

Parkeringsutredning Blasieholmen

Juni 2015

Uppdrag Trafikutredning Blasieholmen, 254275

Titel på rapport: Parkeringsutredning Blasieholmen
Datum: 2015-06-02

Medverkande

Beställare: Stockholms stad, Exploateringskontoret
Kontaktperson: Robin Billsjö

Konsult: Tyréns
Uppdragsansvarig: Per Francke
Handläggare: Ali Esmaili och Per Francke
Kvalitetsgranskare: Jesper Johansson

Revideringar

Revideringsdatum: 150513
Version: 1.1
Initialer: PF

Revideringsdatum: 150602
Version: 1.2

Initialer: PF

Sammanfattning

På Blasieholmen finns idag cirka 250 reglerade parkeringsplatser, 128 av dem hyr Stockholm parkering ut, resterande återfinns på gata.

Med anledning av Nobel Centers tillkomst påverkas parkeringssituationen på Blasieholmen. Cirka 200 parkeringsplatser utgår inom det område som detaljplaneläggs för Nobel Center samt på anslutande gator. En del av platserna kan komma att ersättas i form av ett parkeringsgarage under Nobel Center. Det är i dagsläget oklart om projektet ska innehålla ett parkeringsgarage. Denna rapport ska således utgöra en del av underlaget för ett beslut kring ett eventuellt garage.

Beläggingsstudier har gjorts och visar att efterfrågan på vardagar är högst under förmiddagen, 74 %. Med hjälp av nummerskrivning har bedömning gjorts att majoriteten av parkeringen som görs på vardagar är arbetande eller besökare i området. På helger är efterfrågan högst på eftermiddagen, 56 %. Majoriteten av parkeringen som görs på helgen är besöksparkering till City. Nummerskrivningen visade att endast en bil fanns med i boendeparkeringsregistret för City.

Nyttjandet av de förhyrda platserna är lågt och är som högst 56 % och som lägst 4 %.

Utöver det parkeringsutbud som redovisas i rapporten sker även parkering på tomma, oreglerade ytor där bilar parkerar gratis. Dessa platser finns längs Nybrokajens södra del och Museikajen.

Det ska tilläggas att Nationalmuseum, som ligger inom utredningsområdet, vid inventeringen höll stängt på grund av renovering. Detta kan påverka beläggingsstudiens resultat något.

Andra observationer som gjordes vid beläggingsstudien var att många av de som parkerar på vardagar är hantverkare som jobbar i området. Troligt är att dessa jobbar med renovering av Nationalmuseum. Vid helginventeringen var det tydligt att parkeringen på Hovslagargatan genererar mycket söktrafik som cirkulerar inom området.

Inom en radie på cirka 1000 meter finns parkeringsgarage som har cirka 4 800 platser. Lågt räknat är minst 400 av dessa platser för besökare. Någon beläggingsstudie på dessa platser har inte gjorts. Enligt Q-Park, som är operatör för majoriteten av dessa, finns ledig kapacitet.

Kommunfullmäktige i Stockholms stad har antagit en framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 som ger styrande principer för hur stadens vägar och gator ska användas. Strategin visar hur man kan göra avvägningar och prioritera i det utrymme som finns. I stora drag innebär framkomlighetsstrategin att hållbara transportmedel ska prioriteras före mindre hållbara. Idag finns en nedåtgående trend vad gäller bilåkandet, samtidigt ökar cykeltrafiken och kollektivtrafiken i Stockholms innerstad.

Med detta i åtanke har en bedömning av två olika scenarion för Blasieholmen gjorts. Ett scenario med ett parkeringsgarage och ett där garaget uteblir. Det kan konstateras att oavsett scenario kommer antalet parkeringsplaster minska jämfört med idag.

Med Nobel Centers tillkomst försvinner dagens mer biltransportintensiva verksamheter och därför är bedömningen att parkeringsefterfrågan minskar. Att Blasieholmen ska utgöra en plats för parkering för primärt andra delar av innerstaden är inte i linje med de ambitioner och målsättningar som finns för Nobel Center. Istället planeras Blasieholmen bli mer tillgängligt för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik genom bredare gångbanor, bättre möjligheter till cykling och nya gågator. Ett parkeringsgarage kommer alstra trafik till och från området vilket blir mer olämpligt efter Nobel Centers tillkomst. Även om det efter Nobel Centers uppförande, kortsiktigt kan uppstå en brist på parkeringar i området antas det regleras över tid då parkeringsefterfrågan sjunker i takt med att det blir mindre attraktivt att resa till och från innerstaden med bil.

Den samlade bedömningen är att Blasieholmen bör kunna utvecklas utan ett parkeringsgarage under Nobel Center. Bedömningen bygger på att området i framtiden kommer bli mindre tillgängligt med bil.

För att ett scenario utan parkeringsgarage ska anses möjligt behöver dagens situation med oreglerad och oordnad parkering i området stävjas genom ökade kontroller och tydligare reglering. Vidare behöver även biltrafikanter, via områdets verksamheter och staden, upplysas om alternativa färdssätt och alternativa parkeringsmöjligheter i området.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
1 Inledning	6
1.1 Syfte	6
1.2 Avgränsning	6
1.3 Metod	6
2 Parkeringsutbud.....	8
2.1 Parkeringsutbud inom utredningsområdet	8
2.1.1 Nyttoparkering	8
2.1.2 Oordnad parkering Nybrokajen och Museikajen	8
2.2 Parkering inom influensområdet	10
3 Parkeringsefterfrågan	12
3.1 Beläggingsstudie av markparkering	12
3.1.1 Beläggning onsdag 25/3	12
3.1.2 Beläggning tisdag 31/3.....	12
3.1.3 Beläggning lördag 18/4.....	13
3.1.4 Beläggning söndag 19/4	13

3.2 Resultat av beläggningsstudie	14
3.2.1 Vardagar.....	14
3.2.2 Helger.....	14
3.3 Analys av nummerskrivning och beläggningsstudie.....	15
3.3.1 Vardagar.....	15
3.3.2 Helger.....	15
3.4 Övriga observationer	16
4 Trafikutveckling i centrala Stockholm	17
4.1 Framkomlighetsstrategin.....	17
4.2 Parkeringsplan	17
4.3 Minskad biltrafik i City	17
5 Framtida parkeringssituation på Blasieholmen	18
5.1 Parkeringsgaragets effekter på Blasieholmens framtida parkeringssituation	18
5.1.1 Utvecklingen av Blasieholmen med parkeringsgarage.....	18
5.1.2 Utvecklingen av Blasieholmen utan parkeringsgarage.....	18
5.2 Samlad bedömning	19

1 Inledning

Med anledning av den utveckling som sker på Blasieholmen under kommande år med uppförandet av Nobel Center, utbyggnaden av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka och Söderort samt upprustningen av Nationalmuseum finns behov av att utreda den framtida parkeringssituationen. Denna fråga har tidigare berörts i tidigare genomförd nulägesanalys och analys över framtida trafiksituation för Blasieholmen. Med den förändring av verksamheter som planeras på Blasieholmen kommer parkeringsutbudet och parkeringsefterfrågan förändras jämfört med idag. Dagens mer biltransportintensiva verksamheter flyttar och ger plats för Nobel Center som planeras innehålla museum, konferens- och föreläsningssalar samt restaurang. Som det konstaterats i tidigare utredningar antas biltrafikalstringen bli lägre än i dagsläget och Nobel Centers besökare planeras resa till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Detta förändrade resbeteende avspeglas i hur omgivande gatunät planeras utformas där gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras genom bredare gångbanor, cykelbanor och gågator.

