

Trafikutredning Kv Tegelbruket 4 m.fl

Uppdragsnummer: 6849

Upprättad av: Per Francke

Datum: 2022-12-07

Rev: 2023-10-26

Granskad av: Pär Båge

Datum: 2022-12-08

Rev:

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Syfte och avgränsning.....	4
1.2	Process för framtagande av trafikutredning	4
1.3	Planeringsförutsättningar	4
2	Befintlig trafiksituation	5
2.1	Gatunät och gatumiljöer	5
2.2	Trafikmängder	7
2.3	Gång- och cykeltrafik	7
2.4	Kollektivtrafik.....	8
2.5	Befintlig parkering och dess användning.....	8
3	Framtida utveckling av Kv Tegelbruket	11
4	Framtida trafiksituation	12
4.1	Framtida resande	12
4.2	Trafik- och gatumiljöer.....	12
4.3	Angöring, parkering och leveranser	14
4.3.1	Parkering	14
4.3.2	Angöring och leveranser	20
5	Sammanfattande bedömning	21

1 Inledning

Västra delen av St:Eriksområdet på Kungsholmen, tidigare innehållande St:Eriks ögonsjukhus, planläggs för nya bostäder, verksamheter och offentliga platser. Planförslaget möjliggör för nya kvarter som utformas för att integreras med St:Eriksområdet och intilliggande kvarter mot väster och söder. Den nya bebyggelsen innehåller primärt bostäder men även viss del kontor och en förskola. Bebyggelsen är utformad med två kvarter som ansluter mot Polhemsgatan i väst, Fleminggatan i söder och PO Hallmans gata i norr. Mellan kvarteren skapas en ny lokalgata som knyter samman Grubbensringen och Polhemsgatan. Denna lokalgata bidrar till att knyta samman befintliga kvarter med den nya bebyggelsen och till att öppna upp för nya stråk som inte finns i dagens mer slutna bebyggelse. Polhemsgatan och PO Hallmans gata ges en ny utformning och gestaltning. Polhemsgatans östra sida och PO Hallmans gatas södra sida får trädplanteringar och Polhemsgatans idag delvis tvärställda parkering görs längsgående på båda sidor. På östra sidan av kvarter 2, mot Grubbensringen, skapas en större platsbildning med plantering och vistelsezoner. Denna plats öppnar upp och kopplar samman PO Hallmans gata med Grubbensringen.

Iterio har på uppdrag av Skanska tagit fram denna trafikutredning samt systemhandling för lokalgatan mellan kvarter 1 och 2. Utredning och projektering är genomförd i dialog med Stockholms stads projektorganisation samt utredare och projektörer för angränsande gator.



Figur 1 Planområdets läge i centrala Stockholm markerad med röd streckad linje. Kartkälla: Stockholms stad, dpWebmap

1.1 Syfte och avgränsning

Trafikutredningen är framtagen i syfte att utreda trafikfrågor kopplat till föreslagen utveckling inom planområdet. Basen för utredningen är en nulägesbeskrivning som ger insikt i dagens trafiksituation och som utgjort underlag till hur framtida trafik- och gatumiljöer kan utformas. Den framtida trafiksituationen beskrivs och analyseras.

Utredningens geografiska avgränsning följer till stor del planområdet. Dock har ett större område studerats för att förstå och analysera parkeringssituationen i området. Vidare beskrivs platser och funktioner utanför området som kan ha en påverkan på trafiksituationen inom planområdet.

1.2 Process för framtagande av trafikutredning

Detaljplanen för området har arbetats fram i ett antal steg. I dessa olika steg görs utredningar som underlag för att säkerställa detaljplanens genomförbarhet. Kopplat till dessa olika steg genomförs samråd för att inhämta synpunkter från sakägare. I början av 2020 var *Detaljplan för del av Tegelbruket 4 m.fl. i stadsdelen Kungsholmen, S-Dp 2016-10001* ute på samråd. Som underlag i samrådet fanns ett flertal utredningar med som underlag. En av dessa utredningar var *PM Mobilitet – Tegelbruket 4* framtagen av Trivector. I Trivectors utredning finns beskrivningar och analyser om platsens förutsättningar, mobilitetskoncept, trafikallsträng samt utredningar om parkering och angöring. Den utredningen togs fram till att detaljplanen skulle ut på samråd.

Efter genomfört samråd har planförslaget omarbetats, nya förutsättningar har tillkommit och samrådssynpunkter har inarbetats. Utifrån dessa nya förutsättningar tas denna trafikutredning fram som underlag till att detaljplanen ska ut på granskning. Eftersom tidigare utredning tagit fram en beskrivning över befintlig trafiksituation görs i denna utredning endast en övergripande sådan samt komplettering i de delar som är relevanta. Tidigare utredning genomfördes 2019 och då fanns fortfarande verksamhet kvar i sjukhusbyggnaden. Vidare har sedan samrådet inte bara verksamheter flyttat utan hela Corona-pandemins effekter på trafiken behöver belysas. I samrådet inkom även frågor kring parkeringsutredningen som gjorde att den behövde kompletteras med en mer aktuell situation. Även den tidigare planerade idrottshallen har utgått.

1.3 Planeringsförutsättningar

För utredning och utformning av trafik- och gatumiljöer finns ett antal viktiga policys, riktlinjer och lagar att förhålla sig till. Gemensamt för dessa kan sägas vara att de ska säkerställa att planering och projektering av trafik- och gatumiljöer görs på ett sätt som skapar tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. De som ska lyftas fram i detta sammanhang är stadens *Framkomlighetsstrategi*. Denna strategi tar ett helhetsgrepp på stadens trafik- och mobilitetsfrågor och anger planeringsinriktningen för de olika trafikslagen och hur prioriteringar och avvägningar ska göras utifrån de mål som satts upp.

Framkomlighetsstrategin konkretiseras genom ett antal planer med olika tematiska fokus. Bland dessa återfinns *Cykelplanen* och *Gångplanen*. I dessa pekas viktiga och prioriterade stråk ut samt vilka principer som ska gälla vid planering

och projektering. I dokumentet *Gata Stockholm* omsätts dessa principer till konkreta mått, regleringar och utformning av gator. I *Gata Stockholm* återfinns de mått som ska gälla för de funktioner som projekteras i gatumiljöer.

