

TRAFIK- OCH MOBILITETSUTREDNING

PARADISET 23 & 27

2022-10-21



TRAFIK- OCH MOBILITETSUTREDNING

Paradiset 23 & 27

KUND

Fabege AB

KONSULT

WSP

121 88 Stockholm
Besök: Södra Grytsgatan 7
Tel: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

KONTAKTPERSONER

WSP Sverige AB
My Wantell, 010-721 00 38, my.plantin.wantell@wsp.com

Fabege
Maria Majtorp, 070-327 08 07, maria.majtorp@fabege.se

UPPDRAGSNAMN
Trafik- och mobilitetsutredning
Paradiset 23 & 27

UPPDRAGSNUMMER
10338082

FÖRFATTARE
My Plantin Wantell, Albin
Bellander, Andreas Lundqvist

DATUM
2022-04-21

ÄNDRINGSDATUM
2022-10-21

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
1.2	PLANFÖRSLAGET	4
2	NULÄGESBESKRIVNING	5
2.1	OMRÅDETS FÖRUTSÄTTNINGAR	5
2.2	PÅGÅENDE OCH GÄLLANDE PLANER	7
2.3	GÅNG OCH CYKEL	7
2.3.1	Cykelmöjligheter	7
2.3.2	Gångmöjligheter	9
2.4	KOLLEKTIVTRAFIK	10
2.5	BIL OCH PARKERING	10
2.5.1	Bil	10
2.5.2	Parkering och angöring	11
3	TRAFIKALSTRING	12
3.1	FÖRUTSÄTTNINGAR	12
3.2	TRAFIKALSTRINGSBERÄKNINGAR	14
3.2.1	Boende	14
3.2.2	Kontor och handel	15
3.3	SUMMERING AV TRAFIKALSTRING	16
4	PARKERING OCH MOBILITET	16
4.1	PARADiset 23	16
4.1.1	Bilparkering	16
4.1.2	Cykelparkering	19
4.2	PARADiset 27	20
4.2.1	Bilparkering	20
4.2.2	Cykelparkering	21
4.3	SAMMANFATTNING PARKERINGSTAL FÖR BIL OCH CYKEL	21
4.3.1	Bilparkering	21
4.3.2	Cykelparkering	22
5	STRUKTURANALYS	23
5.1	GÅNG OCH CYKEL	23
5.2	ANGÖRING	23
5.3	IN- OCH UTFARTER	24
6	SAMMANFATTNING	24
7	REFERENSER	26

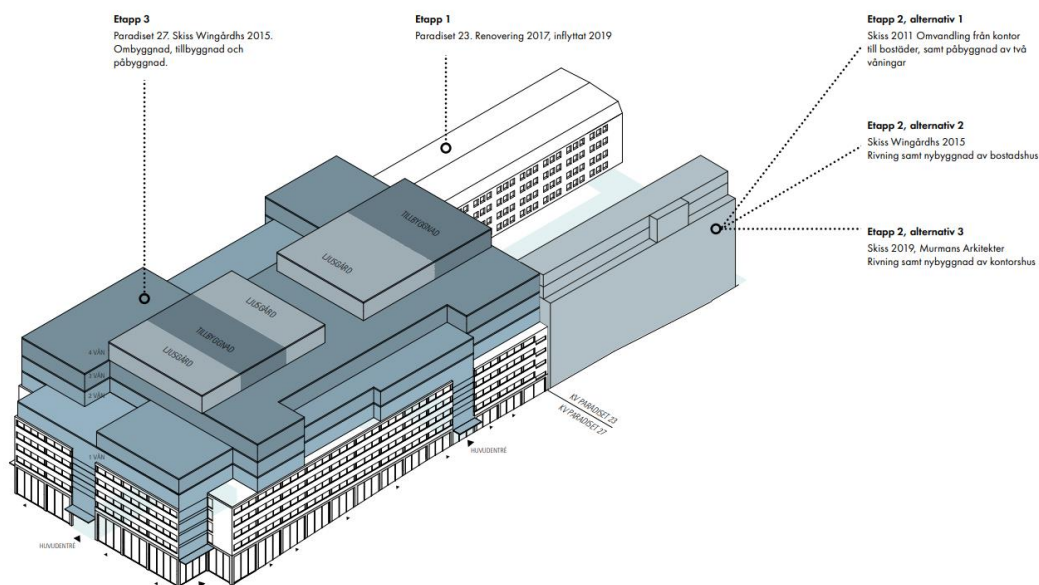
1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Fastigheterna Paradiset 23 och 27 ägs av Fabege som nu arbetar för att utveckla fastigheterna genom att tillskapa fler kontor samt bostäder. I bottenvåningarna kommer det fortsättningsvis finnas verksamhetslokaler. För att genomföra ändringarna krävs ny detaljplan, vilket Stockholms stad nu arbetar med. I samband med detaljplanen behövs en trafik- och mobilitetsutredning som huvudsakligen visar på behovet av parkeringsplatser samt hur mycket tillkommande trafik som alstras. Dessutom behöver den nya utformningen av byggnaderna fungera med den kringliggande infrastrukturen, varför en strukturanalys av tilltänkt utformning görs.

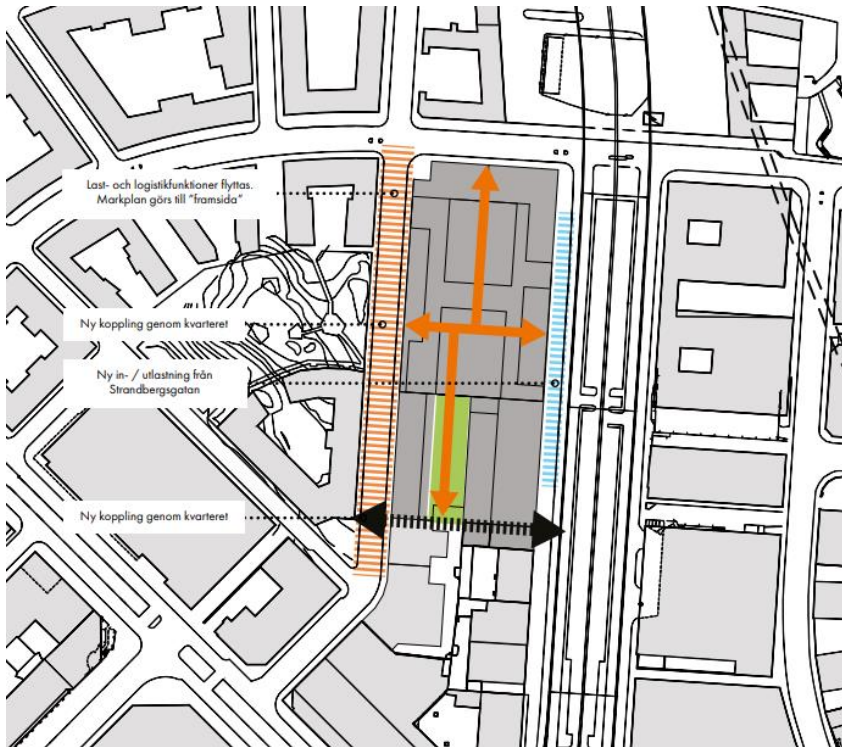
1.2 PLANFÖRSLAGET

Huset som idag finns i kvarteren Paradiset 23 och 27 byggdes för en specifik verksamhet, vilket inte stämmer överens med de behov som finns på platsen idag. I huvudsak behålls de befintliga byggnaderna, men med viss tillkommande bebyggelse samt nytt utseende. Delar av Paradiset 23 renoverades redan 2017 och under ett par år framåt, och nu pågår arbete med ny detaljplan för kommande etapp 2 (Paradiset 23) och etapp 3 (Paradiset 27). I Paradiset 27 skapas fler ytor för kontor och handel genom tillbyggnad och påbyggnad. I Paradiset 23 rivs befintlig byggnad till förmån för nybyggnation av bostadshus. I figur 1 visas en översikt av planerade byggnationer och etapper.



