

## TRAFIKTEKNISKT UTLÅTANDE LUDVIGSBERG, MÜNCHENBRYGGERIET

### Bakgrund

Afa Fastigheter planerar inom Ludvigsberg 3 att uppföra cirka 110 lägenheter intill Münchenbryggeriet på Södermalm i Stockholm. Huvudsakligen planeras nya bostäder på gården bakom Münchenbryggeriet samt med anslutning till Ludvigsbergsgatan i söder.

Structor Mark Stockholm AB har på uppdrag av Afa Fastigheter tagit fram detta utlåtande för att klargöra och säkerställa de trafiktekniska förutsättningarna inom projektet.

### Nuläge

Området nås i nuläget via gång- och cykelförbindelser från väster och söder, gångförbindelse i öster samt med motorfordon via en portal med anslutning från Söder Mälarstrand. Portalen har en begränsad höjd på 3,4 meter. Stråket från söder ansluter via en backe med varierande lutning med längre sträckor kring som mest cirka 10-11 %. Detta stråk är även klassat som Räddningsväg och förutsätter framkomlighet för brandbil.

Busshållplats längs Söder Mälarstrand finns direkt norr om området. I övrigt ligger närmaste tunnelbana (Mariatorget) inom cirka 500 meters avstånd. Färja angör kajen och trafikerar sträckan till och från Norr Mälarstrand på Kungsholmen.

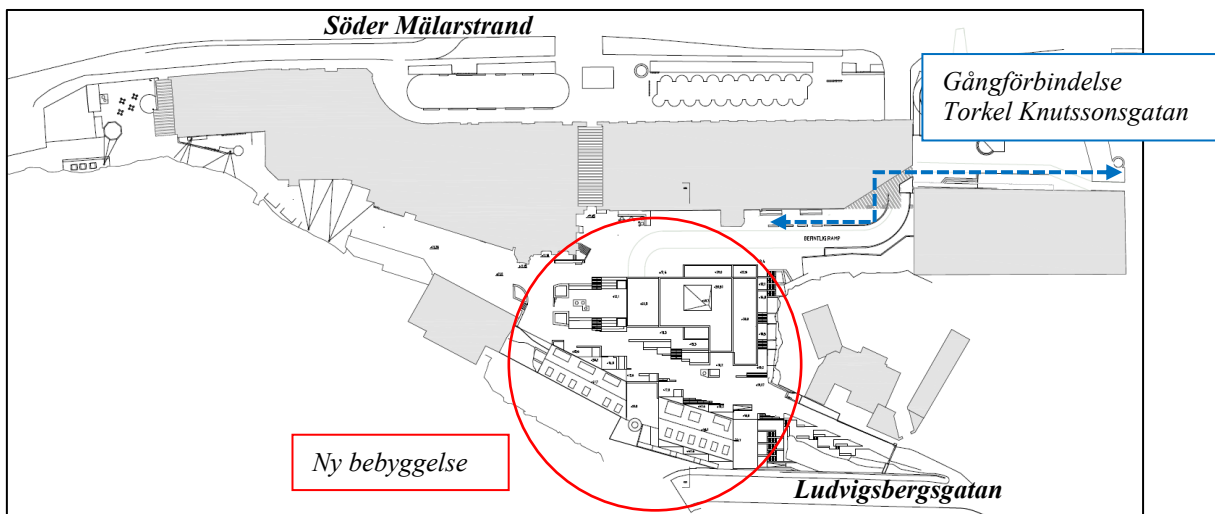
Trafikflödet längs Söder Mälarstrand ligger enligt mätning från 2021 på 7.200 fordon/dygn och 11.600 längs Torkel Knutssonsgatan (Trafikdata). Båda gator har en hög andel tung trafik, kring 15% av dygnstrafiken.

Viss förekomst av uppställning för buss längs Torkel Knutssonsgatan förekommer även i nuläget vid evenemang, likaså behov av taxiuppställning.

## Planförslaget

Förslaget innebär anordnandet av 112 nya lägenheter fördelade på två byggnader.

