Bakgrund och syfte.....	5
2	Nuläge.....	6
3	Framtid.....	12
4	Kompensationsåtgärder för p-tal.....	18

Bilaga Möjlighet till räddningsinsatser 2019-05-22

## SAMMANFATTNING

Syftet med trafikutredningen är att vara underlag till detaljplan för kvarteret Sperlingens Backe mm i stadsdelen Östermalm. Trafikutredningen avgränsas till detaljplanens omkringliggande gator: Birger Jarlsgatan, Sturegatan, Humlegårdsgatan och Grev Turegatan. Området ingår i Stockholms innerstadsnav vilket medför att förändringar och framkomlighetshinder kan upplevas som extra påtaglig för stadens besökare.

Då kvarteret Sperlingens Backe planeras byggas om medför detta förändringar för verksamheterna inom planområdet och därmed för trafik kring och till den nya handelsplatsen. Totalt sett innefattar ombyggnationen följande (Vasakronans ytor för kontor och handel ingår):

- Ca 80 bostäder
- Ca 27 500 kvm BTA handel
- Ca 55 500 kvm BTA kontor
- Ca 9 500 kvm BTA hotell
- Ca 3 500 kvm BTA spa
- Ca 4 500 kvm BTA publika ytor
- samt ca 12 500 kvm BTA andra ytor (tex förråd och teknikutrymmen)

Gator i Stockholms innerstad är idag hårt belastade under rusningsperioderna och utrymme för ökade trafikvolymer finns inte. Med hänsyn till områdets exploatering bedöms inte trafikmängderna öka utan snarare minska. I och med att man river det garage som finns inom kvarteret, utmed Grev Turegatan, samt tar bort parkeringsplatser i Sturefaret antas den allmänna trafiken på Grev Turegatan och Humlegårdsgatan att minska. Mängden biltrafik på Grev Turegatan bedöms minska från 1300 fordon per dygn till ca 900 fordon per dygn. På Humlegårdsgatan är minskningen marginell och de totala mängden fordon bedöms vara densamma i framtiden som i nuläget, 1900 fordon per dygn. Minskningen på Grev Turegatan anses som positiv, särskilt för upplevelsen av gatan som ett viktigt gångstråk.

Inlastningen till den del av Sturegallerian som kallas Sturefaret kommer ske via Sturefaret på Humlegårdsgatan. Leverans- och avfallsransporterna är en snittdag totalt 62 fordon (varav drygt fem avfallshämtningar per dag). Prognosen är att det framtida behovet av transporter till Sturefaret är 136 fordon varav 10 är hämtningar av avfall. En logistikhub planeras för att reducera antalet transporter till/från lastfaret vilket resulterar i nästan samma leveransnivåer som idag. Antalet transporter till/från Sturefaret blir med en logistikhub 75 st jämfört med dagens dimensionering på 62 fordon.

Utgångspunkten är att inga parkeringsplatser för bilar ordnas inom kvarteret och att parkeringstalet är 0 bilplatser per lägenhet/verksamhetsyta. Delvis beror detta på att området i sig har en unik placering med närhet till kollektivtrafik men också med hänsyn till innerstadens trafiknivåer. Platser till rörelsenedsatta boende eller besökare till hotellet finns i Sturefarets parkeringsyta. Fastighetsägaren har en ambition om att främja ett hållbart resande och till följd av att inga parkeringsplatser ordnas krävs ambitiösa mobilitetsåtgärder. Förslaget är att detta är åtgärder så som cykelpool, bilpool, attraktiva cykelparkeringar med möjlighet att utföra en egen "snabb-service" av sin cykel. Antal platser för och införandet av en bilpool rekommenderas bestämmas i dialog med bilpoolsoperatör och staden. Exakta åtgärder regleras i exploateringsavtalet.

Kvarterets centrala läge möjliggör att många resor kan göras med cykel. Utrymmet som frigörs när man inte tillskapar parkeringsplatser för bilar kan istället nyttjas som cykelparkering. Parkeringsbehovet för cyklar baseras på en cykelparkeringsnorm från Trafikkontoret och Exploateringskontoret. Bostäderna (drygt 80 st) har enligt parkeringsnormen ett behov av ca 210 cykelplatser, vilka placeras i anslutning till bostädernas trapphus. Kontorsverksamheterna har på samma sätt ett behov av ca 430 platser som placeras i garaget. Behov av cykelplatser för handelns besökare är drygt 1 000 platser. Var dessa placeras bör samordnas med staden som möjligen har ambitioner att gaturummet kring kvarteret.

Vasakronans behov enligt parkeringsnorm är ca 110 cykelplatser baserat på kontorsytor.



# 1. BAKGRUND OCH SYFTE

En trafikutredning tas fram som underlag till detaljplan för del av kvarteret Sperlingens Backe mm i stadsdelen Östermalm.

Ombyggnationer planeras för del av kvarteret Sperlingens backe vilka medför förändringar för verksamheterna inom planområdet. De kommersiella ytorna för restauranger och handel (dagligvaror samt detaljhandel) kommer att öka vilket sannolikt innebär förändringar i trafik, både avseende persontrafik och leveranser. Leveranser ska ske via Sturefaret.

I kvarteret planeras handel, restauranger, bostäder samt kontor vilka ger upphov till en efterfrågan på parkeringsplatser för personbilar och cyklar. Förutsättningen i trafikutredningen är att inga parkeringsplatser för bil kommer att efterfrågas och därmed inte ordnas i högre utsträckning. Vidare diskussioner om detta återfinns i parkeringskapitlet nedan.

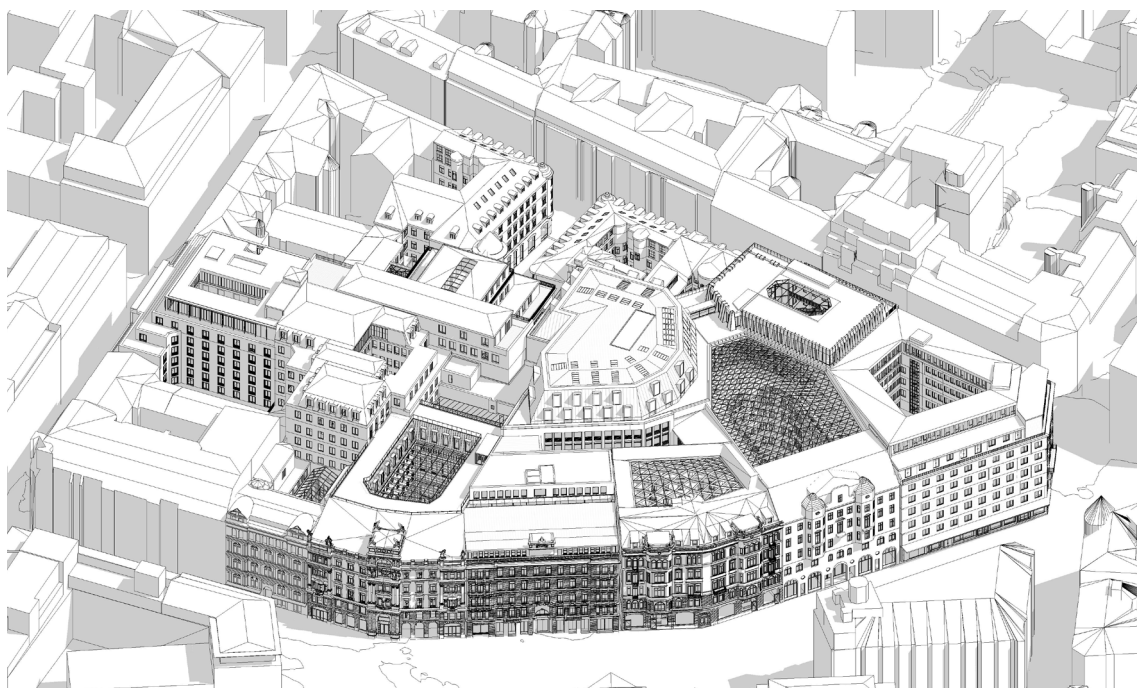
Trafikutredningen beskriver antalet transporter idag samt i framtiden och dess påverkan på omkringliggande gator. Trafikutredningen innehåller även parkering för bostäder, kontor och handel både för personbilar och cyklar. Eventuella kompensationsåtgärder som kan vara aktuella vid sänkning av parkeringstalet beskrivs även.

Följande dokument används som underlag i trafikutredningen:

- PM – Logistik, Leveranser till kvarteret Sperlingens backe efter ombyggnation, via extern HUB. Network Logistics AB (2019-04-11)
- Remissutgåva Trafik- och gatumiljöplan för city. Stockholms stad (2017-05-18)

Trafikutredningen avgränsas till detaljplanens omkringliggande gator

- Grev Turegatan
- Sturegatan
- Humlegårdsgatan
- Birger Jarlsgatan



## 2. NULÄGE

### Varuleveranser och avfallshantering

Varuleveranser och avfallshantering behandlas särskilt i logistik-PM respektive avfalls-PM.

Lastfaret har fem lastkajer där endast två 12-meters fordon kan lossa/lasta samtidigt på grund av utrymmesskäl.