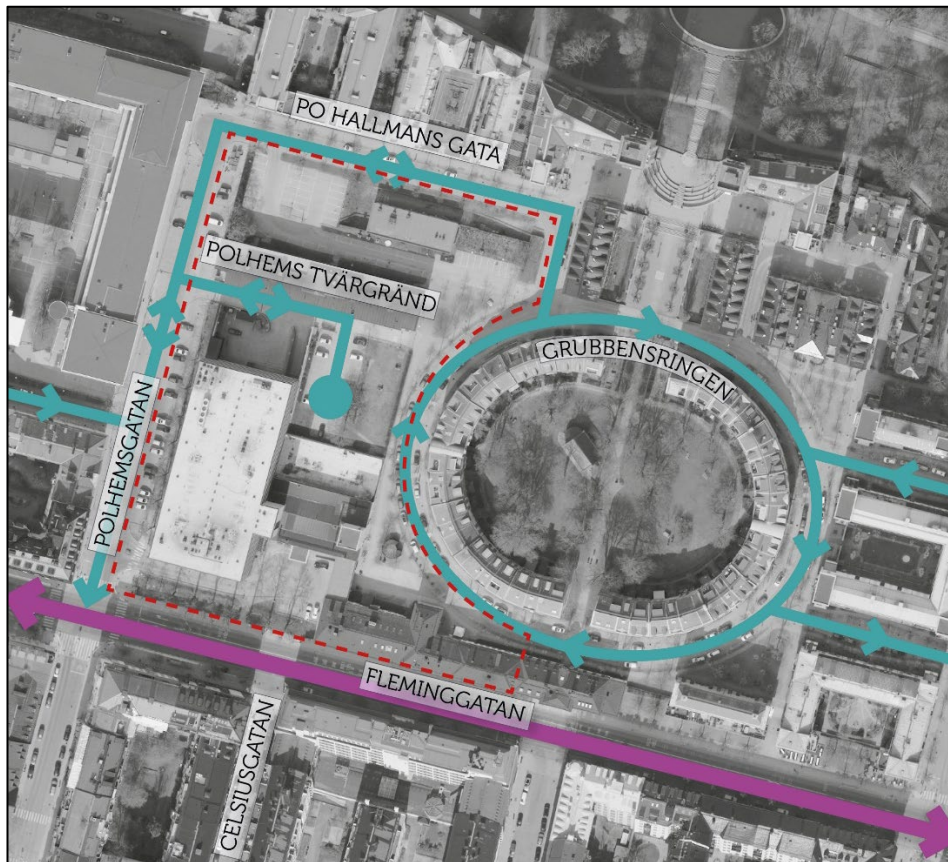
Vid sidan av konkreta planeringsdokument finns även beslutade projektmål och projektförutsättningar att förhålla sig till. Dessa fokuserar mer på bebyggelsens och de allmänna platsernas utformning med hänsyn till områdets specifika förutsättningar.

2 Befintlig trafiksituation

För att kunna utforma ändamålsenliga trafik- och gatumiljöer för framtida bebyggelse har en beskrivning och analys av den befintliga trafiksituationen tagits fram. Denna beskrivning och analys fokuserar bland annat på gatornas trafikfunktioner, utformning och parkeringssituationen i området.

2.1 Gatunät och gatumiljöer

Fleminggatan är en av innerstadens större och mer trafikerade gator som kopplar samman City med västra delarna av Kungsholmen och det regionala vägnätet via Essingeleden och Tranebergsbron. På Fleminggatan ska stombussar, cyklister, leveranser och bilar samsas och gatan har en tydlig transportkaraktär och utgör en del av huvudgatunätet. Övriga gator inom planområdet utgörs av lokalgator som är integrerade med bebyggelsen, som framför allt utgörs av bostäder. På dessa gator är trafikmängderna är lägre.



Figur 2 Gator inom och i anslutning till planområdet. Röd markerar huvudgata och blå lokalgata. Pilar visar tillåten körriktning. Kartkälla: Stockholms stad, dpWebmap

En tydlig skillnad finns i St:Eriksområdets gator och gatorna kring sjukhusområdet. Inom St:Eriksområdet finns en tydlig gaturumsgestaltning med grönska i gaturummet via trädplantering i angörings- och parkeringszonen samt på förgårdsmark och platsbildningar. Sjukhusområdets gator är, även om de är lågtrafikerade, präglade av större asfalterade ytor för parkering och angöring.



Figur 3 Gatan Grubbensringen inom St:Eriksområdet.

Gemensamt för alla gator inom planområdet är mängden parkerade bilar som dominerar gatubilden. Kring den tidigare sjukhusbyggnaden finns också markparkeringar och bebyggelsen är tydligt indragen från gatan. Samtliga lokalgator, markerade med turkos färg i figur 2, har en skyltad hastighet på 30 km/h och på Fleminggatan gäller 40 km/h.

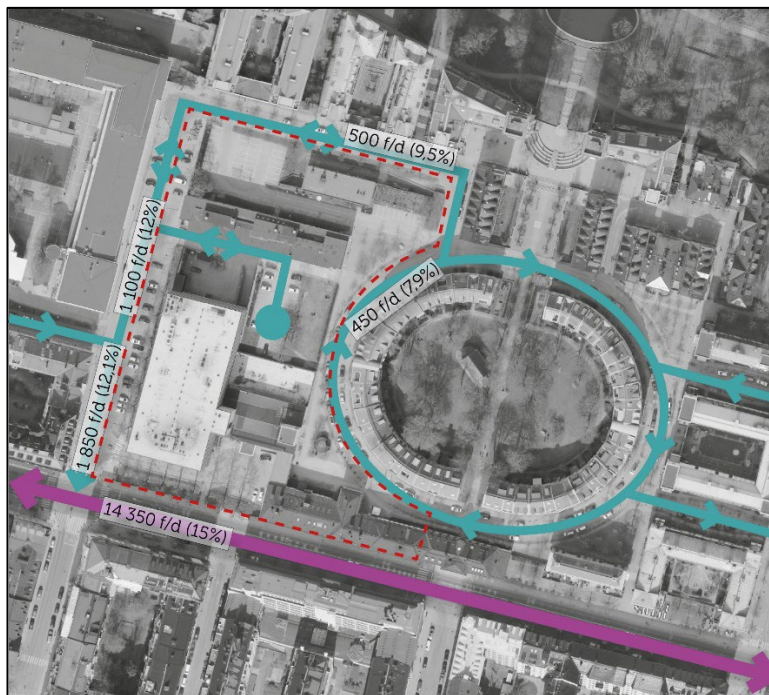


Figur 4 PO Hallmans gata. Vy mot väster. Kv Tegelbruket 4 m.fl till vänster i bild.

2.2 Trafikmängder

För att kartlägga befintliga trafikmängder har mätningar från april 2021 och november 2022 använts. Mätning från 2021 gäller för lokalgatorna Polhemsgatan, Grubbensringen och PO Hallmans gata och mätning från 2022 gäller för Fleminggatan. I kartbild nedan visas resultat från mätningar och trafikflöden avser ett medeldygn för hela mätveckan. För Grubbensringen och PO Hallmans gata är trafikmängderna låga, cirka 500 fordon per dygn. På Polhemsgatan, norr om korsningen med Grubbens gata, är trafikmängderna cirka 1 100 fordon per dygn och söder om korsningen 1 850. För Fleminggatan är trafikmängden 14 350 fordon per vardagsmedeldygn enligt mätning från november 2022.

Mätningen som utfördes 2021 är genomförd efter att sjukhusverksamheten flyttade. En viss mindre påverkan av Corona-pandemin kan finnas men den antas vara marginell¹. Detta gör att redovisade mätningar kan anses representativa för befintlig trafiksituation.



Figur 5 Uppmätta trafikmängder på gator i området med andel tung trafik inom parentes. Mätning för Fleminggatan är från november 2022 och övriga gator från april 2021. Kartkälla: Stockholms stad, dpWebmap

2.3 Gång- och cykeltrafik

Med cirka 15 minuters promenad nås centralstationen och västerut nås Fridhemsplan via inom cirka 5–10 minuter. Planområdets läge är väldigt centralt i innerstaden och boende och verksamma kan med lätthet nå kommunikationer för såväl lokala, regionala samt nationella resor. Vid sidan av Fleminggatan som tydligt stråk för fotgängare finns mer rekreativa stråk utmed Kungsholms strand och Kungsholms strandstig, direkt norr om planområdet.

¹ Rapport *Trafikutvecklingen i Stockholm 2021 och under pandemin*
<https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/>

I stadens cykelplan är Fleminggatan utpekad som ett så kallat primärt stråk. Dessa benämndes tidigare som pendlingscykelstråk. De primära stråken är cykelstråk där cykeltrafik ska prioriteras gällande framkomlighet och trafiksäkerhet. Idag finns cykelfält i östlig riktning mot City och i västlig riktning delar cykeltrafiken körfält med kollektivtrafiken. På övriga gator inom planområdet gäller cykling i blandtrafik.