Byggnaderna placeras på ömse sidor om gång- och cykelstråket i söder och kommer ha underjordisk förbindelse mellan sig. I samband med detta byggs gång- och cykelstråket om och får en i genomsnitt flackare lutning än i nuläget, men med en mer konstant lutning om 1:12, dvs 8,3 %. Tillgänglighet entré gör gångtrafik sker därför likt idag via portal i öster från Torkel Knutssonsgatan.



**Figur: Planförslaget**

Ny bebyggelse anordnas på mark som idag upptas av parkering, men ett garage anordnas i bottenvåningarna i den norra byggnadsvolymen för att tillgodose parkeringsbehovet inom fastigheten. Parkeringsgaraget nås likt idag via portalen i norr och bilar kommer därför fortfarande behöva trafikera sträckan. Befintlig parkering längre västerut bibehålls och även här kommer biltrafik därför att förekomma.

Förslaget innebär att många av de "trafikytor" som upptogs av parkerade bilar och dess färdvägar nu döljs och att platsen inte lika mycket andas "väg". Tillförd möblering, ny beläggning och en smalare gaturum i kombination med ett ökat flöde av människor ger lägre hastigheter och en tryggare upplevelse av platsen.

Sophantering sker längs lokal slinga längs norra fasaden (parallellt med Söder Mälarstrand) samt via Ludvigsbergsgatan. Ingen sophantering är tänkt att ske på "gården". Gångförbindelsen under gång- och cykelvägen används av boende för åtkomst till sop- och miljörum i södra byggnaden.

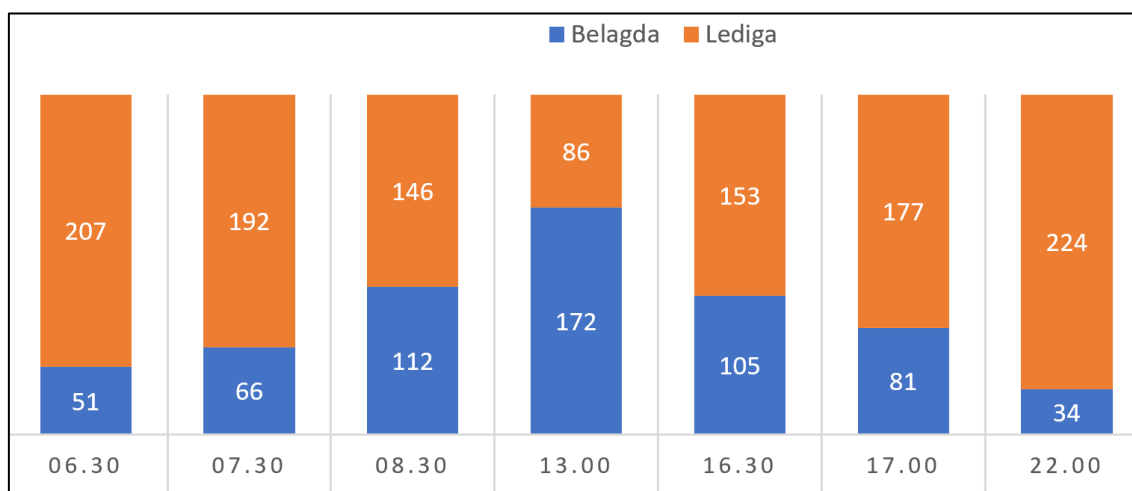
## Parkeringsbehov

### Bilparkering

En stor del av det befintliga antalet parkeringsplatser kommer att utgå och istället ersättas med ett parkeringsgarage. Av befintliga 258 platser kommer byggnationen av lägenheter ta i anspråk ungefär 80 platser på gården och 110 platser längs Söder Mälarstrand. Av befintliga 258 kvarstår 61 platser innan parkeringsgaraget medräknas. För att beräkna behov av garageplatser ser vi till framtida parkeringsbehov enligt beräkningar och antaganden nedan.

Parkeringsstalet är tillsammans med Trafikkontoret Stockholms stad framräknat till 0,35 platser per lägenhet (utan avdrag för eventuella mobilitetsåtgärder). För 112 nya lägenheter innebär detta ett behov om 39 parkeringsplatser.

