

# TRAFIKRAPPORT KV. SPERLINGENS BACKE

2017-04-12

## Sammanfattning

Kvarteret Sperlingens Backe planeras byggas om vilka medför förändringar för verksamheterna inom planområdet och därmed för trafik kring och till den nya handelsplatsen. Gator i Stockholms innerstad är idag hårt belastade under rusningsperioderna och utrymme för ökade trafikvolymerna finns inte. Sturegatan, Kungsgatan och Birger Jarlsgatan trafikeras idag av stombussarna Linje 1 och 2.

Inlastningen till den del av Sturegallerian som kallas Sperlingens Backe 56 kommer ske via Sturefaret på Humlegårdsgatan. Mätningar och prognoser visar på att fler fordon kommer behövas för det behov ett färdigställt kvarter kommer att ha. Därför kommer användandet av en logistikhub användas för att reducera antalet transporter till/från lastfaret vilket resulterar i en ökning på ett 30-tal lastbilar. Denna mängd anses inte utgöra en stor påverkan på vägnätet hos gatorna i anslutning till kvarteret Sperlingens Backe. Däremot kan det innebära att andra åtgärder behöver vidtas för att säkerställa att kömagasin inte skapas på Sturegatan. Detta kan exempelvis vara genom infartsförbud på Humlegårdsgatan och/eller omlagda körvägar.

Parkeringsgaraget på Grev Turegatan kommer rivas. Ett begränsat antal platser för boende och verksamheter kommer finnas i Sturefaret. Även platser för rörelsehindrade och bilpoolsbilar reserveras i Sturefaret. Generellt förespråkas ett parkeringstal på 0 bilplatser för handel och kontor. Detta utifrån områdets unikt centrala läge, närhet till kollektivtrafik (särskilt tunnelbana) och trafikmängderna i innerstaden. Det finns gatuparkering, parkeringshus och bilpool tillgänglig inom 200 meter från området.

Bostäderna kommer ha tillgång till eget cykelrum i fastigheten med drygt 110 platser. I detta cykelrum bör det finnas platser för olika typer av cyklar så som lastcyklar. Trygghet och säkerhet är aspekter som särskilt behöver beaktas när det gäller cykelrummens placering och tillgänglighet i en miljö där det rör sig mycket folk under dygnets alla timmar. Drygt 500 cykelplatser ordnas i Sturefarets garage som kan användas av både boende och för kontorsverksamheterna.

1 (16)

**Sweco**  
Gjörwellsgatan 22  
Box 340 44  
SE-100 26 Stockholm, Sverige  
Telefon +46 (0)8 695 60 00  
Fax +46086956010  
[www.sweco.se](http://www.sweco.se)

Sweco Society AB  
Org.nr 556949-1698  
Styrelsens säte: Stockholm

En del av Sweco-koncernen

Simone Söderström / Sverker Hanson

Telefon direkt +46 (0)8 705 06 45  
Mobil +46 (0)730 78 84 04  
[simone.soderstrom@sweco.se](mailto:simone.soderstrom@sweco.se)  
[sverker.hanson@sweco.se](mailto:sverker.hanson@sweco.se)

## Trafikutredning

Stockholms stad har efterfrågat en utredning av trafik för Sperlingens backe 56, Östermalm. Stora ombyggnationer planeras för kvarteret Sperlingens backe vilka medför stora förändringar för verksamheterna inom planområdet. De kommersiella ytorna för restauranger och handel (dagligvaror samt detaljhandel) kommer att öka vilket sannolikt innebär förändringar i trafik, både avseende persontrafik och leveranser. Leveranser till Sperlingens backe 56 ska ske via Sturefaret.

I kvarteret planeras förutom handel och restauranger även bostäder, kontor samt hotell vilka kan komma att efterfråga parkeringsplatser för personbilar och cyklar. Förutsättningen i trafikutredningen är att inga parkeringsplatser för bil kommer att efterfrågas och därmed inte ordnas. Vidare diskussioner om detta återfinns i parkeringskapitlet nedan.

Stockholms stad har efterfrågat en trafikutredning som ska beskriva antalet transporter idag samt i framtiden och dess påverkan på omkringliggande gator. Trafikutredningen ska även beskriva parkering för bostäder, kontor och handel både för personbilar och cyklar. Slutligen efterfrågas en beskrivning av eventuella kompensationsåtgärder som kan vara aktuella vid sänkning av parkeringstalet.

Angöring och inlastning till verksamheter beskrivs i logistik-PM och avfalls-PM.