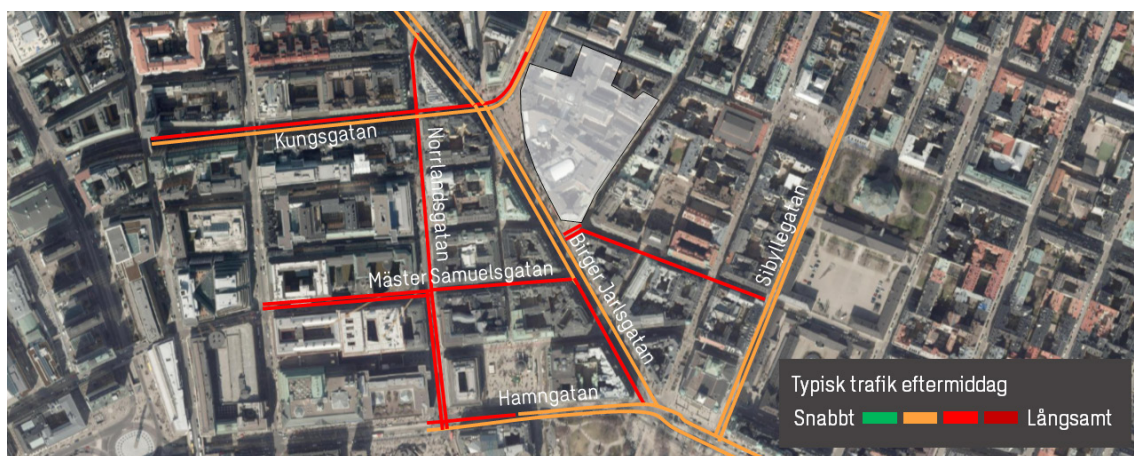
Lastfaret används förutom till leveranser även avfallsuppsamling. Avfallsmängderna är i dagsläget 4600 kg/dag en snittdag. Antalet transporter per vecka som avser avfallshantering är 24 stycken. Rimligen utgör detta drygt fem hämtningar per dag.

Enligt mätningen av antalet fordon i Sturefaret loggades totalt 237 fordon under fyra dagar för perioden 6:30-14:00. En snittdag rör det sig om 59 fordon och en kajtid på drygt 15 minuter. Hälften av leveransfordonen var lätta lastbilar och i mätningen ingår avfallsordon.

### Biltrafik

Biltrafiken i Stockholms innerstad har i princip varit densamma under många år. Under förmiddagen är de mest ansträngda gatorna Kungsgatan österut, Mäster Samuelsgatan fram till Norrlandsgatan och Norrlandsgatan mellan Mäster Samuelsgatan och Hamngatan (Figur 2). Under eftermiddagen är de mest ansträngda gatorna Kungsgatan västerut, Mäster Samuelsgatan österut fram till Klaratunneln, Norrlandsgatan samt Hamngatan (Figur 3). Under eftermiddagen är även Birger Jarlsgatan till Hamngatan/Strandvägen ansträngd.

Trafikflödeskartan (Figur 4) innehåller uppgifter från Miljöbarometern om trafikmängder i Stockholm för 2014. Trafikflödet redovisas som årsmedelvardagsdygnstrafik (ÅMVD) och omfattar samtliga motorfordon. Inom parentesen redovisas andel tung trafik.



Figur 2: Typisk trafik förmiddag i området (Karta från Stockholms stad och trafikinformation från Google 2019-04-09).



Figur 3: Typisk trafik eftermiddag i området (Karta från Stockholms stad och trafikinformation från Google 2019-04-09).



Trafikmängderna är en sammanställning av flera olika källor inklusive stadens egna mätningar, trängselskattesystemet, MCS-systemet (Motorway Control System) på E4/E18/E20 m.fl. En stor andel av vägnätet har interpolerade trafikmängder, eller schablonvärden.

## Humlegårdsgatan

Staden ordnade en pop up-park på en del av Humlegårdsgatan 2016-2018 vilket innebar att biltrafik stängdes av på gatan. Varuintaget och lastplatsen kunde fortfarande användas men transporterna fick ta en annan väg. Efter försöket gjordes trafikräkningar under förmiddag, lunch och eftermiddag avseende antalet fotgängare, cyklister, mopeder och motorfordon. Antalet lastbilar räknades också men räkningen som finns i logistik-PM anses mer lämpliga då räkningen inte gjordes under högbelastade perioder.

Räkningen visade följande trafikflöden:

Tabell 1. Trafikräkningar Humlegårdsgatan 2016.

Trafikräkningar Humlegårdsgatan (september 2016)			
Trafikslag	FM	Lunch	EM
Gående	810	1 285	1 000
Cykel	136	86	139
Moped	1	4	1
Motorfordon	64	71	75

Enligt Miljöbarometern visas två flöden; Mellan Sturegatan och Brahegatan är det ca 1900 fordon per dygn varav 8 procent tung trafik samt mellan Brahegatan och Grev Turegatan är det ca 1600 fordon per dygn varav 8 procent tung trafik.

## Sturegatan

Enligt mätningar från oktober 2016 (Trafikia) i höjd med Sturegatan 4 uppgår trafikflödet till ca 15 200 fordon en vardag varav ca 20 procent är tunga fordon. Under maxtimmen kan detta röra sig om ca 1 500 fordon per timme. Den skyltade hastigheten på gatan är 50 km/timme och mätningar visar en uppmätt snitthastighet på ca 25 km/tim.

Längre norrut på Sturegatan, i höjd med Sturegatan 12 uppgår trafikflödet till ca 13 800 fordon en vardag varav drygt 15 procent tunga fordon. Under maxtimmen kan detta röra sig om 1 400 fordon per timme. Den uppmätta snitthastigheten är runt 30 km/tim.

De höga andelarna tunga fordon beror delvis på att stombuss 1 trafikerar sträckan men även sannolikt på grund av ombyggnationen av Östermalms saluhall och mängden leveranser som generellt förekommer i innerstaden. De låga hastigheterna beror sannolikt på den stora mängden trafik, korta avstånd mellan korsningarna och förekomsten av många cyklister och fotgängare i området.

Enligt Miljöbarometern och trafikmängder från 2014 uppgår flödet till drygt 13 200 fordon per



Figur 4: Typisk trafik eftermiddag i området (Karta från Stockholms stad och trafikinformation från Google 2019-04-09).

dygn varav 8 procent tung trafik. Jämfört med Trafikias uppgifter visar detta på en viss avvikelse i underlaget.

För att vara i innerstaden förekommer det förhållandevis stora flöden på Sturegatan. Gatan består idag av två körfält i vardera riktningen samt parkering och cykelfält på vissa sträckor. Per körfält kan det uppskattningsvis röra sig om 7000–7600 fordon per dag vilket kan jämföras med Västerbron som under rusningstid är hårt belastad. På Västerbron förekommer enligt mätningar från 2014 drygt 6500–8000 fordon per körfält (Stockholms dataportal) och vardag.

### Birger Jarlsgatan

Trafikia gjorde även mätningar på Birger Jarlsgatan hösten 2016. I norrgående riktning i höjd med Sturegallerians huvudentré förekom ca 8 600 fordon en vardag varav ca 14 procent tung trafik. Hastigheten är skyltad till 50 km per timme och den uppmätta hastigheten är drygt 25 km per timme. I samma punkt och i södergående riktning uppmättes ca 5 500 fordon en vardag varav 11 procent tunga fordon. Även i denna punkt uppmättes hastigheterna till drygt 25 km per timme. Under maxtimmen kan det innebära ca 900 respektive ca 600 fordon på en timme.

Mätningar gjordes även i höjd med entrén till tunnelbanan vid Grev Turegatan. I norrgående riktning uppmättes ca 6 200 fordon en vardag varav ca 15 procent tung trafik. Den uppmätta hastigheten var drygt 20 km per timme. I södergående riktning förekom 7 400 fordon en vardag varav 15 procent tung trafik. Under maxtimmen kan det innebära ca 600 respektive ca 700 fordon på en timme.

Stombuss 2 trafikerar sträckan och kan vara en bidragande orsak till den andelen tung trafik längs gatan. Dessutom förekommer även flertalet leveranser till butiker och restauranger på denna sträcka.

Enligt Miljöbarometern och trafikmängder från 2014 uppgår flödet till mellan drygt 11 000 till 13 000 fordon per dygn varav 8-10 procent tung trafik. Jämfört med Trafikias uppgifter visar detta på en viss avvikelse i underlaget gällande mätningen i höjd med Sturegallerians entré.

### Grev Turegatan

Utifrån Remissutgåva Trafik- och gatumiljöplan för city (2017) är det uppskattat till ca 1 300 fordon per dygn (Vardagsdygn). I övrigt präglas gatan generellt av fotgängare.

Enligt Miljöbarometern och trafikmängder från 2014 uppgår flödet till mellan drygt 1 300 fordon per dygn varav 8 procent tung trafik. Inga avvikelser noteras i underlaget.

### Kollektivtrafik

Kungsgatan, Sturegatan och Birger Jarlsgatan trafikeras idag av två stombussar (Linje 1 respektive Linje 2) vars framkomlighet är viktig. Kvarteret ligger inom mycket kort avstånd till kollektivtrafik kring Stureplan, däribland även tunnelbana. Hållplatsen Nybroplan för Spårväg City finns även inom gångavstånd till kvarteret, se figur 5.