Inom utredningsområdet finns idag 250 parkeringsplatser för bil. Dessa fördelar sig på 128 förhyrda, 122 övriga. Cirka 200 bedöms i framtiden utgå och eventuellt tillkommer 120 nya platser i garage under Nobel Center. Dock är det i nuläget oklart om och i vilken omfattning ett sådant garage ska byggas ut.

1.1 Syfte

Syftet med utredningen är att ta fram beslutsunderlag för frågan om ett parkeringsgarage under Nobel Center. Utredningen omfattar en kartläggning av dagens parkeringssituation på Blasieholmen och dess närområde i fråga om utbud och efterfrågan på bilparkering. Utifrån detta underlag analyseras den framtida situationen med eller utan ett garage.

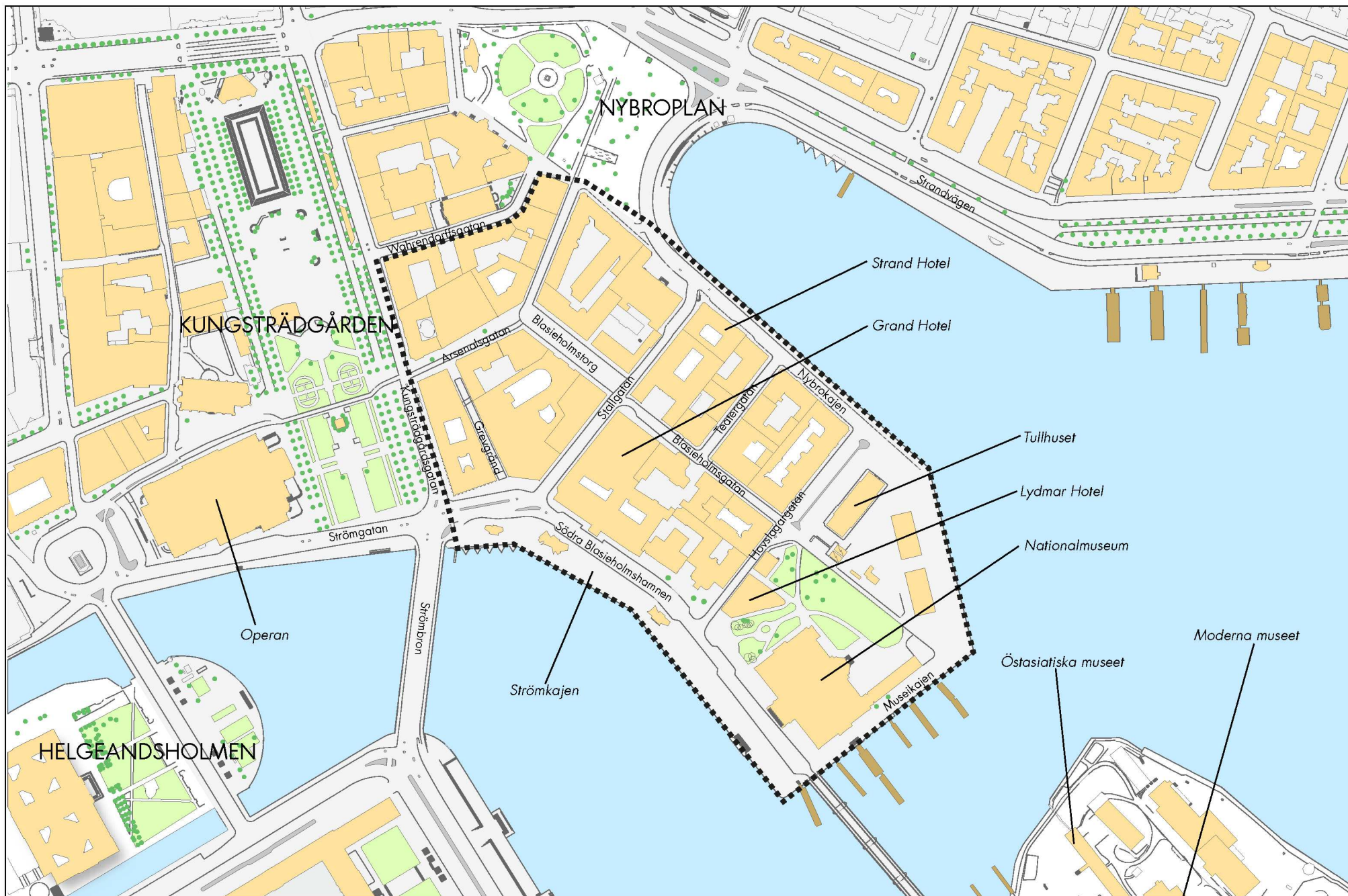
1.2 Avgränsning

Parkeringsutredningens geografiska avgränsning framgår av figur 1. För att kunna resonera och diskutera kring framtida scenarion för Blasieholmens parkeringssituation har ett större influensområde, om en kilometers radie, använts. Influensområdet utgörs av områden som kan nå från Blasieholmens östra delar inom cirka 15-20 minuters promenad. Parkeringsutbudet inom detta område vägs in i bedömningen av framtida parkeringsefterfrågan.

1.3 Metod

För att kartlägga dagens utbud av parkering har samtliga markparkeringar inom utredningsområdet studerats. Vidare har parkeringsinventeringar gjorts under 6 tillfällen på vardag och 6 tillfällen på helgdagar för att studera hur och av vilka parkeringarna används samt vid vilka tider. Under inventeringen har samtliga parkerade bils registreringsnummer noterats i syfte att kunna kartlägga hur många som parkerar vid olika tidpunkter, hur länge de parkerar samt i vilket syfte parkeringen görs. Genom att notera registreringsnummer kan matchning göras mot stadens boendeparkeringsregister för att se om någon boendeparkerar.

Vid sidan av inventeringar har information inhämtats från parkeringsägare inom utrednings- och influensområdet.



Figur 1. Parkeringsutredningens utredningsområde på Blasieholmen.

2 Parkeringsutbud

Parkeringsutbudet som beskrivs i detta kapitel är indelat i parkering inom utredningsområdet och inom influensområdet.