## Nuläge

### Varuleveranser och avfallshantering

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

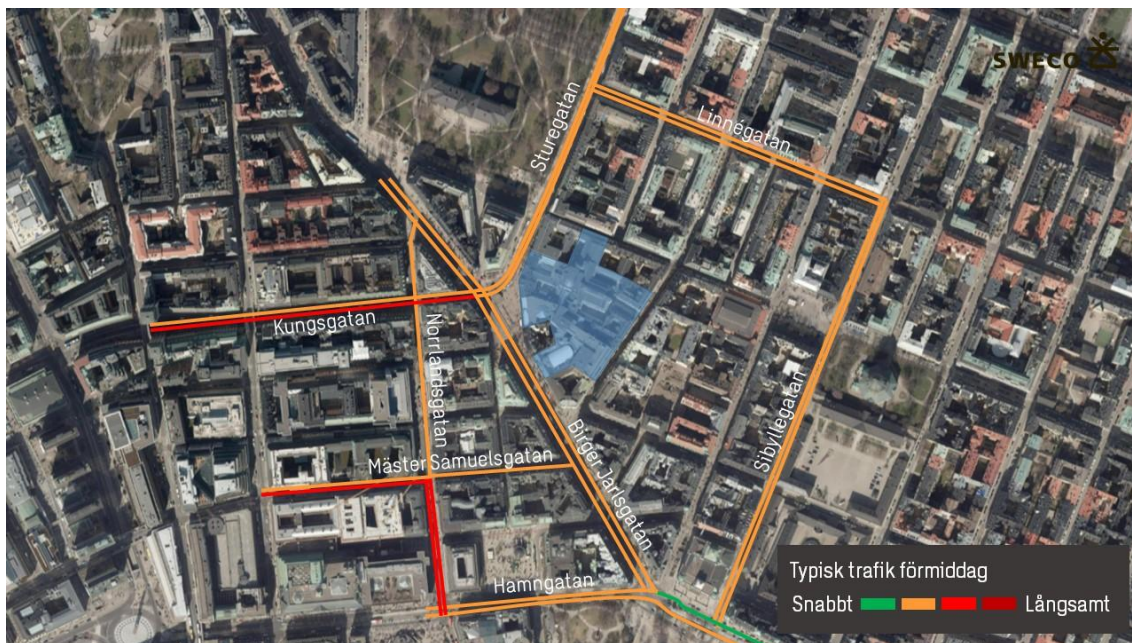
Lastfaret har fem lastkajer och endast två 12-meters fordon kan lossa/lasta samtidigt på grund av utrymmesskäl.

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

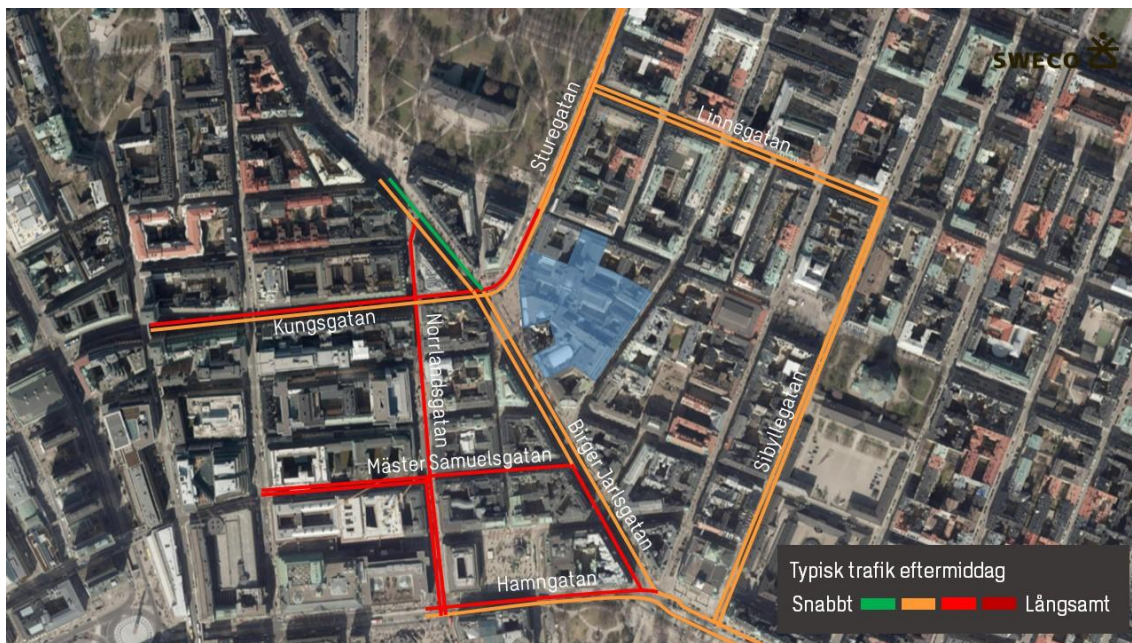
Lastfaret används även för avfallsuppsamling. Avfallsmängderna är i dagsläget 3100 kg/dag en snittdag. Antalet transporter per vecka som avser avfallshantering är 24 stycken.