Figur 1 Översikt av projektet, Wingårdhs 20210506

I samband med att kvarteret omvandlas kommer även funktioner som last- och logistikfunktioner ändras och nya kopplingar genom kvarteret skapas, se Figur 2.



Figur 2 Situationsplan, Wingårdhs 210506

Detaljplanen utgörs endast av kvartersmark och gränsen går således precis i fastighetsgräns.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 OMRÅDETS FÖRUTSÄTTNINGAR

Fastigheterna Paradiset 23 och 27 är belägna på nordvästra Kungsholmen i Stockholm, strax intill Europaväg 4/Essingeleden. Kungsholmens stadsdelsområde hade år 2021 knappt 71 000 invånare¹. De aktuella fastigheterna är lokaliserade inom stadsdelen Stadshagen, där invånarantalet var 8 305 samma år². Antalet invånare i stadsdelen förväntas öka med 31 procent fram till 2030. Planområdet avgränsas av Franzéngatan i norr, Strandbergsgatan och Essingeleden i öst samt Nordenflychtsvägen i väst. Stadsdelen samt markerat planområde illustreras i figur 3.

¹ Stockholms stad, 2021 (a)

² Stockholms stad, 2021 (b)



Figur 3 Planområdets lokalisering i stadsdelen Stadshagen

I Stadshagen fanns det år 2021 cirka 4500 bostäder, fördelat på 54 procent bostadsrätter och resterande del hyresrätter. Bebyggelsen i stadsdelen uppfördes till stor del från och med 1930-talet med lamellhus, där fastigheten i fråga utgörs av röda tegelbyggnader från 1940- och 50-talet.

Närområdet har tidigare karaktäriseras av hamn- och industriverksamhet, men även bostadsbebyggelse. Idag präglas stadsdelen till stor del en pågående, betydande stadsutveckling.

Det finns flera målpunkter inom närområdet från Paradiset 23 och 27, så som ett tjugotal restauranger och caféer, flera butiker, service, gym, idrottsplatser och vårdcentral. Samtliga är belägna inom en radie av 500 meter från fastigheterna³. Utöver de verksamheter som finns i fastigheten idag, är de närmast belägna ICA Maxi Stormarknad, Apotek Hjärtat och Interflora vid Lindhagensgatan, Fröjdens förskola längs Nordenflychtsvägen samt tandläkare vid Franzéngatan. Nelly Sachs park gränsar till området i väst. Det finns även flera skolor i området, där de närmsta är IHM Business School, Designergymnasiet, Klara Teoretiska gymnasium, Drottning Blankas gymnasieskola, Grilliska gymnasiet samt tidigare nämnda Fröjdens förskola. Ett urval betydelsefulla verksamheter och målpunkter i närområdet presenteras i Figur 4.

³ Google Maps, egen mätning



Figur 4 Målpunkter i området (baserat på Lantmäteriet kartverktyg)

2.2 PÅGÅENDE OCH GÄLLANDE PLANER

Enligt den Regionala Utvecklingsplanen för Stockholmsregionen ska Stockholm vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa 2050. Med detta ska staden tillgängliggöras, knytas samman och växa i takt med att invånarna blir fler enligt Stockholms översiktsplan. För att möta dessa mål ses området kring Stadshagen som relevant för stadsutveckling, där ambitionen är att addera och utveckla ytor för kontor, bostäder, andra verksamheter och service.

Kungsholmen är en del av innerstaden och utvecklingen av de nordvästra delarna går även i linje med ambitionen i Stockholms Översiktsplan som syftar till att använda den centrala stadens attraktionskraft. Stockholms stad planerar för 5000 nya bostäder och 35 000 kontorsplatser på den nordvästra delen av ön⁴. Vidare godkändes år 2002 ett Program för Nordvästra Kungsholmen, vars syfte var att förtäta och utveckla stadsdelen, som skulle präglas av innerstadens ideal med varierad stadsbebyggelse, grönytor och service. Målet var även att anknyta området till den östra delen av Kungsholmen.

Nuvarande stadsplan Pl.1233 från 1933, med tilläggande plan Pl. 6734 från 1966, styr idag markanvändningen i planområdet och syftar främst till industri. Den nya detaljplanen ska istället möjliggöra för bostäder och kontor samt bibehålla förutsättningarna för kontors- och centrumverksamhet. Strax söder om planområdet planeras det för Hornsbergskvarteren med ombyggnation av den gamla bussdepån till fördel för 890 bostäder, kontorsytor, samt idrott och service⁵. Utöver denna finns flera pågående detaljplanerprocesser och nyligen antagna planer söder om området, som tillsammans ska möjliggöra för bostäder, kontor, handel, utbildning och service.

2.3 GÅNG OCH CYKEL

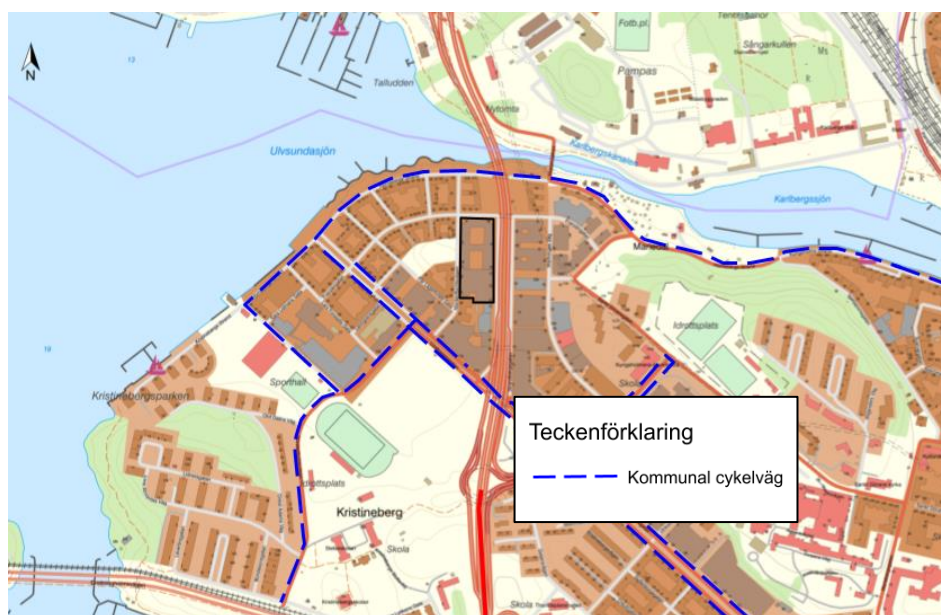
2.3.1 Cykelmöjligheter

Området har generellt god tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter, men med avsaknad av cykelväg fram till planområdet. Längs Lindhagensgatan och Hornsbergs strand sträcker sig cykelbanor

⁴ Stockholms stad, 2022 (a).

⁵ Stockholms stad, 2022 (b).

som tillhör stadens primära cykelnät, där ett exempel presenteras i Figur 5. Cykelbanorna binder ihop området med samtliga kringliggande stadsdelar, exempelvis centrala Stockholm med Norrmalm och city. Cykelbanorna är främst belägna intill viktiga länkar som längs Lindhagensgatan, Hornsbergs strand, Drottningholmsvägen, över Tranebergsbron, Norr Mälarstrand och Fleminggatan. Cykelnätet i närområdet illustreras vidare i Figur 6. Till Stockholms centralstation är det cirka 3,6 kilometer med cykel från planområdet, vilket motsvarar ungefär 13 minuter⁶. Antalet cykeltrafikanter i området varierar mellan strax över 2000 till något under 6000 enligt mätningar från år 2020 vid Ekelundsbron⁷, variationen beror främst på säsong där många cyklar under sommarmånaderna, och färre under vintermånaderna. Flöden mellan 1000 – 3000 passager per dygn bedöms som medel, och flöden över 3000 passager per dygn bedöms som ett högt flöde.



