

Trafikutredning Kv. Riddaren 8

PM

Bernow & Partner arkitekter, GA Fastigheter
Uppdragsnummer: 6179

Upprättad av: Sofie Malm och Jonathan Höglund

Datum: 2021-03-22

Rev: 2021-08-11

Granskad av: Kenneth Carlberg

Datum: 2020-04-09

Innehållsförteckning

1	SAMMANFATTNING	3
2	BAKGRUND	4
2.1	SYFTE.....	4
3	NULÄGESANALYS	5
3.1	GÅNGTRAFIK	5
3.2	CYKELTRAFIK	6
3.3	KOLLEKTIVTRAFIK	6
3.4	MOTORFORDONSTRAFIK	7
4	PLANFÖRSLAGET	9
4.1	PARKERINGSTAL CYKEL.....	9
4.2	PARKERINGSTAL BIL, BOSTAD	10
4.3	PARKERINGSTAL BIL, LOKAL.....	13
4.4	ANGÖRING	13
4.5	TRAFIKALSTRING	15

1 Sammanfattning

GA Fastigheter ämnar till att uppföra ett bostadshus med publika bostadvåningar inom fastigheten Riddaren 8 på Östermalm i Stockholm. Det nya bostadshuset föreslås uppföras på befintlig innergård där det idag bl.a. finns parkeringsplatser. Projektet ligger centralt med goda förutsättningar med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Runt hörnet finns bl.a. ett stort utbud av handel, service och restauranger. Området har höga gångflöden med viktiga stråk och utpekade cykelkopplingar samt ett stort kollektivtrafikutbud av både tunnelbana, stom- och lokalbussar och spårvagn. Framkomligheten för motorfordon begränsas av höga trafikmängder samt regleringar som gågator, kollektivtrafikkörfält och enkelriktningar.

Planförslaget medför ingen gatuförändring. Byggnaden nås från Humlegårdsgatan via en portik. Ett cykelparkeringstal på 3,2 platser per 100 m² BTA och ett bilparkeringstal på 0 platser per lägenhet föreslås. Det finns möjlighet att anordna en parkeringsplats för rörelsehindrade på gården. Besökare till lokal hänvisas till besöksparkering på gatumark eller i garage. Sophämtning och leveranser föreslås ske från Humlegårdsgatan via portiken.

Resandet till och från fastigheten förväntas framförallt ske till fots samt med cykel och kollektivtrafik. Den biltrafik som alstras kommer att vara marginell sett till flödena på omkringliggande gatunät. Därtill förviner 28 parkeringsplatser från fastigheten vilket innebär att biltrafiken till och från fastigheten minskar. Avsteget från stadens bilparkeringsnorm motiveras bl.a. med införandet av ambitiösa mobilitetsåtgärder. Avsteget behöver fortsatt diskuteras med Stockholms stad utifrån det kompletterande PM:et till denna utredning.

2 Bakgrund

En trafikutredning tas fram som underlag till detaljplan. Planen syftar till att uppföra ett bostadshus inom fastigheten Riddaren 8 på Östermalm. Historiskt har platsen varit en brädgård och sedan en tid tillbaka har den använts som bil- och cykelparkering.

Fastigheten ligger i de mest centrala delarna av Stockholm och inom det område som benämns som City. Kommunfullmäktige har antagit en vision för City och Trafikkontoret har tagit fram en trafik- och gatumiljöplan som beskriver den framtida utvecklingen av City där fokus ligger på ytor för vistelse, grönska och barn samt åtgärder som gör det snabbare och enklare att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken.

Staden eftersträvar en större funktionsblandning i City vilket innebär att staden planerar för fler bostäder. Samtidigt är trafiksituationen ansträngd och gatunätet tål inte några ökade trafikvolym. Den framtida planeringen ska därför underlätta för att fler går, cyklar och åker kollektivt.

2.1 Syfte

Syftet med detta trafik-PM är att utreda exploaterings påverkan på trafiken samt fastställa ett parkeringstal för bil och cykel.



Figur 1: Trafik och gatumiljö i city idag, från Trafik- och Gatumiljöplan för City, remissutgåva 2017-05-18. Redigerad.