2.4 Kollektivtrafik

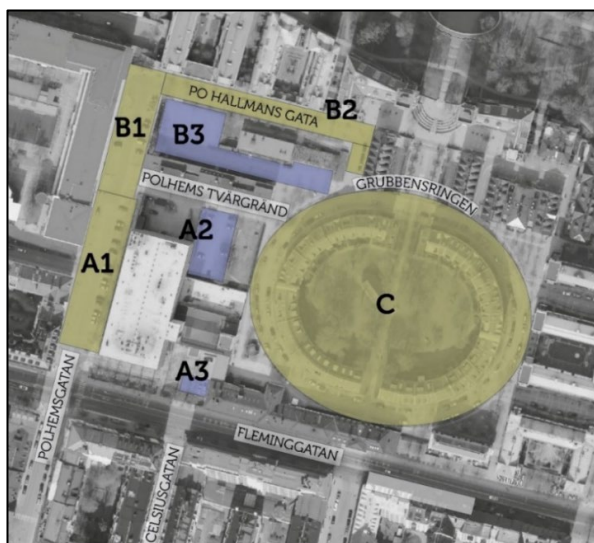
Planområdet har tillgång till både tunnelbana och stombussar inom korta gångavstånd. På Fleminggatan avgår cirka 12 bussar per timme och riktning under högtrafik. Stombusslinje 1 trafikerar Fleminggatan på sin linjesträckning mellan Frihamnen och Stora Essingen. Närmsta hållplatsläge är Celsiusgatan som ligger i direkt anslutning till planområdet.

Cirka 400 meter västerut på Fleminggatan finns Fridhemsplans tunnelbanestation med både grön och blå linje. Intill Rådhuset, cirka 450 meter från planområdet, finns tunnelbanestation Rådhuset på blåa linjen. Centralstationen, med pendel- och regionalståg, ligger 10–15 minuters promenad bort.

2.5 Befintlig parkering och dess användning

Den parkering som finns inom området kan delas in i allmän gatuparkering och parkering på kvartersmark inom sjukhusområdet. Från tidigare genomfört samråd lyftes parkeringsfrågan och tidigare studie genomfördes innan Coronapandemin. Denna utredning har studerat beläggning på parkering i området våren 2022.

Från tidigare parkeringsutredning från 2019 finns en indelning i parkeringszoner enligt figur nedan. Samma benämning används i denna utredning. Parkeringszoner A1, B1, B2 och C är allmänna gatuparkeringar och A2, A3 och B3 är parkeringar på kvartersmark. Delar av parkeringszoner A1 och B1 på Polhemsgatans östra sida ligger till viss del på planlagd kvartersmark men är allmänt tillgängliga.



Figur 6 Parkeringszoner i utredningsområdet.

De olika parkeringsytorna har olika reglering och prissättning som presenteras i tabell nedan där grön markering anger allmän gatuparkering och blå är parkeringar på kvartersmark. För den allmänna gatuparkeringen gäller Stockholms stad taxa 3 under avgiftsbelagd tid vilket innebär en kostnad på 15 kr/tim vardagar och 10 kr/tim helger. Boendeparkering kostar 75 kr/dygn eller 1 100 kr/månad. Kostnad för parkering på parkeringsytor A2 och B3 är 30 kr/tim 00–24.

Parkeringsyta	Antal p-platser	Reglering	Kommentar
A1	32	Parkeringsförbud fredag 0–6. Avgift 7–19 (11–17), Taxa 3, Boende Ku	6 platser är laddplatser avsedda för elfordon, max 3 tim 7–19 (11–17) 11–17 .
A2	22	Personal med tillstånd, avgift, max 38 tim	
A3	5	Parkering 10 min. 2 tim RH-parkering	2 av 5 platser är RH-platser.
B1	26	Parkeringsförbud fredag 0–6, Avgift 7–19 (11–17), Taxa 3, Boende Ku	
B2	22	Parkeringsförbud måndag 0–6, Avgift 7–19 (11–17), Taxa 3, Boende Ku	
B3	52	Besökande, avgift, max 24 tim	
C	100	Parkeringsförbud torsdag 0–6, Avgift 7–19 (11–17), Taxa 3, Boende Ku	

Inventering av samtliga parkeringsytor genomfördes under våren 2022 på tisdagen 29/3 och onsdagen 30/3 mellan 06:30-19:30 i syfte att studera belägningsgrad på parkeringarna. Dessa dagar var mest lämpade för inventering av beläggning eftersom det på övriga dagar var servicedagar. Inga trafikpåverkande arbeten eller störningar noterades som skulle kunnat påverka parkeringssituationen.

Tiderna valdes också för att få jämförbarhet med tidigare studie. Dock görs en mer detaljerad redovisning i denna utredning. Tidigare parkeringsutredning redovisade ett genomsnitt för belägningsgraden de två dagarna och hade ett bredare tidsintervall.

Första inventeringen gjordes innan 07:00 för att se beläggning innan rusningstrafikens start, som är någon timme senare. Vidare gjordes en sista inventering strax efter 19:00 för att fånga in boende som då antas ha parkerat sitt fordon för natten efter arbetstid.

Utifrån genomförd inventering av belägningsgrad kan det konstateras att belägningsgraden 2022 är generellt högre än 2019. De största skillnaderna som noterats är att belägningsgraden kvällstid på den allmänna gatuparkeringen är högre 2022 än 2019. Denna utredning visar på en

beläggingsgrad över 95% på alla allmänna parkeringsytor på tisdagen, i motsats till utredningen från 2019 som visade på en högsta beläggingsgrad, kvällstid (på 54%) på parkeringsyta A1. Denna parkeringsyta visar under inventeringen 2022 en generellt högre beläggingsgrad och är ofta fullbelagd. En del i att resultaten skiljer sig mellan de två inventeringarna 2019 och 2022 är att resultaten 2019 redovisades med ett bredare tidsintervall, exempelvis 07–10, och att ett genomsnitt av beläggingsgraden för de två dagarna redovisades.

Zon	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20
A1	81%	88%	100%	97%	100%	100%	97%	97%	97%	100%	94%	97%	100%
A2	5%	5%	18%	23%	18%	18%	14%	18%	14%	14%	9%	5%	5%
A3	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
B1	96%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	96%	100%	100%	100%	100%	100%
B2	95%	91%	95%	95%	91%	91%	100%	100%	100%	95%	95%	100%	95%
B3	0%	19%	65%	77%	77%	94%	96%	85%	62%	29%	23%	29%	21%
C	94%	96%	97%	96%	94%	95%	100%	96%	97%	100%	97%	98%	99%

Figur 7 Beläggingsgrad på parkeringsytor tisdag.

Yta	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20
A1	97%	97%	100%	100%	100%	97%	100%	97%	94%	91%	100%	100%	100%
A2	5%	23%	23%	27%	23%	23%	27%	27%	32%	23%	18%	5%	5%
A3	0%	0%	0%	0%	0%	20%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
B1	100%	96%	100%	100%	100%	100%	100%	96%	100%	100%	96%	100%	100%
B2	95%	95%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	82%	91%	95%	100%	100%
B3	6%	35%	62%	85%	77%	71%	58%	60%	35%	21%	13%	23%	19%
C	98%	94%	100%	98%	100%	97%	97%	98%	79%	73%	63%	55%	45%

Figur 8 Beläggingsgrad på parkeringsytor onsdag.

Att beläggningen ökat beror inte på en enskild faktor. I dialog med exploaterings- och trafikkontorets trafikplanerare framkommer att effekter av Corona-pandemin på trafiken i innerstaden gjort att parkeringsefterfrågan ökat. Stadens fasta mätstationer visar på ett ökat bilåkande samtidigt som fler arbetar hemma. Vidare så minskar utbudet av boendeparkering i närområdet till följd av att parkeringsytor tas i anspråk för den rörliga trafiken.