Figur 5 Viktiga cykelstråk i området (baserat på Lantmäteriets kartverktyg med data från Stockholms stad)

Det närliggande cykelnätet har en relativt god standard. Cykelbanorna är antingen helt separerade från fordonstrafik eller utgjorda med nivåskillnad, där många cykelpassager finns tillgängliga längs vägnätet. Däremot är till exempel cykelbanan längs Lindhagensgatan smal och löper risk för att gående vistas på den då det är kantstensparkering på ena sidan och verksamheter på andra. Utöver de cykelbanor som nämnts ovan är cyklisterna begränsade till att cykla i blandtrafik. Exempelvis saknas en god cykelförbindelse längs Strandbergsgatan.

⁶ Google Maps, egen mätning

⁷ Stockholms stad, 2021 (c).



Figur 6 Cykelbana längs Lindhagensgatan

Möjligheten till att parkera cyklar i området bedöms som god, främst längs Lindhagensgatan. Kring planområdet är parkeringsutbudet för cyklister däremot mer begränsat, med ett fåtal tillgängliga cykelställ intill fasaden längs Strandbergsgatan samt intill garaget Strandbergsdäcket. Vid Franzégatan är något fler platser lokaliserade och längs Strandbergsgatan finns ett cykelrum. Kommunala cykelparkeringar illustreras i Figur 7.



Figur 7 Kommunala cykelparkeringar i närområdet

2.3.2 Gångmöjligheter

Gångnätet i området är tillgängligt längs samtliga gator, präglat av trottoarer och flera övergångsställen i samtliga riktningar. Genom kvarteret som planområdet är beläget inom finns en länk som sammanbinder Nordenflychtsvägen och Strandbergsgatan. Att välja gång som sitt färdmedel är som mest konkurrenskraftigt gentemot bil när det kommer till resor som är kortare än 1–2 kilometer⁸. Utöver detta finns det även en viss möjlighet att påverka resenärer vars resor är upp till 3 kilometer långa. Det innebär att gående till och från planområdet främst förflyttar sig inom stadsdelen.

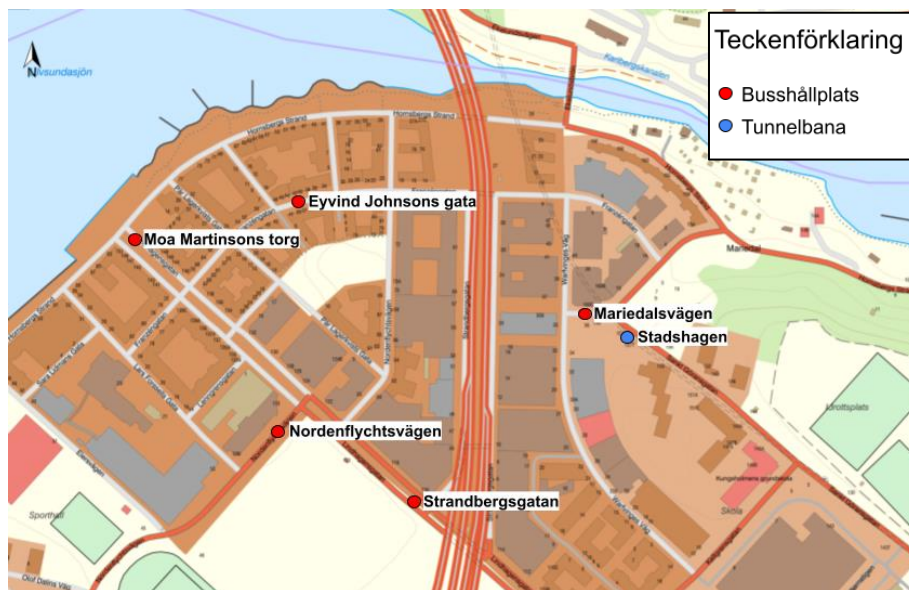
⁸ Boverket, Trafikverket, & Sveriges kommuner och Landsting, 2015

2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Det är cirka 200 meter till tunnelbanestationen Stadshagen⁹, där SL:s blå linjer nummer 10 och 11 trafikerar mellan Kungsträdgården i centrala Stockholm och Akalla samt Hjulsta. Dessa går var 7–10 minut i rusningstrafik, till varje kvart och vidare halvtimme på natten¹⁰. Genheten till stationen är god. Däremot kan den närmsta kopplingen till Stadshagen beskrivas som bristfällig, då denna präglas av flera korsningspunkter över trafikerade vägar samt en passage genom ett garage med skyrd sikt, vilket kan upplevas som otrött.

Längs Lindhagensgatan finns busshållplatsen Strandbergsgatan, där buss 56, 74 och 405 trafikerar båda riktningar. Strax intill dessa, vid Nordenflychtsvägen, trafikerar buss 61 och 65 hållplatserna med samma namn. På Franzégatan trafikerar buss 65 i båda riktningarna, med hållplats Eyvind Johnsons gata cirka 100 meter från planområdets yttersta gräns¹¹. Samma busslinje passerar även hållplats Mariedalsvägen, cirka 250 meter från planområdets gräns¹². Buss 56 har en turtäthet på var 20–30 minut samtliga dagar i veckan, buss 61 på var 8–30 minut, buss 65 innehar ungefär 20-minuterstrafik och buss 405 går var 6–30 minut på vardagar, där turtätheten är som högst i rusningstrafik på morgon och tidig kväll¹³.

Hållplatserna Strandbergsgatan och Nordenflychtsvägen är belägna intill vägbanan med nivåskillnad. Ingen av dessa innehar väderskydd och vid den ena hållplatsen vid respektive hållplatspar finns en bänk. Båda hållplatserna som benämns Eyvind Johnsons gata innehar busskurer, och vid Mariedalsvägen finns enbart en stolpe på trottoaren. Samtliga busshållplatser samt tunnelbanestation illustreras i Figur 7.



Figur 8 Hållplatslägen i området (baserat på Lantmäteriets kartverktyg)

2.5 BIL OCH PARKERING

2.5.1 Bil

Väginfrastrukturen innehar god tillgänglighet och utgörs av konstruktioner i olika nivåer. Essingeleden angränsar till planområdet via en bro cirka fem meter över gatunivå vid planområdet. Vägen är en

⁹ Stockholms stad, 2021 (d).

¹⁰ SL, eget uttag i tidtabeller

¹¹ Google Maps, egen mätning

¹² Google Maps, egen mätning

¹³ SL, eget uttag i tidtabeller

viktig del i den omgivande stadsbyggnaden och trafikeras dagligen med drygt 100 000 fordon sammantaget i båda riktningarna enligt mätningar som Stockholms stad genomfört från oktober-november 2021¹⁴. Gällande på- och avfarterna till västra Kungsholmen från Essingeleden var årsmedeldygnstrafiken 9261 fordon på Stadshagspåfarten samt 8260 på Kristinebergsavfarten samma period. Årsmedeldygnstrafiken på det kringliggande, kommunala vägnätet var i mars 2022 omkring 6000 fordon på Lindhagensgatan i respektive färdriktning samt cirka 1600 längs Strandbergsgatan i båda mätpunkterna¹⁵. På Nordenflychtsvägen var årsmedeldygnstrafiken 550 fordon i ena färdriktningen och cirka 940 i den andra samma mätperiod mellan Franzéngatan och Pär Lagerkvists gata¹⁶. På den norra delen av gatan visade mätningarna istället cirka 400–500 fordon i respektive färdriktning. Dessutom synliggjorde samma studie trafikflöden om cirka 2000 fordon på Franzéngatan i ena färdriktningen samt cirka 1600 i den andra¹⁷. E4:an omfattas av statligt vägghållarskap medan resterande gator av kommunalt vägghållarskap. Samtliga trafikflöden illustreras i Figur 9.