3 Nulägesanalys

Den planerade bebyggelsen ligger i city och de mest centrala delarna av Stockholm med närhet till arbetsplatser, skolor, nöje och service. Handel och restauranger ligger runt hörnet från fastigheten och flertalet skolor och förskolor ligger inom 1 km. Närmsta park är Humlegården samt att Gärdet och Djurgården ligger cirka 2 km från området.

Platsen där det nya huset ska uppföras nås via en portik från Humlegårdsgatan och det finns även access till Östermalms Saluhall via en dörr mellan fastigheterna. I dagsläget finns ett miljöhus samt en bilparkering om 28 platser på den yta där huset planeras uppföras. Samtliga platser är uthyrda till boende i fastigheten eller till externa aktörer.



Figur 2: Handels- och restaurangstråk i City, från Program för City, samrådshandling 2017-05-17. Redigerad..

3.1 Gångtrafik

Humlegårdsgatan har cirka 1,5 meter breda gångbanor på båda sidor som bitvis är underdimensionerade sett till flödet. I samband med ombyggnaden av Östermalms Saluhall permanentades Humlegårdsgatan som en gågata mellan Majorsgatan och Nybrogatan. Vissa år har sista kvarteret mot Sturegatan varit sommargågata.

Området har höga gångflöden och de viktigaste stråken är Birger Jarlsgatan, Sturegatan och Grev Turegatan med upp till 20 000 gående per dygn, Stureplan bedöms passeras av cirka 55 000 gående per dygn¹. Nybrogatan och Grev Turegatan är gågator och viktiga gångstråk framförallt dagtid. Området är välbesökt nattetid med klubbar och barer kring Stureplan vilket till viss del bidrar till trygghetsproblem.

¹ Trafik- och gatumiljöplan för City, remissutgåva 2017-05-17

3.2 Cykeltrafik

Birger Jarlsgatan, Sturegatan och Karlavägen är utpekade pendlingsstråk för cykel och har idag cykelinfrastruktur i form av cykelbanor eller cykelfält. Stråken håller generellt en god standard men är bitvis underdimensionerad och bristande vilket kan orsaka framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem.

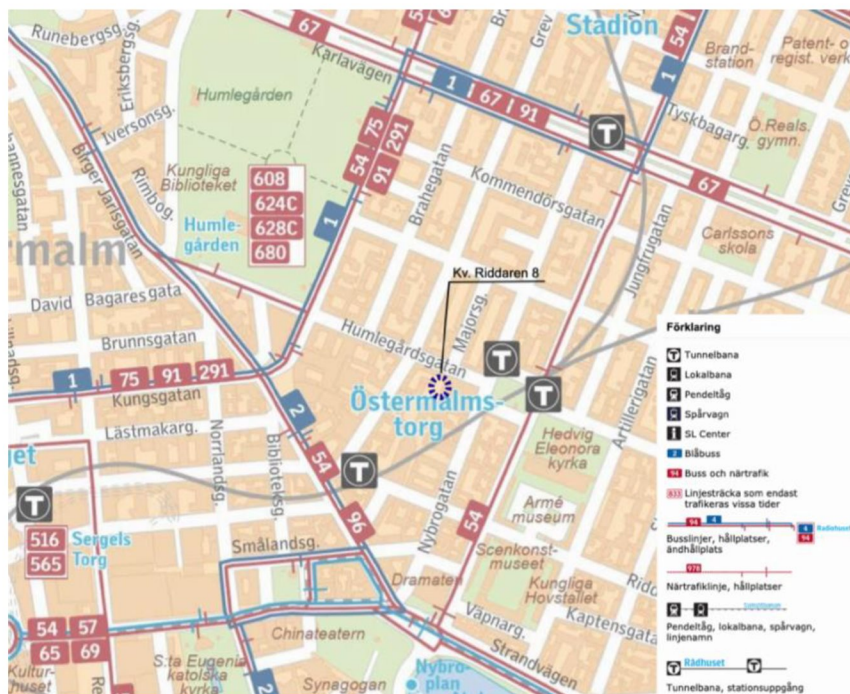
Nybrogatan är ett utpekat huvudcykelstråk. Från Nybroplan till Östermalms torg är gatan reglerad som en gågata och på resterande del sker cykling i blandtrafik. Cykling i blandtrafik på det lokala vägnätet bedöms som acceptabelt då trafikmängderna och hastigheter är låga.