### Biltrafik

Under förmiddagen är de mest ansträngda gatorna Kungsgatan österut, Mäster Samuelsgatan fram till Norrlandsgatan och Norrlandsgatan mellan Mäster Samuelsgatan och Hamngatan (*Figur 1*). Under eftermiddagen är de mest ansträngda gatorna Kungsgatan västerut, Mäster Samuelsgatan österut fram till Klaratunneln, Norrlandsgatan samt Hamngatan (*Figur 2*). Under eftermiddagen är även Birger Jarlsgatan till Hamngatan/Strandvägen ansträngd.



Figur 1. Typisk trafik förmiddag i området (Karta från Stockholms stad och trafikinformation från Google).



Figur 2. Typisk trafik eftermiddag i området (Karta från Stockholms stad och trafikinformation från Google).



## Humlegårdsgatan

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

Tabell 1. Trafikräkningar Humlegårdsgatan.

Trafikräkningar Humlegårdsgatan (September 2016)			
Trafikslag	Förmiddag	Lunch	Eftermiddag
<b>Fotgängare</b>	810	1285	1000
<b>Cykel</b>	136	86	139
<b>Moped</b>	1	4	1
<b>Motorfordon</b>	64	71	75

## Sturegatan

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

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

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

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

## Birger Jarlsgatan

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

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

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

## Grev Turegatan

Det finns i nuläget inga mätningar av fordonstrafik på Grev Turegatan. Detta kan bero på att endast en bit av gatan är avsedd för fordonstrafik då ett parkeringsgarage på ett sätt markerar slutet på "fordonsgatan". Annars präglas gatan generellt av fotgängare.

## Kollektivtrafik

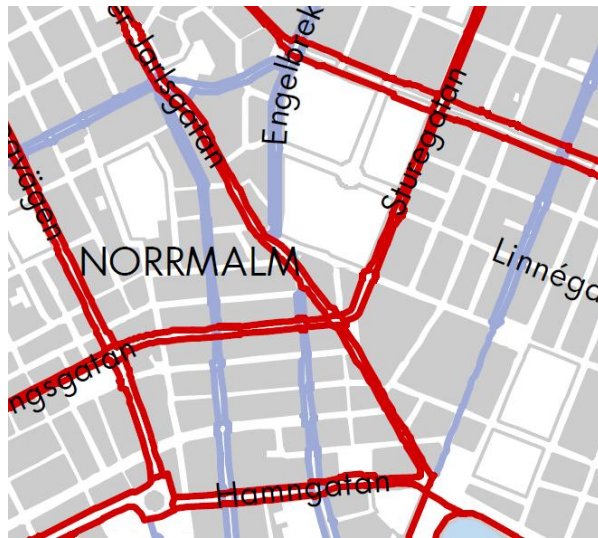
Kungsgatan, Sturegatan och Birger Jarlsgatan trafikeras idag av två stombussar (Linje 1 respektive Linje 2) vars framkomlighet är viktig. Kvarteret ligger inom mycket kort avstånd till kollektivtrafik kring Stureplan, däribland även tunnelbana. Hållplatsen Nybroplan för Spårväg City finns även inom gångavstånd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



Figur 3. Kollektivtrafik kring kvarteret Sperlingens backe.

## Cykel

Stockholms stad har i sin cykelplan två typer av stråk, huvudstråk och pendlingsstråk (Figur 4). Pendlingsstråken ska ha god framkomlighet för cyklister som använder stråket för exempelvis arbetspendling. Birger Jarlsgatan, Sturegatan och Kungsgatan ingår i stadens pendlingsstråk.



Figur 4. Ur Cykelplan för Stockholm, 2012. Röda linjer är pendlingsstråk, blå linjer är huvudstråk.

### Humlegårdsgatan

Mätningar gjordes före och efter stadens försök med en pop up-park under 2016. Mätningarna redovisas i Tabell 1 på sida 4. Under förmiddagen och eftermiddagen cyklar drygt 140 personer på sträckan. Under lunchtid cyklar färre personer, drygt 90 personer enligt mätningar.

### Sturegatan

Stockholms stad har gjort cykelräkningar 2016 för Sturegatan, strax norr om Vapiano. Mätningarna visar att drygt 5000 cyklister trafikerar sträckan.

### Birger Jarlsgatan

Cykelmätningar har inte gjorts på Birger Jarlsgatan.