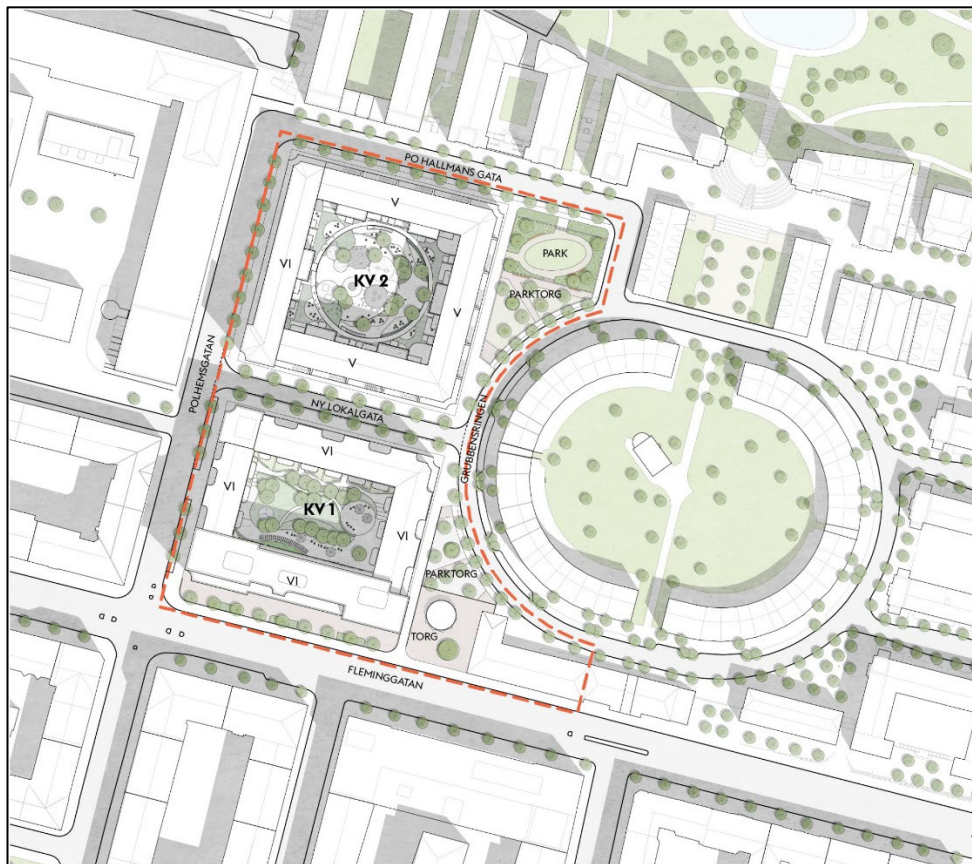
3 Framtida utveckling av Kv Tegelbruket

Inom planområdet planeras ny bebyggelse i två kvarter som ersätter tidigare byggnader inom sjukhusområdet. I kvarter 1, som ansluter mot Fleminggatan, skapas vid sidan av bostäder även kontor. Mellan kvarter 1 och Kungsholmens gamla brandstation skapas en paviljongbyggnad på den platsbildning som skapas mellan Fleminggatan och Grubbensringen. En ny lokalgata skapas mellan kvarter 1 och 2 som öppnar upp området i öst-västlig riktning och kopplar samman Polhemsgatan och Grubbensringen. I kvarter 2 skapas bostäder och en förskola med 4 avdelningar. Direkt öster om kvarter 2 mellan PO Hallmans gata och Grubbensringen skapas en mindre park.

Som illustrationsplanen visar kommer den nya lokalgatan, PO Hallmans gata och Polhemsgatan utformas och gestaltas med mer grönska. Den nya bebyggelsen nås och kan angöras från omgivande gator med undantag av Fleminggatan där stombusstrafikens framkomlighet är prioriterad.

Med den nya bebyggelsens och gatornas utformning kommer befintliga markparkeringar samt en viss mängd gatuparkering att utgå. Tillkommande bebyggelses parkeringsbehov löses med garage under respektive kvarter.

Totalt skapas cirka 233 nya bostäder och 7 350 kvm kontor samt förskola med 4 avdelningar i kvarter 2.



Figur 9 Illustrationsplan över föreslagen bebyggelse. Röd streckad linje visar planområdet. Bild beskuren. Illustrationsplan framtagen av LAND Arkitektur.

4 Framtida trafiksituation

Utifrån detaljplanens förslag till utveckling har den framtida trafiksituationen utretts. Mer konkret beskrivs hur framtida resande bedöms ske i jämförelse med dagens situation samt hur gator har utformats för att uppfylla de krav och målsättningar som finns. Även frågor om mobilitetstjänster diskuteras och hur de kan bidra till att öka andelen resor med hållbara färdmedel.

4.1 Framtida resande

I tidigare trafikutredning gjordes beräkningar över befintligt och framtida resande. Detta gjordes för att beskriva hur dagens situation, med andra typer av verksamheter, har en annan typ av resalstring jämfört med framtida verksamheter. Resandet till och från området kommer att förändras då sjukhusverksamhet utgår och ersätts av bostäder.

Utifrån resvaneundersökningar finns statistik på att det görs cirka 2,8 resor per invånare och dag i Stockholms län². Färdmedelsfördelningen för dessa resor av invånare i Stockholms innerstad fördelas med 33% reser med kollektivtrafik, 15% reser med bil och 14 % cyklar. Dessa färdmedelsandelar kommer från resvaneundersökning från 2019. Jämfört med tidigare resvaneundersökning 2015 har andelen cykel, gång och kollektivtrafik ökat något. Dock är det viktigt att notera att denna är gjord innan Corona-pandemin som i stor utsträckning påverkade stockholmarnas resande. Nu efter pandemin finns tecken på att andelen bilresor ökat något på bekostnad av kollektivtrafiken. Stockholms stads övergripande mål för trafiken i staden är att de yteffektiva och hållbara trafikslagen ska öka. Detta innebär mer konkret att mer yta ska tilldelas gång-, cykel- och kollektivtrafik.

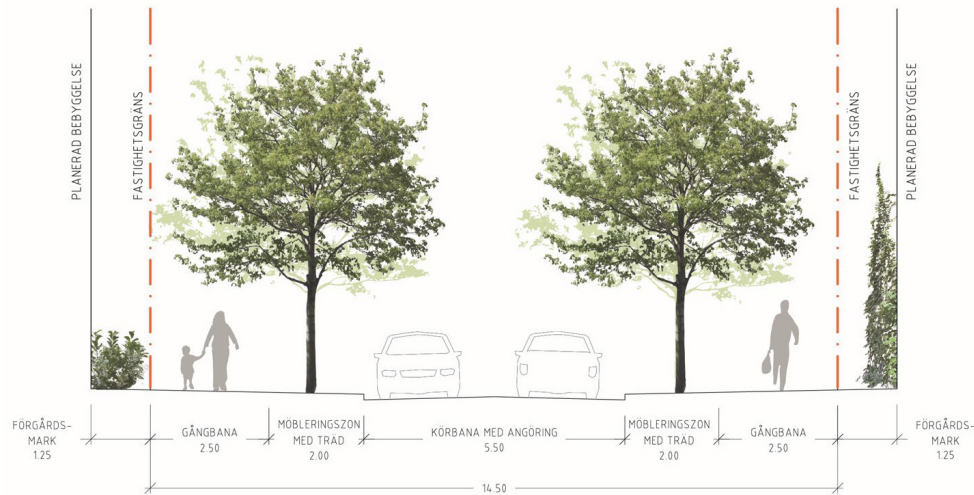
Utifrån de förändringar som liggande detaljplaneförslag har jämfört med samrådsversionen kvarstår bedömningen om områdets resalstring. Mer övergripande så kommer resandet totalt sätt öka men ökningen är primärt av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Den biltrafik som genereras av den nya bebyggelse är mindre än den biltrafik som alstrades av tidigare verksamheter. Alltså ökar inte biltrafiken på gatorna i planområdet jämfört dagens nivå.

