

TRAFIKUTREDNING HÄSTEN 21

A PEMBROKE REAL ESTATE DEVELOPMENT



MAJ 2018

SWECO 

Illustration framsida: Hästen 21/Pembroke

SAMMANFATTNING

Med anledning av nybyggnationen av fastigheten Hästen 21, belägen i korsningen Regeringsgatan/Mäster Samuelsgatan, har det utretts hur trafiksituationen i dess närområde kommer att påverkas. Resultatet presenteras i denna trafikutredning, för vilken effekterna av en nybyggd fastighet undersökts avseende:

- Ökade transporter och biltrafik
- Påverkan på trafikflöden för omgivande vägar
- Parkeringstal för bil och cykel
- Angöring för transporter till verksamhet och bostäder
- Påverkan på trafiksäkerhet

Den totala trafikallsträngen har beräknats, för nuläge samt efter nybyggnation, med hjälp av Trafikverkets trafikallstringsverktyg, vars resultat justerats något för att få en mer rättvisande bild. Resultaten visar att den nya fastigheten beräknas ge upphov till något färre bilresor, en större ökning av antalet kollektivtrafikresenärer, en större ökning av antal cyklister samt en mindre ökning av antalet gångtrafikanter.

Den nya fastigheten kommer med den planerade utformningen minska sitt bidrag till biltrafiken i området jämfört med idag. Detta beror delvis på en halvering av antalet bilparkeringsplatser, 55 platser planeras för nybyggnationen, vilket är att jämföra med de 143 platser som finns idag, samt på starkt förbättrade förutsättningar för cykeltrafik.

I och med nybyggnationen kommer kvartersstrukturen öppnas upp. Detta sker bland annat genom ett uppöppnande av Smålandsgatan vilket gör det möjligt att nå Norrlandsgatan via Mellangatan där även ett torg kommer att tillskapas. Det medför en större tillgänglighet för gående och främjar gångtrafikanternas rörelsemönster i området.

Den nya fastigheten planeras som en cykelvänlig arbetsplats med besöksparkering i anslutning till entréerna samt ett cykelrum under mark med goda låsfaciliteter, cykelpump och ladduttag för elcykel. För cykelpendlare planeras även omklädningsrum av hög standard med duschar och cykelservice. För de boende planeras ett cykelrum i markplan vid trapphuset.

Fastighetens läge bedöms ha en mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik för boende samt brukare och den kollektivtrafik som finns inom det närmsta området tillgodoser väl fastighetens behov. Storleken på antalet kommande boende/brukare i fastigheten bedöms inte påverka det befintliga utbyggda kollektivtrafikens kapacitetsutnyttjande.

INNEHÅLL

INLEDNING 5

BAKGRUND.....	5
OBJEKT- OCH OMRÅDESBESKRIVNING.....	5
TRAFIK SOM HÅLLBARHETSASPEKT.....	7

NULÄGESBESKRIVNING AV TRAFIKEN RUNT HÄSTEN 21 8

BIL.....	8
LOGISTIK.....	9
GÅNG.....	10
CYKEL.....	10
TRAFIKOLYCKOR.....	13
KOLLEKTIVTRAFIK.....	14
PARKERING OCH TILLGÄNGLIGHET.....	15

PÅVERKAN AV EN NYBYGGNATION I HÄSTEN 21 16

BIL.....	17
LOGISTIK.....	18
GÅNG.....	18
CYKEL.....	19
KOLLEKTIVTRAFIK.....	20
PARKERING OCH TILLGÄNGLIGHET.....	20
BILPARKERING.....	20
CYKELPARKERING.....	22

FÖRESLAG TILL YTTERLIGARE ÅTGÄRDER MED HÄNSYN TILL KONSEKVENSER AV PLANERAD BYGGNATION 23

GATUMILJÖ.....	23
VISTELSE MILJÖ.....	24
KOLLEKTIVTRAFIK.....	25

INLEDNING

BAKGRUND

Fastighetsbolaget Pembroke planerar en modernisering av fastigheten Hästen 21 i form av en ny byggnad som ersätter den befintliga. Fastigheten är belägen i korsningen Mäster Samuelsgatan/ Regeringsgatan (se figur 1).

Med anledning av nybyggnationen av fastigheten Hästen 21 utreds hur trafiksituationen i dess närområde kommer att påverkas. Resultatet presenteras i denna trafikutredning, vilken omfattar samtliga trafikslags förutsättningar och deras koppling till den nya byggnaden. Utredningen består av en nulägesbeskrivning, en beskrivning av de konsekvenser som den nya fastigheten kan komma att medföra för trafiken i området, samt ett antal olika förslag på åtgärder kopplat till dem.

OBJEKT- OCH OMRÅDESBESKRIVNING

Nuvarande byggnad omfattar total bruttoarea (BTA) om ca 29 000 m² fördelat på kontor (ca 13 900 m²), handel (ca 5 300 m²) samt förråd (1 700 m²) (LOA). För den nya byggnaden planeras ca 41 000 m² total bruttoarea (BTA) fördelat på kontor (21 800 m²), handel (9 800 m²), källarutrymmen (7 800 m²) samt bostäder (1 600 m²)¹.



Figur 1: Lokalisering av fastighet Hästen 21.

Hästen 21 ligger i ett kvarter som till stora delar ägs och förvaltas av Pembroke. Utöver Hästen 21 ägs och förvaltas Mästerhuset och PK-huset. Pembrokes vision är att öppna upp kvarteret och, genom att förbättra flödet för gångtrafikanter och cyklister, skapa ett mer levande och inbjudande kvarter. Kvarteret Hästen är beläget längs stråket mellan Centralstationen och Stureplan och kan idag upplevas som en bakgata trots sitt centrala läge. Pembrokes målsättning är att göra området mer tillgängligt och attraktivt.

Målet med kvarterets nya utformning är, utöver att skapa en ny byggnad som är väl anpassad till dagens krav på moderna kontor och handel, vitalisera omgivande gator med kommersiella ytor, samt att öppna upp kvarteret för gångpassage mot NK-huset och mot Norrlandsgatan. I Hästen 21 planeras även för ett antal bostäder, vilka kommer göra fastigheten mer levande även utanför ordinarie kontorstider och därmed bidra till ökad rörelse och trygghet i området.

Utifrån kända förutsättningar görs i denna trafikutredning en bedömning av effekterna av en nybyggd fastighet avseende:

- Ökade transporter och biltrafik
- Påverkan på trafikflöden för omgivande vägar
- Parkeringsplatser för bil och cykel
- Angöring för transporter till verksamhet och bostäder
- Påverkan på trafiksäkerhet