2.1 Parkeringsutbud inom utredningsområdet

Idag finns inom utredningsområdet totalt cirka 250 parkeringsplatser för bil i form av gatu/markparkering. Samtliga platser är avgiftsreglerade med röd biljett och kostar 40 kr i timmen mellan 08-24 och 10 kr i timmen mellan 00-08. Stockholm parkering hyr ut 128 av platserna. Platserna hyrs bland annat ut till verksamheter som finns på Blasieholmen. Bland annat hyr Strand hotell och Örlogshotellet platser av Stockholm parkering. Grand Hotel som ligger på Södra Blasieholmskajen har tillgång till 21 egna p-platser i ett privat garage.

Inom utredningsområdet finns mycket få cykelparkeringar. På Nybrokajen finns cirka 20 cykelparkeringar och 20 parkeringsplatser för MC. Utanför Nationalmuseum finns ett 10-tal cykelparkeringar.

2.1.1 Nyttoparkering

På delar av Hovslagargatan och Blasieholmsgatan råder parkeringsförbud. Fordon med nyttoparkeringstillstånd får dock nyttja gatorna för kantstensparkerings. Tillstånden köps av företag som har verksamhet inom Stockholm stad och har serviceutrustade fordon och behov av att parkera nära tillfälliga arbetsplatser. Tillståndet gäller för parkering upp till två timmar per parkeringstillfälle på gatumark inom Stockholm stads kommungräns.

På Blasieholmen finns totalt cirka 20 platser som kan nyttjas med Nyttoparkeringstillstånd.

2.1.2 Oordnad parkering Nybrokajen och Museikajen

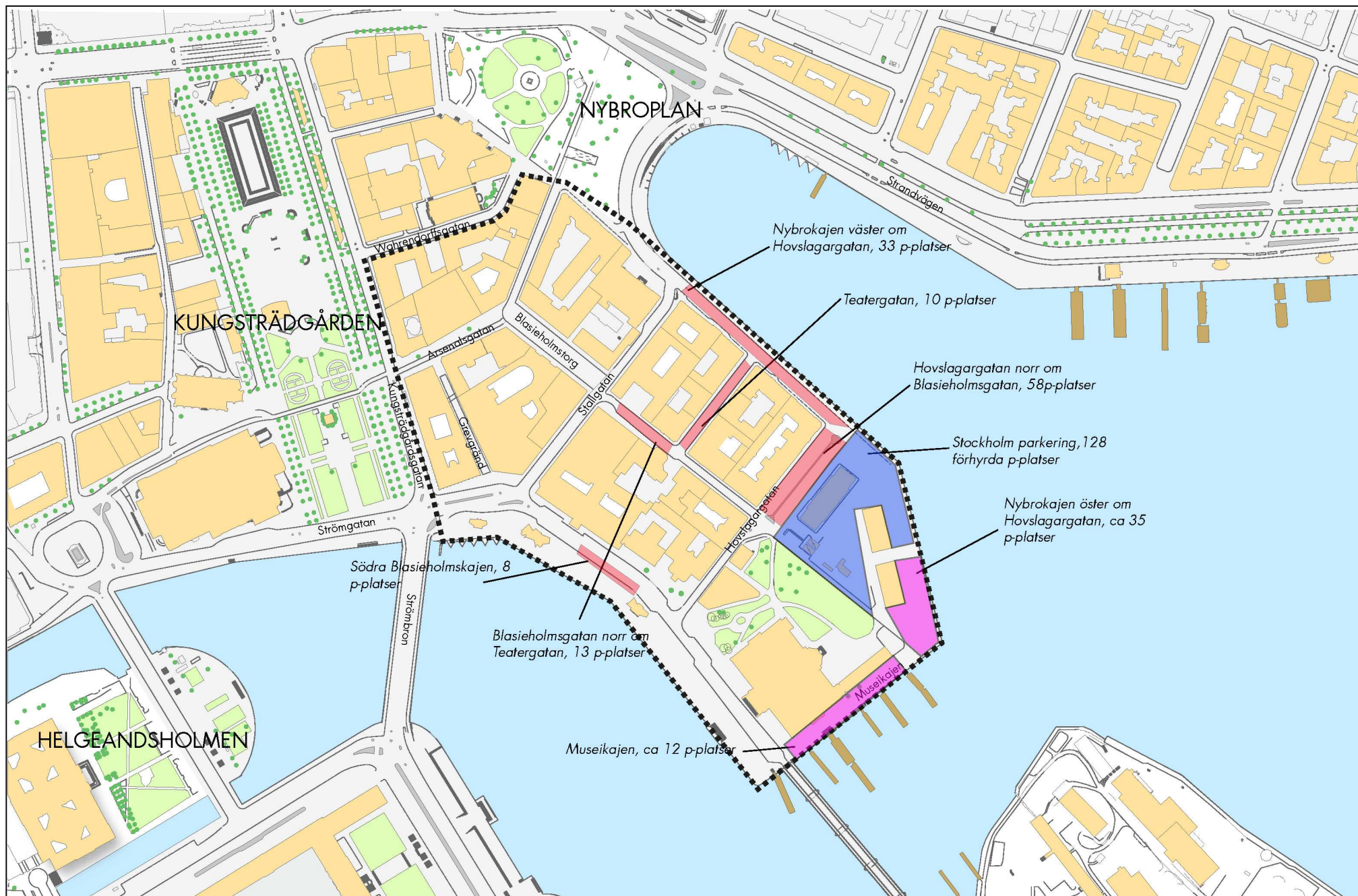
På delar av Nybrokajen och Museikajen är det osäkert hur många platser som finns, då parkeringen är oordnad och oreglerad. Vid inventering är bedömningen att det finns cirka 35 platser längs Nybrokajen som är oreglerade och cirka 12 längs Museikajen. En del i denna oordning beror på renoveringen av Nationalmuseum och de tillfälliga etableringsytor som finns runt byggnaden.



Figur 2. Oordnad och oreglerad parkering längs Nybrokajen.

Tabell 1. Parkeringsutbud inom utredningsområdet

Mark/Gatuparkering	Antal parkeringsplatser	Reglering
Nybrokajen	33	Avgift, parkeringsförbud torsdag 0-6
Hovslagargatan	58	Avgift, parkeringsförbud tisdag 0-6
Blasieholmsgatan	13	Avgift, parkeringsförbud tisdag 0-6
Teatergatan	10	Avgift, parkeringsförbud torsdag 0-6
Södra Blasieholmskajen	8	Avgift, parkeringsförbud onsdag 0-6
Stockholm parkering	128	Förhyrda platser
Totalt	250	



Figur 3. Parkeringsutbud på Blasieholmen i form av markparkering.