4.2 Trafik- och gatumiljöer

Med detaljplanens förslag till utveckling av området skapas en ny gata och befintliga lokalgator ges en ny utformning. Gemensamt för alla gator är att de görs gröna och mer anpassade för vistelse och dagvattenhantering. Både Polhemsgatan och PO Hallmans gata har en befintlig sida som behålls mot befintlig bebyggelse, men ges en ny utformning mot den nya bebyggelsen.

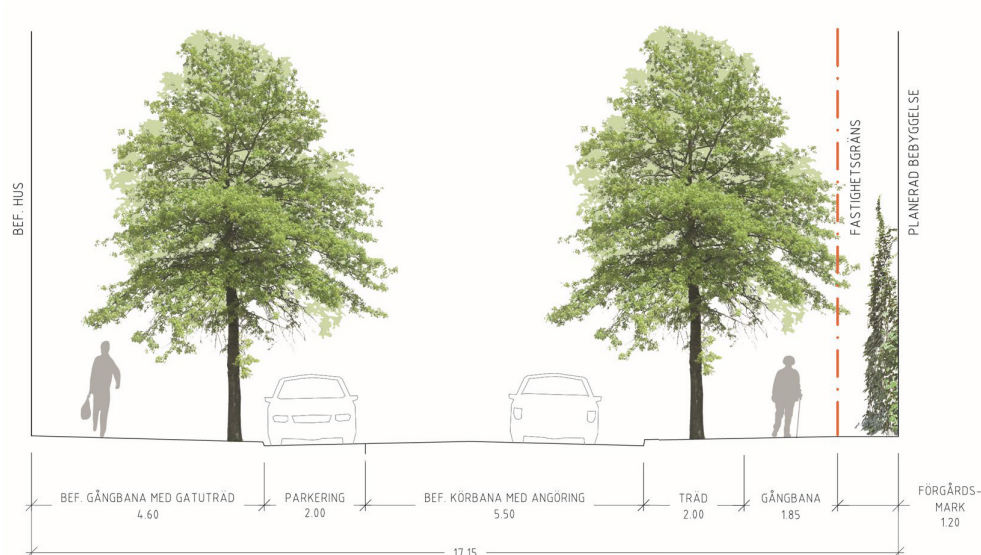
² <https://miljobarometern.stockholm.se/content/docs/tema/trafik/resvanor/RVU-stockholms-lan-2019.pdf>

Den nya lokalgatan mellan kvarteren som knyter samman Polhemsgatan och Grubbensringen utformas som en smal lokalgata med träd på båda sidor och är symmetrisk utifrån gatumitt. En grön förgårdsmark skapas mellan bebyggelsen och gatan. Körbanan är 5,5 meter bred, vilket möjliggör möte mellan personbil och lastbil. Ingen separat angöring skapas utan ett generellt parkeringsförbud införs vilket gör att endast kortare angöring är tillåten. Sektion i figur 10 visar på utformning och disponering av ytor.



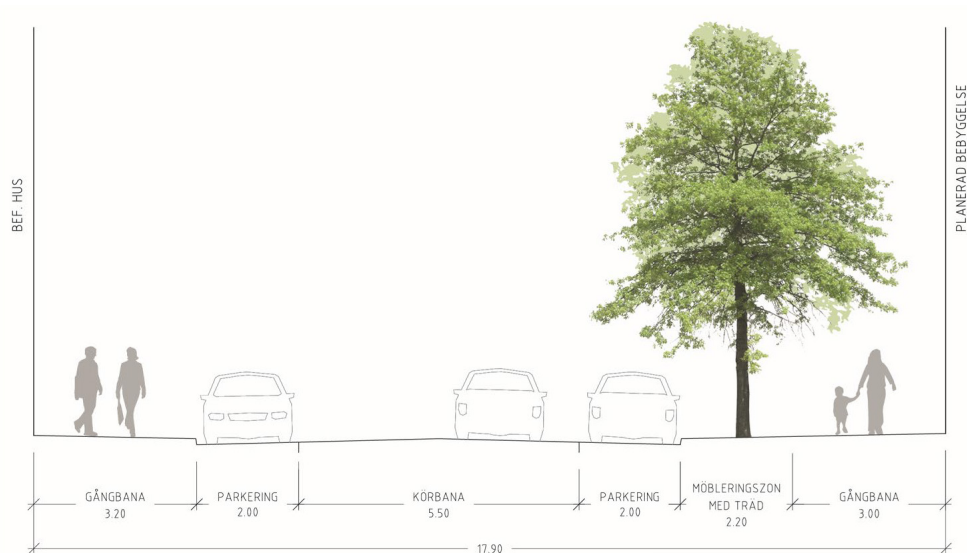
Figur 10 Sektion för den nya lokalgatan. Notera att förgårdsmarken varierar något på sträckan. Sektion framtagen av LAND Arkitektur.

PO Hallmans gata får en ny utformning på södra sidan som delvis speglar utformningen på norra sidan, men utan angöring. Körbanan görs 5,5 meter bred och möjlighet till kortare angöring finns utmed södra sidan.



Figur 11 Sektion för PO Hallmans gata. Endast södra sidan, till höger i bild, byggs om. Sektion framtagen av LAND Arkitektur.

Polhemsgatan har justerats i sin utformning jämfört med samrådsförslaget. Den tidigare föreslagna trädraden på västra sidan utgår till förmån för parkering. I övrigt görs angöring och parkering 2,0 meter bred och körbanan 5,5 meter bred. En bredare gångbana skapas på östra sidan mot den nya bebyggelsen.



Figur 12 Sektion Polhemsgatan med angöring på båda sidor och träd på östra sidan. Sektion framtagen av LAND Arkitektur.

På Fleminggatan görs inga förändringar i körbana och befintlig kantstenslinje ligger kvar. Gångbanan är 3,5 meter bred och nya träd placeras i samma zon som tidigare. Bakom träden mot den nya bebyggelsen skapas en yta för vistelse.

4.3 Angöring, parkering och leveranser

För bebyggelse och verksamheter finns behov av angöring för kortare ärenden samt i- och urlastning och parkering. Mer generellt ska parkeringsbehov för nya bostäder ombesörjas på kvartersmark och de allmänna gatorna ska möjliggöra angöring och leveranser.

4.3.1 Parkering

För att beräkna tillkommande behov av parkering har stadens riktlinjer tillämpats. Dessa riktlinjer är indelade i parkeringstal för cykel och för bil. Parkeringstal för cykel är mer tydlig specificerade för respektive kategori, som exempelvis bostäder, kontor etc. För bilparkering är processen något mer anpassad utifrån hur läge, projektets innehåll och ambitionsnivå på mobilitetsåtgärder påverkar parkeringstalet.

4.3.1.1 Cykelparkering

Planering av cykelparkering ska följa stadens cykelparkeringstal vid nyproduktion³. För den nya bebyggelsen ska cykelparkering lösas på kvartersmark.