TRAFIK SOM HÅLLBARHETSASPEKT

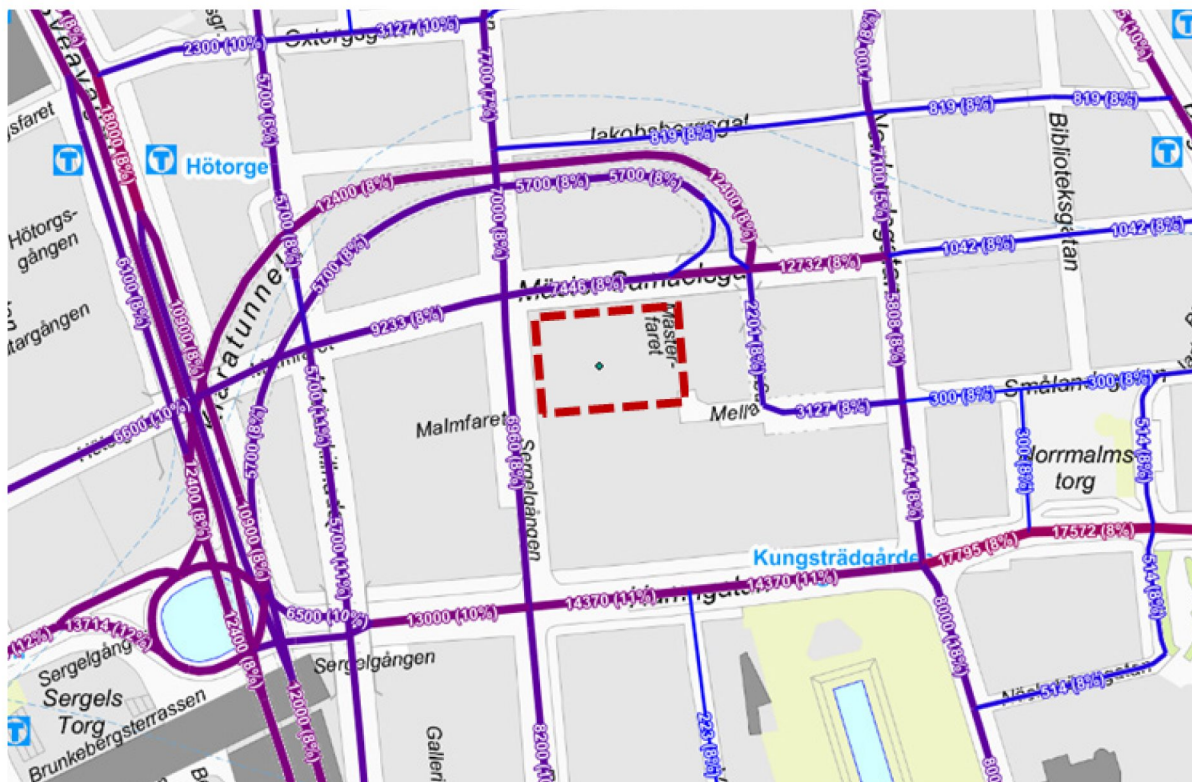
Transporter utgör en förutsättning för staden. Utförandet av tjänster, tillgång på varor och hantering av avfall är samtliga beroende av transporter. När staden växer skapas fler resor, vilket innebär ett högre tryck på infrastrukturen, men en växande stad skapar också förutsättningar för fortsatt utbyggnad av kollektivtrafik och omställning till miljövänligare transportmedel.

Vägtrafiken är en av Stockholms största utmaningar utifrån ett klimat- och hälsoperspektiv, men utgör samtidigt förutsättningar för både framkomlighet och trivsel. Trafiken står för stora delar av kvävedioxidutsläppen, klimatutsläppen och majoriteten av partikelutsläppen i staden. Den största påverkan på miljön orsakas av utsläpp från fossila bränslen, luftföroreningar, buller och barriäreffekten som vägar ger upphov till.

En övergång till mer miljöanpassade transporter som kollektivtrafik, miljöbilar, gång och cykel är nödvändig för att minska belastningen på miljön och skapa ett hållbart transportsystem. Stockholms stad har mål för att minska biltrafiken, att staden ska ha frisk luft och att andelen fossil energi för transport ska minska. I stadens gällande översiktsplan² påpekas att utformningen av trafik- och gatumiljön har stor betydelse för att nå målen om en sammanhållen stadsmiljö med goda förutsättningar för gående och cyklister.

NULÄGESBESKRIVNING AV TRAFIKEN RUNT HÄSTEN 21

BIL



Figur 2: Trafikflöden på angränsande gator, källa: Stockholms stad.

Gatorna runt fastighet Hästen 21 är inte några trafikmässiga huvudstråk, trots att de förbinder övre och nedre delarna av City. De huvudsakliga trafikrörelserna sker på andra omgivande gator som Kungsgatan, Sveavägen, Klarabergsgatan/Hamngatan samt Birger Jarlsgatan.

Trafikflödena runt fastigheten och kvarteret uppgår till ca 7000 – 7500 fordon per dygn enligt Stockholms stads trafikmätningar³. Från Klaratunneln kommer knappt 6000 fordon och till Klaratunneln drygt 12 000 fordon per dygn. Merparten av trafik till Klaratunneln kommer österifrån från Norrlandsgatan. Andelen tung trafik på dessa gator anges till ca 8 % av redovisade flöden.

Trafiken på Hamngatan uppgår till ca 14 000 fordon per dygn och med en andel tungtrafik på drygt 10 %.

Några trafikberäkningar för den tunga trafiken i området finns inte att återfå utan anges enligt föregående stycke som en andel av den totala vägtrafiken. Det bedöms dock sannolikt att de huvudsakliga målpunkterna för denna trafik är till och från de olika far som på grund av varuförsörjning ansluter till de olika fastigheterna i kvarteret. I området finns bland annat Mästerfaret (Mellangatan/Mäster Samuelsgatan) samt Malmfaret (Regeringsgatan/Parkaden).



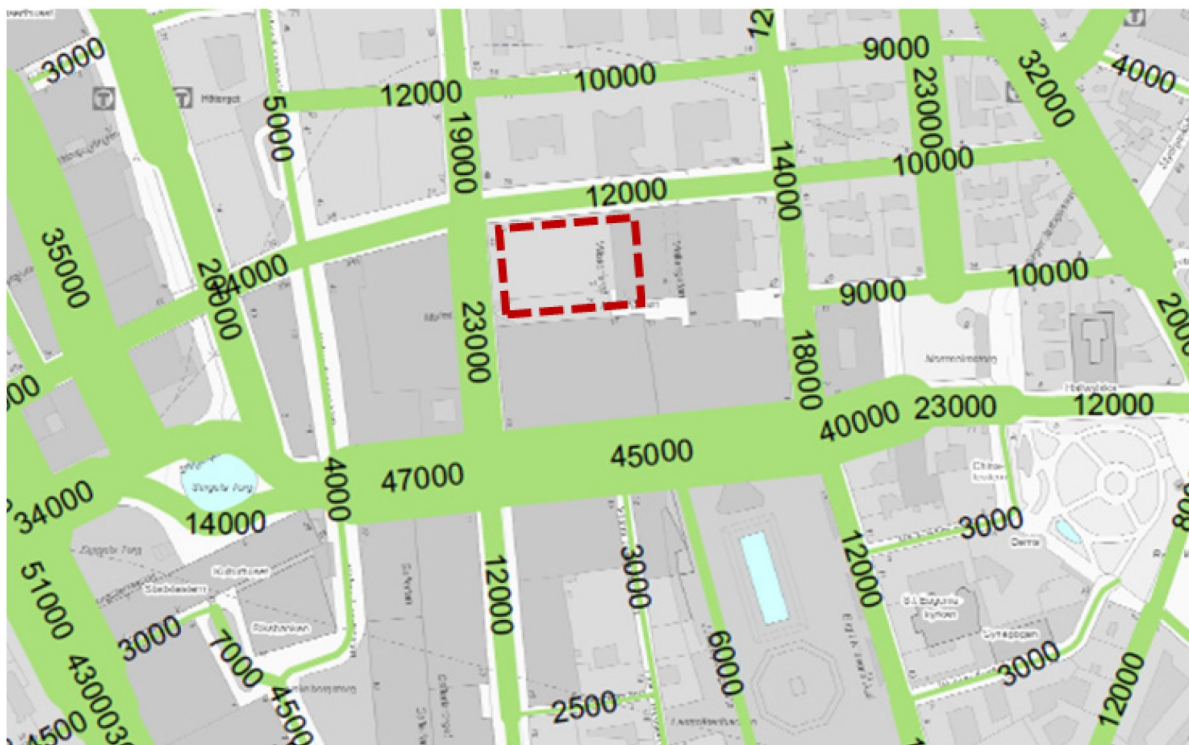
Figur 3: Infart för varutransporter till fastighet via Mellangatan.

LOGISTISK

Till nuvarande fastighet sker varutransporter via Mästerfaret vilket ansluter till Mellangatan via Mäster Samuelsgatan. Någon uppgift på antalet transporter finns inte. Förbindelsen via Mästerfaret ansluter till en stor mängd olika fastigheter i de omgivande kvarteren; Moodgallerian, Mästerhuset, PK-huset.

GÅNG

Utformning av ytorna för gångtrafik är typiska för stadens citygator. Gångytorna längs med Regeringsgatan är något breddade för att ge plats för träd etc. Korsningarna är signalreglerade för fotgängare och mitt på Regeringsgatan finns en/ett gångpassage/övergångsställe.