Parkering

Det finns flertalet cykelparkeringar i området. 2013 gjordes en cykelinventering där det konstaterades att det finns för få cykelparkeringsplatser i City. Sedan dess har det tillkommit fler och Trafikkontoret utökar cykelparkeringen i Stockholm kommun med 2 000 – 3 000 platser varje år².

3.3 Kollektivtrafik

Tunnelbanestationen Östermalmstorg trafikeras av tunnelbanans röda linje och ligger cirka 150 meter från planerad bebyggelse. Stombuss 1 och 2 trafikeras Sturegatan respektive Birger Jarlsgatan som ligger cirka 250 – 300 meter från planerad bebyggelse. Det finns ett flertal busshållplatser i närområdet som trafikeras av kommunbussar, expressbussar och nattbussar. Spårvagn (Spårväg City) och tunnelbanans gröna linje ligger cirka 1 km från området. Sammantaget är tillgången till kollektivtrafik väldigt bra med ett varierande utbud och hög turtäthet.



Figur 3: Karta över kollektivtrafiken, från SL.se. Redigerad.

² <https://cykla.stockholm/cykelparkeringar/>

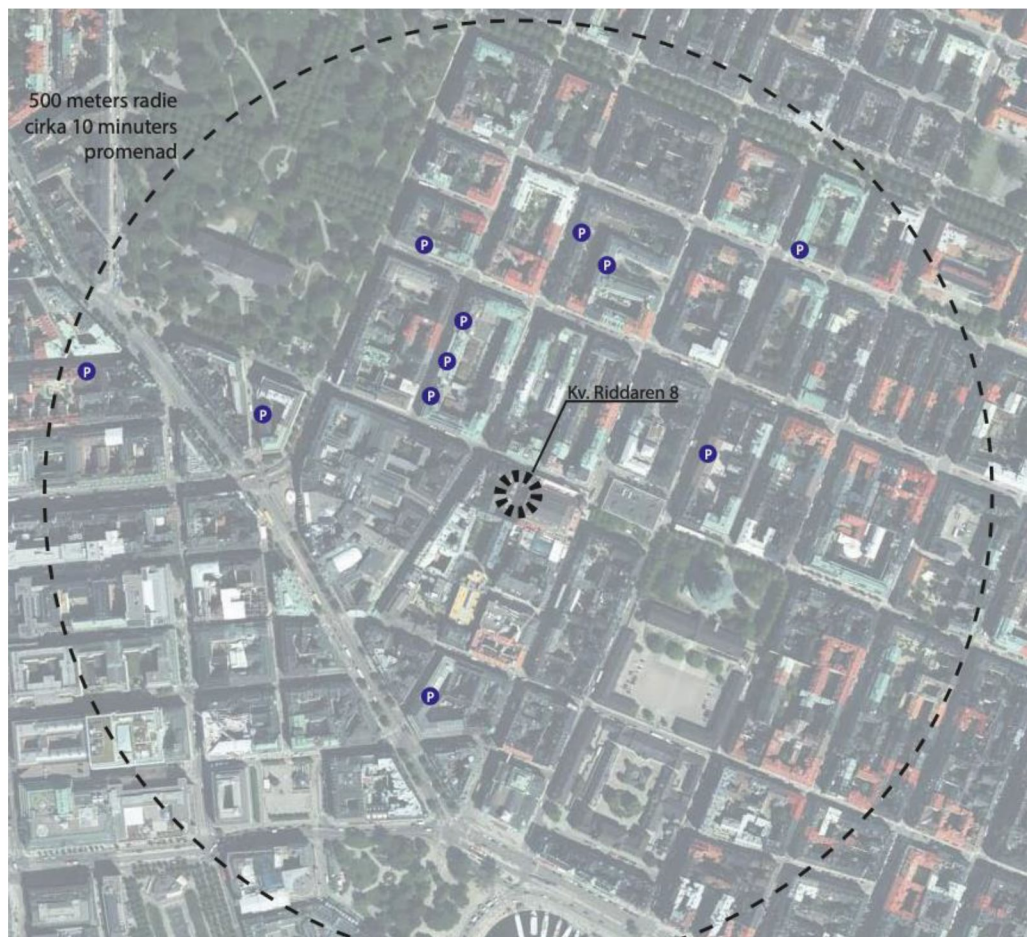
3.4 Motorfordonstrafik

Framkomligheten för bil begränsas av höga trafikmängder samt regleringar så som gågator, kollektivtrafikkörfält och enkelriktningar. Området kring Stureplan stängs av för motorfordonstrafik, utom busstrafik, natt före helgdag. Därtill finns en stor del leveranstrafik som sörjer de många verksamheter som finns i området.