Genomförd parkeringsinventering i september 2022 visade på ett behov dagtid (mitt på dagen) om 172 platser för befintlig verksamhet. Fler dagar räknades, men resultatet utgör ändå ett stickprov. Morgon och kväll var behovet betydligt lägre med som mest 112 bilar under morgonen och 105 på eftermiddagen, se tabell.



**Figur: Parkeringsinventering, beläggning september 2022 (vardag)**

Totalt behov av parkering är uppskattningsvis som mest en summering av 39 platser för lägenheterna samt 172 platser för kontoren, dvs totalt 212 platser. Här kan dock antas att behovet dagtid är ”172 för kontor + antalet boende som inte tar bil till jobbet”. Antag att 2/3 inte tar bil ( $39 \times 2/3 = 26$ ), dvs 26 bilar kvarstår inom området och att därmed det totala behovet uppgår till  $172 + 26 = 198$  parkeringsplatser.

Vid 8.30 är behovet  $39 + 112$ , dvs 151 parkeringsplatser och vid 16.30 är behovet  $39 + 105$ , dvs 144 parkeringsplatser.

Behovet under dagtid, med tanke på den stora andelen kontorsparkering, är således dimensionerande trots att det under för- och eftermiddag räknats med samtliga bilar tillhörande lägenheterna.

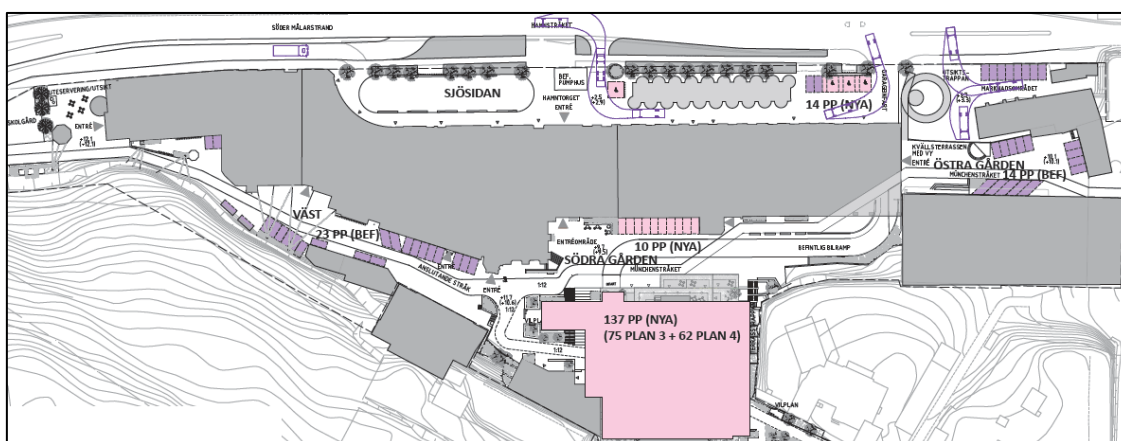
För att uppnå 198 parkeringsplatser anordnas **137 platser i det nya parkeringsgaraget**, därmed tillgodoses förväntat framtida parkeringsbehov.

Befintliga		Nya inritade	
Sjösidan	109	14	
Östra Gården	30	14	
Södra gården	87	147	
Väst	24	23	
	8		
TOTAL	258	198	

Gårdshus	
Behov p-platser för bostäderna	39
Antal lägh. bergshus+gårdshus	112

Behov p-platser för kontor	172
----------------------------	-----

Behov totalt dagtid	198
---------------------	-----



**Figur: Framtida parkeringsplatser**

## Cykelparkering

För nya bostäder inom Stockholm gäller parkeringstalet 2,5-4 platser per lägenhet. För detta projekt med 112 lägenheter används 3 platser per lägenhet och innebär tillförandet av 336 cykelparkeringsplatser. Dessa är tänkta att anordnas inomhus.

Viss cykelparkering utgår i samband med anordnandet av de tillkommande bostäderna. Ett relativt lågt nyttjande av befintliga platser gör att inte dessa cykelparkeringsplatser anses behöva ersättas. Viss ytterligare parkering tillförs dock ändå området utomhus.