- För bostäder 2,5–4 platser / 100kvm BTA
- För kontor 0,2 platser per anställd eller 10–20 platser / 1 000 kvm BTA

För förskola finns inget specifikt cykelparkeringstal utan det tas fram som ett projektspecifikt tal utifrån stadens bedömning. Gällande lastcyklar finns inget specifikt parkeringstal men det är viktigt att planera in möjlighet för parkering av mer utrymmeskrävande cyklar.

Skillnaden mot tidigare skede är att cykelparkering för idrott utgår men i övrigt kvarstår tidigare cykelparkeringstal. Dessa cykelparkeringstal är valda för att underlätta och uppmuntra cykling och därför väljs också högre tal för att skapa god tillgång till cykelparkering. För bostäder innebär detta 4 platser per 100 kvm BTA och för kontor 20 platser på 1 000 kvm BTA. För förskolan gäller 2,5 platser per 100 kvm BTA. Totalt ger detta ett behov av 920 cykelparkeringar för bostäderna, 146 för kontor och 18 för förskolan.

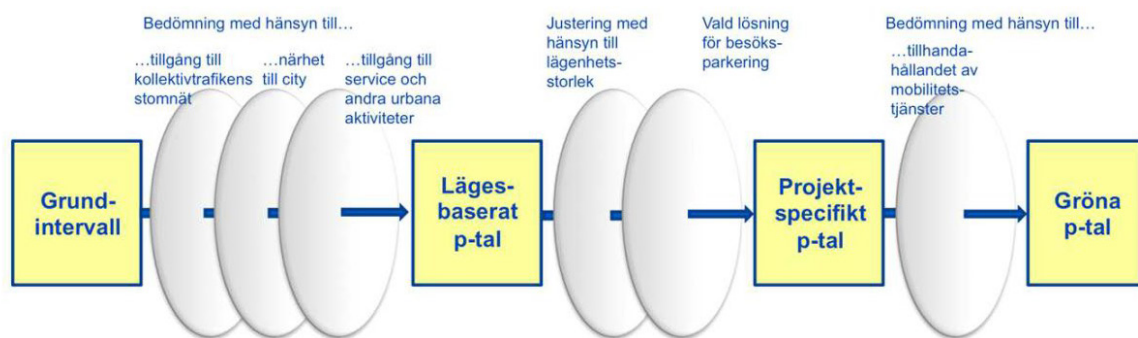
Det behov av cykelparkering som den nya bebyggelsen genererar ska hanteras på kvartersmark. Cykelparkering skapas både i cykelrum och på innergård. Som en del i arbetet med att främja hållbara transportslag och att aktivt arbeta med mobilitetsåtgärder så ska tillkommande cykelparkering utformas för:

- 5% av platserna är till för ytkrävande lastcyklar
- Möjlighet till service, laddning och underhåll av cyklar ska finnas
- Cykelparkeringen ska vara utformad så den är lättillgänglig intill entréer i markplan

4.3.1.2 Bilparkering

Processen med att ta fram parkeringstal för bil sker i tre steg med bedömningar av olika aspekter som påverkar parkeringstalet. I det första steget görs en bedömning av det ”Lägesbaserade p-talet” där aspekter som närhet till kollektivtrafik, Stockholms City och utbud av lokal service vägs in. I efterföljande steg görs en bedömning av det ”Projektspecifika p-talet” där typ av bostäder, som exempelvis studentbostäder eller större lägenheter med 4–5 rum, och vald lösning för besöksparkering analyseras. I ett sista steg vägs byggaktörens eventuella mobilitetstjänster in för att väga samman det som kallas ”Gröna parkeringstal”. Hela denna process finns beskriven i stadens riktlinjer för ”Projektspecifika och gröna parkeringstal” samt i riktlinjens bilaga där tillämpningsanvisningar finns. Denna process sammanfattas tydligt i den illustration som staden tagit fram, se figur 13.

³ <https://vaxer.stockholm/globalassets/projekt/farsta-sdo/farsta-strand/bjuro-1/jmfr-dokument/stadens-ovriga-dok/cykelparkeringstal-i-nyproduktion.pdf>



Figur 13 Illustration över process för att bestämma parkeringstal från stadens skrift "Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad"

För den nya bebyggelsen inom planområdet har stadens riktlinje tillämpats. Bedömning är gjord utifrån tillämpningsanvisningen och illustreras med tabeller nedan där motivering till val beskrivs i fotnot. Mer läsning om motivering och klassning, se stadens tillämpningsanvisningar.

Det så kallade grundintervallet anger ett parkeringstal i spannet 0,3–0,6. Inom detta intervall justeras sedan parkeringstalet i de olika stegen.

Lägesbaserat parkeringstal

I tabellen nedan redovisas den bedömning som gjorts gällande det lägesbaserade parkeringstalet, vilket styr var i grundintervallet som projektet hamnar.

	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik ⁴		X			
Närhet till City ⁵		X			
Tillgång till lokal service, urbana aktiviteter ⁶	X				

Planområdet ligger mycket centralt i Stockholms innerstad med kort gångavstånd till tunnelbana och stombusslinjer. Dock är planområdet inte inom City eller har under 200 meter till högkvalitativ kollektivtrafik. Detta tillsammans med att området kan anses ha normal tillgång på parkeringsplatser ger ett **lägesbaserat parkeringstal på 0,35**.

Projektspecifikt parkeringstal

I detta steg vägs lägenhetsstorlekar in samt vilken typ av lösning för besöksparkering som planeras. Mindre lägenheter och öppna garage sänker parkeringstalet medan större lägenheter och mer "låsta"

⁴ Högkvalitativ kollektivtrafik inom 400 meter. För att få klassningen A krävs gångavstånd upp till 200 meter.

⁵ Ett läge inom tullarna ger klassningen B. För att få A krävs en lokalisering inom City.

⁶ Områden inom tullarna klassas som A.

besöksparkeringsplatser höjer parkeringstalet. I föreliggande bebyggelseförslag noteras att det utifrån tillämpningsanvisningarna är att betraktas som en ”Blandad lägenhetssammansättning” vilket inte renderar i justering av parkeringstalet.

Dock planeras inte för helt öppna garage med flytande platser vilket gör att parkeringstalet ska justeras upp 10% enligt bedömning i tabell nedan.

	A	C	E
Lediga garageplatser på tomtmark ⁷		X	

Sammantaget blir det **projektspecifika parkeringstalet 0,39**.

Gröna parkeringstal

Genom så kallade ”Gröna parkeringstal” kan byggaktören genom mobilitetsåtgärder, som främjar ett hållbart resande, tillåtas justera ner parkeringstalet. Hur stor denna justering blir beror på nivån på åtgärderna.

Planområdet har på många sätt extra goda förutsättningar för att skapa ett hållbart resande. Med sitt utmärkta läge nära högklassig kollektivtrafik, större gång- och cykelstråk finns många alternativ till bilen som färdmedel. Vid sidan av dessa grundläggande förutsättningar har ett antal så kallade mobilitetstjänster valts för att ytterligare uppmuntra ett hållbart resande. Dessa mobilitetstjänster är utformade givet de platsspecifika förutsättningarna. Nedan presenteras ett antal mobilitetstjänster som är aktuella för den nya bebyggelsen i planområdet.