Sturegatan, Birger Jarlsgatan och Karlavägen är huvudgator i området och trafikerades av cirka 11 000 – 15 000 fordon per dygn. Humlegårdsgatan trafikerades av cirka 1 600 – 3 000 fordon per dygn. Trafikflödena är från 2014³.

Parkering

Parkering finns utmed många lokalgator samt i parkeringsgarage. Parkering på gatumark är inom taxeområde 2 vilket innebär 15 – 26 kr/h. Det finns möjlighet för boende i området att ansöka om boendeparkering. Det finns flera privata och kommunala parkeringsanläggningar i närområdet, se Figur 4. Parkeringsanläggningarna har ett varierande utbud av besöksparkering och förhyrda platser. Samtliga kan nå inom 500 meters radie, vilket innebär cirka 10 minuters promenad, som anses vara ett acceptabelt gångavstånd.



Figur 4: Inventering av befintliga parkeringsanläggningar (markerade med P) i planområdets närhet.

³ <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-i-stockholm/>

Reglering

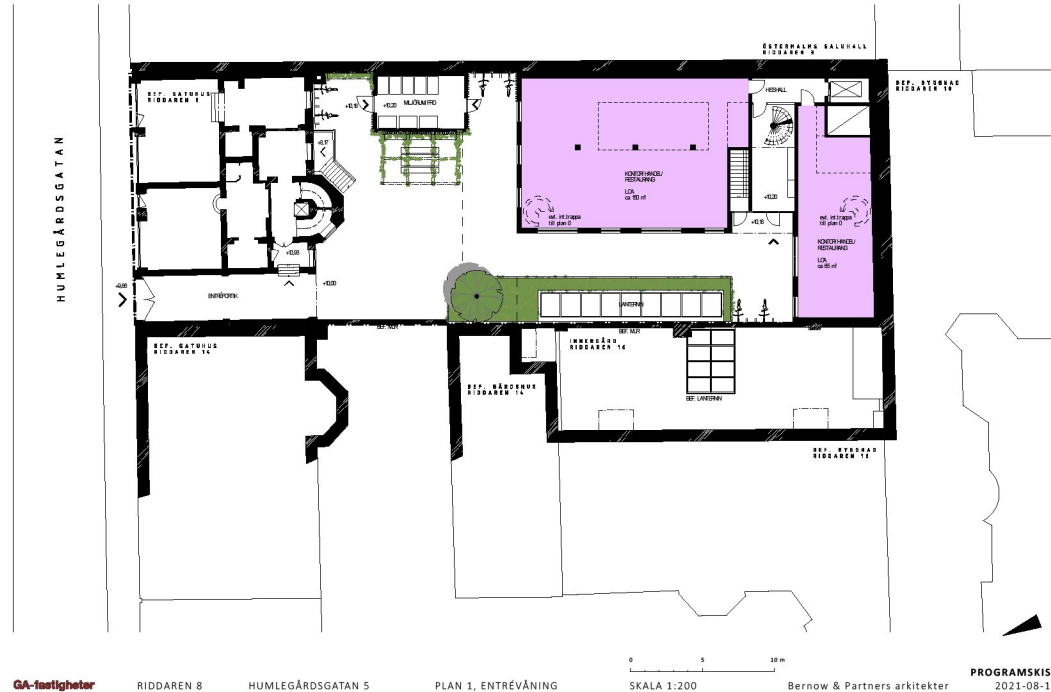
En lastplats finns på Humlegårdsgatan strax efter korsningen med Grev Turegatan. På resterande del mellan Grev Turegatan och Majorsgatan råder stoppförbud.

Avfallshantering

Ett miljöhus tillhörande fastigheten finns på gården. Sopbil angör från Humlegårdsgatan. Avståndet mellan miljöhuset och lastplatsen på Humlegårdsgatan är cirka 40 meter.