### Grev Turegatan

Cykelmätningar har inte gjorts på Grev Turegatan.

## Gång

Stockholm city inbjuder generellt till goda möjligheter att till fots ta sig till målpunkter. Till följd av att tunnelbanan finns inom kvarteret Sperlingens backe ter det sig naturligt att stora fotgängarflöden är att förvänta sig i området.

### Humlegårdsgatan

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

Mätningar av fotgängare på Humlegårdsgatan redovisas i Tabell 1 på sida 4. Under förmiddagen och eftermiddagen passerar drygt 800 respektive 1 000 fotgängare sträckan. Under lunchtid förekommer fler fotgängare i området, drygt 1 300 personer enligt mätningar.

### Sturegatan

Stockholms stad har gjort fotgängarmätningar 2016 för Sturegatan, i en punkt strax norr om Vapiano. Mätningarna visar att drygt 6000 fotgängare per dag rör sig längs Sturegatan.

### Birger Jarlsgatan

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

### Grev Turegatan

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

## Parkering och angöring

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

Flertalet parkeringsgarage finns intill kvarteret Sperlingens backe. Inom kvarteret finns ett parkeringsgarage med ca 150 platser på adressen Grev Turegatan 3-5<sup>1</sup>. På Birger Jarlsgatan 6B finns ytterligare ett parkeringsgarage med 140 platser. På Biblioteksgatan 24-32 finns

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

Stockholm Anglais parkeringsgarage. På Brahegatan 2, 10 och 12 finns tre garage med drygt 40, 30 respektive 15 platser. Ovan nämnda garage drivs av Q Park.

I Sturefaret finns parkeringsplatser för kontor och boende inom kvarteret som angörs via Humlegårdsgatan.

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

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

## Framtid

Under visionsarbetet har Snøhetta gjort en utredning av gatorna kring kvarteret i syftet att föreslå innovativa lösningar för en modern stadsmiljö. Förslaget utgör inte en del av planarbetet men innehåller idéer som till exempel en omprioritering av trafikslagen med fokus på att förbättra framkomligheten för kollektivtrafik, cykel och gång.

Föreslagen innebär att gatorna blir mer anpassade för gående och cyklister med gångfartsområden samt mer attraktiva och trafiksäkra vistelsemiljöer. I utredningen förslår Snøhetta att komplettera antalet cykelparkeringar med en automatiserad cykelparkering under mark. En sådan cykelparkering skulle bidra till en ordnad stadsmiljö och öka tryggheten för användarna att lämna cykeln på en säker cykelparkering.

Under fortsatt arbetet vill designteamet gärna utreda dessa idéer vidare för att möjligtvis hitta mer effektiva lösningar för cykelparkeringen, en justerad gatuutformning för förbättrad gångtrafik och en uppdaterad gestaltning av gaturummet för att bygga bort barriärer i området.

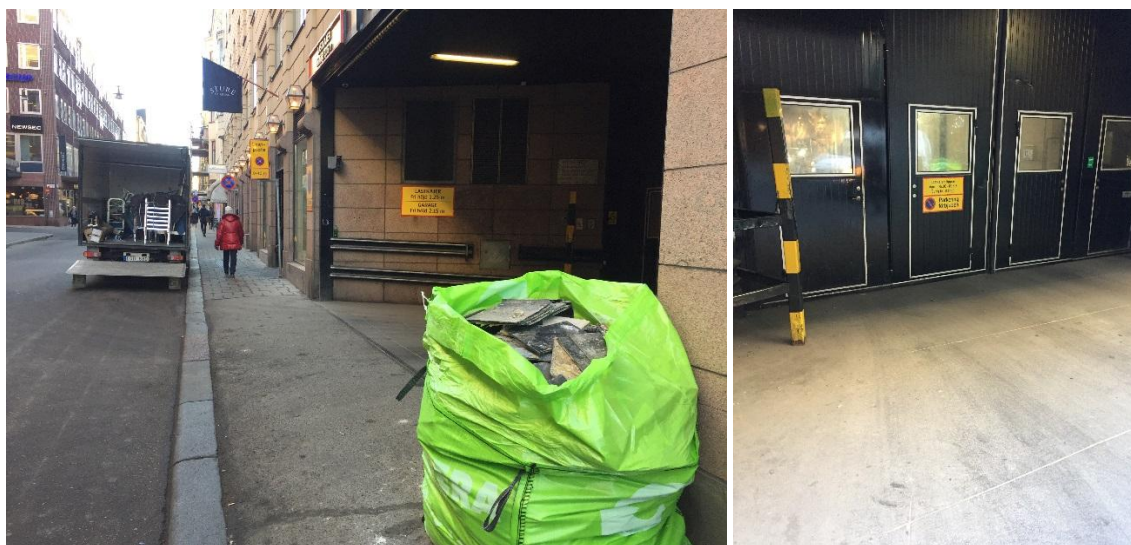
## Varuleveranser och avfallshantering

Enligt logistik-PM har drygt 60 fordon registrerats ankomma till Sturefaret en snittdag. Till följd av utökade verksamheter inom kvarteret beräknas antalet fordon öka. Prognosen är att 130 fordon skulle komma att krävas för att täcka det ökade behovet av leveranser till handelsplatsen.