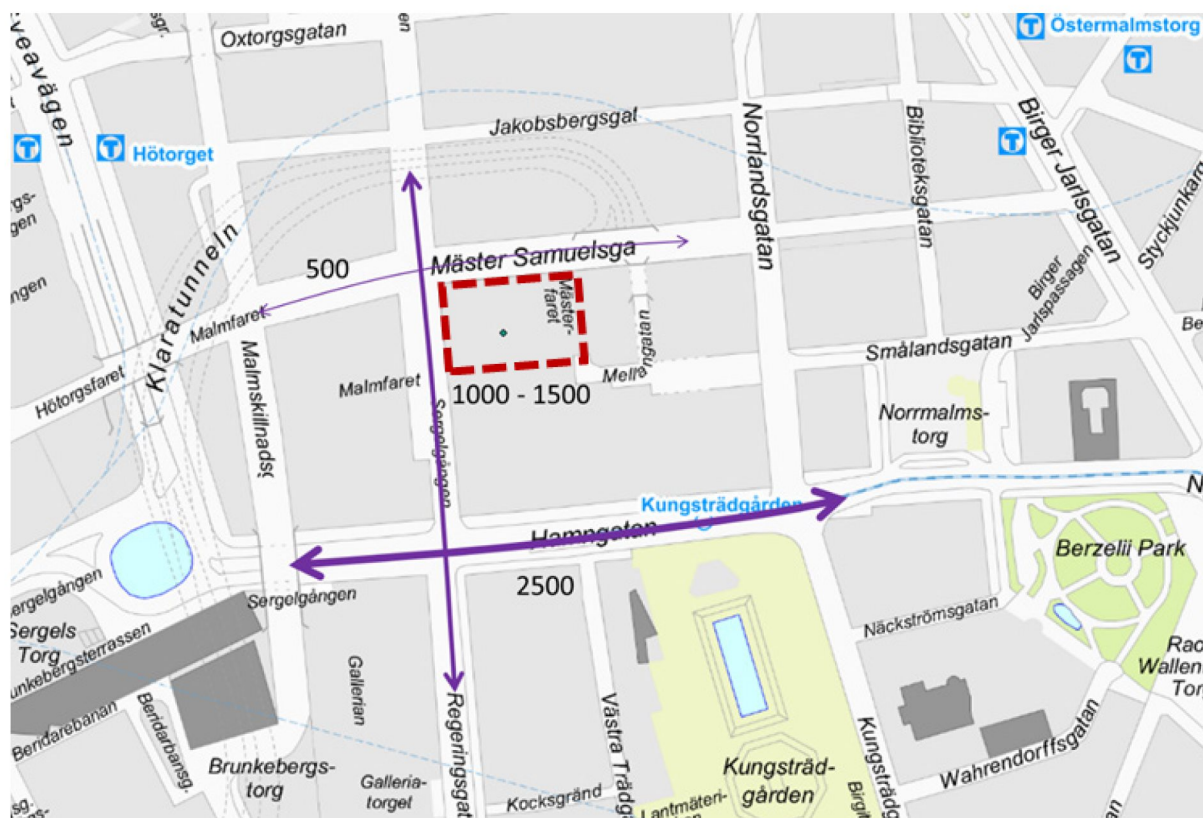
Figur 4: Gångtrafikflöden, källa: Stockholms stad.

Gångtrafikflöden på Mäster Samuelsgatan uppgår till ca 12 000 fotgängare per dygn enligt underlag från Stockholms stad⁴. På Regeringsgatan är gångtrafikflödena ca 23 000 fotgängare/dygn vilket kan jämföras med ca 45 000 fotgängare/dygn på Hamngatan som också är ett huvudgångstråk.

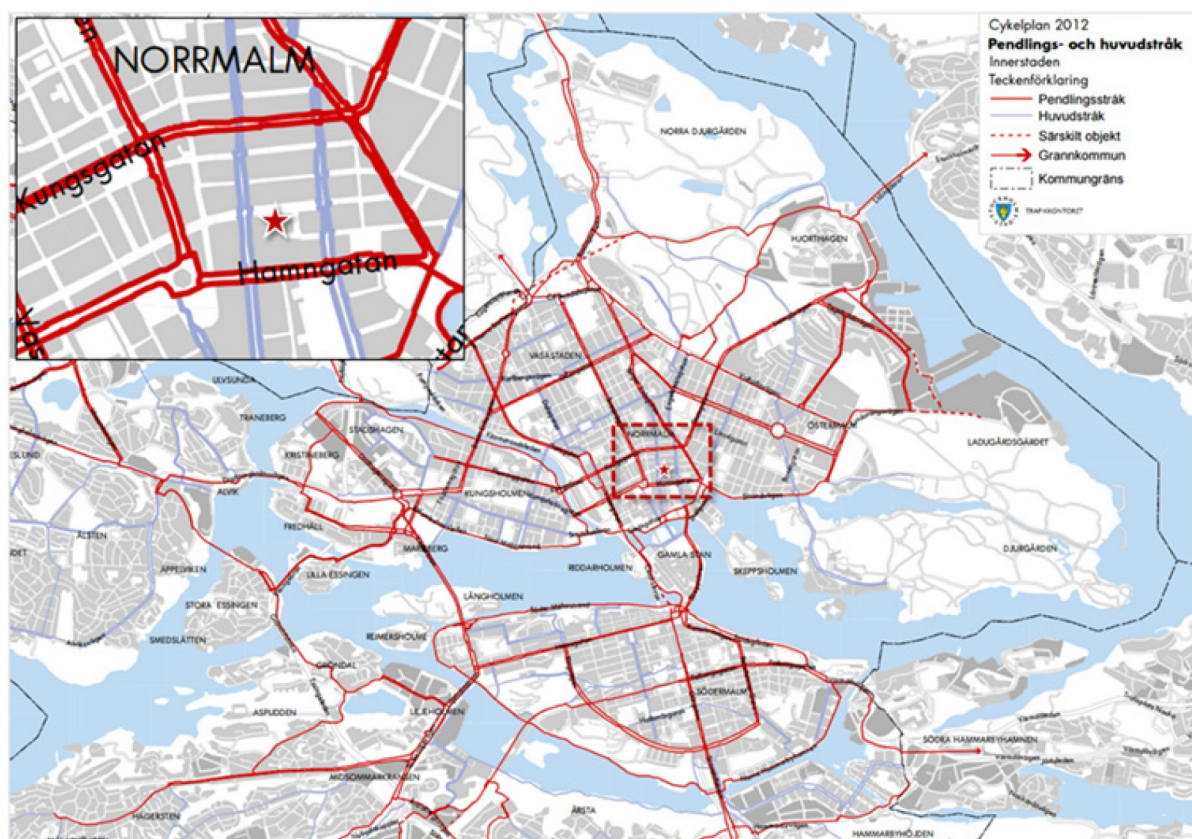
CYKEL

Det finns idag inte några särskilda cykelkörfält vid fastigheten på Regeringsgatan eller Mäster Samuelsgatan, utan cykeltrafiken samsas med övrig fordonstrafik.

Cykelflödena följer samma mönster som för fotgängare på gatorna, dvs det är flest cyklister på Hamngatan och färre på omgivande gator. Mäster Samuelsgatan har ca 500 cyklister per dygn, Regeringsgatan ca 1 000 – 1 500 per dygn och Hamngatan ca 2 500 cyklister per dygn. Hästen 21 har ett gynnsamt läge nära flera cykelstråk och har möjlighet att anslutas till flertalet pendlings- eller huvudcykelstråk.



Figur 5: Cykeltrafikflöden, källa: Stockholms stad.



Figur 6: Pendlings- och huvudstråk enligt cykelplan 2012, röd stjärna markerar fastigheten, källa: Stockholm stad.