2.2 Parkering inom influensområdet

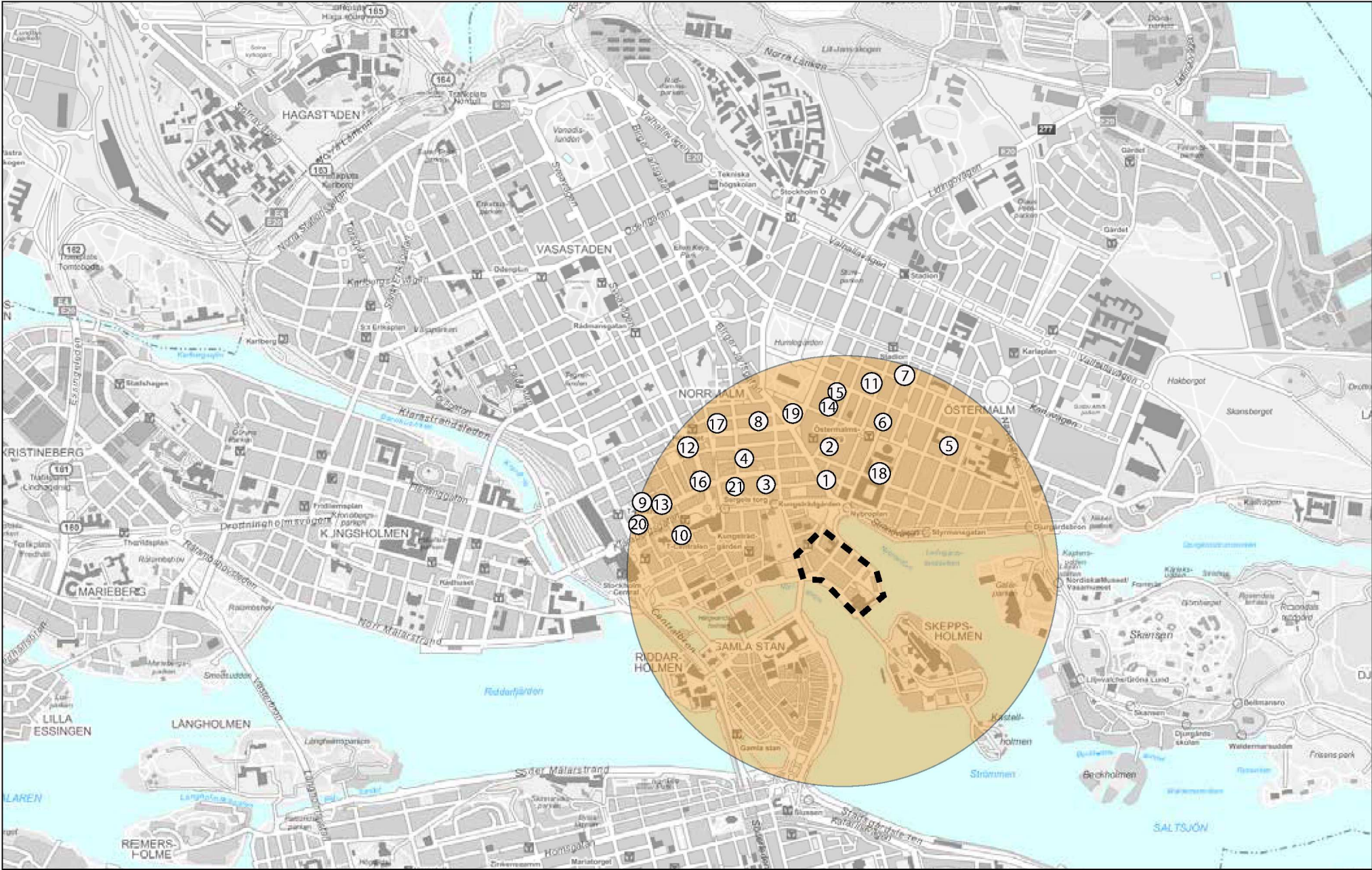
Denna utredning visar att i allmänna parkeringsgarage i City finns ca 4800 platser, och på gatumark ca 1750 platser, enligt uppgifter från Trafikkontoret. Utöver dessa finns många privata garage. Merparten av gatuparkeringen finns i norra delen av City där boendeparkering tillåts på de flesta platser.

Inom Blasieholmens influensområde finns ett antal parkeringsanläggningar. I utredningen inkluderas anläggningar inom en radie på cirka 1000 meter. De anläggningar som ingår i utredningen redovisas i tabell 2 och figur 4.

Totalt finns 4810 parkeringsplatser i närliggande anläggningar. Det är svårt att bedöma hur många som är avsedda för besökare, då det finns begränsat med uppgifter om detta. Med säkerhet är minst 400 platser avsedda för besöksparkering. Dock kan den siffran likaväl vara 1000 platser men knapphändiga uppgifter föreligger. En fördjupning gällande beläggningen av dessa platser har dock inte gjorts. Dock uppger Q-Park, som äger och driver majoriteten av garagen, att lediga platser finns. Utöver redovisade platser i tabell 2, planeras även ett garage vid Armémuseum som väntas ha cirka 360 platser varav 120 är för besökande.

Tabell 2. Parkeringsgarage i City (ljusblå parkeringsgarage är Stockholm parkering)

Parkeringsanläggningar	Avstånd till Blasieholmen	Parkeringsägare	Antal p-platser	För besökande
1. Birger Jarlsgatan 6	550 meter	Q-Park	140 bpl	ca 70 bpl
2. Grev Turegatan 3-5	650 meter	Q-Park	147 bpl	ca 60 bpl
3. Passagen Smålandsgatan 26	700 meter	Q-Park	100 bpl	0 bpl
4. Oxtorgsgatan 5	940 meter	Q-Park	288 bpl	ca 130 bpl
5. Grevgatan 38	780 meter	Q-Park	65 bpl	ca 20 bpl
6. Sibyllegatan 8	790 meter	Q-Park	31 bpl	ca 15 bpl
7. Sibyllegatan 28	900 meter	Q-Park	38 bpl	ca 19 bpl
8. Brunnsgatan 10	1000 meter	Stockholm parkering	215 bpl	Uppgift saknas
9. Klara norra kyrkogata 14	950 meter	Q-Park	74 bpl	Uppgift saknas
10. Klara östra kyrkogata 7	900 meter	Stockholm parkering	100 bpl	Uppgift saknas
11. Nybrogatan 55	950 meter	Q-Park	32 bpl	Uppgift saknas
12. Sveavägen 17, Hötorget	1000 meter	Q-Park	690 bpl	Uppgift saknas
13. Mäster Samuelsg 61, Citygaraget	900 meter	Q-Park	330 bpl	Uppgift saknas
14. Brahegatan 2	900 meter	Q-Park	44 bpl	Uppgift saknas
15. Brahegatan 10	900 meter	Q-Park	26 bpl	Uppgift saknas
16. Regeringsgatan 15, Gallerian	550 meter	Stockholm parkering	827 bpl	Uppgift saknas
17. Brunnsgatan 26	1000 meter	Stockholm parkering	68 bpl	Uppgift saknas
18. Armémuseum (planerad)	500 meter	Stockholm parkering	(360 bpl)	(ca 120 bpl)
19. Anglais, Biblioteksgatan 24	900 meter	Q-Park	Uppgift saknas	Uppgift saknas
20. Continentalgaraget, Mäster Samuelsgatan 69	1000 meter	Parkaden AB	435 bpl	Uppgift saknas
21. Parkaden, Regeringsgatan 47-55	800 meter	Parkaden AB	800 bpl	Uppgift saknas
Totalt			4810 bpl	Minst 434 bpl



Figur 4. Parkeringsgarage i City inom en radie på cirka 1 km.