Enligt SL och länet 2016 är antalet påstigande en vintervardag på Östermalmstorg i tunnelbanan 38 000 resenärer och på bussar 6 500 resenärer. Under maxtimmen (kl 7:30-8:30) är det 800 respektive 400 påstigande. Det motsvarar ca två respektive ca sex procent av dygnets påstigande.

Gällande avstigande är antalet en vintervardag 40 600 resenärer i tunnelbanan och 6 000 resenärer från bussar. Under maxtimmen (kl 7:30-8:30) är det 6 900 respektive 800 avstigande. Det motsvarar ca 17 respektive ca 13 procent av dygnets avstigande.



Figur 5: Kollektivtrafik kring kvarteret Sperlingens backe.



## Cykeltrafik

Stockholms stad har i sin cykelplan två typer av stråk, huvudstråk och pendlingsstråk (Figur 6). Pendlingsstråken ska ha god framkomlighet för cyklisterna som använder stråket för exempelvis arbetspendling. Birger Jarlsgatan, Sturegatan och Kungsgatan ingår i stadens pendlingsstråk.

Flödeskartan för cykeltrafik (Figur 7) innehåller uppgifter från Miljöbarometern från 2017. Data baseras på uppmätta och skattade värden för vissa tidsperioder över dygnet.

### Humlegårdsgatan

Mätningar gjordes före och efter stadens försök med en pop up-park under 2016. Mätningarna



Figur 6: Ur Cykelplan för Stockholm, 2012. Röda linjer är pendlingsstråk, blå linjer är huvudstråk.



Figur 7: Trafikmängder för cykel enligt Miljöbarometern 2017 (Karta från Stockholms stad och trafikinformation från <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/cykeltrafik/flodeskarta-for-cykeltrafik/>).

redovisas i Tabell 1 på sida 7. Under förmiddagen och eftermiddagen cyklar drygt 140 personer på sträckan. Under lunchtid cyklar färre personer, drygt 90 personer enligt mätningar.

Enligt Miljöbarometern 2017 är dygnsflödet drygt 1 000 cyklande.

### Sturegatan

Stockholms stad har gjort cykelräkningar 2016 i höjd med Sturegatan 12. Mätningarna visar att drygt 5000 cyklister trafikerar sträckan.

Enligt Miljöbarometern 2017 är dygnsflödet drygt 4 000 cyklande.

### Birger Jarlsgatan

Från Remissutgåva Trafik- och gatumiljöplan för city (2017) är det ca 5600 cyklister längs med Birger Jarlsgatan i anslutning till detaljplanens område.

Enligt Miljöbarometern 2017 är dygnsflödet drygt 4 500 cyklande.

### Grev Turegatan

Enligt Miljöbarometern 2017 är dygnsflödet drygt 2 500 cyklande.

## Gångtrafik

Stockholm city inbjuder generellt till goda möjligheter att till fots ta sig till målpunkter. Till följd av att tunnelbanan finns inom kvarteret Sperlingens Backe och kvarterets centrala läge är det många gående i området.

Flödeskartan för gångtrafik (Figur 8) innehåller uppgifter från Miljöbarometern från 2017. Data baseras på uppmätta och skattade värden för vissa tidsperioder över dygnet.

### Humlegårdsgatan

Idag kan Humlegårdsgatan längs kvarteret betraktas som en bakgata då handel och restauranger främst förekommer längre upp på gatan eller på andra gator. Under lunch och eftermiddag förekommer mycket fotgängare.

Mätningar av fotgängare på Humlegårdsgatan redovisas i Tabell 1 på sida 7. Under förmiddagen och eftermiddagen passerar drygt 800 respektive 1 000 fotgängare sträckan. Under lunchtid förekommer fler fotgängare i området, drygt 1 300 personer enligt mätningar. Enligt Miljöbarometern 2017 är dygnsflödet drygt 7 000 fotgängare.

### Sturegatan

Stockholms stad har gjort fotgängarmätningar 2016 för Sturegatan, i en punkt strax norr om Sturegatan 4. Mätningarna visar att drygt 6000 fotgängare per dag rör sig längs Sturegatan. Utifrån Remissutgåva Trafik- och gatumiljöplan för city (2017) är det

uppskattat till ca 16 000 gående (vardagsdygn) utanför planområdet.

Enligt Miljöbarometern 2017 är dygnsflödet drygt 12 000 fotgängare utmed kvarteret. Norr om Humlegårdsgatan går fotgängarflödet ner till 6 000 per dygn.

### Birger Jarlsgatan

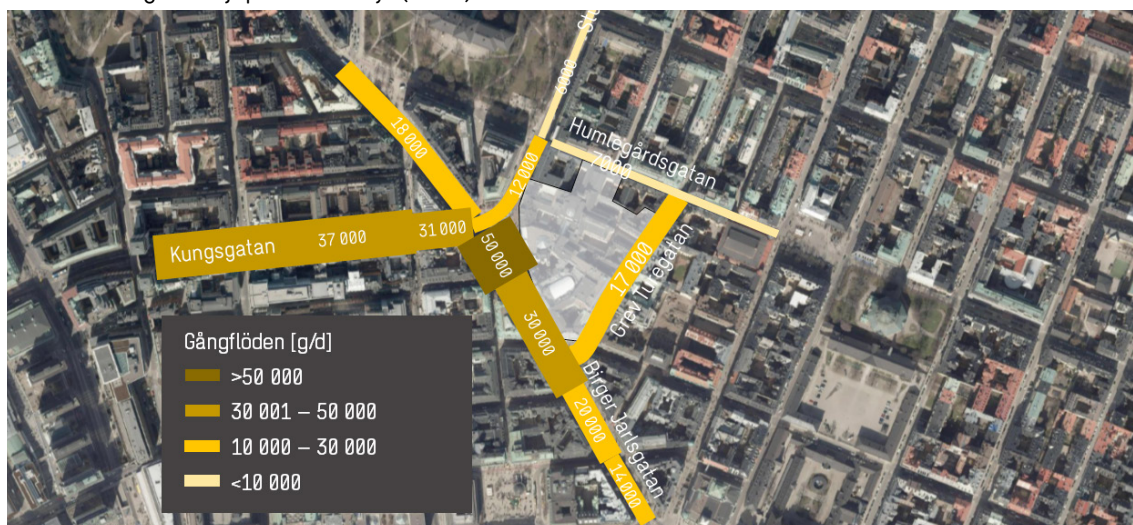
Många fotgängare trafikerar Birger Jarlsgatan enligt mätningar från Stockholms stad, 2015. Detta beror sannolikt på en stor del handel och möjlighet att komma till Östermalmstorgs tunnelbana. Enligt mätningar rör sig 32 000 fotgängare på gatan i höjd med Birger Jarlsgatan 14.

Utifrån Remissutgåva Trafik- och gatumiljöplan för city (2017) är det uppskattat till ca 55 000 gående (vardagsdygn) vid Stureplan. Det finns ytterligare en mätning från programmet som visar 32 000 gående utifrån detaljplaneområdet och korsningen Grev Turegatan. Enligt Miljöbarometern 2017 är dygnsflödet förbi kvarteret drygt 30 000-50 000 fotgängare.

### Grev Turegatan

Fotgängarmätningarna från Stockholms stad visar att även Grev Turegatan är en populär gågata med drygt 20 000 personer per dag. Mätningarna gjordes 2015.

Enligt Miljöbarometern 2017 är dygnsflödet drygt 17 000 fotgängare.



Figur 8: Trafikmängder för gående enligt Miljöbarometern 2017 (Karta från Stockholms stad och trafikinformation från <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/gangtrafik/flodeskarta-for-gangtrafik/>).



## Parkering och angöring

Enligt uppgifter från Stockholms stad uppstår idag ett kömagasin på Humlegårdsgatan av lastbilar som ska in till Sturefaret på grund av en brist på angöringsplatser. Fler angöringsplatser efterfrågas i Sturefaret. Alternativt är också att en effektiv styrning av varuleveranserna. Detta behandlas i logistik-PM.

Flertalet parkeringsgarage finns intill kvarteret Sperlingens Backe.

Inom kvarteret finns ett parkeringsgarage med ca 150 platser på adressen Grev Turegatan 3–5<sup>1</sup>. På Birger Jarlsgatan 6B finns ytterligare ett parkeringsgarage med 140 platser. På Biblioteksgatan 24–32 finns Stockholm Anglairs parkeringsgarage. På Brahegatan 2, 10 och 12 finns tre garage med drygt 40, 30 respektive 15 platser. Ovan nämnda garage drivs av Q Park.

I Sturefaret finns ett 30-tal platser bilparkeringsplatser för kontor och boende inom kvarteret som angörs via Humlegårdsgatan.