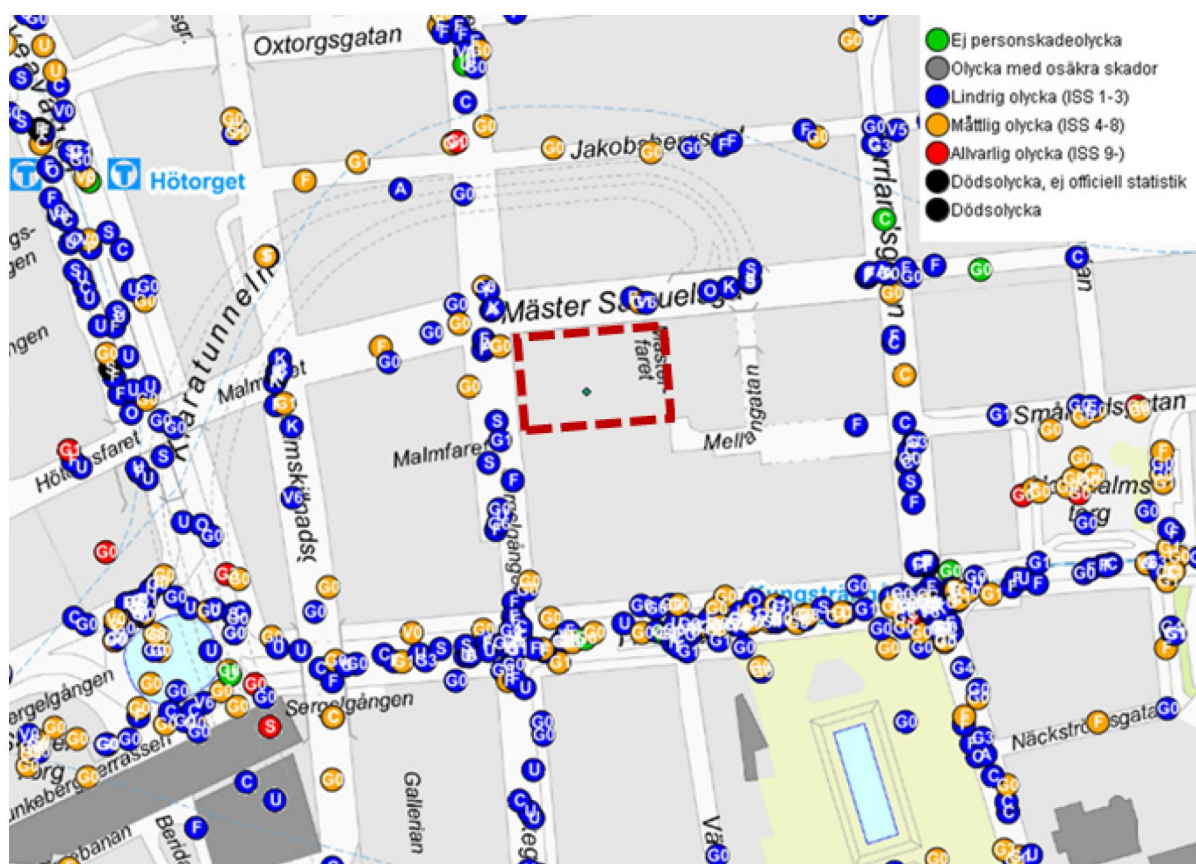
Regeringsgatan är i stadens cykelplan 2012 klassat som ett huvudstråk medan Hamngatan är angivet som ett pendlingsstråk.



Figur 7: Planerade åtgärder på cykelstråk enligt cykelplan 2012, källa: Stockholms stad.

För området närmast fastigheten finns inga åtgärder för cykeltrafik planerade. För Hamngatan/ Regeringsgatan föreslås korsningsåtgärder samt breddning av cykelbanan på Hamngatan.

TRAFIKOLYCKOR

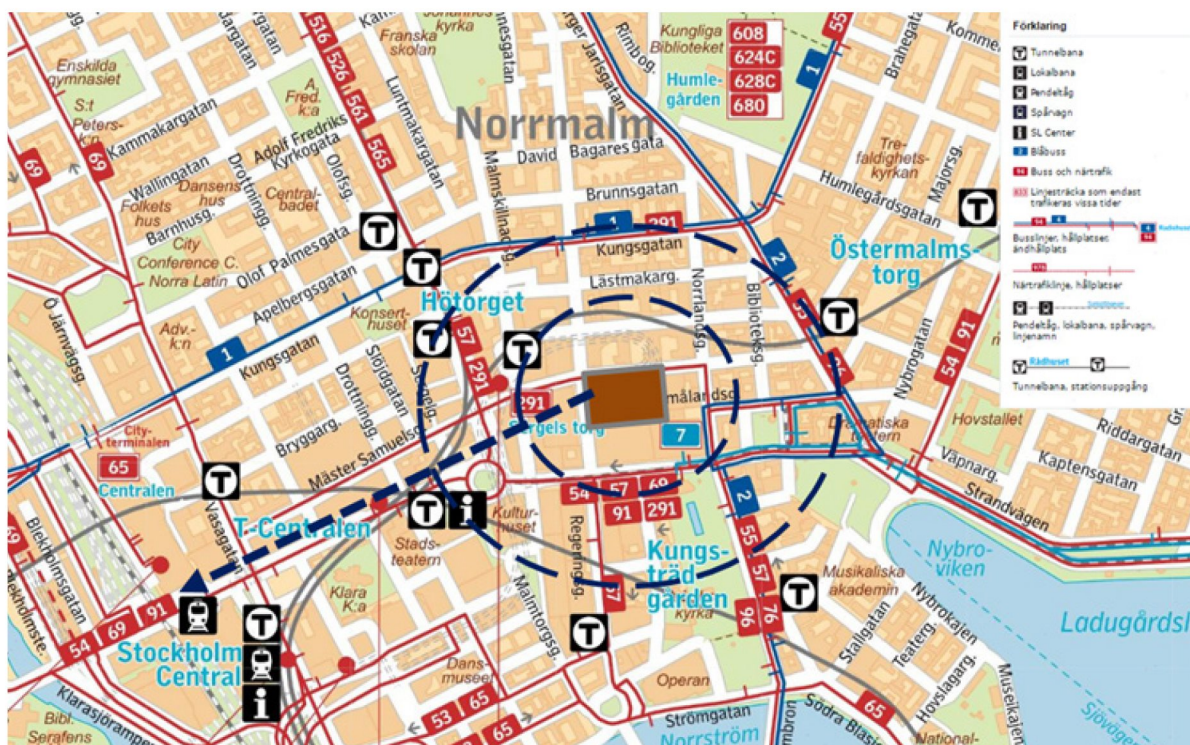


Figur 8: Olycksstatistik (Strada), källa: Stockholms stad..

Befintlig olycksstatistik för aktuella gator i området visar inte på några allvarigare eller större mängder trafikolyckor. Figuren ovan redovisar rapporterade incidenter⁵ enligt Strada-databasen. De flesta rapporterade olyckor är huvudsaken av lindrig typ med några inslag av klassningen "måttlig olycka". Detta kan jämföras med olycksförekomsten på exempelvis Hamngatan där de större trafikströmmarna med olika typer av fordon ger upphov till en betydligt större mängd incidenter. Denna trafikutrednings bedömning är att området är relativt trafiksäkert då få olyckor har rapporterats jämfört med omgivande gatunät under de senaste 10 åren. Det kan bland annat bero på att den skyltade hastigheten i området är satt till 30 km/h.

KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiken i området är mycket väl utbyggd vilket innebär att tillgängligheten för brukare till fastigheten är mycket god. Den omgivande linjenätsstrukturen är av hög kapacitet med närhet till lokalbuss, stombuss, spårvagn, tunnelbana, lokalbana (Roslagsbanan) och även tåg av olika slag via Centralstationen (Arlanda Express, nationella och regionala tåg). Det stora utbudet för att resa med olika kollektiva färdssätt minimerar känsligheten för störningar i trafiken. Exempel på störningar kan vara trängsel i gatumiljö eller driftstopp i någon del av kollektivtrafiksystemet.