I logistik-PM rekommenderas istället användning av samlade leveranser via en så kallad logistikhub. Detta skulle innebära att färre fordon skickas till gallerian jämfört med grundprognosen, och att tiden för leveranser inte är lika känslig. Enligt prognosen skulle det innebära att drygt 80 fordon istället trafikerar Sturefaret. Det är en ökning på 20 fordon per dag jämfört med nuläget. Utöver detta tillkommer även sju fordon per dag för avfallshantering. Ökningen kommer således innebära ett 30-tal fordon.



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



Figur 5. Sturefaret på Humlegårdsgatan.

## Biltrafik

En uppräknig av trafik i Stockholms innerstad anses inte aktuellt då uppfattningen är att kapaciteten nått maximum och flöden är konstanta. Det innebär att åtgärder kan bli aktuella för att säkerställa en smidig och effektiv angöring till Sturefaret och att det inte resulterar i kömagasin på Sturegatan.

Kapaciteten i korsningen Humlegårdsgatan och Sturegatan behöver säkerställas och studeras så att lastbilar smidigt kan svänga in på gatan detta även på grund av leveranser till bland annat Östermalms saluhall. En kapacitetsstudie av korsningen kan vara nödvändig. En annan åtgärd som är mer omfattande är att införa infartsförbud mot trafik med motorfordon annat än lastbilar på Humlegårdsgatan mellan Sturegatan och Brahegatan. En annan åtgärd kan vara att istället leda lastbilstrafiken via Brahegatan (Figur 6) och förbjuda infart till Humlegårdsgatan från Sturegatan.

Att i fortsättningen ordna en pop up-park likt den som ordnades sommaren 2016 kan därmed vara olämpligt med tanke på framkomlighetsbehovet till lastfaret.

Mängden fordonstrafik på Grev Turegatan kan innebära en minskning då parkeringsgaraget försvinner.

Bilparkering behandlas i kapitlet

Bilparkering nedan.



Figur 6. Infartsförbud på Humlegårdsgatan och flyttad körväg.

## Kollektivtrafik

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

Landstinget utvecklar även tunnelbanans Röda linje både med signalsystem och nya vagnar. Arbete med signalsystemet pågår vilket vid ett färdigställande kommer innebära att kapaciteten i Röda linjens nät utökas, dvs. fler tåg kan trafikera sträckan. De nya tunnelbanetågen kommer att testas i slutet av 2017-2018 och trafikstart är år 2019. De nya tågen innebär att sittplatser ersätts av fler ståplatser. Således kommer kapaciteten för tunnelbanans röda linje utökas.

## Cykel

I Framkomlighetsstrategin är cykeln ett prioriterat färdmedel. Stockholm stad har som målsättning till år 2030 att det ska bli enklare och säkrare att cykla i staden. Detta kräver inte bara ett bra cykelvägnät och satsningar från stadens sida. Det krävs även att bostäder, arbetsplatser, kollektivtrafikknutpunkter och andra viktiga målpunkter blir mer cykelvänliga och anpassas för att möjliggöra en stor andel cykelresor. Kvarteret Sperlingens backe angränsar till pendlingstråk på Sturegatan och Birger Jarlsgatan.

Cykelparkering behandlas i kapitlet **Cykelparkering** nedan.

## Gång

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

Sperlingens Backe är ett stort kvarter, vars läge och utformning bryter mot gatustrukturen i området. Vid sista ombyggnaden under 80-talet introducerades handelsstråket genom Sturegallerian som en möjlighet att korsa från Stureplan till Grev Turegatan. Det finns idag dock inga tydliga stråk för att gå igenom kvarteret i en nord-sydlig riktning. Även den befintliga gången genom marmorhallen (från Birger Jarlsgatan till Grev Turegatan) är inte synligt och används inte av allmänheten.

Den nya kvartersstrukturen skapar ingångar genom Bångska Palatset, Marmorhallen, hotellet på Humlegårdsgatan, och 2 från Grev Turegatan. Genom ett inre stråk är alla dessa ingångar kopplade till varandra och på så sätt skapar möjlighet till fler varianter att röra sig genom kvarteret. Dessutom kommer kopplingen till tunnelbanan på plan -1 skapar en direkt anslutning till kollektivtrafiken inom Sperlingens Backe.