På Grev Turegatan 1 finns Vasakronans garage med

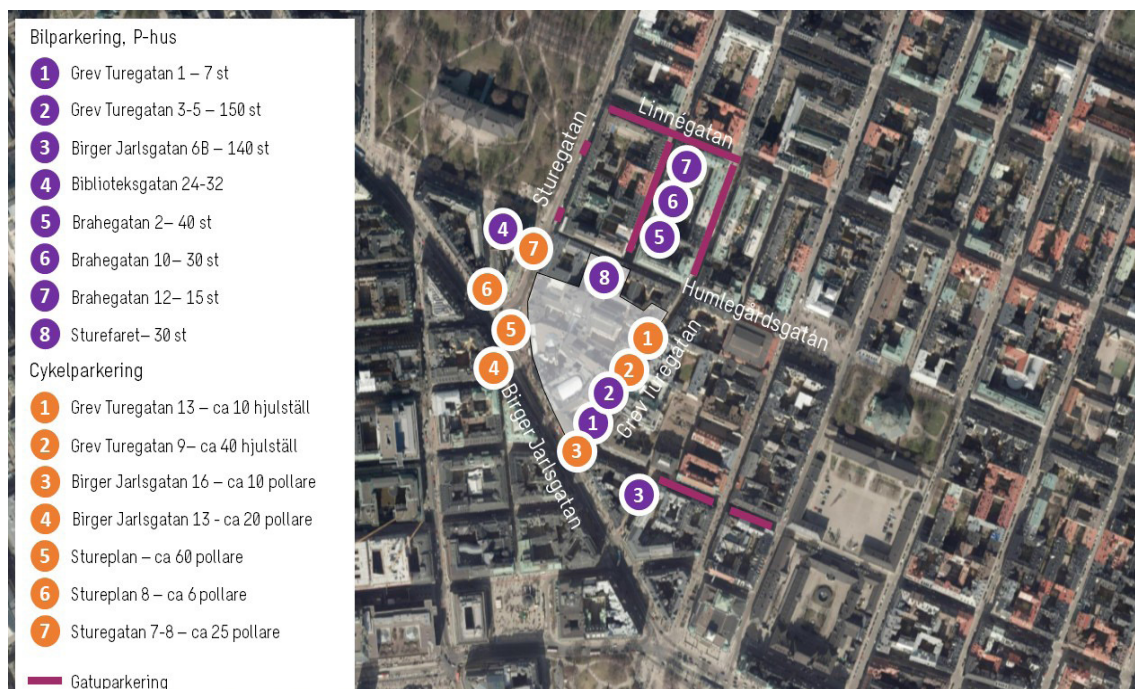
7 platser.

På Humlegårdsgatan mellan Sturegatan och Grev Turegatan råder stopp och parkeringsförbud. Längs Grev Turegatan, Linnégatan, Brahegatan (vänster sida) och Riddargatan tillåts parkering mot avgift. På sträckan Grev Turegatan 1–4 råder stopp- och parkeringsförbud på en sträcka avsedd som lastplats. Intill lastplatsen finns en parkering för rörelsehindrade.

På Birger Jarlsgatan norrut råder stopp- och parkeringsförbud med undantag för lastplatser. På Sturegatan råder stopp- och parkeringsförbud samt parkeringsförbud på vissa platser med undantag för lastplatser och särskilda parkeringsplatser.

Cykelparkering finns som markparkering omkring Stureplan och i höjd med Birger Jarlsgatan 16. Grev Turegatan har ett fåtal cykelparkeringar längs med gatan. I kvarteret Sperlingens Backe finns inga cykelparkeringsplatser idag.

Inom området finns drygt 400 bilplatser och ca 170 cykelplatser, se figur 9 för lokalisering.



Figur 9: Parkeringsområden för bil och cykel (Karta från Stockholms stad).

<sup>1</sup> Önskemål om att undersöka garagets användning har inkommit från Trafikkontoret. Syftet med en sådan studie skulle vara att undersöka vilka som använder garaget och skulle innebära en nummerskrivning. En sådan studie skulle innebära stora osäkerheter då nummerskrivningen enbart svara på var ägaren till bilen är folkbokförd. Det skulle inte svara på i vilket ändamål parkeringen används. För att svara på detta behövs nummerskrivning göras under flertalet tillfällen. En bra analys skulle inte kunna rymmas inom tidsramen.

### 3. FRAMTID

Detaljplanen för kvarteret Sperlingens Backe föreslås att utvecklas med bostäder, handel och kontor i syfte att skapa ett mer funktionsblandat kvarter.

Förändringen innebär ca 27 500 kvm bruttototalarea (BTA) handel (inkl. restaurang) och 55 500 kvm BTA kontor. I sammanställningen ingår Vasakronans handels-/kontorsytor. Inom kvarteret tillskapas även ca 9 500 kvm BTA hotell, 3 500 kvm BTA spa samt drygt 80 lägenheter av olika storlekar. Merparten är små lägenheter, det vill säga 1-2 ROK.

För omkringliggande gator som berör planområdet finns det förslag att Birger Jarlsgatan och Humlegårdsgatan får en förnyad gestaltning (Remissutgåva Trafik- och gatumiljöplan för city 2017). Grev Turegatan finns inte med i programmet, dock finns det behov av att se över bland annat cykelparkering på denna gata och även kring Stureplan.

#### Varuleveranser och avfallshantering

Enligt PM Avfallshantering kommer avfallsransporterna öka från 24 hämtningar i veckan till 30 st. Detta motsvarar fem respektive sex hämtningar per dag,

Enligt logistik-PM beräknas 62 fordon ankomma till Sturefaret en snittdag varav 5 är avfallstransporter. Till följd av utökade verksamheter inom kvarteret beräknas antalet fordon öka. Prognosen är att drygt 136 fordon, varav 10 st avgående med avfall, skulle komma att krävas för att täcka det ökade behovet av leveranser till handelsplatsen och hantering av avfall.

Det rekommenderas istället användning av samlade leveranser via en så kallad logistikhub. Detta skulle innebära att färre fordon skickas till kvarteret jämfört med grundprognosen, och att tiden för leveranser inte är lika känslig. Enligt prognosen skulle det innebära att 75 fordon istället trafikerar Sturefaret, både som leveranser och avfallshämtning. För vidare resonemang kring kapacitet i lastfaret se logistik-PM. Antalet leveranser till Sturefaret skulle kunna minska ytterligare om obruten kylkedja är möjligt.

Vägnätet i Stockholms innerstad är idag ansträngt på grund av relativt hög belastning hela dagen. Tillskottet av lastbilar på Humlegårdsgatan kommer sannolikt inte påverka vägnätet i stort. Däremot rekommenderas det att leveranserna sker under tider då det inte redan förekommer mycket trafik i innerstaden. Leveranser under eftermiddagens rusning rekommenderas inte.

För vidare resonemang kring leveranstider se logistik-PM. För mer information om avfallsmängder se PM Avfallshantering.



Figur 10: Sturefaret på Humlegårdsgatan.



Figur 11: Port till Sturefaret.



## Biltrafik

En uppräknig av trafik till ett framtida scenario i Stockholms innerstad anses inte aktuellt då uppfattningen är att kapaciteten nått maximum och flöden är konstanta.

Framtida ordnande av en pop up-park om vanligen sker årligen kan vara olämpligt med tanke på framkomlighetsbehovet till lastfaret.

Mängden fordonstrafik på Grev Turegatan kan innebära en minskning då parkeringsgaraget försvinner. Mängden fordonstrafik på Humlegårdsgatan bedöms också minska marginellt. I och med att parkeringsöjligheterna i Sturefaret försvinner och mängden leverans-/avfallstransporter ökar med 13 fordon per dygn utgörs trafikmängderna av samma nivåer som idag.

Bilparkering behandlas i kapitel **Parkering och angöring**.

Nedan visas en sammanställning över trafikmängder vid utbyggt kvarter enligt detaljplan. Data baseras på trafikmängder enligt Miljöbarometern (se figur Figur 4).

## Kollektivtrafik

Inom ramen för detaljplanen kommer tunnelbanans entré att flyttas från Birger Jarlsgatan 16 till marmorhallen. En förbindelse mellan kvarteret och biljetthallen skapas.

Framtidens kollektivtrafik kommer sannolikt motsvara dagens utbud. I SLL:s stornätsplan är ambitionen att öka stombussarnas framkomlighet vilket potentiellt kan innebära förändringar i området. Vidare om och hur stombussarna kommer utvecklas är i nuläget okänt.

Landstinget utvecklar även tunnelbanans Röda linje

Tabell 2. Sammanställning motorfordon.

	Nuläge		Framtid	
	Flöde	Andel tung trafik	Flöde	Andel tung trafik
Humlegårdsgatan	1 900	8 %	1 900	10 %
Sturegatan	13 900	8 %	13 300	9 %
Birger Jarlsgatan	12 000*	8 %	12 000	8 %
Grev Turegatan	1 300	8 %	850	8 %

\* Genomsnitt används. Flödet varierar mellan korsningarna och är 10 900-12 900 fordon/dygn.

med nya vagnar. De nya tunnelbanetågen kommer att testas i slutet av 2017–2018 och trafikstart är år 2019. De nya tågen innebär att sittplatser ersätts av fler ståplatser. Således kommer kapaciteten för tunnelbanans röda linje utökas.

## Cykel

I Framkomlighetsstrategin är cykeln ett prioriterat färdmedel. Stockholm stad har som målsättning till år 2030 att det ska bli enklare och säkrare att cykla i staden. Detta kräver inte bara ett bra cykelvägnät och satsningar från stadens sida. Det krävs även att bostäder, arbetsplatser, kollektivtrafikknutpunkter och andra viktiga målpunkter blir mer cykelvänliga och anpassas för att möjliggöra en stor andel cykelresor. Det innebär exempelvis att det för nyttjarna upplevs som säkert och smidigt att lämna sin cykel över dagen eller att det finns möjlighet att duscha vid arbetsplatsen. För bostäder är det viktigt att det är tryggt att lämna sin cykel över natten samt att det går snabbt och smidigt att lämna cykeln genom exempelvis automatiska dörrar. Kvarteret Sperlingens backe angränsar till pendlingstråk på Sturegatan och Birger Jarlsgatan.