3 Parkeringsefterfrågan

3.1 Beläggingsstudie av markparkering

Beläggingsstudier har genomförts vid tre tillfällen varje inventeringsdag, 10:00, 15:00 samt 23:00. Inventeringar har gjorts följande dagar:

- Onsdag 25/3
- Tisdag 31/3
- Lördag 18/4
- Söndag 19/4

Beläggingsstudier genomfördes vid dessa tidpunkter på dygnet för att kunna urskilja vilken typ av parkering som görs (boende, arbete, besök).

I kapitel 3.2.1 - 3.2.4 redovisas resultaten från inventeringarna. Vid vissa tillfällen överstiger beläggningen av parkeringen utbudet och beror på felparkeringar. I efterföljande tabeller redovisas resultatdata från inventeringen.

3.1.1 Beläggning onsdag 25/3

Mark/Gatuparkering	Antal platser	FM (15O325)	EM (15O325)	NATT (15O325)
Nybrokajen	33	79 %	64 %	15 %
Hovslagargatan	58	100 %	88 %	45 %
Blasieholmsgatan	13	85 %	62 %	31 %
Teatergatan	10	110 %	90 %	90 %
Södra Blasieholmskajen	8	100 %	100 %	100 %
Stockholm parkering	128	56 %	48 %	20 %
Totalt	250	74 %	63 %	31 %

3.1.2 Beläggning tisdag 31/3

Mark/Gatuparkering	Antal platser	FM (15O331)	EM (15O331)	NATT (15O331)
Nybrokajen	33	91 %	45 %	18 %
Hovslagargatan	58	98 %	62 %	24 %
Blasieholmsgatan	13	62 %	77 %	15 %
Teatergatan	10	130 %	50 %	10 %
Södra Blasieholmskajen	8	100 %	62 %	100 %
Stockholm parkering	128	45 %	21 %	16 %
Totalt	250	70 %	52 %	21 %

3.1.3 Beläggning lördag 18/4

Mark/Gatuparkering	Antal platser	FM (15O418)	EM (15O418)	NATT (15O418)
Nybrokajen	33	27 %	85 %	42 %
Hovslagargatan	58	50 %	100 %	55 %
Blasieholmsgatan	13	15 %	77 %	46 %
Teatergatan	10	20 %	130 %	30 %
Södra Blasieholmskajen	8	50 %	113 %	75 %
Stockholm parkering	128	13 %	18 %	18 %
Totalt	250	25 %	56 %	34 %

3.1.4 Beläggning söndag 19/4

Mark/Gatuparkering	Antal platser	FM (15O419)	EM (15O419)	NATT (15O419)
Nybrokajen	33	27 %	67 %	3 %
Hovslagargatan	58	50 %	107 %	16 %
Blasieholmsgatan	13	15 %	123 %	23 %
Teatergatan	10	20 %	150 %	10 %
Södra Blasieholmskajen	8	50 %	100 %	50 %
Stockholm parkering	128	9 %	11 %	4 %
Totalt	250	23 %	55 %	9 %

3.2 Resultat av beläggingsstudie

Det optimala kapacitetsutnyttjandet för parkering är cirka 80-85 %, vid lägre nivåer blir markanvändningen ineffektiv och vid högre genereras onödig söktrafik och trängsel.

3.2.1 Vardagar

Vid vardagsförmiddagar är parkeringsefterfrågan som högst på Blasieholmen då cirka 75 % av parkeringsplatserna används. Beläggningen är som högst på Nybrokajen, Hovslagargatan, Teatergatan samt Blasieholmsgatan. Dessa platser är också de som är ordnade och reglerade och uppfattas som tydliga parkeringsplatser. Även på Museikajen, som är att betrakta som oordnad parkering, är beläggningen hög. De som parkerar där arbetar troligen med renoveringen av Nationalmuseum.

Parkeringsefterfrågan på Blasieholmen sjunker på eftermiddagen, inventeringarna följer samma mönster där beläggningen på parkeringsplatserna sjunker från 70-75 % till 50-60 %. Beläggningen sjunker främst på Nybrokajen och Museikajen.

På natten sjunker efterfrågan ytterligare, från 50-60 % till 15-30 %. Parkeringen sker främst, precis som på förmiddagen, på de ordnade och reglerade platserna. På Teatergatan och Hovslagargatan är det troligt att många av de parkerade bilarna är gäster till något av hotellen som finns på Blasieholmen eller till övriga delar av City.

De 128 platserna som Stockholm parkering hyr ut har generellt väldigt lågt nyttjande även om alla är uthyrda. Som högst är beläggningen på dessa 55 % och som lägst 15 %. Även här är nyttjandet som högst på vardagsförmiddag.



Figur 5. Lågt nyttjande av förhyrda platser.

3.2.2 Helger

Inventeringen som gjordes på helgen sammanföll med försvarets event då några av marinens båtar visades upp. En av båtarna låg längs Nybrokajen och kan ha påverkat på resultaten, samtidigt kan detta ha ersatt delar av Nationalmuseums parkeringsefterfrågan.

Parkeringsefterfrågan som finns på helger skiljer sig från vardagar. Resultaten från beläggingsstudien visar att den totala efterfrågan är lägre på helger. De högsta uppmätta beläggningarna var under eftermiddagen då cirka 55 % av samtliga parkeringsplatser på Blasieholmen utnyttjades.

Parkeringen på Hovslagargatan och på Södra Blasieholmskajen är de ytor som används mest och som har jämnast beläggning. Övriga parkeringar varierar kraftigt vid de olika tidpunkterna.

Att efterfrågan "peakar" under eftermiddagen tyder på att parkeringen på Blasieholmen främst används av besökare till City.