## Konsekvenser

### Gång- och cykeltrafik

Stråket i söder ges en flackare lutning än idag, men överskrider fortsatt lutning för god tillgänglighet. Det blir dock smidigare för cykel som slipper de allra brantaste partierna.

Tillgänglig gångväg blir likt idag via stråket i öster från Torkel Knutssonsgatan.

### Biltrafik

Trafiken tillhörande de nya bostäderna är så pass begränsad i storlek att det kan antas en i princip obetydlig påverkan på intilliggande trafiksituation.

Stor del av trafiken leds till en tydlig målpunkt i garaget som gör att utformningen av gaturummet kan uppmuntra till lägre hastigheter på denna sträcka inom gården.

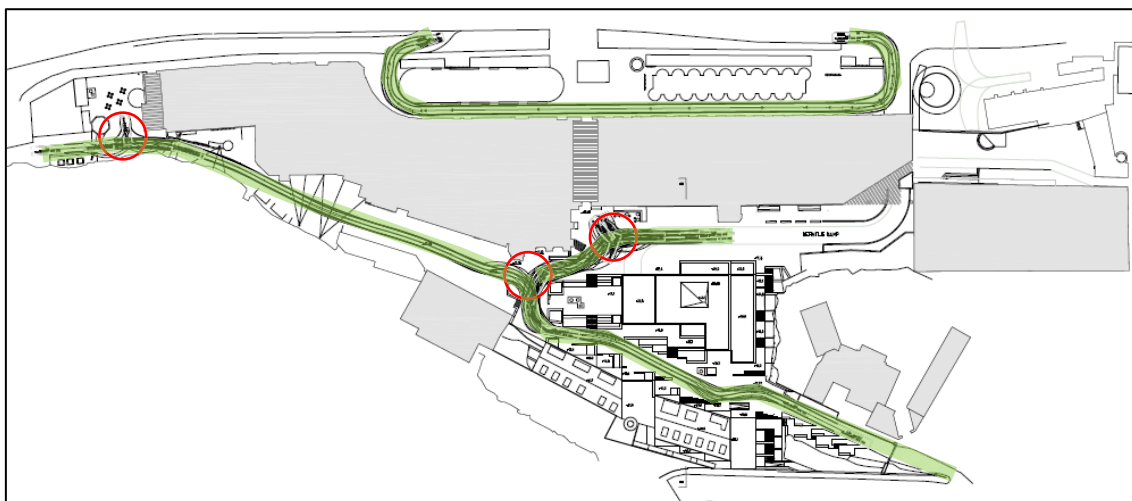
Väldigt låga hastigheter kommer gälla för den biltrafik som ändå förekommer till och från det nya garaget och redan befintliga parkeringsplatser.

### Sophantering och leveranser

Sophantering längs Söder Mälarstrand hanteras via slingan intill befintlig fasad. Med tillkommande sophantering placerad i anslutning till Ludvigsbergsgatan minimeras behovet av tunga transporter till och från området.

Likt idag saknas utpekade vändplatser för större fordon som brandbil varför övervakad backvändning krävs vid dessa tillfällen och att därmed minst två personer behöver hantera sådan eventuell transport.

Brandbil är i första hand tänkt att fortsätta västerut via parkstråket som så krävs, men backning är även möjlig. Körspår för brandbil och lastbil i figuren nedan visar på möjligheterna att ta sig fram inom området. Exempel på platser för vändning markerade.



*Figur: Körväg för brandbil och lastbil*

## Slutsatser

De nya bostadsbebyggelsen gör att de stora parkeringsytorna på gården utgår och att området görs mer gångvänligt. Anordnandet av parkeringsgarage och cykelparkering innebär att parkeringsefterfrågan ändå tillgodoses för platsen.

Viktigt att även fortsättningsvis i projektet beakta detaljerna i utformningen på utemiljön så att framkomligheten för räddningstjänst säkerställs.

SLUT.

Patrik Lundqvist  
*Trafikplanerare*

Structor Mark Stockholm AB  
2024-02-27