I Remissutgåva för Trafik- och gatumiljöplan (2017) planeras åtgärder på Birger Jarlsgatan som innefattar förbättrade cykelbanor längs med gatan.

Cykelparkering behandlas i kapitel **Parkering och angöring**.

## Gång

I Framkomlighetstrategin har Stockholms stad som mål att minst 60 procent av alla resor i innerstaden ska ske till fots år 2030. För att främja gång som trafikslag måste miljöer upplevas trygga, attraktiva, vara framkomliga och erbjuda god orienterbarhet. Den nya planen kommer skapa bättre förutsättningar att förflytta sig till fots.

Fler passager inom kvarteret skapas vilket medför att tillgängligheten och framkomligheten ökar. Framtidens galleria innehar fortsatt handel, restauranger, kontor. Detta bidrar till ett funktionsblandat kvarter där människor kommer röra sig i området under större delar av dygnet. Det bidrar till en levande miljö med ökad trygghet och attraktivitet. En ny passage kommer byggas från tunnelbanan in i det nya kvarteret på våning -1. Passagen ökar besökarnas åtkomst till gallerian. Detta skapar goda förutsättningar för transporter till fots och byten mellan transportslag.

Generellt innebär förslaget att fler rörelser till fots är möjliga. Gator som görs mer attraktiva för gående leder till att fler väljer gång som ett färdmedel vilket leder till att kollektivtrafiken avlastas och biltrafiken minskar.

I Remissutgåva för Trafik- och gatumiljöplan (2017) beskrivs att det ska bli mer attraktivt att gå längs med Birger Jarlgatan. För Humlegårdsgatan planeras sommargator.

## Parkering och angöring

Angöring till lastfaret beskrivs särskilt i logistik-PM.

Bilparkeringstalet utgår från Stockholms stads "Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering". Som grundintervall har staden ett parkeringstal på 0,3–0,6 bilplatser per lägenhet (bpl/lgh) vilket kan

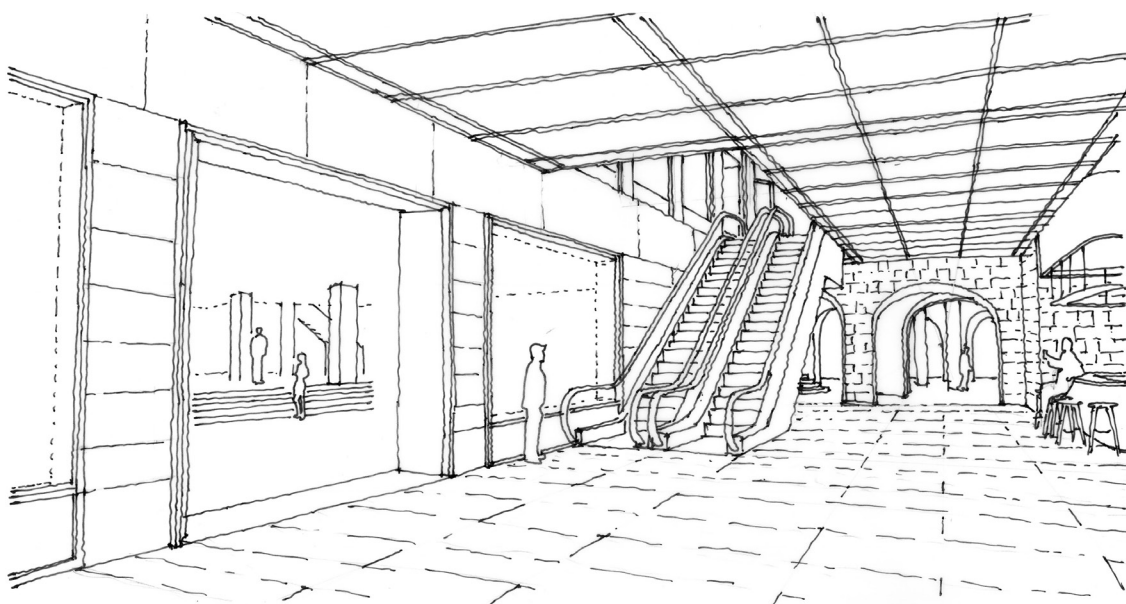
reduceras genom exempelvis mobilitetstjänster.

Parkeringsplatser för kontor och handel är en bedömningsfråga och staden har inte gett ett parkeringstal för detta i riktlinjen.

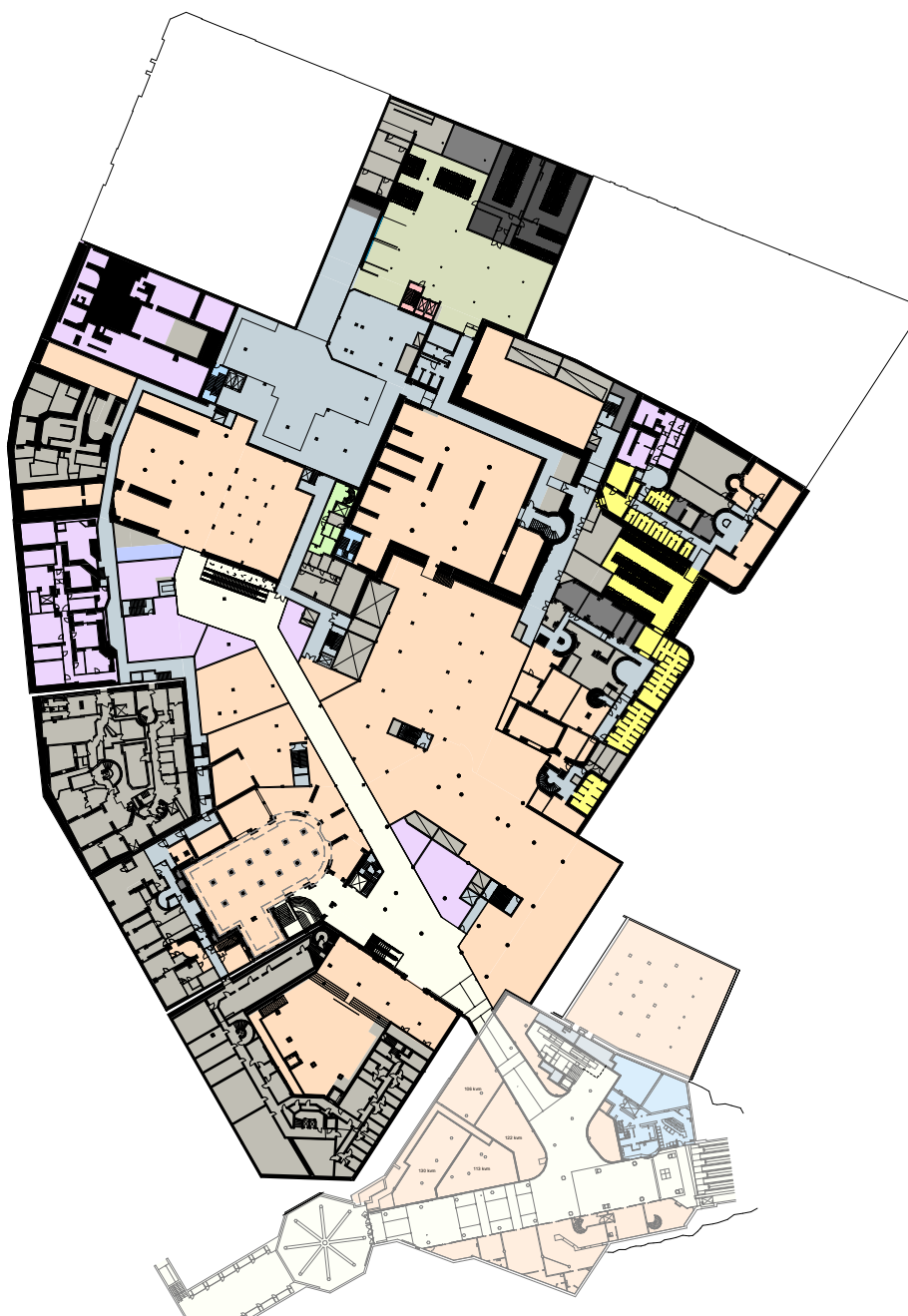
Stockholms stad (Trafikkontoret och Exploateringskontoret) har skapat en handbok om cykelparkering i nyproduktion. Där föreslås ett cykelparkeringstal motsvarande 2,5–4 cykelparkeringsplatser per lägenhet (cpl/lgh). Spannet i normen syftar till att anpassa talet efter projektens specifika förutsättningar. Det beskrivs att en bra utgångspunkt gällande cykelaparkeringsplatser är att utgå från att varje boende ska ha tillgång till en parkeringsplats för en cykel. Bostäder av mindre storlek (studentbostäder) antingen över eller under 35 kvm/bostad har ett parkeringstal motsvarande 1,5 respektive 2,5 cykelplatser.