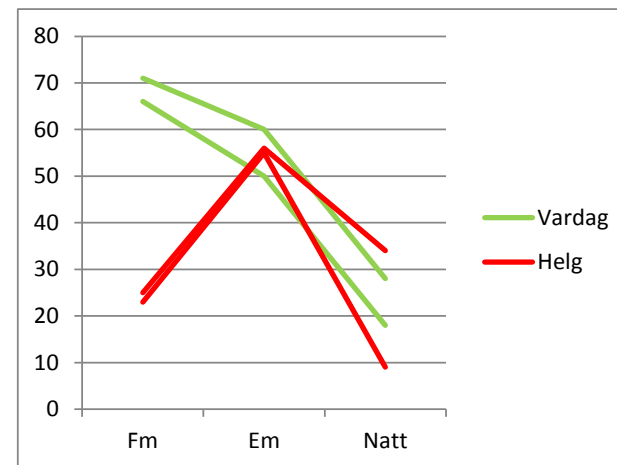


Diagram 1. Beläggning fördelat över dygnet.

Beläggningen på de platser som Stockholm parkering idag hyr ut var under helgen låg, som högst stod 23 bilar parkerade vilket innebär beläggning på 18 %. Som lägst var beläggningen på dessa platser 4 %.



Figur 6. Hög beläggning längs Nybrokajen.

3.3 Analys av nummerskrivning och beläggningsstudie

Nummerskrivning innebär att registreringsskylten på parkerade bilar antecknas vid de tre tillfällena under varje inventeringsdag.

Genom att göra nummerskrivningar kan förutom typ av parkering (boende, arbete, besök) även omsättningen av parkeringsplatserna studeras. Tillsammans med resultaten från beläggningsstudien kan analyser göras över vilka som parkerar, hur länge och vid vilka tider de parkerar samt i vilket syfte de parkerar.

Vid nummerskrivningen exkluderades de 128 p-platserna som Stockholm parkering hyr ut.

3.3.1 Vardagar

Under nummerskrivningen som gjordes onsdag 25/3 stod 25% av de parkerade bilarna kvar mellan för- och eftermiddag medan 75 % försvunnit. Vid inventeringen tisdag 31/3 var det endast 15 % som stod kvar. Ett antagande kan därför göras om att majoriteten, 70 - 80 %, av parkeringen som görs på dagtid och vardagar är besöksparkering medan resterande bilar antas vara arbetsparkering.

Vid nummerskrivningen 25/3 stod 5 % av bilarna kvar mellan eftermiddag och natt. Den 31/3, var samma siffra 2 %. Bedömningen är därför att det även under eftermiddagen är främst besöks- och arbetsparkering som görs.

Endast enstaka bilar stod kvar mellan förmiddag och natt.

En matchning av inventerade bilar och Stockholm stads boendeparkeringsregister för City har gjorts. Inga av bilarna som stod parkerade under vardagar fanns med i boendeparkeringsregistret. Trolig anledning är att Blasieholmen innehåller få bostäder och att avståndet till andra bostadsadresser inom parkeringsområde City är för långt. Matchningen av nummerskrivningen med boendeparkeringsregistret stärker de antaganden som gjorts om att det främst är besöks- och arbetsparkering som görs på Blasieholmen. En ytterligare indikation på detta är den höga omsättningen.

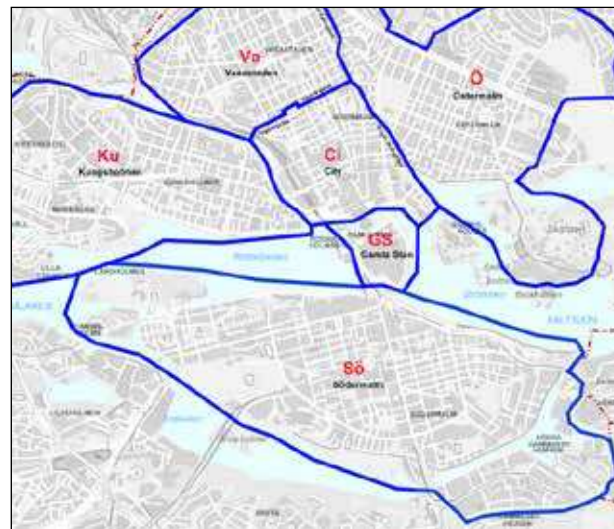
3.3.2 Helger

Nummerskrivningen på helgen visade att betydligt fler långtidsparkerar. Lördag 18/4 stod 50 % kvar från förmiddag till eftermiddag, 20 % stod även kvar på natten. Inga bilar tillkom under eftermiddagen som sedan stod kvar på natten.

Söndagen 19/4 stod 20 % av de parkerade bilarna kvar från förmiddagen till eftermiddagen. I princip alla av dessa stod även kvar till natten.

Även för helgparkeringen har en matchning gjorts mot Stockholm stads boendeparkeringsregister. Precis som för vardagar fanns väldigt få med i registret, endast en bil matchades.

Vid nummerskrivningen konstaterades att majoriteten av de långtidsparkerade stod parkerade vid Nybrokajens oreglerade och oordnade del. Dessa bedöms vara boende i City eller arbetande på Blasieholmen som insett att övervakningen är bristanade och därför kan stå gratis. Övrig parkering bedöms vara besöksparkering till City.



Figur 7. Boendeparkeringszoner i Stockholms innerstad.



Figur 8. Hög beläggning längs Nybrokajens oreglerade platser

3.4 Övriga observationer

Vid inventeringarna har Nationalmuseum, som har 400 000 besökare per år, varit stängt på grund av renoveringar. Detta kan innebära att parkeringsefterfrågan för besökare är högre än vad beläggningsstudien visar. Samtidigt är det troligt att de flesta besökare kommer med annat färdmedel än bil.

På de oreglerade och oordnade ytorna på Nybrokajen och Museikajen är antalet bilar vid vissa tillfällen högt.

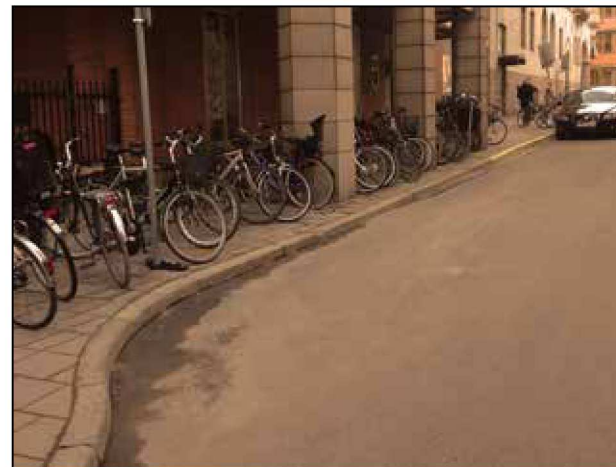
Vid de inventeringar som gjordes under vardagar var det tydligt att väldigt många som parkerar på Blasieholmen är hantverkare av olika slag och som har ärenden inom utredningsområdet.

Under helginventeringen noterades att parkeringen på Hovslagargatan alstrar väldigt mycket söktrafik, se figur 9. Då parkeringen är en tydlig gatuparkering är det troligt att besökare till City åker hit för att leta parkering. Söktrafiken skapar en "stökig" miljö.