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

Generellt innebär förslaget att fler rörelser till fots är möjliga. Hotellet kan bidra till att fler människor är i rörelse på Humlegårdsgatan som idag betraktas som en bakgata. Gator som görs mer attraktiva för gående leder till att fler väljer gång som ett färdmedel vilket leder till att kollektivtrafiken avlastas och biltrafiken minskar.

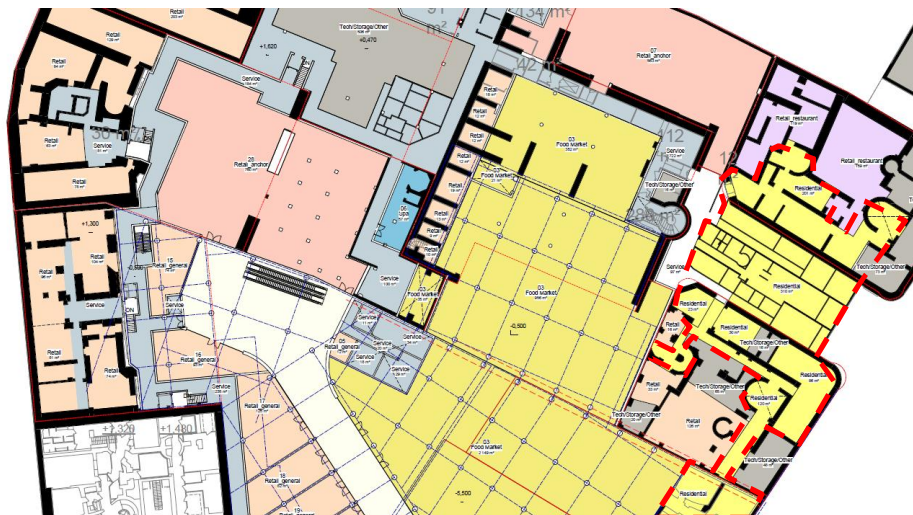
## Parkering och angöring

Angöring till lastfaret beskrivs särskilt i logistik-PM.

Stockholms stad efterfrågar en lösning för parkering av bil och cykel för bostäder, kontor och centrumverksamhet. Bilparkeringstalet utgår från Stockholms stads "Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering". Som grundintervall har staden ett parkeringstal på 0,3-0,6 bilplatser per lägenhet (bpl/lgh) vilket kan reduceras genom exempelvis mobilitetstjänster. Parkeringsplatser för kontor och handel är en bedömningsfråga och staden har inte gett ett parkeringstal för detta i riktlinjen. Exploateringskontoret, Stockholms stad förslog 2015 cykelparkeringstal för nyproduktion till 2,8 cykelparkeringsplatser per lägenhet (cpl/lgh). Det förslås även ett cykelparkeringstal på 10-20 cpl/1000 kvm BTA för kontor och 20-30 cpl/1000 kvm BTA för handel.



Idag finns två parkeringsgarage med ca 150 respektive ca 60 platser i garage på Grev Turegatan och Humlegårdsgatan. Anläggningen på Grev Turegatan kommer inte finnas kvar vid en färdigställd Sturegalleria. Nedan presenteras användning för Sturefarets parkeringsgarage.



Figur 7. Bostäderna (markerade i rött) i kvarteret Sperlingens backe.

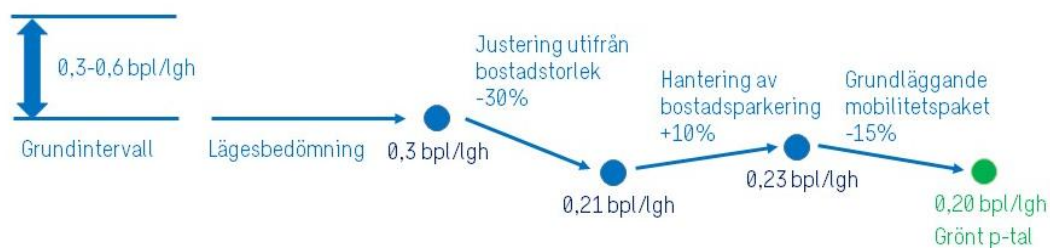
## Bilparkering

Det planeras 75 lägenheter varav 57 lägenheter är 1-2 ROK vilket innebär att drygt 75 procent av bostäderna utgör små bostäder. Resterande 18 lägenheter avser bostäder för 3 personer. Enligt stadens riktlinje baseras parkeringstalet (0,3-0,6 bpl/lgh) på närhet till kollektivtrafik, service, city och lediga parkeringsplatser. Närheten till tunnelbanan värderas särskilt tungt och enbart vid närhet till denna kan parkeringstalet 0,3 bpl/lgh uppnås. Tunnelbanan finns i bostädernas omedelbara närhet. Bostäderna kommer ha ett unikt läge med närheten till lokal service i city. Gatuparkering finns på Östermalm mot avgift.