4 Planförslaget

Planförslaget syftar till att uppföra en byggnad med 9 lägenheter och publika bottenvåningar inom kvarteret Riddaren 8. Den nya byggnaden nås från Humlegårdsgatan via en portik.



Figur 5: Skiss över tillkommande bus av Bernow & Partners arkitekter, daterad 2021-08-11

4.1 Parkeringstal cykel

Cykelparkeringstalet för cykel ges inom ett spann om 2,5 – 4 platser per 100 m² BTA för bostäder och 10 - 30 platser per 1000 m² BTA för kontor/handel⁴. Detta innebär att totalt 25 – 49 platser ska anordnas inom fastigheten beroende på användning, se tabell 1.

En hög standard på cykelparkeringar är en förutsättning för ett lågt parkeringstal för bil. Eftersom det inte kommer vara möjligt att anordna bilparkering på tomtmark, samt att platsen inte tål en ökad trafikering med bil ska en hög standard på cykelparkeringarna eftersträvas samt att antalet cykelparkeringar bör ligga i det högre spannet.

Totalt föreslås 40 cykelparkeringar i cykelrum samt cirka 15 cykelparkeringar utomhus, totalt 55 stycken cykelparkeringar. Några platser föreslås vara flexibla för att kunna nyttjas av exempelvis lastcyklar, en lastcykel tar cirka 2 platser i anspråk. Cykelparkeringarna utomhus kommer kunna nyttjas av befintlig fastighet och som besöksparkering.

Cykelparkeringstalet räknas på cykelplatserna inomhus samt 5 platser utomhus vilket blir cirka 3,2 cykelparkeringar per 100 m² BTA.

⁴ Riktlinjer för cykelparkeringstal i nyproduktion i Stockholm, odaterad

Tabell 1: Uppskattning av antal cykelparkeringar för kv. Riddaren 8.

Antal cykelparkeringar	BTA	Min	Max
Bostad	~700 m ²	18 st	28 st
Kontor/Handel	~700 m ²	7 st	21 st

Utformning cykelparkering

Cykelparkeringar planeras utomhus och i cykelrum, plats ska finnas för specialcyklar, så som lastcykel. För cykelparkeringarna utomhus är det viktigt att beakta trygghets- och säkerhetsaspekten. De ska vara väl upplysta samt att det ska vara möjligt att låsa fast cykeln i ramen. En andel kan förses med väderskydd för att öka attraktiviteten på cykelparkeringarna.

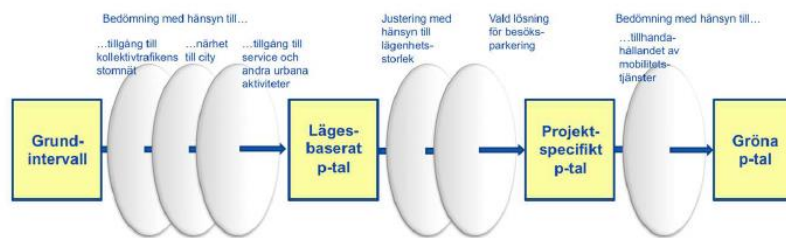
Ett cykelrum anordnas under markplan. Det ska vara lättåtkomligt, även för en lastcykel vilket kan innebära att dörröppningen behöver vara väl tilltagen. Automatiska dörröppnare ökar tillgängligheten och automatisk belysning tillsammans med en dörr med fönster ökar tryggheten. I fastigheten kommer cykelrummet behöva nås via hiss, rännor i trappan kan övervägas för att göra det mer lättåtkomligt. Om yteffektiva ställ, så som väggupphängning eller tvåvåningsställ används, ska dessa vara av den typ som hjälper till vid lyft.

Cykelrummet kan förses med en servicestation med enklare verktyg och cykelpump för att höja standarden på cykelfaciliteterna. En annan åtgärd som ökar incitamentet till året-om cykling är möjligheten att spola av cykeln.

4.2 Parkeringstal bil, bostad

Parkeringstalet räknas ut med utgångspunkt ur stadens styrdokument: Projektspecifika och gröna parkeringstal. Parkeringstalet utgår ifrån ett grundintervall som speglar det befintliga bilinnehavet i staden och räknas sedan ut i tre steg: lägesbaserat p-tal baserat på lägesfaktorer och stadskvalitéer, projektspecifikt p-tal baserat på lägenhetsstorlek och vald lösning för boendeparkering, gröna parkeringstal som kan sänka det projektspecifika p-talet med hjälp utav mobilitetstjänster.