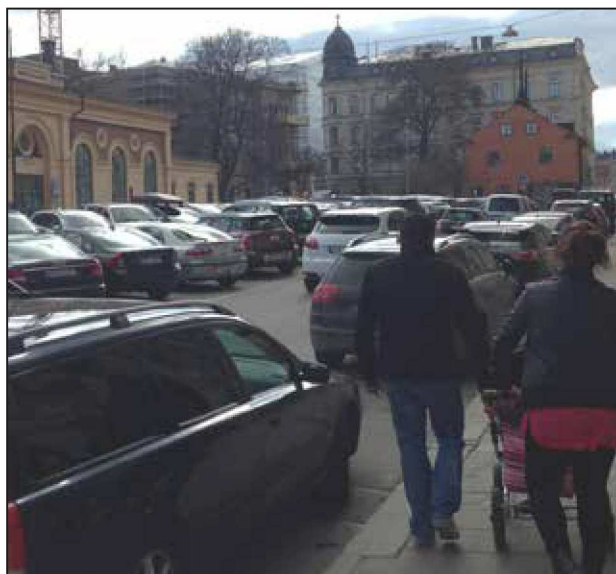
Vid ett par tillfällen natt/kvällstid noterades att gående från Nybroplan hämtade sin bil inom utredningsområdet, även detta tyder på att parkeringen på Blasieholmen används av besökare i City mer än något annat.

Vid beläggningsstudierna uppmärksammades behovet av ordnad cykelparkering. Vid Hovslagargatan och Blasieholmsgatan parkerars många cyklar på platser som inte är avsedda för detta. Resultatet av cykelparkeringen blir ett oordnat och "stökigt" gaturum.

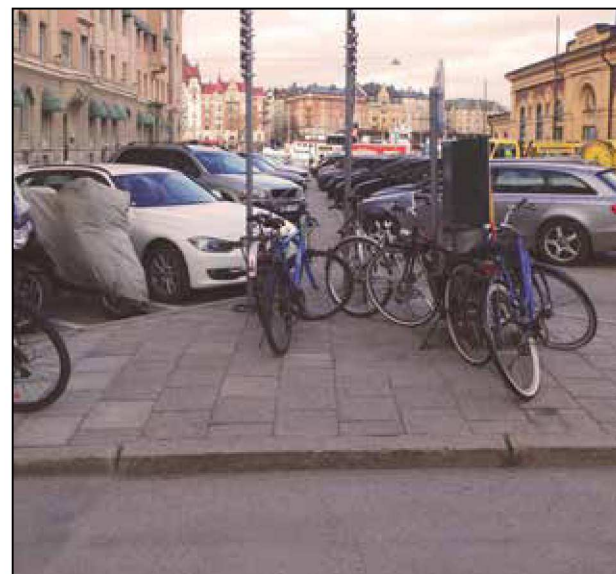
Då beläggningsstudierna är gjorda tidigt under våren finns risk att behovet av cykelparkering är högre än vad figurerna visar.



Figur 10. Parkerade cyklar på Blasieholmsgatan.



Figur 9. Mycket söktrafik på Hovslagargatan.



Figur 11. Parkerade cyklar på Hovslagargatan.

4 Trafikutveckling i centrala Stockholm

Den framtida trafikutvecklingen i området påverkas av flera faktorer. Den största faktorn är de verksamheter som etableras på Blasieholmen men också hur anslutande och omgivande gatunät och kollektivtrafik fungerar.

4.1 Framkomlighetsstrategin

Framkomlighetsstrategin slår fast att stadens gator och vägar kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag. För att uppnå detta måste utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva främjas. Strategin visar hur man kan göra avvägningar och prioritera i det utrymme som finns.

4.2 Parkeringsplan

Inom ramen för framkomlighetsstrategin har Stockholms stad tagit fram en parkeringsplan för City. Kortfattat innebär den att parkeringsregleringen på gatuparkering i City ses över för att skapa ett mer effektivt utnyttjande av parkeringen. Sedan planen antogs har gatuparkeringen blivit dyrare och delvis reglerats om för att öka omsättningen på parkeringar i attraktiva lägen i City. En ökad omsättning minskar söktrafiken, problem med dubbelparkering och tillgängligheten ökar för leveranser, taxi, personer med funktionsnedsättning och butikskunder. För parkering under längre tider ska garage nyttjas i högre utsträckning.

För utvecklingen av City blir det också nödvändigt att omvandla parkeringsplatser till annat, såsom cykelbanor, breddade gångbanor, trädplantering och serveringar samt utrymme för kollektivtrafik. Att minska antalet parkeringsplatser minskar också trafikefterfrågan samt söktrafik. De olika taxorna kan också användas för att minska trycket på att parkera på gatorna, samt öka omsättningen. Det är förhållandevis billigt att stå på gatan idag jämfört med i garage.

4.3 Minskad biltrafik i City

Under de senaste 10 åren har Stockholms trafikutveckling ändrat skepnad. Biltrafiken minskar i innerstaden och resandet med gång, cykel och kollektivtrafik ökar. I diagrammen intill syns denna utveckling tydligt.

Den utveckling som syns i diagrammen förväntas fortsätta. Mer infrastruktur för kollektivtrafik byggs och ytorna för cyklister ökar. Dock är infrastrukturen för bil färdigbyggd och utrymme i centrala lägen för att öka kapaciteten för bil finns inte. Eftersom dagens gatunät är fullt under maxtimmarna finns ingen eller liten kapacitet för att hantera fler bilar. Därför är resor till fots med cykel eller kollektivtrafik de mest effektiva och de med högst utvecklingspotential i Stockholms centrala delar.

Mellan åren 2016 till 2020 kommer Slussens mest trafikpåverkande arbeten att genomföras vilket bland annat innebär att Skeppsbron endast får trafikeras av bussar, gående och cyklister. Detta kommer medföra att Blasieholmen blir mer krångligt att ta sig till och från för bilister som idag kör via Slussen. Med anledning av detta kommer trafikflödena jämfört med idag bli lägre. Huruvida detta kommer bestå långsiktigt är svårt att bedöma. Svårigheten ligger i att Slussen får en väldigt stor påverkan på trafiken i innerstaden samt att angränsande projekt på Skeppsbron, Strömbro och Stallgatan kommer att minska bilisters framkomlighet till förmån för cyklister. De angränsande projekt som nämns är i ett utredningsskede och inget genomförande beslut finns. Dock kan det konstateras att det inte finns några indikationer på att biltrafiken ska öka jämfört med dagens nivåer. Detta är också i linje med riktlinjer i Framkomlighetsstrategin som vill begränsa biltrafiken i innerstaden.