Det förslås även ett cykelparkeringstal på 10–20 cpl/1000 kvm BTA för kontor och 20–30 cpl/1000 kvm BTA för handel.

Idag finns två allmänna parkeringsgarage med ca 150 respektive ca 30 platser i garage på Grev Turegatan och Humlegårdsgatan. Nyttjare av Vasakronans fastighet har tillgång till eget garage på 7 platser. Anläggningarna kommer inte finnas kvar vid en färdigställd galleria.



Figur 12: Illustration av passagen från tunnelbana in i gallerian (Sweco 2019).



6/5 - 19

Figur 13: Kvarteret Sperlingens backe framtida utformning på plan -1 (Sweco 2019).

## Bilparkering

Efter projektets genomförande finns det inom planområdet 82 bostäder, där en majoritet av bostäderna utgör små bostäder.

Enligt stadens riktlinje baseras parkeringstalet (0,3–0,6 bpl/lgh) på närhet till kollektivtrafik, service, city och lediga parkeringsplatser. Närheten till tunnelbanan värderas särskilt tungt och enbart vid närhet till denna kan parkeringstalet 0,3 bpl/lgh uppnås. Tunnelbanan finns i bostädernas omedelbara närhet. Bostäderna kommer ha ett unikt läge med närheten till lokal service i city. Gatuparkering finns på Östermalm mot avgift.

Nästa del i stadens riktlinje för parkeringstal tillåter en justering utifrån lägenhetsstorlek. Om området består av en övervägande andel små lägenheter vilket innebär en möjlig sänkning på upp till 30 procent. Besöksparkering ska räknas upp med 10 procent för att inrymma besöksparkering på tomtmark. Efter detta föreslår staden mobilitetspaket av olika nivåer från grundläggande till ambitiös och därmed en rabatt på 15–25 procent för parkeringsplatser. För den grundläggande nivån innebär det att fastighetsägaren ordnar exempelvis lätt nåbara cykelrum, förbättrade cykelfaciliteter (exempelvis cykelpump) och cykelparkeringar av god standard. I detta fall anses det finnas lätt nåbara cykelparkeringsplatser som är säkra och väderskyddade.

## Bedömning

En dialog med Stadsbyggnadskontoret hos Stockholms stad har förekommit angående parkeringsnormen. Det har då överenskommit att utgångspunkten för bilparkeringsnormen ska vara att skapa 0 bilplatser för bostäder och verksamheter med hänvisning till det goda kollektivtrafikutbudet och till fördel för cykelparkering. Detta har även diskuterats med Trafikkontorets områdesansvarige. Det innebär å andra sidan att mobilitetsåtgärder kan komma att vara aktuella för att möjliggöra annat typ av resande än med bil.

Även med hänsyn till föreslagen logistiklösning finns anledning att begränsa antalet passager med personbilar i Sturefaret.

Trots att bostäderna har ett parkeringstal motsvarande 0 bilplatser per lägenhet är det fortsatt viktigt att säkerställa att man kan skapa platser för funktionsnedsatta i garaget, även för hotellet. Inom garaget skapas åtminstone två platser för funktionsnedsatta. Gällande boendes behov av plats för funktionsnedsatta uppnås inte kravet om 25 m gångavstånd mellan parkeringsplats och bostadsentré. Efter samtal med Trafikkontoret kan det vara acceptabelt om man "intern" i kvarteret kan gå mellan parkeringsplats och bostadsentré utan att behöva gå via allmänna ytor. Till Grev Turegatan 9 respektive 13 kan man röra sig via en sådan koppling motsvarande ett gångavstånd om drygt 70 m respektive 50 m. Denna koppling finns i nuläget inte till Grev Turegatan 7. Huruvida man kan möjliggöra denna koppling utreds vidare. Om en gångkoppling inte kan åstadkommas i enlighet får placering av en plats för rörelseedsatta bestämmas i dialog med Trafikkontoret.

## Allmänt tillgänglig parkering

På Östermalm finns både gatuparkering och parkeringshus mot avgift som finns tillgängliga dagtid för de anställda eller besökare som ser ett behov att åka bil till arbetsplatsen. Att åka bil till arbetsplatsen mitt i Stockholm är idag få förunnat med tanke på rådande trafiksituation och behovet av en parkeringsplats kommer sannolikt att minska i och med att trafikmängderna nått sitt maximum. Att tillföra ett stort parkeringsutbud kan förutom stävja möjligheten att skapa arbetsplatser eller bostäder även potentiellt skapa ett större behov hos anställda och besökare av parkeringsplatser vilket inte är att önska.

Om parkeringsplatser ändå är nödvändigt för personer som besöker kvarteret finns parkeringsmöjligheter i det direkta närområdet, däribland i ett parkeringsgarage vid Birger Jarlsgatan 6. I denna anläggning finns 140 platser samt bilvård och laddningsplatser. Tre andra parkeringsanläggningar i närheten finns på Brahegatan 2, 10 och 12 med 44, 26 respektive 15 bilplatser.

Totalt finns drygt 220 parkeringsplatser i närområdet.

## Räddningstjänst

Kvarteret och samtliga byggnader bedöms vara tillgängliga för räddningsfordon via det allmänna vägnätet. Bedömningen är även att uppställningsplatser för stegutrustning finns. I bilagan **Möjlighet till räddningsinsatser 2019-05-20** beskrivs räddningstjänstens insatsmöjligheter.

## Cykelparkering

Förutsättningar för cykelparkering presenteras i kapitel **Parkering och angöring** (sida 14). Cykelparkeringsplatser för besökare till bostäder och alla verksamheter inom kvarteret är viktigt

För detaljplanens område gäller följande ytor:

- 82 bostäder (10 st - 1 rok, 54 st - 2 rok och 18 st - >3 rok)
- 43 400 kvm BTA kontorsyta

Enligt detta ska ca 210 platser ordnas för boende. Det lägre parkeringstalet väljs för kontor med hänsyn till områdets centrala och kollektivtrafikhäna läge vilket motsvarar 10 cpl/1000 kvm BTA. Det innebär att ca 430 platser ska finnas tillgodo för kontorsverksamheterna. Det totala utbytet av cykelparkeringsplatser är drygt 640 stycken. Vasakronans behov är drygt 110 platser.

Bostäderna kommer ha tillgång till helt egna cykelplatser i anslutning till bostädernas trapphus. Cykelplatserna i Sturefaret rekommenderas främst nyttjas av kvarterets verksamma. Trygghet och säkerhet är aspekter som särskilt behöver beaktas när det gäller cykelrummens placering och tillgänglighet i denna miljö, där det rör sig mycket folk under dygnets alla timmar. Passage in och ut måste kunna ske snabbt och säkert utan att obehöriga kan passera.

Orsaken till att platserna enbart ordnas för bostäder och verksamma inom kvarteret är för att begränsa antalet obehöriga i Sturefaret på grund av ökad belastning. Cyklister som är vana att parkera i garaget vet var de ska parkera och är medvetna om att lastbilar trafikerar ofta. En annan orsak till att platserna reserveras för ändamålen är för att det innebär färre passager generellt i

Sturefaret, jämfört om cykelparkeringen används av handelsändamål.

Cykelplatser för besökare till områdets olika målpunkter (så som handel) bör inte placeras i lastfaret så som cykelplatser för boende och verksamheter. Detta beror på att obehöriga inte bör trafikera detta område som både är trafikintensiv men också att det förekommer mycket tung trafik. Även att beakta är närhetsprincipen. Som cyklist parkerar man helst vid målpunkten och i detta fall skulle det innebära kvarterets olika entréer. Strategisk placering och en rimlighetsbedömning av antalet cykelplatser på omkringliggande gator är nödvändigt. Med hänsyn till det kollektivtrafikhäna läget kan det antas att många besökare reser med antingen buss eller tunnelbana när de ska besöka kvarteret. En bedömning om antalet platser på allmän platsmark är nödvändig. Det faktum att parkering föreslås på allmän plats bör tas i dialog med Stockholms stad. Cykelplatser för handel är svårt att inrymma inom kvarteret både med avseende på ytan det skulle kräva men också att få besökare att använda inomhusgarage vid korta besök.

Det är viktigt att placera cykelparkeringar i bra lägen samt att det finns tillräckligt med platser för att de ska användas och att det inte resulterar i gaturummet upplevs stökigt. Det är också viktigt att kunna låsa fast cykeln i ramen. Cykelplatserna rekommenderas även tillåta användning av andra än traditionella cyklar, såsom lastcyklar.

Cykelparkeringar på allmänna platser anses generellt behöva kompletteras och moderniseras, särskilt med hänsyn till omvandlingen av kvarteret. Cykelplatser för handel föreslås placeras på stadens gatumark.

Utöver detta är det också nödvändigt att ordna en cykelpool så att cykeln blir ett naturligt inslag i området.





## 4. KOMPENSATIONSÅTGÄRDER FÖR P-TAL

För att stadsutvecklingen ska vara hållbar krävs att stadens invånare kan förflytta sig på ett sätt som tar lite resurser, i form av yta och energi i anspråk. De hållbara färdmedlen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska därför ges högsta prioritet vid planering, genomförande och förvaltning (i linje med Stockholms vision 2040 och Framkomlighetstrategin). Genom att prioritera de hållbara färdmedlen i planeringen skapas förutsättningar för att öka andelen som reser med dessa färdmedel. Att fler resor sker med gång, cykel och kollektivtrafik för med sig många positiva effekter, inte enbart bättre luftkvalitet utan även förbättrad folkhälsa. Det frigör dessutom markyta som kan användas för andra ändamål.