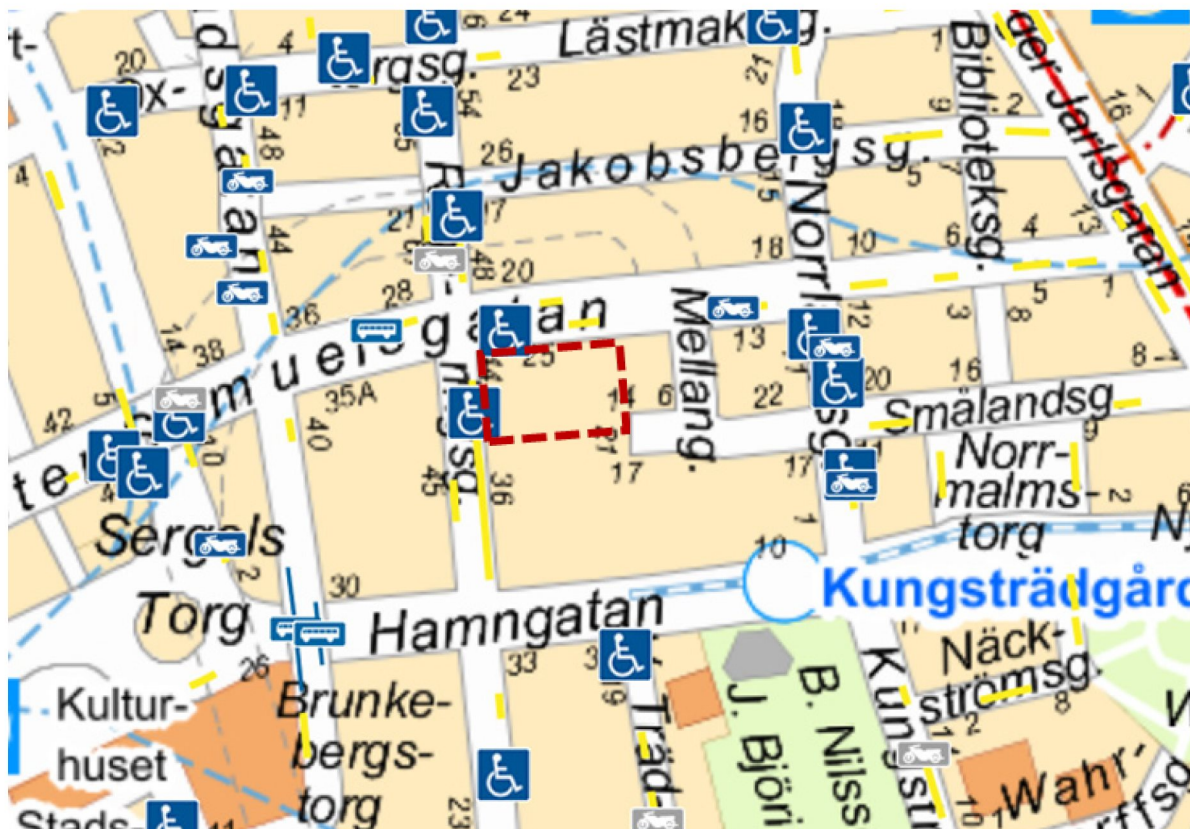
Figur 9: Avstånd till kollektiva resmöjligheter inom 250 m, 400 m samt 750 m (karta SL webb).

Avstånd till kollektiva färdmedel

- Inom 200 – 250 meter finns närmsta buss (exempelvis linje 54, 57, 69).
- Inom 250 meters gångavstånd nås tunnelbana (grön linje) Hötorget, spårvagn och buss vid Kungsträdgården med mycket hög turtäthet.
- Inom 400 meters gångavstånd nås T-Centralen med tillgång till hela tunnelbanesystemet med mycket hög turtäthet (även Östermalmstorgs tunnelbana nås inom 450 m).
- Inom 750 meters gångavstånd nås Centralstationen med tillgång till tåg mot Arlanda och övriga delar av Stockholm och Sverige, pendeltåg med mycket hög turtäthet.

Även Östra Station med Roslagsbanan och kopplingar norrut nås inom ca 1,5 km (ungefär 20 min gångväg).

PARKERING OCH TILLGÄNGLIGHET



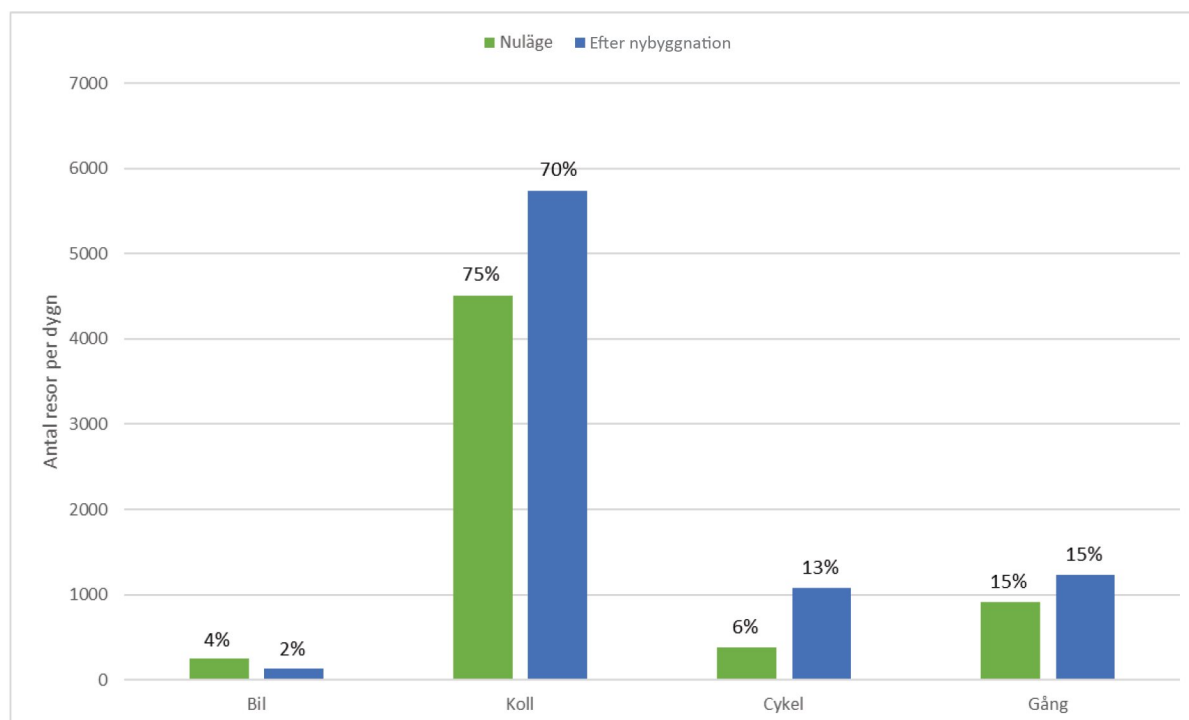
Figur 10: Parkeringsmöjlighet för RH-fordon, buss, mc, källa: Stockholms stad.

I området kring Hästen 21 finns idag möjlighet till parkering för RH-fordon (rörelsehindrade) på gata (se figur 10). Vidare finns möjlighet till parkering av mc-fordon samt angöring av buss (turist/eventemang) på exempelvis Mäster Samuelsgatan och Malmskillnadsgatan.

PÅVERKAN AV EN NYBYGGNATION I HÄSTEN 21

I detta stycke redovisas hur trafiken, uppdelat på trafikslag, påverkas av en nybyggnation.

Den totala trafikallsträngen har beräknats för nuläge samt efter nybyggnation med hjälp av Trafikverkets trafikallstringsverktyg⁶ (där man bland annat tar hänsyn till fastighetens storlek, områdets belägenhet och tillgängligheten till olika trafikslag). Färdmedelsfördelningarna har dock justerats då trafikallstringsverktyget endast ger en indikation på fördelningen och inte ansetts nog platsspecifik, bland annat utifrån givet antal parkeringsplatser, för att ge en mer representativ bild (se Figur 11).



Figur 11: Trafikallstring per dygn för nuläge och efter nybyggnation för kvarteret Hästen 21 (procenttalen visar på fördelningen inom nuläge respektive efter nybyggnation).