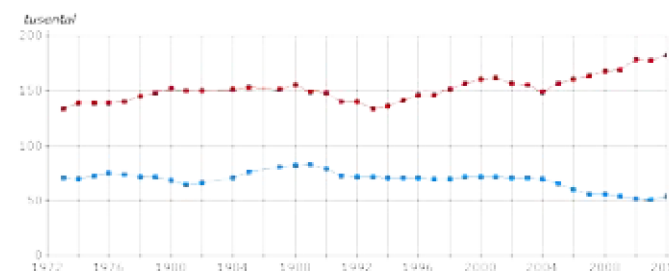


Diagram 2. Resande till innerstaden. Rött streck representerar kollektivtrafik och blått streck biltrafik.

5 Framtida parkeringssituation på Blasieholmen

Med Nobel Centers tillkomst förändras parkeringssituationen på Blasieholmen när vissa befintliga verksamheter utgår och omgivande gatunät utformas för att prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Sammantaget försvinner cirka 200 parkeringsplatser på Blasieholmen till följd av Nobel Centers uppförande.

I detaljplanen för Nobel Center som varit ute på samråd finns förslag på ett parkeringsgarage under Nobel Center med cirka 120 platser. Som tidigare nämnts är det oklart om detta garage ska byggas. En viktig del i denna utredning är att skapa ett tydligt och transparent underlag för att kunna göra en bedömning om detta garage behövs eller inte. Denna utredning är ett av flera underlag som används i denna bedömning.

5.1 Parkeringsgaragets effekter på Blasieholmens framtida parkeringssituation

För att kunna avgöra om ett parkeringsgarage under Nobel Center behövs eller inte, utvärderas två scenarion för Blasieholmens framtida parkeringssituation. Ett scenario där garaget byggs och ett där garaget uteblir. Båda scenarion utgår från resultaten av beläggingsstudierna, parkeringsutbudet inom influensområden samt den framtida trafikutvecklingen i Stockholms innerstad.

5.1.1 Utveckling av Blasieholmen med parkeringsgarage

En fördel med att bygga ett garage på Blasieholmen är att påverkan på övriga Citys parkeringssituation minskar. Ofta är gatuparkering billigare än garage och närmare målpunkten, om garaget uteblir kan trycket på övrig gatuparkering öka och med det kan söktrafiken inom Blasieholmens influensområde öka. Samtidigt är det svårt att argumentera för att Blasieholmen, som planeras för att prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafik, ska ombesörja övriga Citys parkeringsbehov.

Att bygga garaget kan samtidigt innebära oförändrat eller ökat antal resenärer som väljer att resa med bil, vilket går emot projektets ambitioner och stadens framkomlighetsstrategi. Att bygga parkeringsgaraget kan därför anses skapa ett biltrafikalstrande element i en miljö som planeras för andra trafikslag än bil.

5.1.2 Utveckling av Blasieholmen utan parkeringsgarage

Om garaget uteblir skapas möjligheter för en mer trivsamt gatumiljö för de prioriterade trafikslagen. Fotgängare, cyklister och kollektivtrafik kan röra sig mer fritt utan att störas av bilar som söker parkeringsplats. Om garaget uteblir finns en marginell risk att övriga City påverkas negativt av söktrafik. Med rätt prissättning, som föreslås i den nya parkeringsplanen, kan dock söktrafiken i City minskas generellt. Om priset på gatuparkeringen är i samma nivå eller högre än garagen, kan fler välja att parkera i parkeringsgarage. Inom Blasieholmens influensområde finns, lågt räknat, cirka 400 besöksparkeringar i garage som kan ta hand om resenärer som har Blasieholmen som målpunkt. Sjunker parkeringsefterfrågan för City generellt, till följd av framtida bedömd minskning av biltrafiken, antas oförändrat antal eller fler lediga besöksparkeringsplatser finnas tillgängliga. Vad gäller de förhyrda platserna tillhanda håller merparten av garagen inom Blasieholmens influensområde även förhyrda platser och ledig kapacitet finns enligt uppgift i såväl Q-parks som Stockholm parkerings anläggningar.

5.2 Samlad bedömning

Oavsett scenario kommer biltrafiken i innerstaden att minska i framtiden, vilket innebär att även parkeringsefterfrågan kommer att sjunka. Vidare kommer förändringen av verksamheter på Blasieholmen göra att efterfrågan på parkering minskar. Vid sidan av verksamheter som skapar en efterfrågan på parkering ökar också parkeringsefterfrågan beroende på utbudet av parkering i ett område. Finns tillgång på billig parkering nära målpunkten ökar parkeringsefterfrågan. På samma sätt minskar parkeringsefterfrågan om området planeras för mindre biltrafik och billig parkering nära målpunkten.

Som det konstaterats i denna utredning är det främst besökande och verksamma i området som parkerar på Blasieholmen. Vidare är det också tydligt att bilister med andra målpunkter i City söker sig till Blasieholmen eftersom det finns lediga parkeringar inom rimligt gångavstånd.

Flera aspekter ska vägas in vid en samlad bedömning kring den framtida parkeringssituationen. Övergripande ska Blasieholmens framtida karaktär och gatumiljö vägas in, även områdets trafikutveckling påverkar vid en samlad bedömning. Frågor som behöver beaktas är; vilken plats har bilen i den utvecklingen och utgör den en viktig del i hur besökare tar sig till platsen? Hur kommer området i framtiden nås med bil och blir det mer eller mindre lättillgängligt? Som det poängteras i planeringen för Nobel Center ska resor till och från området primärt ske till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Detta återspeglas också i den planerade gatuutformningen som ska skapa bredare gångbanor, bättre möjligheter till cykling och angöring för kollektivtrafik. För att kunna göra satsningarna på gatuutformningen krävs att utrymme tas från biltrafiken. Med en sådan prioritering där bilen ges mindre utrymme kommer efterfrågan på parkering att sjunka eftersom det blir svårare att ta sig till platsen med bil. Även för övriga City väntas utvecklingen med mindre biltrafik, vilket gör att parkeringsefterfrågan generellt bör sjunka.

Den samlade bedömningen är att Blasieholmen bör kunna utvecklas utan ett parkeringsgarage under Nobel Center. Bedömningen bygger på att området i framtiden kommer bli mindre tillgängligt med bil. Därtill kommer biltrafiken i övriga City minska, vilket även gäller parkeringsefterfrågan och att möjligheten att besöksparkera inom influensområdet antas bli oförändrat eller bättre jämfört med idag. En avgörande faktor är också att området planeras för och kommer att bli mer tillgängligt för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.

För att ett scenario utan parkeringsgarage ska anses möjligt behöver dagens situation med oreglerad och oordnad parkering i området stävjas genom ökade kontroller och tydligare reglering. Vidare behöver även biltrafikanter, via områdets verksamheter och staden, upplysas om alternativa färd sätt och alternativa parkeringsmöjligheter i området.