Kompensationsåtgärderna har sin grund i stadens grundläggande mobilitetspaket för användande av det Gröna parkeringstalet. Den första åtgärden innebär att informera kvarterets framtida hyresgäster om de nya resmöjligheterna. I detta skede är det viktigt att fokusera på de hållbara transportmedlen: gång, cykel och kollektivtrafik.

En annan åtgärd att skapa attraktiva cykelparkeringar som utgörs av lättillgängliga, väderskyddade och säkra platser. Cykelparkeringarna bör möjliggöra användande av andra än traditionella cyklar, såsom lastcyklar. En annan åtgärd som ingår i det grundläggande mobilitetspaketet är goda cykelfaciliteter såsom fast luftpump och automatiska dörröppnare.

Kvarteret Sperlingens backe angränsar till pendlingstråk på Sturegatan och Birger Jarlsgatan vilket motiverar satsningar på cykelinfrastruktur samt ökning av andelen cyklande generellt i området. Ytterligare motiv finns således att tillskapa platser på gata som kan tillgodose verksamheters och handels behov av platser. Cykelparkeringar kring kvarteret kräver finkänslighet med hänsyn till områdets kvaliteter och potentiella konflikter med cykelparkeringars utseende. En bra cykelparkering upplevs trygg för användaren och bör på platsen smälta in naturligt i miljön. Kreativa och stilfulla cykelpollare föreslås användas där låsanordning i ram är möjlig.

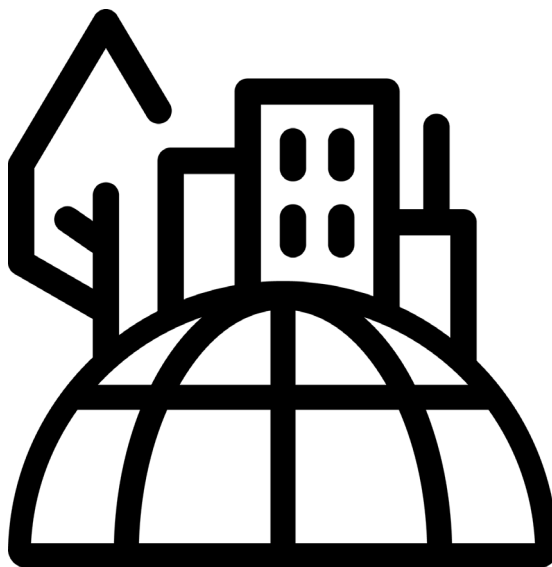
Luftpumpar för allmänheten finns idag på Birger Jarlsgatan vid tunnelbanans entré samt vid Stureplan. En luftpump föreslås placeras i

anslutning till Sturegallerians östra entré på Grev Turegatan. Både cykelparkeringar och faciliteter på allmän plats antas tas i dialog med Stockholms stad.

Andra åtgärder som ofta nämns som goda cykelfaciliteter är avspolningsmöjlighet och att kunna hänga upp cykeln för till exempel däckbyten eller andra tekniska justeringar. Cykelpooler med lastcyklar blir ett alltmer vanligt inslag i dagens stadsplanering och kan medföra ökade cykelandelar.

En bilpool kan vara nödvändig för kvarterets nyttjare och bör vara tillgänglig för både kontorsverksamheterna och boende. Antalet bilpoolsplatser är på förhand svårt att bestämma då det ofta finns en marginalnytta på antalet platser. Antalet platser bör därför behandlas dynamiskt och i dialog en bilpoolsoperatör. En planeringsnorm i Norra Djurgårdsstaden har varit 0,012 bilpoolsplatser per bostad. För kvarteret Sperlingens backe skulle detta motsvara en bilpoolsplats. Hur många platser för bilpool som behöver skapas för bilpool bör utredas vid ett senare skede och i dialog med en bilpoolsoperatör.

Medlemskap i bilpooler är också vanligt förekommande inslag idag. Trafikverket<sup>1</sup> menar att fem parkeringsplatser kan ersättas av en reserverad bilpoolsplats. Efterfrågan av bilpool är i



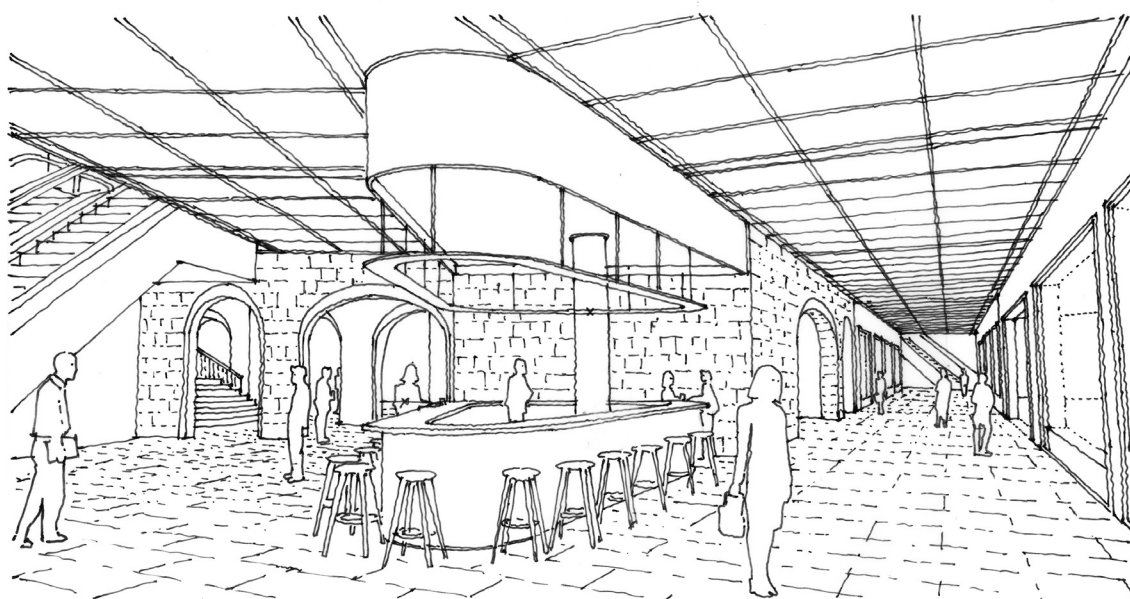
<sup>1</sup>Trafikverket, 2012. Utvärdering av effektsamband för bilpool.

nuläget svårt att analysera och sannolikt finns en marginalnytta på antalet bilpoolplatser. Trots detta reserveras tre platser för bilpool. Ett medlemskap i en bilpool betalat av fastighetsägaren finns under nivån Ambitiös i stadens Gröna parkeringstal och staden väger en reservation av parkeringsplatser särskilt tungt. Ambitiös nivå är generellt svåruppnåelig.

Stockholms stad betraktar långsiktiga lösningar som särskilt viktiga snarare än mjuka tjänster såsom en informationskampanj. Medlemskap i bilpool, goda cykelplatser och cykelfaciliteter betraktas generellt som grundläggande. Dessa föreslås således för kvarteret och skulle i sin helhet möjliggöra ökat resande med hållbara färdmedel.

**Sammanfattningsvis rekommenderas följande åtgärder för en ambitiös nivå och för att främja mobilitet. Exakta åtgärder regleras i exploateringsavtalet.**

- Informationskampanj för områdets nya och gamla brukare. En informationskampanj syftar till att åskådliggöra möjligheter att resa på andra sätt än med bil och var det finns tillgängliga bilpooler eller parkeringsplatser för de som måste använda bil i tjänsten eller till vardags. I en informationskampanj kan man även samarbeta med exempelvis SL eller en cykelhandel.
- Trygga och säkra cykelplatser. Detta åstadkoms exempelvis genom ett omsorgsfullt utformad belysning. Vidare är det viktigt att utföra kontroller av parkeringsutrymmen så att dessa inte används som lagringsplatser av gamla cyklar då stökiga utrymmen ofta upplevs som mindre trygga och säkra.
- Automatiska dörröppnare till cykelrum är viktigt för att användarna ska välja att ställa sin cykel i ett cykelrum. Det ska göras enkelt att göra rätt.
- Liten cykelverkstad i cykelrummen i form av luftpumpar, cykelserviceställ och vektorg. Avspolningsmöjlighet för cyklar är också en åtgärd som rekommenderas. Åtminstone för bostäder.
- Möjlighet att tillskapa platser inom kvarteret för bilpool rekommenderas undersökas tillsammans med staden och med en bilpooloperatör. Det är tänkbart att boende skulle kunna få ett betalt medlemskap under en 5-årsperiod.
- Möjlighet att införa en cykelpool inom kvarteret rekommenderas. Denna bör isf placeras lättillgängligt vid cykelplatserna i lastfaret.



Figur 13: Illustration av passagen från tunnelbana in i gallerian (Sweco 2019).