Resultatet från trafikallstringsmodellen visar att den nya fastigheten beräknas ge upphov till något färre bilresor, en stor ökning av antalet kollektivtrafikresenärer, en stor ökning av antal cyklister samt en mindre ökning av antalet gångtrafikanter.

BIL

De tidigare redovisade trafikflöden som omger fastigheten bedöms inte nämnvärt öka över kommande år och detta beror delvis på grund av effekterna av trängselskatt ⁷. Sannolikt kommer trafikflöden i cityområdet att minska på grund av den ombyggnad av gatumark som kommer att ske, vilken medför ökad tillgänglighet till kollektiva transportmedel. Ett exempel är den förlängning av cityspårvägen mot Centralen som pågår i nuläget med troligt resultat att framkomligheten för biltrafik kommer att minska. Denna trafikutrednings bedömning av trafikflöden fram till år 2025 bekräftas vid kontakt med Trafikkontoret ⁸ med tillägg om ett osäkerhetsintervall på trafikflöden på ± 10 %.

Den nya fastigheten kommer med den planerade utformningen inte att ge ökad biltrafik till området jämfört med idag. Detta beror delvis på ett minskat antal parkeringsplatser i huset samt på förbättrade förutsättningar för cykeltrafik. För fastigheten planeras en högkvalitativ cykelparkering och goda faciliteter i form av säker parkering, duschtrymmen och omklädningsskåp.

För beräkningar av trafikstring har antaganden gjorts gällande uppehållstid, nyttjande, nyttjandetider och omsättningar (se tabell 1). I befintlig byggnad finns idag 143 parkeringsplatser för kontor (0 för handel och bostäder) medan det i den kommande byggnaden planeras för ca 55 platser för kontor (0 för handel och bostäder) vid nybyggnad.

(Med "omsättning" i tabellen nedan menas det användning av p-plats med avseende på exempelvis kontorets öppettid. Denna omsättning av p-platser ger upphov till ett antal trafikrörelser).

Tabell 1: Beräknad trafikstring för kontorsverksamhet i Hästen 21.

BERÄKNINGSVÄRDEN	Uppehållstid	8 timmar
	Nyttjandeandel	90 %
	Öppettid	10 timmar
	Omsättning	1,1 per dygn
IDAG	Parkeringsplatser	143 st
	Trafikalstring	322 rörelser
FRAMTID	Parkeringsplatser	55 st
	Trafikalstring	124 rörelser

Enligt den uppskattning som görs i tabellen ovan kommer den nya fastigheten att inrymma färre antal parkeringsplatser jämfört med nuvarande fastighet. Antal platser beräknas minska från 143 till ca 55 platser, vilka endast kommer att användas för arbetande i fastigheten. Inga parkeringsplatser är avsedda för vare sig handel eller boende (förutom en parkeringsplats för rörelsehindrade boende).

Kommande antal fordonsrörelser (antal in- och utfarter från fastigheten) beräknas uppgå till drygt 120 per dag. Detta kan jämföras med beräknat antal rörelser kring nuvarande fastighet om ca 320 rörelser per dag. Det innebär en minskning på ca 200 fordonsrörelser per dag eller drygt 60 %.

LOGISTIK

I området finns redan idag befintlig logistiklösning under markplan via Mästerfaret, vilket kommer att användas som lastutrymme även av den nya fastighetens brukare. Infart till Mästerfaret finns på östra sidan av fastigheten och nås via befintlig infart (Mellangatan) från Mäster Samuelsgatan. Leverans av gods till fastigheten sker direkt mot lastbrygga för vidare hantering.

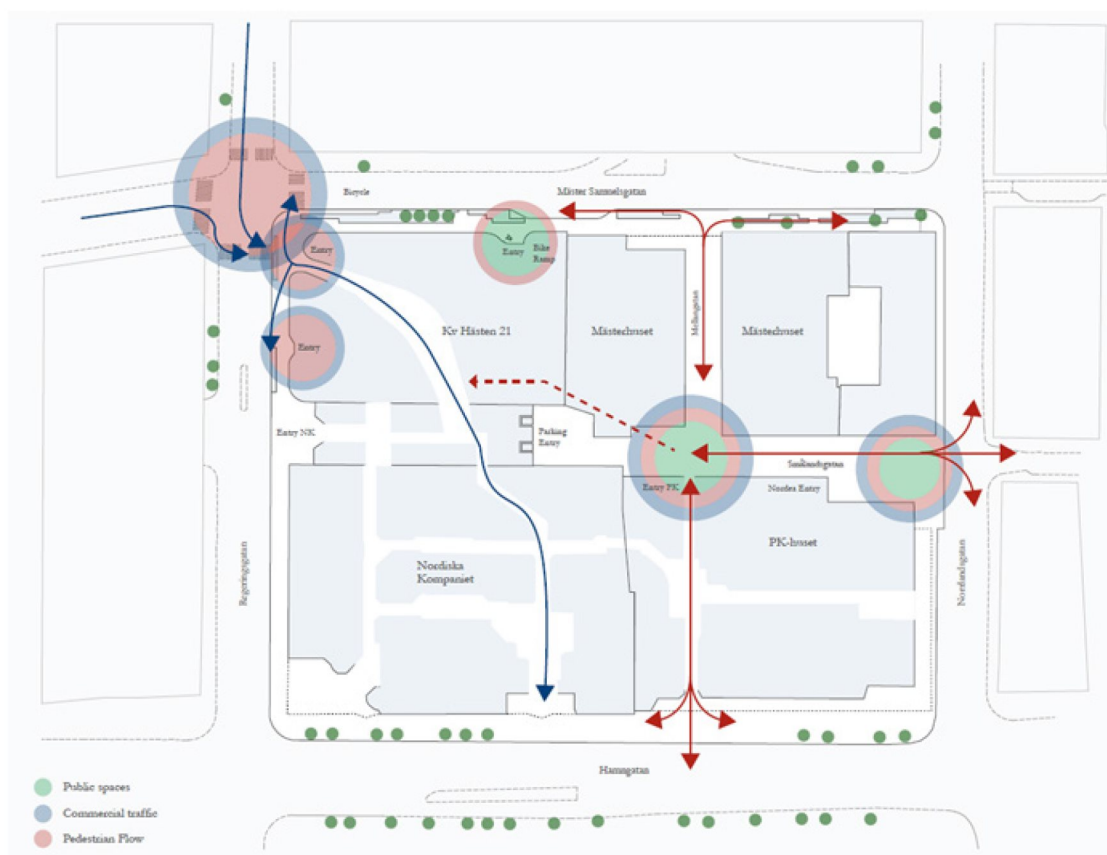


Figur 12: Förslag på angöring i lastfaret till fastigheten, källa: Pembroke.

GÅNG

Den nya byggnaden kommer att ha entré till butiksplanen i hörnet av Regeringsgatan/Mäster Samuelsgatan samt från Mäster Samuelsgatan. Kontorsentrén kommer att vara placerad på Regeringsgatan och entrén till bostäderna samt kontor på Mäster Samuelsgatan. Från butiksplanen inne i byggnaden kommer möjlighet att nå Hamngatan via NK-huset planeras.

Kvarteret kommer att öppnas upp och medföra en större tillgänglighet för gående. Smålandsgatan kommer att öppnas upp för att göra det möjligt att nå Norrlandsgatan via Mellangatan. Nordeas tidigare entrébyggnad på Smålandsgatan kommer att lyftas upp och en ny plats, Smålandstorg kommer att tillskapats. Totalt sett medför detta att kvartersstrukturen öppnas upp och främjar gångtrafikanternas rörelsemönster i området (se figur 13).



Figur 13: Planerad planlösning för entré och gångflöden till och i byggnaden, källa: Pembroke.

CYKEL

Enligt Stockholms framkomlighetsstrategi⁹ har staden som mål att "Andelen av alla resor i högt trafik som sker med cykel ska vara minst 15 procent år 2030". Detta förutsätter inte bara ett bra cykelväg nät och satsningar från stadens sida, utan även att bland annat bostäder, arbetsplatser och målpunkter anpassas så att de blir mer cykelvänliga och möjliggör en stor andel cykelresor. För att bli en cykelvänlig arbetsplats, bostad eller målpunkt krävs cykelparkeringsplatser som är rätt utformade samt att lämpliga kringfunktioner finns.