Stadens inriktning är att all parkering i nybyggnationer ska inrymmas på tomtmark och att parkering på gatumark endast är till för korttidsparkering, angöring och leveranser. Projektet har begränsade möjligheter till parkering på kvartermark men däremot finns det boendeparkering på gatumark i området. Eventuella avsteg från stadens tillämpningsanvisningar dokumenteras och motiverats för att kunna följas upp.



Figur 6: Schematisk bild över hur ett parkeringstal räknas ut enligt stadens dokument Projektspecifika och gröna parkeringstal.

Grundintervall

Grundintervallet är satt mellan 0,3 och 0,6 parkeringar per lägenhet. Bilnehavet på Östermalm är 0,5 bilar per lägenhet och ligger något över bilnehavet i andra stadsdelar i innerstaden⁵. Bilnehavet varierar inom staden och generellt så är det lägre i täta innerstadslägen nära tunnelbanan.

Lägesbaserat p-tal

Det lägesbaserade p-talet räknas ut utifrån en bedömning av: tillgången till kollektivtrafik, närhet till City, tillgång till lokal service och urbana aktiviteter samt tillgången till lediga garageplatser på tomtmark i närheten. Bedömningen graderas ”A” till ”E” och ger en indikation på var i spannet parkeringstalet bör sättas.

Tabell 2: Matris för bedömning av det lägesbaserade p-talet för kv. Riddaren 8

Bedömning	A-E	Kommentar
Kollektivtrafik	A	Omedelbar närhet till spårbunden trafik (tunnelbanans röda linje). Även nära stombussar och andra bussar.
Närhet till City	A	Inom ”City” enligt definition från vision för city.
Tillgång till lokal service, urbana aktiviteter	A	Området ligger inom tullarna
Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark	E	Området har brist på parkeringar på tomtmark. Dock så finns privata garage i närheten.

Utifrån bedömningsmatrisen bör det lägesbaserade p-talet ligga i det nedre spannet. Det planerade projektet är mycket centralt beläget och möjligheten att genomföra alla vardagliga ärenden till fots, med cykel eller kollektivtrafik bedöms som mycket goda.

Det finns en befintlig parkering på tomtmark med 28 platser som samtliga är uthyrda, denna utgår i och med exploateringen. Däremot finns det flertalet privata garage i området med möjlighet både till besöksparkering och långtidshyra av plats och därför bedöms det lägesbaserade p-talet hamna på 0,3 platser per lägenhet.

Projektspecifikt p-tal

Det projektspecifika p-talet bygger på det lägesbaserade p-talet och är det p-tal som byggaktören ska förhålla sig till om denne inte väljer att arbeta med mobilitetstjänster. Det projektspecifika p-talet justeras med hänsyn till storlekssammansättning för de lägenheter som byggs samt vald lösning för besöksparkering.

Ett projekt som präglas av små lägenheter ges en sänkning av p-talet med upp till 30 %, medan projekt som tydligt präglas av stora lägenheter ges en höjning

⁵ Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering, 2015-10-19

med 20 %. Lägenheter med en boarea mindre än 35 m² bedöms som små lägenheter och lägenheter större än 90 m² bedöms som stora lägenheter.

Tabell 3: Lägenhetsammansättning så som förslaget 2021-03-12

Lägenhetsammansättning	Antal	Storlek
1 ROK	4	32 m ⁴
3 ROK	4	80 – 86 m ²
5 ROK	1	120 m ²

Andelen små lägenheter i projektet är cirka 40 % medan andelen stora lägenheter är cirka 10 %. Eftersom projektet har en blandad sammansättning av lägenhetsstorlekar bör ingen justering av p-talet göras med hänsyn till lägenhetsstorlek.

Parkeringsstalet ska enligt modellen räknas upp med 10 % för att inrymma besöksparkering på tomtmark. I detta fall kommer ingen besöksparkering tillhandahållas på tomtmark, utan den kommer ske på gatumark eller i privata garage. Eftersom lösningen innebär ett samnyttjande av befintliga parkeringsplatser räknas p-talet inte upp med hänsyn till besöksparkering. Det projektspecifika parkeringstalet bedöms vara, som det lägesbaserade parkeringstalet, 0,3 platser per lägenhet.