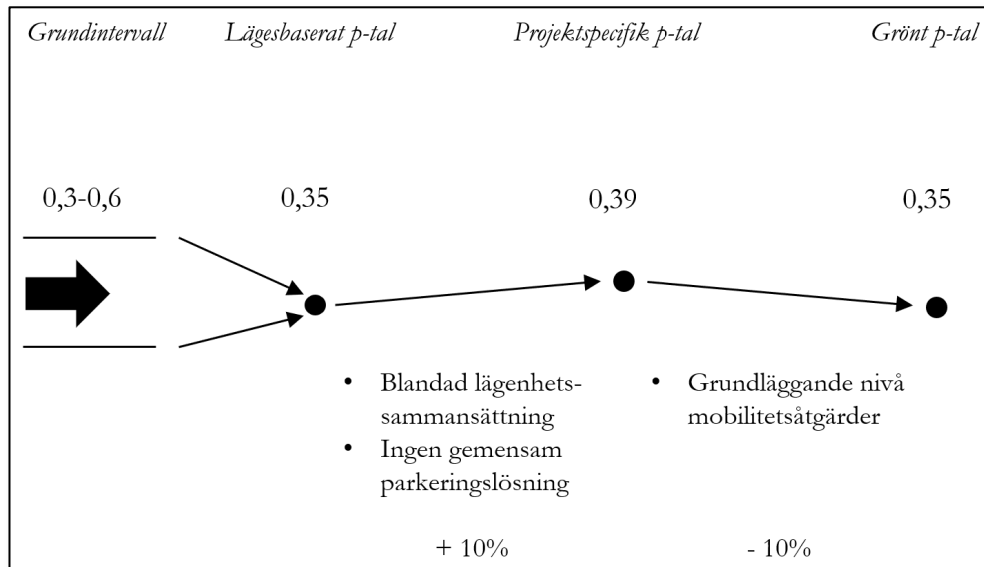
- **Cykelpassad fastighet** – hög standard på cykelrum och cykelparkering med smidig access direkt till gatan utan att behöva använda hiss. Möjlighet till laddning av elcykel samt ytor för att kunna underhålla sin cykel. Lastcykelpool för att underlätta storhandling utan bil.
- **Lånecykelsystem och elsparkcykel** – Arbeta för att planområdet får god tillgång till stadens lånecykelsystem och om möjligt placera en lånecykelstation i anslutning till planområdet. Vidare kan även parkering för elsparkcyklar anläggas.
- **Välkomstpaket** – Ett välkomstpaket kan distribueras till nyinflyttade med konkreta tips på hur man reser hållbart genom att presentera hållbara alternativ. Denna typ av kampanjer gör mest nytta vid inflyttning då möjligheten är störst att påverka resval.

I stadens dokument med tillämpningsanvisningar för ”Projektspecifika och gröna parkeringstal” finns en beskrivning av hur olika typer av mobilitetsåtgärder bedöms och vad de ger för ”rabatt” på parkeringstalet. De

⁷ Områden med normal tillgång på parkeringsplatser på tomtmark ges C. Med normal avses att efterfrågan inte överstiger utbud eller att det råder en stor brist.

mobilitetsåtgärder som föreslås är på en grundläggande nivå och **ger en maximal rabatt på 10%.**

Sammanfattningsvis ger detta följande parkeringstal för bostäder, presenterat enligt stadens mall:



Figur 14 Illustration framtagen för att sammanfatta hur parkeringstal för bostäder tagits fram.

Parkeringstal för kontor återfinns inte i stadens ”Projektspecifika och gröna parkeringstal”. Att bestämma parkeringstal görs därför genom bedömningar av behov. Även exploateringsprojekt i angränsande områden är av intresse för att studera vilken nivå parkeringstalen för kontor som använts där. I tidigare samrådsskede för denna detaljplan användes ett parkeringstal för kontor på 0,07 bilparkeringsplatser per anställt. Det antagandet byggde på att 7% av den trafik som alstrades från kontorsverksamhet var resor med bil. Med antagandet om 129 anställda gav det ett behov om 9 parkeringsplatser.

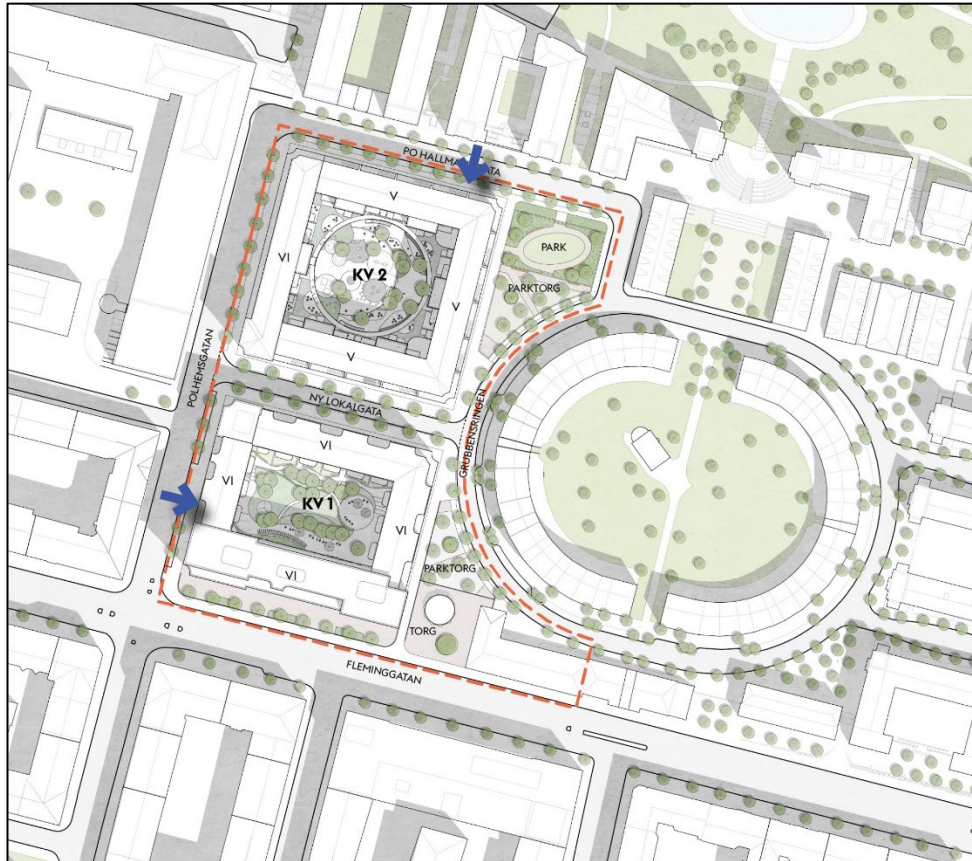
Med ny byggaktör och vid studier av angränsande planområdets parkeringstal för kontor görs en ny bedömning av parkeringstalet. Ett mer gängse sätt att tillämpa parkeringstal är att de anges som antal bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA kontor. I Hagastaden⁸ och Slakthusområdet⁹ används parkeringstalen 1–4, respektive 0–4 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA. Dessa exempel är bra referenser vid bedömning av parkeringstalet i föreliggande detaljplan. Utifrån dessa parkeringstal och utifrån bedömning av byggaktören gällande kontorsverksamhetens behov ger detta 4 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA eller 30 bilparkeringsplatser baserat på att 7 350 BTA kontor planeras.

För förskola planeras ingen parkering. Utifrån bilparkeringstalen skapas en parkeringsefterfrågan från ny bebyggelse på *82 bilparkeringar för bostäder* och *30*

⁸ Östra Hagastaden Trafik-PM. Bilaga till detaljplan DNR 2016-17865

⁹ Planbeskrivning Detaljplan för Sandhagen 15 mfl, etapp 2a i Slakthusområdet i stadsdelen Johanneshov, S-Dp 2019-06180

för kontor. Totalt skapas en parkeringsefterfrågan på 112 *bilparkeringsplatser* och dessa ska lösas inom kvartersmark i garage. Ett parkeringsgarage per kvarter planeras som täcker den framräknade efterfrågan på parkering. In- och utfarter till garage framgår av figur 15. Samtliga garageplatser förbereds för möjlig inkoppling av laddbox för elbilsladdning.