Målsättningen är att cykelparkeringsplatserna runt fastigheten ska vara fördelade på olika platser och vara av olika typer - dels ska det finnas platser lättillgängligt i närheten av entrén och dels i en säkrare miljö i till exempel ett cykelrum. De cykelparkeringsplatser som planeras i närheten av entrén ämnas ha hög tillgänglighet och möjlighet till ramlåsning.

Trafikkontoret har uttryckt att ett lämpligt antal cykelparkeringsplatser i markplan är ca 30–50 st. Dessa kan placeras på gatumark längs Regeringsgatan och Mäster Samuelsgatan. Inga cykelparkeringsplatser för besökande till handelsplatsen kommer att förläggas i byggnaden.

Övriga cykelparkeringsplatser i fastigheten är enligt plan förlagda till cykelrum under mark för kontorsbrukare samt i särskilt cykelutrymme i trapphus för boende. För cykelparkeringen i garage planeras tillgängligheten till detta säkras via bland annat ramper samt passager med låga trösklar och automatöppning.

För att uppnå målsättningen att vara en cykelvänlig arbetsplats för hyresgäster planeras det även för lämpliga kringfunktioner så som omklädningsrum med duschar, cykelpump, ladduttag för elcykel och cykelservice.

KOLLEKTIVTRAFIK

Utbudet av kollektivtrafik i framtiden bedöms inte försämrats för området utan kommer att ha en fortsatt mycket god standard och kvalitet. Fastighetens läge bedöms ha en mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik för boende och brukare. Den kollektivtrafik som finns inom det närmsta området tillgodoser väl fastighetens behov. Storleken på antalet kommande boende/brukare i fastigheten bedöms inte påverka det befintliga utbyggda kollektivtrafikens kapacitetsutnyttjande.

PARKERING OCH TILLGÄNGLIGHET

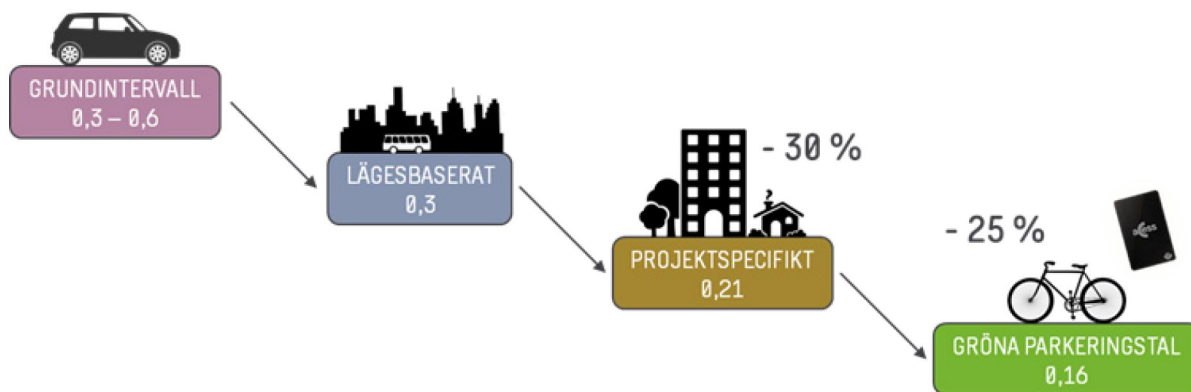
För rörelsehindrade med arbetsplats i kontoren planeras RH-parkeringsplatser i den nya fastigheten (även en RH-parkeringsplats för boende planeras), i anslutning till hiss som går direkt från garageplan till kontorsplanen. Infart kommer att ske via Mellangatan och Mästerfaret. I den nya byggnaden kommer även att finnas tillgång till hiss i markplan i kontorsentrén på Regeringsgatan. Övriga rörelsehindrade med bil kommer att hänvisas till befintliga RH-parkeringar på gatumark på Regeringsgatan respektive Mäster Samuelsgatan ¹⁰.

För transporter med taxi planeras angöring till den nya fastigheten ske på befintlig gatumark till ingångarna på Regeringsgatan eller på Mäster Samuelsgatan.

BILPARKERING

Bilparkering planeras i två garageplan med ingång via Mellangatan. Ingen bilparkering kommer att ske i gatuplan. Det kommer att finnas en hög andel laddningsplatser för el-bilar i garageplan.

I Stockholms stad tillämpas numera flexibla och projektspecifika parkeringstal ¹¹ för boendeparkering, vilket innebär att antalet parkeringsplatser som byggs anpassas efter den specifika situationen i varje projekt. Beräkning av parkeringstalet för bil påverkas av ett antal olika faktorer som exempelvis goda cykelparkeringslösningar, bra cykelinfrastruktur, tillgång till kollektivtrafik, lägenhetsstorlek samt typ av användning av aktuell fastighet.



Figur 14: Exempel på hur man kan räkna fram gröna parkeringstal för Hästen 21 (se "Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering" för detaljer).

Parkeringstalen för en nybyggnation av Hästen 21 avser att försörja fastigheten med "rätt" antal parkeringsplatser medan gröna parkeringstal avser att påverka efterfrågan på parkeringsplatser. Med hjälp av olika typer av mobilitetsåtgärder, som attraktiva cykelrum, är det möjligt att underlätta och skapa incitament för resenärer som väljer att avstå från bil. "Gröna parkeringstal" är ett frivilligt erbjudande från Stockholms stad till byggherre/fastighetsägare, vilka innebär en ytterligare sänkning av parkeringstalet baserat på de mobilitetstjänster som hör till fastigheten. För bostäderna i Hästen 21 har fastighetsägaren beslutat att inte anordna några parkeringsplatser med hänsyn till det mycket goda läget och dess kommunikationer.

För att få fram ett mått på parkeringstal för kontor har en jämförelse gjorts mot Göteborgs och Malmös parkeringsnormer då Stockholm saknar fasta parkeringstal för kontor. Göteborg och Malmö anger värden på 0,18 (Göteborg) respektive 0,15 (Malmö) parkeringsplatser per sysselsatt (inklusive besöksparkering) i centralt läge. Talen motsvarar ca 5 parkeringsplatser per 1000 m² kontorsyta. Med dessa tal från Göteborg och Malmö skulle de ca 21 000 m² kontorsyta (LOA) i fastigheten motsvara ungefär 100 parkeringsplatser. I fastigheten planeras för ca 55 parkeringsplatser enbart avsedda för kontorsdelen. Inga parkeringsplatser planeras vara avsedda för boende eller besökande.

Antalet parkeringsplatser är lågt tilltaget enligt detta sätt att räkna med gällande normer för Göteborg och Malmö. Samtidigt finns goda parkeringsmöjligheter i angränsande parkeringshus Parkaden med infart från Regeringsgatan.

CYKELPARKERING

I Stockholms stads rekommendationer för cykelparkeringstal ¹² vid arbetsplatser bedöms minst 0,2 platser per anställd alternativt 10 – 20 platser per 1000 m² BTA (baserat på 20 m² per anställd) behövas. För bostäder ligger denna siffra mellan 2,5 – 4 cykelparkeringsplatser per 100 m² BTA och för handel mellan 20 – 30 cykelparkeringsplatser per 1000 m² BTA. Det poängteras dock att det ”vid tillämpning av talen är det platsens och det specifika projektets beskaffenhet som får vara avgörande”. Trafikkontoret har ansett att ca 30 – 50 platser för handel är rimligt att planera för ¹³.

Tabell 2: Antal planerade cykelparkeringsplatser i jämförelse med stadens rekommendation

Cykelparkering	Platser idag	Planerade platser	Stadens rekommendation
Kontor	0 st	300 st	210 - 420 st
Bostäder	-	40 st	40 - 65 st
Handel	-	30 st	30 - 50 st
Totalt	0 st	370 st	280 - 540 st

Med en uppskattning av byggnadens volymer från program för fastigheten, kan detta innebära ett behov av ca 260 – 500 platser för cykel totalt (inklusive plats för cykelparkering vid gata). Behovet av cykelparkering kommer den nya fastigheten väl att uppfylla enligt stadens rekommendationer.