Figur 9 Trafikflöden kring planområdet (baserat på Lantmäteriets kartverktyg)

2.5.2 Parkering och angöring

Det finns i dagsläget lastplatser på både Nordenflychtsvägen och Strandbergsgatan, där majoriteten är belägna längs den förstnämnda gatan. Med avseende på parkering i närområdet finns bland annat parkeringsgaraget Strandbergsdäcket som inrymmer 340 platser, varav 335 är besöksparkering¹⁸. På Strandbergsgatan finns ett annat parkeringshus med 149 platser, varav 42 för besökare¹⁹. Utöver detta finns ett parkeringsgarage tillhörande Lindhagenhuset, samt datumparkering längs gatorna i området. Parkeringsgaragen presenteras i Figur 4 och angöringen i området exemplifieras i Figur 9.

¹⁴ Trafikmätningar Essingeleden, material från Stockholm stad

¹⁵ Trafikmätningar Lindhagensgatan och Strandbergsgatan, material från Stockholm stad

¹⁶ Trafikmätningar Nordenflychtsvägen, material från Stockholm stad

¹⁷ Trafikmätningar Franzéngatan, material från Stockholm stad

¹⁸ Stockholm Parkering, karta på webbsida

¹⁹ Stockholm Parkering, karta på webbsida



Figur 10 Angöring längs Nordenflychtsvägen

3 TRAFIKALSTRING

Alstring är en typ av beräkning av hur mycket trafik ett område ger upphov till. Olika områden och användningsområden, som till exempel boende eller handel, alstrar olika mängd trafik. Det finns dessutom olika metoder för att räkna fram alstringstalet. I detta kapitel beskrivs inledningsvis förutsättningar och indata, för att sedan redovisa alstringstal för de respektive användningar som föreslås i Paradiset 23 och 27.

3.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

Innan Corona-pandemin var alstringstal för trafik någorlunda etablerade och det fanns flera års data för att underbygga de antaganden som gjordes. I samband med pandemin har befolkningens resmönster påverkats. Bland annat sker mer och mer handel via nätet och leverantörstjänster, och arbetsgivares syn på distansarbete har förändrats.

Enligt Trafikanalys rapport *Resmönster under coronapandemin 2020 – 2021* uppskattas andelen resor som befolkningen utför ha minskat cirka 15 % som en direkt effekt av pandemin. Andelen resor till arbetet har minskat med cirka 18 % medan resor för service- och inköp har ökat med cirka 5 %.²⁰

Nyttotrafik för bostäder uppskattas till 15 % av total trafikstring, nyttotrafik för kontor uppskattas till 5 % av total trafikstring och nyttotrafik för handel uppskattas till 10 fordon rörelser per dag.

För att kunna räkna fram alstring behövs uppgifter om BTA. För Paradiset 23 och 27 ser fördelningen ut enligt tabell 1.

²⁰ Trafikanalys, 2022.

Tabell 1 Befintlig och tillkommande BTA för Paradiset 23 och 27

Paradiset 23	Befintligt	Tillkommande	Totalt
Bostäder	0	7400	7400
Kontor	0	0	0
Handel		330	330
Totalt	0	8400	8400
Paradiset 27	Befintligt	Tillkommande	Totalt
Bostäder	0	0	0
Kontor	21310	18595	40000
Handel	3150	4000	7150
Totalt	24460	23595	48150

Den yta om ca 330 m² som planeras för handel i Paradiset 23 antas alstra besökare från närområdet, dvs. boende i kvarteret, och därmed inte alstra någon biltrafik utöver den som redan är där.

För Paradiset 23 uppskattas bostadsytan uppta 7 400 BTA, vilket motsvarar 200 boende enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg, eller 110 bostadsenheter. Det finns dock en osäkerhet med Trafikverkets trafikstringsverktyg om antalet bostadsenheter då det beror på bostädernas storlek som kan komma att variera beroende på framtida bostadsmarknad.

Då BTA innehåller andra ytor, utöver bostäder, så som trappuppgångar, hissar och korridorer är BOA, boarea, ett bättre mått att utgå från. Enligt preliminär lägenhetsfördelning fördelar sig 97 lägenheter över 4800 BOA, vilket motsvarar 120 boende²¹ för Paradiset 23.

Befintliga kontorsplatser i Paradiset 27 uppgår till 21 310 BTA och med en tillkommande kontorsyta om 18 595 BTA blir det totalt ca 40 000 BTA kontorsyta i Paradiset 27.

Det finns väldigt få rapporter kring trafikstring inom Stockholms innerstad och fördelningen från Region Stockholms resvaneundersökningar går inte att implementera för arbetsplatser, då arbetsresornas fördelning till stor del beror på arbetsplatsens lokalisering. Exempelvis kan arbetsplatser i yttre förort antas alstra en högre andel biltrafik jämfört med en arbetsplats inom innerstaden, dels då parkeringsavgifter skiljer sig avsevärt, dels då innerstaden har mycket väl utbyggda kollektivtrafiknät och cykelnät.

Det är inte fastställt vilken/vilka typer av verksamheter som kommer att inrymmas i de 4000 BTA handel som tillkommer i Paradiset 27. I samtal med berörda arkitekter i projektet så handlar det dock om ett färre antal större lokaler för sällanköpshandel. Med tanke på närheten till Ica Maxi Lindhagen så är en större matbutik inte troligt. I resonemanget kring alstringen från handeln i Paradiset 23 menar vi på att det sannolikt inte kommer att genereras ny trafik utöver den existerande trafiken. Detta resonemang kan i viss utsträckning stämma för handeln i Paradiset 27 beroende på vilket typ av handel som tillkommer. I detta fall bör en viss trafikstring dock räknas in.

Eftersom det i dagsläget inte finns konkret information kring vilken typ av handel som planeras kommer trafikstringsbedömningen bli relativt översiktlig. Det vill säga att bedömningen i stor utsträckning baseras på handelsytan i sig och mindre på vilken typ av handel som tillkommer. Det sistnämnda är viktigt för att göra mer stabila bedömningar kring en verksamhets trafikstring.

²¹ Hyresgästföreningen

3.2 TRAFIKALSTRINGSBERÄKNINGAR

3.2.1 Boende

I det här kapitlet beskrivs den trafikstring som uppstår från de planerade bostäderna. Beräkningarna beskrivs utifrån olika metoder och indata.

Resvaneundersökningar

Region Stockholm har genomfört resvaneundersökningar (RVU) år 2019 såväl som år 2020. Resultaten från de två rapporterna har analyserats för att försöka ge svar på hur trafikstringstal bör räknas om utifrån nya resmönster i och med pandemins inverkan, som tidigare nämnts.

Nedan redovisas färdmedelsfördelning för boende inom Stockholm innerstad.

Tabell 2 Färdmedelsfördelning för boende inom Stockholm innerstad (RVU Region Stockholm 2021)

År	Bil	Kollektivt	Cykel	Gång	Annat
2019	13 %	33 %	13 %	39 %	1 %
2020	21 %	17 %	14 %	43 %	5 %

Tillkommande för bostäder är nyttotrafik, som till exempel leveranser och besök, om cirka 15 %.