**Uppdragsnamn**

Kv Sperlingens backe – Räddningstjänstens insats

**Uppdragsgivare**

Sturegallerian AB

**Uppdragsnummer**

109591

**Datum**

2019-05-22

**Handläggare**

Björn Andersson/Martin Forssberg

**Egenkontroll**

BAN 2019-05-22

**Internkontroll**

VWN 2017-10-20

## Möjlighet till räddningsinsatser

I detta PM beskrivs vilka krav som ställs på räddningstjänstens möjlighet till räddningsinsatser i del av kvarteret Sperlingens backe, Stockholm. Dokumentet är framtaget i samband med en inventering av kvarteret där brandposter lokaliserades och räddningstjänstens insatsmöjligheter beaktades.

En karta över brandposternas lokalisering och gatunätets tillgängliga delar för räddningstjänsten presenteras i bilaga.

## Räddningsväg och uppställningsplats

Byggnaderna är tillgänglig för räddningsfordon från det allmänna gatunätet. De ytor där uppställningsplats för stegutrustning är möjlig finns markerade på bifogad ritning. Samtliga delar av kvarteret finns tillgängligt via det befintliga gatunätet och erforderliga uppställningsplatser för stegutrustning finns. Även intilliggande bebyggelse som inte ingår i gällande om- och tillbyggnadsprojekt täcks in av gatunätet.

Avståndskrav mellan räddningsfordonens uppställningsplats och byggnadernas angreppspunkter samt uppställningsplats för räddningstjänstens höjdfordon är beaktade och uppfyller gällande krav. Även avstånd till befintliga byggnader som inte ingår i gällande om- och tillbyggnadsprojekt klara kraven. För befintliga byggnader som idag utrymmer med hjälp av räddningstjänstens bärbara stegar försämrar inte insatsvägen och uppställning möjligheterna. Att detta upprätthålls ska beaktas under ombyggnationens samtliga etapper och skeden. För byggnader inom projektet kommer inga kontor eller bostäder utrymmas med hjälp av bärbara stegar när projektet är slutfört.

### Räddningsväg

Räddningsväg ska vara utformad enligt följande:

- körbanebredd minst 3,0 m och vertikalradien minst 50 m
- fri höjd minst 4,0 m
- tåla axeltrycket 100 kN
- hårdgjort ytlager
- högsta längslutning om 8 % och högsta tvärfall om 2 % samt
- vinterväghållas

### Uppställningsplats för stegutrymning med höjdfordon

Uppställningsplats ska vara utformad enligt följande:

- minst 5 m bred och minst 12 m lång
- placeras utanför ytterkanten av de balkonger eller fönster som ska kunna nås med höjdfordon

- avståndet får inte överstiga 9 m räknat från uppställningsplatsens kant till ytterkant balkong eller fönster som ska kunna nås med höjdfordon
- inte ha större lutning än 8,5 % i någon riktning
- tåla axeltrycket 100 kN
- vinterväghållning
- det ska vara möjligt att komma till platsen utan att behöva backa fordonet. Däremot kan det accepteras att höjdfordonet får backa ut från uppställningsplatsen
- stegen eller hävaren ska kunna resas till avsedd angreppspunkt utan att hindras av utskjutande byggnadsdelar, träd eller dylikt

Uppställningsplats för bärbar stege (gäller befintliga byggnader, för projektet finns inga sådana lösningar i framtiden)

Uppställningsplatser för bärbar stege ska vara utformade enligt följande:

- en plan markyta (max. ca 10° sidlutning och 10° längdlutning) om minst 2,0 x 2,0 m.
- kanten på ytan placeras ca 1,0 m horisontellt ut från angreppspunkt på fasad (fönsterkarm eller balkongräcke). Stegens lutning mot fasaden kommer alltid att vara 75° (vid max längd 11 m kommer stegen att hamna ca 3 m horisontellt ut från angreppspunkten).
- vid sidan av den plana ytan behövs ett fritt utrymme om ca 4 m för att kunna resa stegen.
- stegen ska kunna resas till avsedd angreppspunkt utan att hindras av utskjutande byggnadsdelar, träd eller dylikt.

## Tillträdesväg

Tillträdesvägar för invändiga räddningsinsatser utgörs av dörrar i fasad och trapphus inom egna brandceller. Tillträdesvägar ska finnas tillgängliga under ombyggnationens samtliga etapper och skeden.

## Utvändigt brandpostnät

Det förutsätts att brandpostnätet är utfört så att det uppfyller VAV P83, Allmänna vattenledningsnätet och VAV P76, Vatten till brandsläckning.

## Slutsats


Räddningstjänstens insats kommer beaktas och säkerställas både för entreprenadområden och befintliga pågående verksamheter både inom och utanför om- och tillbyggnadsområdet.


Utrymningssäkerheten för befintliga pågående verksamheter både inom och utanför om- och tillbyggnadsområdet kommer säkerställas under hela entreprenadtiden, inkl SL behov.

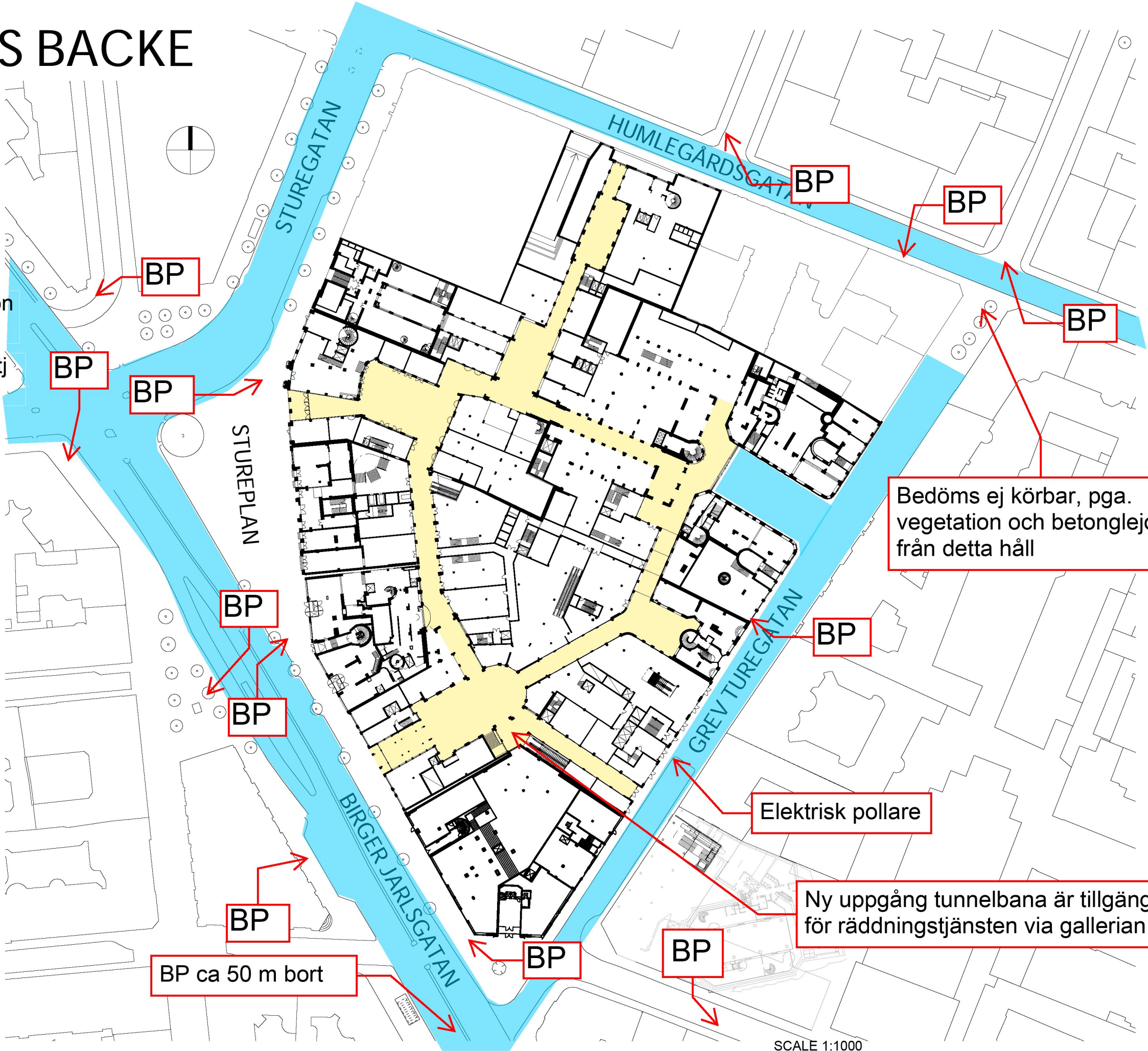
Brandskyddet under byggtiden för själva entreprenaden skall bedrivas systematiskt för att säkerställa att de som arbetar inom entreprenaden har en trygg arbetsplats ur ett brandskyddstekniskt perspektiv. Räddningstjänstens insats inom entreprenadområdet skall tydliggöras och redovisas via separata insatsplaner.

# KV. SPERLINGENS BACKE

## GATUPLAN M. GULT STRÅK

 Körbar hårdgjord yta för Rtj fordon

 Brandpost för uppkoppling för Rtj



Bedöms ej körbar, pga.  
vegetation och betonglejon  
från detta håll

Elektrisk pollare

Ny uppgång tunnelbana är tillgänglig  
för räddningstjänsten via gallerian

BP ca 50 m bort