Figur 15 Placering av in- och utfarter till garage markerat med blå pilar. Illustrationsplan beskuren. Illustrationsplan framtagen av LAND Arkitektur.

Med föreslagen ny utformning av gatorna i området kommer ett antal befintliga parkeringsplatser påverkas. Tidigare utrymmeskrävande tvärställd parkering på Polhemsgatan görs om till längsgående på båda sidor gatan. Den nya utformningen av gatan innehåller cirka 20 angörings- och parkeringsplatser samt två lastplatser på östra sidan gatan mot kvarter 1 och kvarter 2.

På PO Hallmans gata justeras inte norra sidan där det är parkering idag. Alltså kvarstår de 22 platser som finns idag.

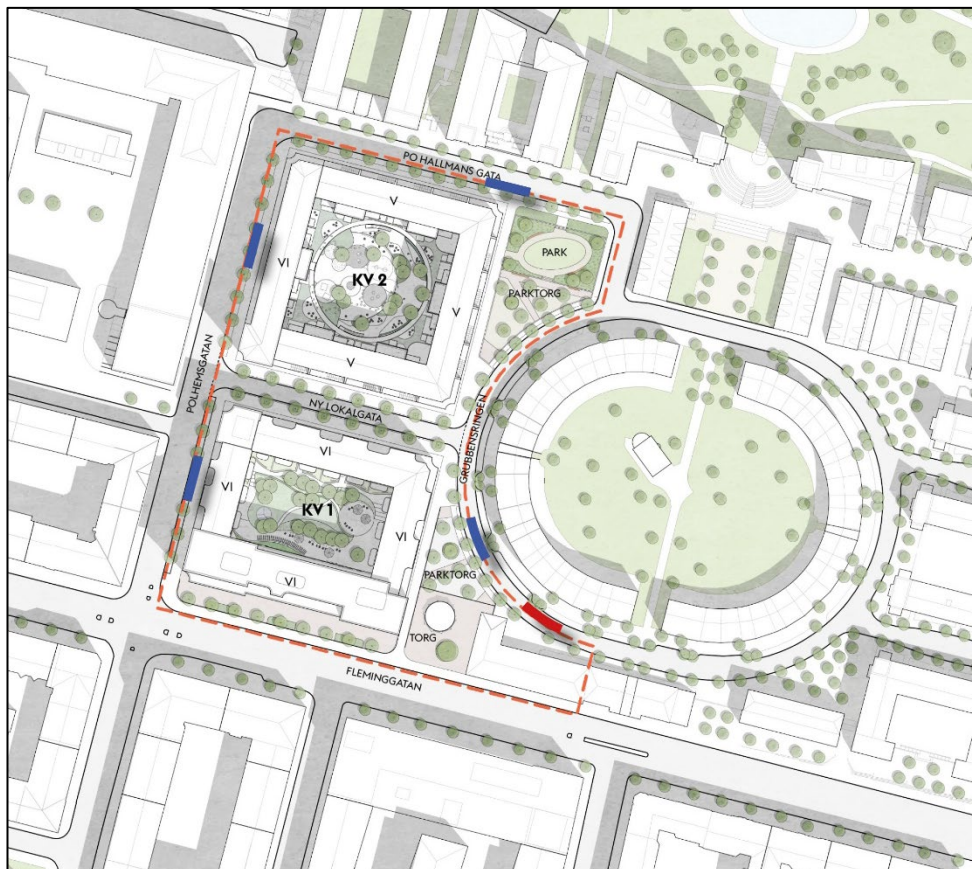
På Grubbensringen påverkas cirka 10 av dagens 100 parkeringsplatser då en ny korsning skapas samt att en lastplats tillkommer.

Av dagens totalt 180 gatuparkeringar inom planområdet kvarstår cirka 132. Exakt reglering av angöring, parkering och lastplatser studeras vidare i detaljprojekteringen av gatorna.

4.3.2 Angöring och leveranser

För planering av angöring och parkering har Stockholms stad en riktlinje om att tillgänglig angöring inom 10 meter till entré bör uppnås. Denna riktlinje är mer ambitiös än det lagkrav som finns som säger 25 meter. Gatorna inom planområdet har alla olika förutsättningar när det gäller angöring och parkering vilket gjort att 10 meters-riktlinjen inte klarats på alla platser. Avvägningar har gjorts gällande intrång i parktytor och minimering av intrång i befintliga parkerings- och angöringsplatser.

På Polhemsgatans östra sida skapas en angöringszon. Från denna zon nås entréer inom 10–25 meter. I denna zon kan även lastplatser skapas. Exakt placering av angöring och lastplatser i förhållande till entréer ska säkerställas i detaljprojektering. I detta skede är det konstaterat att entréer kan nås från gatan. För PO Hallmans gata, på södra sidan, sker angöring i körfält utmed kantsten. Här föreslås gatan skyltas med parkeringsförbud så endast kortare stopp för angöring och leveranser är möjligt. För den nya lokalgatan sker angöring i körbanan och ett generellt parkeringsförbud gäller. På Grubbensringen skapas en ny lastplats. Denna placeras mitt på kvarter 1, se illustration i figur 16. Det som ska noteras för denna lastplats är att de ligger utmed en park- och torgyta som gör att lastplats och entréer justerats för att klara 25 meter så inget intrång görs i park- och torgtytor.



Figur 16 Blå markeringar visar var lastplatser behövs för den nya bebyggelsen. Rödmarkerad lastplats är befintlig. Illustrationsplan är beskuken. Illustrationsplan framtagna av LAND Arkitektur.

Möjlighet till parkering för rörelsehindrade ska anordnas för både boende och besökare. För boende skapas möjlighet till tillgänglig RH-parkering i garage. På de allmänna gatorna finns möjlighet till parkering. Det ska noteras att personer med RH-parkeringstillstånd får parkera 3 timmar på gata med parkeringsförbud.

Framkomlighet för räddningstjänst och brandbil har studerats med körspår.

5 Sammanfattande bedömning

Denna trafikutredning har tagits fram för att studera detaljplanens förslag till utveckling ur ett trafikperspektiv. Tillsammans med angränsande utredningar ges svar kring effekter och genomförbarhet av planförslaget. Som tidigare beskrivits i denna utredning har Corona-pandemin påverkat parkeringssituationen i området. Beläggningen har noterats varit generellt högre på den allmänna gatuparkeringen våren 2022 än våren 2019. Detta är sannolikt orsakat av ett ökat bilresande och mer distansarbete hemifrån.

Det som kan konstateras är att planförslagets trafik- och gatumiljöer på många sätt är bättre anpassade till omgivande gator och stadens riktlinjer för trafik- och gatumiljöers utveckling jämfört med dagens situation. Denna förändring möjliggörs av att befintliga verksamheter utgår. Ur ett trafikperspektiv är det viktigt att belysa att tidigare verksamheter genererade en annan typ av trafik än vad planförslagets nya bebyggelse gör. Fler kommer resa kollektivt samt cykla och gå. Färre resor kommer göras med bil vilket är positivt för närområdet samt för tillgänglighet och trafiksäkerhet lokalt. Sammantaget bidrar planförslaget till att skapa en bättre trafik- och gatumiljö jämfört med dagens situation.

Likt alla stadsutvecklingsområden görs avvägningar mellan hur olika ytor ska användas och prioriteras för olika trafikantgrupper. I föreliggande planförslag görs avvägningen att utifrån stadens framkomlighetsstrategi prioritera hållbara trafikslag samt skapa gatumiljöer med grönska som inbjuder till vistelse. Med anledning av det kommer viss mängd gatuparkering att utgå.