Gröna p-tal

Gröna p-tal är en frivilligt erbjudande till exploitören att sänka p-talet genom att tillhandahålla mobilitetstjänster till de boende. De mobilitetsåtgärder som föreslås grupperas i tre olika nivåer: grundläggande, medel och ambitiös vilket ger rabatt på 10 %, 15 % respektive 25 %. Utgångspunkten är det projektspecifika p-talet på 0,3 platser per lägenhet.

Tabell 4: Möjlighet till sänkning av p-tal genom införandet av mobilitetsåtgärder

Mobilitetspaket	Rabatt på p-tal	Nytt p-tal	Parkeringsutbud
Inget	0	0,3	3 platser
Grundläggande nivå	-10 %	0,27	2 platser
Medelnivå	-15 %	0,255	
Ambitiös nivå	-25 %	0,225	

GA Fastigheter ämnar implementera mobilitetsåtgärder för att minska behovet av bilparkering. Det som föreslås är inköp i bilpoolstjänst, goda cykelfaciliteter och möjlighet till cykelservice, miljörum för återvinning, leveransskåp inkl. kyla samt information om resmöjligheter. Bedömningen är att mobilitetsåtgärderna motsvarar en ambitiös nivå.

Samlad bedömning

Den nya byggnaden uppförs inom det område som benämns som City. Tillgången till service såväl som kollektivtrafik bedöms som mycket god och likaså möjligheten att utträta vardagsärenden utan tillgång till egen bil. Utgångspunkten är det projektspecifika p-talet som sätts till 0,3 platser per

lägenhet med möjlighet att sänka det ytterligare genom införandet av mobilitetstjänster, som lägst till 0,225 platser per lägenhet.

Med anledning av den planerade bebyggelsen finns det inga förutsättningar att anlägga parkering på kvartersmark. Ytan bedöms heller inte som lämplig för fordon att trafikera då påkörningsrisken är stor på grund av snäva mått och fordonens manövreringsbehov.

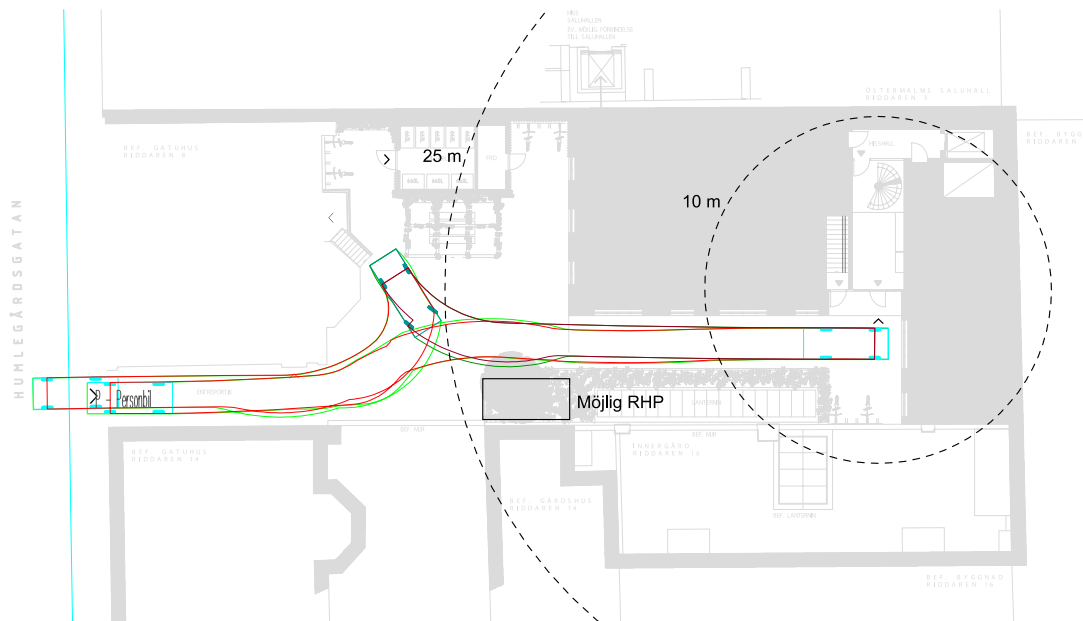
Stadens utgångspunkt för projektet är att det omkringliggande nätet inte tål en ökad trafikbelastning. Med hänsyn till områdets läge i staden, de mobilitetstjänster som planeras och att parkeringen inte kommer kunna inrymmas inom kvartersmark önskar GA Fastigheter att begära avsteg från stadens parkeringsnorm och implementera ett parkeringstal på 0 platser per lägenhet. Avsteget motiveras och dokumenteras i ett kompletterande PM till denna utredning. Fortsatt diskussion med Stockholms stad behöver ske för att utreda möjligheterna för parkeringstal 0 i Kv. Riddaren 8.