Enligt resvaneundersökningen för år 2020 så har antalet resor per person och dag minskat från 2 resor per person och dag till 1,7 resor per person och dag. Räknat på 1,7 resor per person och dag, samt att 21 % av dessa resor utförs med bil uppskattas de tillkommande boende i Paradiset 23 alstra 43 fordonsrörelser med bil per dag. Om trafiken återgår till 2019 års nivåer skulle det motsvara 31 fordonsrörelser pga. dess låga andel bilresor.

Inkluderat nyttotrafik beräknas trafikstringen till 49 respektive 36 beroende på 2020 eller 2019 års resvaneundersökningar.

Antal resor per färdmedel

Enligt Region Stockholms RVU från år 2019 och 2020 fördelar sig antalet resor per invånare och dag för Stockholms innerstad enligt tabell nedan.

Tabell 3 Färdmedelsfördelning för Stockholm innerstad år 2019/2020 (RVU Region Stockholm 2021).

År	Bil	Kollektivt	Cykel	Gång	Totalt
2019	0,4	0,8	0,4	0,9	2,5
2020	0,4	0,3	0,3	0,7	1,7

Antaget 120 boende i Paradiset 23 skulle det då motsvara 44 fordonsrörelser med bil, det är dock ganska högt räknat för själva fastigheteten då vissa av fordonsrörelserna kan utföras som en del av den totala resan och därmed inte ske i direkt anslutning till fastigheten. Inräknat tillkommande nyttotrafik blir den totala trafikstringen 51 fordonsrörelser med bil per dag.

Trafikverkets trafikstringsverktyg

Trafikverket har ett verktyg för att beräkna trafikstring utifrån indata om lokalisering och markanvändning, men även faktorer så som hur välutbyggt kollektivtrafiken, cykelvägnätet och gångvägnätet är i området.

Resultaten från Trafikverkets trafikstringsverktyg kan i vissa fall skilja sig markant från verkligheten²². I detta arbete har vi nyttjat Trafikverkets verktyg för att jämföra med de resultat som resvaneundersökningar medfört.

Resultaten från trafikstringsverktyget är exklusive nyttotrafik och jämförs då med tidigare resultat exklusive nyttotrafik.

Resultaten presenteras i tabell nedan.

Tabell 4 Jämförelse av trafikstringsresultat för Paradiset 23 baserat på 120 boende.

	RVU 2019	RVU 2020	Resor per färdmedel 2019	Resor per färdmedel 2020	TRV verktyg
Bil	31	43	48	48	24
Kollektivt	79	35	96	36	91
Cykel	31	29	48	36	23
Gång	94	84	108	84	202

3.2.2 Kontor och handel

Kontor

För att räkna fram alstringen för kontor utgår vi från antalet parkeringsplatser. Enligt Stockholm stads skrivelse Parkeringstal Stadshagen²³ för kontor i ett sådant centralt läge bör parkeringstalet för kontor vara 2 platser / 1000 kvm ljust BTA. Detta skulle motsvara 80 parkeringsplatser för Paradiset 27. Antaget att 30 % faller bort pga. sjukdom och distansarbete så kan parkeringstalet räknas ned till 56 platser. Fabeges egna uppgifter visar att beläggningen innan pandemin låg mellan 70-75%, och efter pandemin har beläggningen minskat med ytterligare ca 15-20%. Antagandet om 30% bortfall bedöms ändå vara rimligt, eftersom beräkningarna baseras på detaljplanebestämmelsen snarare än de exakta förutsättningarna för nuvarande verksamheter.

Utifrån att tillkommande 18 595 BTA motsvarar 37 fordon, eller 26 platser med 30 % bortfall som tidigare nämnts, så kan den tillkommande trafikstringen beräknas till det dubbla, 52 fordon per dygn, då varje fordon kan antas utföra 2 resor, en till kontoret och en från kontoret. Det faktiska bortfallet i form av kontorsanställda som arbetar hemifrån kan vara högre, vilket ger en lägre trafikstring.

Handel

I detta fall har vi använt oss av Trafikverkets alstringsverktyg för att bedöma trafikstringen. I verktyget har handelsytan klassificerats som detaljhandel med ett uppskattat antal om 15 anställda²⁴. Detta genererar, i verktyget, 150 ÅDT och förutsätter att hela ytan bedrivs av en större aktör. Resultatet omfattar en bilandel om 26 procent vilket baseras på projektet centrala läge. Vår bedömning är att resultatet är en god utgångspunkt. Det är sannolikt att en stor del av besökarna är befintlig trafik från närliggande områden där andelen ny trafik är förhållandevis liten. Dock kan alstringen komma att bli högre eller lägre beroende på vilken typ av verksamhet som tillkommer. Om ytan portioneras ut i flera, mindre, lokaler, vilket också är Fabeges ambition, kommer alstringen av

²² A. Lövdahl och A. Wiklund, 2016

²³ Parkeringstal Stadshagen, 2017

²⁴ Antalet anställda är en bedömning av WSP.

biltrafik sannolikt vara lägre. Detta då det i högre grad är redan existerande trafik som besöker verksamheterna samt en mindre andel biltrafik.

3.3 SUMMERING AV TRAFIKALSTRING

Utifrån ovan givna beräkningsmetoder och beräkningar kan den totala trafikstringen för boende uppgå till 49 fordonsrörelser inklusive nyttotrafik, baserat på färdmedelsfördelningen från RVU 2020. För kontor antas en trafikstring om tillkommande 52 fordonsrörelser. Handelsverksamheter kan antas alstra upp till 150 fordonsrörelser i det fall ytorna inryms av en större aktör. Om ytorna delas upp i flera mindre verksamheter så är trafikstringen sannolikt lägre.

Med en sammanlagd tillkommande trafikstring om 250 fordonsrörelser för Paradiset 23 & 27 bedöms inte belastningen på befintligt vägnät påverka kapaciteten något nämnvärt och därför är bedömningen att ingen vidare utredning krävs.

4 PARKERING OCH MOBILITET

4.1 PARADiset 23

Inom Paradiset 23 planeras i dagsläget ca 7400 BTA bostäder samt ca 1000 kvm BTA handelsverksamhet.

4.1.1 Bilparkering

Bostäder

Stockholms stad tillämpar flexibla och projektspecifika parkeringstal för bostäder i den meningen att antalet parkeringsplatser som byggs anpassas efter den specifika situationen i varje projekt. För Stadshagen har staden arbetat fram nivåer baserat på exploateringsområdet vilket redovisas i Parkeringstal Stadshagen.

Utifrån Parkeringstal Stadshagen är parkeringstalet 0,33 platser per boende, detta utgör p-talets grund för Paradiset 23.

Besöksparkering

Enligt Stockholm stads riktlinjer kan besöksparkering anordnas på olika sätt. Antigen kan parkeringstalet räknas upp med 10% för att inrymma besöksparkering på tomtmark. Alternativt kan parkering ordnas i ett öppet garage (öppet för allmänheten) med flytande platser (platser som kan samnyttjas, inte låsta till ett specifikt fordon). I dessa fall kan besöksparkering lösas genom samnyttjande och p-talet behöver därmed inte räknas upp.

Med grund i Stockholm stads riktlinjer och Parkeringstal Stadshagen för besöksparkering bedömer vi att besöksparkering bör rymmas inom befintligt garage under förutsättning att garaget har så kallade flytande platser.

Mobilitetstjänster

Det gröna p-talet skapas genom att justera det projektspecifika p-talet med mobilitetstjänster. I Stockholms stads riktlinjer har olika mobilitetstjänster aggregerats till tre nivåer som möjliggör olika sänkningar av p-talet. För att uppnå en sänkning måste mobilitetstjänsterna ha motsvarande potential och omfattning som de listade i Tabell 5.

Tabell 5 Exempel på rabattgrundande mobilitetstjänster.