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



Utifrån denna bedömning antas ett grönt parkeringstal på 0,2 bpl/lgh, se illustration i Figur 8. Det skulle innebära att behovet av bilplatser hos bostäderna är 15 bilplatser. Antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade beror på antalet bostäder och långsiktigt behov och behovet bör tillhandahållas om en plats efterfrågas. I detta fall bör åtminstone en plats finnas som kan iordningsställas som parkeringsplats för rörelsehindrade. En parkeringsplats för rörelsehindrade ska placeras inom 25 meters gångavstånd till entré och bör vara 5,0 meter bred.



Figur 8. Beräkning av grönt parkeringstal.

I Sturefaret ordnas totalt 49 parkeringsplatser varav 15 reserveras för boende. Med hänsyn till områdets unikt centrala och kollektivtrafiknära läge anses det inte nödvändigt att ordna ett stort antal parkeringsplatser för kontorsverksamheterna. Kontorsverksamheterna kommer ha tillgång till drygt 30 st platser i Sturefaret. På Östermalm finns både gatuparkering och parkeringshus mot avgift som finns tillgängliga dagtid för de anställda som ser ett behov att åka bil till arbetsplatsen. Att åka bil till arbetsplatsen mitt i Stockholm är idag få förunnat med tanke på rådande trafiksituation och 2024 kommer sannolikt behovet av en parkeringsplats minska och trafikmängderna öka. Att tillföra ett stort parkeringsutbud kan förutom stävja möjligheten att skapa arbetsplatser eller bostäder även potentiellt skapa ett större behov hos anställda och besökare av parkeringsplatser vilket inte är att önska.

En bilpool planeras för kvarterets nyttjare och bör vara tillgänglig för både kontorsverksamheterna och boende. Trafikverket anser att en bilpoolsplats kan ersätta behovet av fem parkeringsplatser. Antalet bilpoolsplatser är på förhand svårt att bestämma då det ofta finns en marginalnytta på antalet platser. Antalet platser bör därför behandlas dynamiskt och i dialog en bilpoolsoperatör.

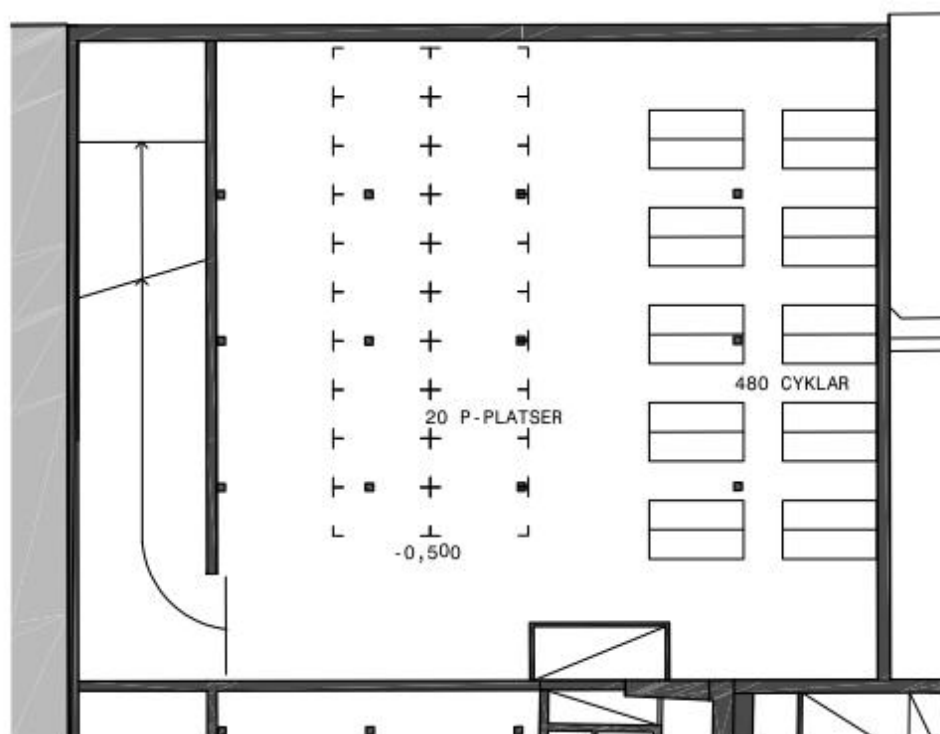
Parkeringsplatser för handel anses inte lämpligt att ordna med hänsyn till Sturefarets framtida belastning. Om parkeringsplatser är nödvändigt för personer som kommer till gallerian för att handla finns parkeringsmöjligheter i det direkta närområdet, däribland i ett parkeringsgarage vid Birger Jarlsgatan 6. I denna anläggning finns 140 platser samt bilvård och laddplatser. Tre andra parkeringsanläggningar i närheten finns på Brahegatan 2, 10 och 12 med 44, 26 respektive 15 bilplatser.