4.3 Parkeringstal bil, lokal

Bottenvåningarna i lokalen är avsedda för publik användning. Det rör sig om totalt cirka 700 m² lokal där trolig användning är kontor, handel eller restaurang. Eventuellt kan denna del sammankopplas med Östermalms Saluhall.

Behovet av att ta sig med bil till lokalen bedöms vara lågt på grund utav lokalens centrala läge och inga parkeringsplatser föreslås anläggas specifikt för lokalerna. Bilburna besökare till lokalen hänvisas till besöksparkering på gatumark eller i garage.

4.4 Angöring



Figur 7: Situationsplan med körspår från personbil. Ringar visar 10 respektive 25 m från entré.

Tillgänglighet

Angöring till huset ska i första hand ske från Humlegårdsgatan men möjligheten att köra in på gården behöver finnas ur tillgänglighetssynpunkt. Stockholms stad har som ambition att angöring till huset ska kunna anordnas inom 10 meter från entré, om detta inte går ska Boverkets krav tillämpas vilket innebär ett avstånd om max 25 meter från entré. Vid behov ska en plats för rörelsehindrad kunna anordnas på tomtmark inom 25 meter men helst inom 10 meter från entré.

Utrymmet på gården är begränsat och det är endast lämpligt att angöra en personbil åt gången som kan vända med backvändning. Det finns möjlighet att anordna en 2,5 meter bred parkeringsplats på gården då ytan bredvid parkeringen hålls hinderfri, se Figur 7.

Avfall

Hämtning av avfall bedöms bli likvärdig den befintliga lösningen med miljöhus på gården och hämtning från Humlegårdsgatan. Avstånden mellan lastplatsen och miljöhuset är cirka 50 meter. Dragvägen ska göras slät ur arbetsmiljöhänsyn.

Leveranser

Eventuella leveranser till fastigheten sker via befintlig lastplats på Humlegårdsgatan. Dragvägen ska göras slät ur arbetsmiljöhänsyn.

4.5 Trafikalstring

För att räkna ut trafikstringen från projektet har Trafikverkets alstringsverktyg⁶ används. De publika delarna antas nyttjas som kontor i uträkningen. Totalt beräknar verktyget att 17 bilresor alstras per dygn exklusive nyttotrafik på cirka 2 resor per dygn vilket ger en totalt ökning på cirka 19 bilresor per dygn. Uträkningen är endast en grov uppskattning och kan ändras beroende på vilken typ av verksamhet som nyttjar de publika lokalerna. Andra faktorer som påverkar bilanvändningen är bland annat tillgången på parkeringsplatser och införandet av mobilitetstjänster. Sammantaget bedöms tillskottet av biltrafik vara så pass låg att påverkan på lokal- och huvudgatorna i området är försumbar. Dessutom försvinner 28 parkeringsplatser från den befintliga ytan vilket innebär att antalet fordonsrörelser på Humlegårdsgatan kan minska i och med förslaget.

Byggaktören bedöms kunna påverka färdmedelsfördelningen genom införandet av positiva mobilitetstjänster för att säkerställa en låg bilanvändning.

Tabell 5: Resultat från Trafikverkets alstringsberäkning redovisat i resor/dyn exklusive nyttotrafik

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat
Lägenhet	4	14	3	30	1
Kontor	13	36	12	30	2
Totalt	17	50	15	60	3

⁶ <https://trafikstring.ea.trafikverket.se/trafikstring/>