Nivå	Mobilitetsåtgärder	Möjlig sänkning
Grundläggande	<p>Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.</p> <p>Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering.</p> <p>Lätt nåbara cykelrum</p> <p>Förbättrade cykelfaciliteter (ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum etc)</p>	10%
Medelnivå	<p>Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i området</p> <p>Prova-på-kort på kollektivtrafik – erbjudande under viss tid.</p> <p>Förbättrade cykelfaciliteter (ex reparations- och tvättrum, ladduttag för el-cykel, besöksparkering nära entrén etc)</p> <p>Cykelpool med bl a lastcykel, cykelkärra och elcykel</p>	15%
Ambitiös nivå	<p>Bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser till bilpoolen och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år.</p> <p>Subvention av månadskort för kollektivtrafik.</p> <p>Erbjudande om personlig resecoach vid inflyttning</p> <p>Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning</p> <p>Attraktivt, tryggt och lätt nåbart cykelrum i markplan</p>	20%

Projektets förutsättningar motiverar implementeringen av mobilitetstjänster. Det närliggande cykelnätet är av god kvalitet och spårbunden kollektivtrafik finns inom 200 meter från byggnaden. Detta motiverar mobilitetsåtgärder som stärker incitamenten till att resa hållbart. Det är viktigt att ta vara på de förutsättningar som finns i närområdet och stärka dessa genom att informera och marknadsföra hållbara färdmedel samt skapa fysiska förutsättningar för hållbart resande.

I detta skede föreslås inga specifika mobilitetstjänster. Dock redovisas utfallet av implementeringen av olika mobilitetstjänster i Tabell 7. Sammantaget finns goda förutsättningar för att arbeta med mobilitetstjänster för både boende samt kontorsverksamheterna.

P-tal Paradiset 23

Bedömningen av parkeringstalet för Paradiset 23 sammanfattas i Tabell 6 nedan.

Tabell 6 Bedömningsprocess för p-tal Paradiset 23.

Bedömning	Specifikt p-tal	Kommentar
Utgångsläge	0,33	Utifrån bilinnehav
Lägenhetsfördelning	-	Inget avdrag
Besöksparkering	-	Ingen uppräknings, kan sannolikt lösas i befintligt garage.
Mobilitetstjänster	-	Eventuellt avdrag baseras på karaktären av implementerade mobilitetsåtgärder.

Det gröna p-talet beror på om fastighetsägaren implementerar mobilitetstjänster samt dess karaktär. P-talet kan sänkas med upp till 20 % om mobilitetsåtgärder i likhet med de för *Ambitiös nivå* uppnås. I Tabell 7 redovisas möjliga utfall av p-talet beroende på om mobilitetstjänster implementeras samt dess omfattning sett till antalet lägenheter. Även antalet besöksparkeringar som krävs redovisas.

Tabell 7 Möjligt utfall av grönt p-tal samt besöksparkering.

	P-tal	Parkeringsplatser	Besöksparkeringar*
Inga mobilitetstjänster	0,33	32	3
Grundläggande nivå	0,3	29	3
Medelnivå	0,28	27	3
Ambitiös nivå	0,26	25	3

*Antalet har avrundats till närmsta heltal utifrån 10% tillägg. Uträkningen utgår ifrån att 97 lägenheter byggs, men detta kan förändras i framtiden.

Bedömningarna kring lägenhetsfördelningar, besöksparkeringar samt mobilitetstjänster kan komma att ändras vilket påverkar det slutgiltiga p-talet. Fabege planerar för mobilitetsåtgärder motsvarande grundläggande nivå som lägst, vilket innebär att viss sänkning kan godkännas i bygglovsskedet.

Handel

Det finns god tillgång till gatuparkering i närområdet där extra parkeringsplatser för den tillkommande handeln sannolikt inte krävs. För vissa typer av verksamheter (till exempel kiosker, mindre matbutiker och verksamheter som försörjer sitt direkta närområde) alstras ingen nämnvärd extern trafik och extra parkering behövs således ej. Behovet av parkeringsplatser avsedda för handel i garaget kommer sannolikt vara låg eller obefintlig, och att välja att parkera i garaget för ett snabbt inköp eller ärende bedöms inte som sannolikt. Därmed bedömer vi att handeln inte skapar ett tillkommande parkeringsbehov.

Eftersom det inte finns uppgifter kring antal anställda för handeln, så kan vi i detta läge inte bedöma hur många platser eventuell personalparkering skulle innefatta. Om eventuell personalparkering krävs finns utrymme att avsätta plats för detta i parkeringsgaraget.

4.1.2 Cykelparkering

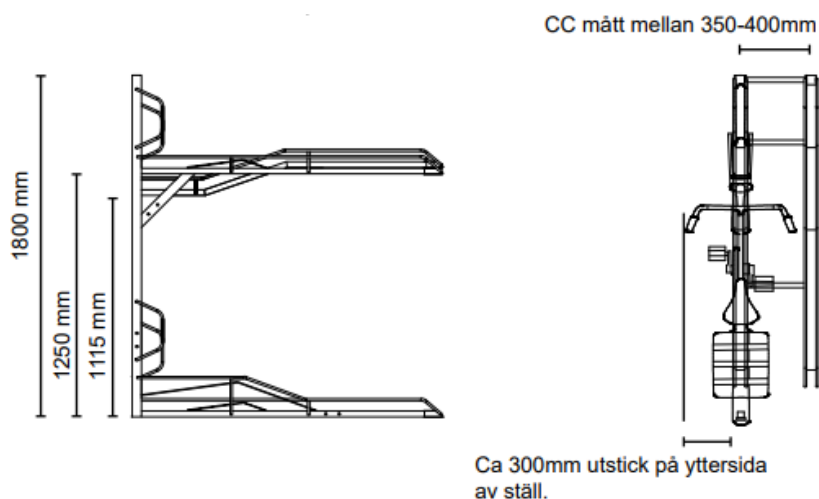
Bostäder

Cykelparkeringen bör alltid ordnas i anslutning till bostäder samt arbetsplatser, i första hand inom fastigheten. Utgångspunkten är att cykelparkering ska finnas på tomtmark eller inom byggnaden, inte på gatumark. Cykelparkeringar ska vara lättillgängliga och attraktiva för boende och besökare.

Stockholms stads riktlinjer, Parkeringstal Stadshagen, anger intervall för lämpliga p-tal för cykelparkering om 2,5–4 cykelparkeringar per 100 kvm BTA. Sett till den totala ytan för bostäder i Paradiset 23 genererar det ett intervall om 185 – 300 cykelparkeringar. Med tanke på fastighetens närhet till tunnelbana och Stockholm stads etablering av låncykelsystemet Stockholm E-bikes, med en station på Strandbergsgatan vid Ica Maxi Lindhagen, så anses det lägre intervallet räcka. Det skulle då motsvara 1,9 cykelparkeringsplatser per lägenhet.

Det är viktigt att cykelparkeringarnas utformning möjliggör plats för utrymmeskrävande cyklar som lastcyklar och cykelkärror. Det är även önskvärt att säkerställa god kvalitet på cykelparkeringen med ytor till cykelpump, cykelservice och liknande.