GATUUTRYMME

[illegible]

Figur 15: Exempel på kvalitativa åtgärder för miljön i gaturummet (Regeringsgatan), källa: Pembroke m.fl.

I anslutning till den nya fastigheten kan kompletterande cykelparkeringar behöva anordnas i gatumark. Detta kan medföra behov av att del av gatuutrymmet som idag används av bilister i stället används till breddade trottoarer samt till förmån för cykelparkeringar och cykelfält.

Som exempel på åtgärder för att minska antalet fordonstransporter till/från fastighet och därmed ge en lägre miljöpåverkan kan källsortering av sopor med mera ske genom att kontroll och sortering utförs på plats av specialiserade medarbetare för byggnadens fastighetsskötsel.

VISTELSEMILJÖ

För att öka attraktiviteten och upplevelsen för gående i gatumiljö förs diskussion med Stockholm stad om möjligheten till att förändra eller komma med positiva inspel för en god vistelsemiljö. Det kan exempelvis avse att bredda trottoarytan för att möjliggöra god tillgänglighet för gångtrafikanter, ytor för cykelparkering, parkbänk, trädplantering och så vidare.

De cykelparkeringsplatser som planeras bör ha hög tillgänglighet och möjlighet till ramlåsning.

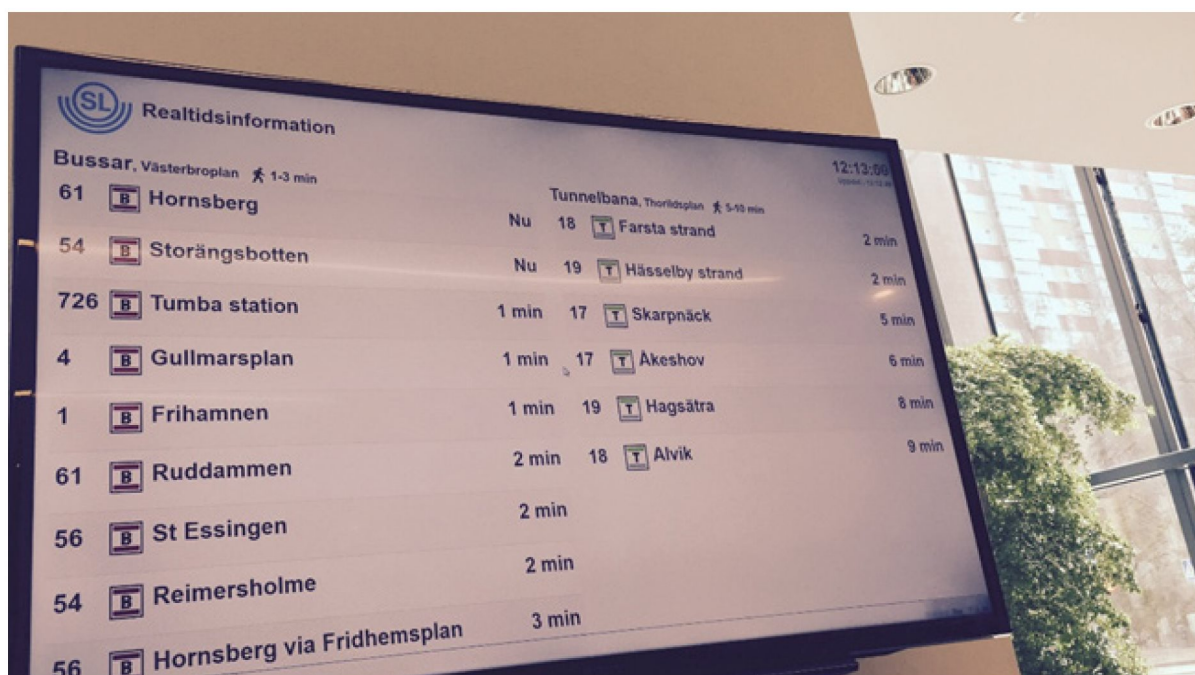
Arbetsplatsen kan marknadsföra användandet av cykeln som färdmedel både för pendling och i tjänsten bland annat genom att information görs tillgänglig och att cykelfrämjande aktiviteter hålls på regelbunden basis. Arbetsplatsen kan även tillgodose till exempel el-lånecyklar för tjänsteresor och/eller lånekort till cykelpooler.

KOLLEKTIVTRAFIK

För att öka möjligheterna och påvisa förutsättningar för besökare i fastigheten att använda kollektiva färdmedel kan andra medel erbjudas. Se exempel nedan:

- Informationstavlor i realtid till kollektivtrafiksystemet för besökare i de kommersiella ytorna samt exempelvis även resa med Arlanda Express.
- Policyåtgärder för kontorsytor och boendeytor som kan ge möjlighet att ge lättillgänglig central information om resmöjligheter, exempelvis koppling till lokal informationstavla om kollektivtrafiksystemet i realtid via central enhet i fastigheten.
- Vägvisning till nära hållplatser för resa med kollektivtrafiken.

Ovanstående är exempel på mobilitetsåtgärder som ytterligare stärker de positiva effekterna för att bidra till ett hållbart resande med god tillgänglighet.



Figur 16: Realtidsinformation om närtiggande kollektivtrafik (exempel från Swecos kontor i Stockholm).

KÄLLFÖRTECKNING

1. SKA, Kv. Hästen R42 Rev. J, Schmidt Hammer Lassen Architects, 2018-03-28
2. Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm, 2010
3. <http://dataportalen.stockholm.se/dataportalen/>,
"Trafikflödeskartan" är heltäckande vilket innebär att en stor andel av vägnätet har interpolerade trafikmängder, eller schablonvärden. Detta gäller främst för lågtrafikerade vägar/gator utan uppmätta trafikflöden. Procentsiffran inom parentes är andelen tung trafik. Mätningarna från Stockholms Stad anges inte för något enskilt år utan avser löpande tidsperiod och avses beskriva nuvarande trafikflöden. Trafikmängder är sammanställda av Trafikkontoret från flera olika källor, ex trängselskattesystemet, MCS-systemet, TK:s egna mätningar.
4. <http://dataportalen.stockholm.se/dataportalen/>
5. Uppgifterna på antal olyckor är sammanräknade för en period under åren 2006-2016 från Transportstyrelsens Strada-databas. Källa Stockholm stad.
6. <https://applikation.trafikverket.se/trafikalstring/>
7. Stockholmstrafiken 2014, Rapport maj 2015, Stockholms stad
8. Mail Tobias Johansson, Stockholms Stads trafikkontor 2017-04-18
9. Stockholms Framkomlighetsstrategi, Stockholms stad, 2012
10. Se utdrag ur protokoll från "Avstämningsmöte om plangenomförande" 2017-03-21 (Dnr 2015-14011): Parkering för rörelsehindrad för bostadsändamål. TK menar att denna kan anordnas i anslutning till bostadsentrén. I plan anvisas möjlig plats, men platsen färdigställs som en del av en bostadsanpassning först om detta blir aktuellt för någon hyresgäst.
11. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad, Projektspec och gröna p-tal Rapport efter KF ver2 20151020.pdf
12. Cykelparkering i nyproduktion, Stockholms stad, 2016
13. Utdrag ur protokoll från "Avstämningsmöte om plangenomförande" 2017-03-21 (Dnr 2015-14011), Stockholms stad/Trafikkontoret: TK menar att det däremot skall vara möjligt att, på stadens mark i anslutning till fastigheten, inrymma den cykelparkering (30-50 platser) som SBK kräver för detaljplanens centrumändamål. Anläggandet av cykelparkeringen skall bekostas av Pembroke och regleras i avtal innan planens godkännande i SBN.



JANNE HENNINGSSON, MARTIN VIITANEN

Traffic & Planning

Sweco Society AB

Gjörwellsgatan 22

Box 340 44

SE-100 26 Stockholm

Telephone +46086956000

www.sweco.se