Med hänsyn till föreslagen logistiklösning finns anledning att begränsa antalet passager med personbilar i Sturefaret. Hotellet som planeras har inte efterfrågat bilplatser.

## Cykelparkering

Bostäderna kommer ha ett eget väderskyddat och säkert cykelparkeringsrum med drygt 110 platser. Utöver detta cykelgarage ordnas 480 platser i Sturefarets parkeringsgarage (plan -0,5). Cykelplatserna i Sturefaret kommer kunna samnyttjas av boende och kontorsverksamheter. Boende som inte använder cykeln **dagligen** kommer kunna använda cykelgaraget i anslutning till bostaden medan de vana cyklisterna kan parkera i garaget. Trygghet och säkerhet är aspekter som särskilt behöver beaktas när det gäller cykelrummens placering och tillgänglighet i denna miljö, där det rör sig mycket folk under dygnets alla timmar. Passage in och ut måste kunna ske snabbt och säkert utan att obehöriga kan passera. Det kan vara aktuellt med någon form av slussystem.

Orsaken till att platserna enbart ordnas för bostäder och verksamheter inom kvarteret är för att begränsa antalet obehöriga i Sturefaret på grund av ökad belastning. Cyklisterna som är vana att parkera i garaget vet var de ska parkera och är medvetna om att lastbilar trafikerar ofta. En annan orsak till att platserna reserveras för ändamålen är för att det innebär färre passager generellt i Sturefaret, jämfört om cykelparkeringen används av handelsändamål. Parkering för handel bör ske vid målpunktens entré och att då parkera i Sturefaret skulle innebära en omväg.



Figur 9. Cykelparkering i Sturefaret.

Det är viktigt att placera cykelparkeringar i bra lägen samt att det finns tillräckligt med platser för att de ska användas och att det inte resulterar i gaturummet upplevs stökigt. Cykelparkering för handel bör förläggas på allmän plats då det kommer upplevas naturligt för cyklisten att lämna

cykeln nära sitt mål. Cykelplatserna rekommenderas även tillåta användning av andra än traditionella cyklar, såsom lastcyklar.

Cykelparkeringar på allmänna platser anses generellt behöva kompletteras och moderniseras, särskilt med hänsyn till omvandlingen av kvarteret. Cykelplatser för handel och kontor föreslås placerad på stadens gatumark. Detta kan inte förutsättas och antas tas i dialog med Stockholms stad.

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

### Kompensationsåtgärder

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

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

En annan åtgärd att skapa attraktiva cykelparkeringar som utgörs av lättillgängliga, väderskyddade och säkra platser. Vad gäller lättillgängliga platser skapas ett cykelrum på plan - 1 som nås med en cykelhiss från Grev Turegatan. Cykelparkeringarna bör möjliggöra användande av andra än traditionella cyklar, såsom lastcyklar. En annan åtgärd som ingår i det grundläggande mobilitetspaketet är goda cykelfaciliteter såsom fast luftpump och automatiska dörröppnare.

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

Luftpumpar för allmänheten finns idag på Birger Jarlsgatan vid tunnelbanans entré samt vid Stureplan. En luftpump föreslås placeras i anslutning till Sturegallerians östra entré på Grev Turegatan. Både cykelparkeringar och faciliteter på allmän plats antas tas i dialog med Stockholms stad.

Andra åtgärder som ofta nämns som goda cykelfaciliteter är avspolningsmöjlighet och cykelpooler. Cykelpooler med lastcyklar blir ett alltmer vanligt inslag i dagens stadsplanering och kan medföra ökade cykelandelar.

Medlemskap i billpooler är också vanligt förekommande inslag idag. Trafikverket menar att fem parkeringsplatser kan ersättas av en reserverad bilpoolsplats. Efterfrågan av bilpool är i nuläget svårt att analysera och sannolikt finns en marginalnytta på antalet bilpoolsplatser. Ett medlemskap i en bilpool betalat av fastighetsägaren finns under nivån Ambitiös i stadens Gröna parkeringstal och staden väger en reservation av parkeringsplatser särskilt tungt.

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