En lösning är att anlägga cykelparkeringar i tvåvåningsställ i cykelrum. I Figur 11 visas en inomhuslösning med 2,5 m i takhöjd där cykelställ sker i två våningar. Med ett tvåvåningscykelställ upptar varje cykel 0,7 kvadratmeter så vida cykelställena ställs mot varandra med 2,5 meter fri bredd för av- och pålastning.²⁵



Figur 11 Exempellösning på cykelparkering i tvåvåningsställ. Källa Svenska cykelrum

Ytbehov för cykelparkering

Som tidigare konstaterat ligger intervallet mellan 185–300 cykelparkeringar utifrån stadens riktlinjer. Detta skulle innebära ett ytbehov av 130–210 kvm för att anlägga cykelparkeringarna i tvåvåningsställ, samt yta för av- och pålastning. Vissa platser för mer ytkrävande cyklar så som cykelvagnar och lådcyklar bör även avvaras. Besöksparkering kräver sannolikt inte cykelrum utan kan i så stor utsträckning som möjligt avsättas och anordnas på tomtmark i anslutning till byggnaden. Om utrymme finns kan viss besöksparkering, främst för långtidssbesök till boende, lösas inne i byggnaden. För att få plats med cykelparkering för handel och besöksparkering kommer det behöva inrymmas på gatumark. Det finns idag befintlig cykelparkering kring byggnaden där cyklister kan hänvisas till. Dock är det viktigt att säkerställa att cykelparkeringar finns nära entréerna för att undvika ”informella”

²⁵ Svenska cykelrum

parkeringar på trottoarerna. Cykelparkering för besök kan utformas med en enklare parkeringslösning i ställ med möjlighet till ramlåsning.

Handel

I Stockholms stads riktlinjer anges ett intervall om 20–30 cykelparkeringar per 1000 kvm BTA för handelsverksamheter. Den planerade handelsytan omfattar ca 330 BTA vilket ger ett lämpligt intervall mellan 7–10 cykelparkeringar. Beroende på vilken typ av handelsverksamhet som tillkommer kan antalet parkeringar tänkas vara lägre eller högre. Besöksintensiva verksamheter som matbutik eller restaurang kan tänkas ha ett större parkeringsbehov än mindre butiker i stil med Pressbyrån eller annan kioskverksamhet.

4.2 PARADiset 27

Inom Paradiset 27 planeras i dagsläget ca 18 595 BTA tillkommande kontorsverksamhet samt 4000 BTA handel. Befintliga ytor för kontor och handel kvarstår.

4.2.1 Bilparkering

Kontor

Som tidigare beskrivet så kommer Paradiset 27s nuvarande kontorsyta om 21 310 kvm BTA med en tillkommande kontorsyta om 18 595 BTA bli totalt ca 40 000 BTA. Givet Parkeringstal Stadshagen så krävs 2 parkeringsplatser per 1000 kvm kontorsyta, vilket medför ett totalt parkeringsbehov om 80 parkeringsplatser för kontorsytorna i Paradiset 27.

Precis som för trafikstringen behöver vi räkna ner antalet platser baserat på det faktum att alla inte befinner sig på kontoret varje dag. Det är sannolikt att en viss andel arbetar hemifrån/på distans vilket minskar parkeringsbehovet totalt sett. Vidare, sjukfrånvaro samt vård av barn måste också tas i beaktning för att resonera kring ett lämpligt p-tal som matchar parkeringsbehovet. Fabeges egna uppgifter visar att beläggningen innan pandemin låg mellan 70-75%, och efter pandemin har beläggningen minskat med ytterligare ca 15-20%.

För trafikstringen antogs ett bortfall på 30%, vilket för parkeringsplatserna skulle mynna ut i ett behov på 56 platser. Fabeges egna beläggningsmätningar talar för att antagandet om 30% bortfall är något lågt räknat. Den faktiska beläggningen kan snarare hamna ner mot 60%, vilket minskar parkeringsbehovet ytterligare. Vår bedömning om 30% bör däremot fortsatt vara ett riktvärde, eftersom beräkningarna baseras på detaljplanebestämmelsen snarare än de exakta förutsättningarna för nuvarande verksamheter. Oavsett procentuellt bortfall finns tillräckligt med platser i garaget.

Outnyttjade parkeringsplatser kan tillhandahålla cykelparkering eller annan form av samnyttjande.

Handel

I dagsläget finns ingen konkret bestämmelse över vilken typ av handelsverksamhet som kan tillskapas i Paradiset 27. Med tanke på närheten till Ica Maxi Lindhagen så är sannolikt en större matbutik inte troligt. Det finns däremot kapacitet i parkeringsgaraget att tillskapa viss parkering för handeln ifall en mindre livsmedelsbutik etableras.

Utifrån trafikstringsbedömningen kan vi konstatera att det handlar om ett relativt lågt trafikflöde som tillskapas av handeln. Speciellt då huvuddelen av kunder kan tänkas komma från närliggande områden och andelen ny trafik antas vara liten. Om flera, mindre lokaler tillkommer bedöms biltrafiken vara ännu mindre då större delar av besökarna kan tänkas bo i närområdet samt att verksamheterna inte alstrar en större del ny trafik. Det finns dock potential till att arbeta med information- och kommunikationsåtgärder för att premiera hållbara färdmedel till och från handelslokalen. I synnerhet baserat på byggnadens centrala läge.

4.2.2 Cykelparkering

Kontor

I Stockholms stads riktlinjer anges att cykelparkeringstalet för kontor bör baseras på 10–20 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA baserat på ca 20 BTA per anställd. För den totala kontorsytan innebär det ett behov om 400 – 800 cykelparkeringsplatser.

Om cykelparkering för kontor anordnas i cykelrum skulle det innebära ca 280–550 kvm.

En möjlig lösning är att samnyttja cykelparkeringar där samma parkeringsplats kan användas av olika verksamheter som har parkeringsbehov vid olika tider. Detta kan vara relevant för besök till kontor som främst sker under dagtid medan besök till boende främst sker under kvällar och helger. Detta innebär att antalet cykelparkeringar kan minskas. Cykelparkeringar är dock generellt svårare att samnyttja än bilparkeringar. Cykelparkering bör placeras inom eller nära entréer då det kan bli svårt att samla all cykelparkering för olika verksamheter vid en punkt.

Handel

I riktlinjerna för handel anges ett intervall om 20–30 cykelparkeringar per 1000 kvm BTA för handelsverksamheter. Den planerade handelsytan omfattar i dagsläget 4000 BTA vilket ger ett intervall mellan 80–120 cykelparkeringar. Nuvarande handelsyta om 3150 BTA ger ett intervall om 60 – 90 cykelparkeringar, och således blir det totala cykelparkeringsbehovet för handel 140 – 210 platser.

Antalet cykelparkeringar måste ställas mot den aktuella verksamheten och de fysiska förutsättningar som finns på platsen. I detta fall genereras ett stort antal cykelparkeringar på en plats där det inte finns stora ytor att tillta för cykelparkering. Vi anser att det som princip är viktigt att säkerställa goda cykelparkeringar för besökare nära entréer som är av god kvalitet. Detta innebär att det sannolikt är bättre att anordna ett mindre antal cykelparkeringar nära entréerna istället för att uppnå riktlinjerna där cykelparkeringen istället anläggs längre ifrån entréerna. Det finns då risk att cyklar kommer att parkeras på trottoarerna nära entréerna vilket skapar en sämre trafikmiljö.

En möjlig lösning är att ta yta från gatuparkering för bil nära tillkommande entréer och anordna cykelparkering i så kallade Stockholmshagar. På så sätt kan mer cykelparkering anordnas på ett strukturerat sätt samtidigt som hållbara färdmedel premieras i gatumiljön.

4.3 SAMMANFATTNING PARKERINGSTAL FÖR BIL OCH CYKEL

4.3.1 Bilparkering

Det totala bilparkeringsbehovet för boende och kontor uppgår till 90 parkeringsplatser med ett avdrag om 30 % för distansarbete och sjukdom som applicerats över kontorsplatsernas parkeringsbehov. Utan avdraget skulle det totala behovet uppgå till 112 parkeringsplatser.

Vår bedömning är att det sannolikt inte krävs fler parkeringsplatser för den tillkommande handeln. För vissa typer av verksamheter (till exempel kiosker, mindre matbutiker och verksamheter som försörjer sitt direkta närområde) alstras ingen nämnvärd extern trafik och tillhörande parkering är således inte behövd. Eventuell personalparkering bedöms kunna inrymmas i befintliga parkeringsytor.

Efter uppdragets färdigställande har vi fått uppgifter om att det totalt finns 157 p-platser i garaget. 22 av dessa är så kallad dubbel parkering, vilket innebär att bilar till och från de innersta platserna endast kan ta sig in och ut när platsen bakom är tom. Räknar vi bort dessa 22 platser finns 132 parkeringsplatser att tillgå. Eftersom behovet av parkeringsplatser bedöms vara 90, finns det vid behov möjlighet att skapa besöksparkering även för handeln. De 22 platserna på innersta raden kan däremot nyttjas av t.ex. bilpool, cykelparkering, företagsbilar eller långtidsparkering för boende. Lösningen finns redan idag och är en fungerande sådan.

Det finns god potential för samnyttjande av parkeringsplatserna för bilar då kontorsarbetande har behov mitt på dagen, medan boende har behov på kväll och natt. Enligt Malmö stads parkeringspolicy²⁶ kan samnyttjande av parkeringsplatser beräknas enligt nedanstående tabell. Det totala antalet bilplatser vid samnyttjande får dock inte understiga antalet parkeringsplatser för en enskild kategori.

Tabell 8 Samnyttjande av parkeringsplatser. Malmö stads parkeringspolicy.

Beläggning i procent (%)				
Kategori	Vard. 9-16	Fre. 16-19	Lör. 10-15	Kväll & Natt
Bostäder	55-75	55-75	70	100
Kontor	60-80	40	70	50
Handel	40	80	80	-

Vid beräkning för 32 boendeparkeringsplatser och 56 kontorsparkeringsplatser uppgår det högst beräknade behovet till 62 parkeringsplatser. Det högsta antalet fås vid beräkning enligt lördag 10-15, med 70% beläggning för både bostäder och kontor. Vid beräkning för 32 boendeparkeringsplatser och 90 kontorsparkeringsplatser uppgår det högst beräknade behovet till 87 platser, vilket understiger det enskilda behovet för kontorsparkeringsplatser vilket medför att behovet sätts till 90. Det kan alltså konstateras att 90 parkeringsplatser räcker vid samnyttjande av parkeringsplatserna för boende och kontor. Givet de 157 parkeringsplatser som finns finns det då en marginal om 67 parkeringsplatser tillgodo för omdaning till cykelparkering, eller för handelsverksamheternas personalparkering och eventuell besöksparkering. Eftersom det dessutom finns beläggningsundersökningar som tyder på att fler än 30% av de kontorsanställda inte är på plats dagligen, kan det totala parkeringsbehovet vara ännu lägre, uppskattningsvis 10 platser färre. Detta är dock givet att tillkommande hyresgästers behov och användande är likt de som finns på platsen idag.

Fabege har själva lyft idén om flexibla ytor, vilket i det här fallet innebär att det vintertid erbjuds fler bilparkeringsplatser än sommartid. Sommartid är dessa platser istället avsedda för cyklar. Detta är en god idé för att tillgodose cykelparkeringsbehovet för handel och kontor, medan det för boende även vintertid krävs cykelparkering eftersom cyklarna då behöver vinterförvaras.

4.3.2 Cykelparkering

Det totala cykelparkeringsbehovet för boende, kontor och handelsverksamheter uppgår till ca 730 platser som minimum. Utifrån samma beräkningsmodell som för bilparkering med avseende på samnyttjande så beräknas det totala behovet till ca 530 cykelparkeringsplatser som mest.

Cirka 50 cykelparkeringsplatser föreslås placeras på Strandbergsgatan i närhet till entréer, i hörnet mot Franzéngatan samt den tänkta kontorsentréen mot Strandbergsgatan, där trotturen är bred och lågt trafikerad. Vid mån av plats rekommenderas att några cykelställ placeras i direkt anslutning till entréer för att säkerställa en organiserad cykelparkering även för kortare ärenden. Resterande 480 cykelparkeringsplatser behöver då inrymmas inomhus. Med en uppskattning om 0,7 kvm. per cykel vid nyttjande av tvåvåningsställ så blir det totala ytbehovet strax över 330 kvm. Med en total yta om 12,5 kvm per bilparkeringsplatser så krävs det 25 bilparkeringsplatser sammanlagda yta för att inrymma resterande cykelparkering. Som tidigare nämnt finns det en marginal om 60 bilparkeringsplatser kvar och cykelparkering kan då inrymmas inom den ytan.

²⁶ Malmö stad, 2021

En möjlig lösning är att samnyttja cykelparkeringar där samma parkeringsplats kan användas av olika verksamheter som har parkeringsbehov vid olika tider. Detta kan vara relevant för besök till kontor som främst sker under dagtid medan besök till boende främst sker under kvällar och helger. Cykelparkering bör placeras inom eller nära entréer då det kan bli svårt att samla cykelparkering för olika verksamheter vid en punkt.

5 STRUKTURANALYS

Eftersom utformningen av Paradiset 23 och 27 samt dess funktioner inte är helt färdig ännu kan rekommendationerna och åtgärderna i detta kapitel komma att kompletteras i ett senare skede.

5.1 GÅNG OCH CYKEL

Gånganslutningarna till området bedöms som goda idag, och vid ombyggnation är det viktigt att värna om möjligheten att ta sig till och från entréer på ett säkert och tillgängligt sätt, eftersom i princip alla resor startar och slutar med gång. Underlaget ska vara jämnt och inga hinder bör finnas där man som gående behöver ta sig fram.

För att man som cyklist ska kunna ta sig ända fram till fastigheterna måste man idag cykla i blandtrafik. Det bedöms som acceptabelt på gator med låga biltrafikflöden. För att stärka cykelns roll är det möjligt att införa regleringen cykelgata på Strandbergsgatan. Det innebär att bilister ska anpassa sin hastighet och körsätt efter cyklisterna, högsta tillåtna hastighet är 30 km/h. Parkering får endast ske på särskilt anvisade platser, vilket redan är fallet på Strandbergsgatan.

För att gynna cyklister ytterligare och för att det ska vara ett konkurrenskraftigt färdmedel mot bilen bör cykelparkeringar placeras så nära entréer som möjligt. För långtidsparkering, i det här fallet anställda eller boende, bör cykelparkeringarna vara i säkra och väderskyddade garage eller cykelrum. För besökare som kommer med cykel kan parkeringarna vara av enklare standard. På Strandbergsgatan finns en möbleringszon mellan gångbanan och körbanan som skulle kunna nyttjas för cykelställ. Om gatan regleras till cykelgata blir behovet av dessa platser potentiellt större. Ytorna och reglering av allmän plats ligger däremot utanför planområdet och Fabeges rådighet, vilket innebär att dialog med staden krävs.

En viktig aspekt för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är att inte ha för många konfliktpunkter med annan trafik, som till exempel korsningar, passager och in- och utfarter. Längs Strandbergsgatan, men framförallt Nordenflychtsvägen, finns idag många in- och utfarter från kvarteret. Att minska antalet reducerar risken för trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem för främst gående. Dessutom möjliggör det för att skapa mer levande bottenvåningar, vilket ökar tryggheten. Detta bedöms som extra viktigt på Strandbergsgatan, där ena sidan av gatan löper längs garaget Strandbergsdäcket, vilket kan uppfattas som en otrygg plats. Verksamheter som har öppet sent, som till exempel Pressbyrån som redan finns längs gatan, är positivt för gåendes upplevelse och trygghet.

5.2 ANGÖRING

Utanför flera av de befintliga verksamheterna samt de tillkommande verksamheterna och bostäderna finns ett behov av att kunna angöra och parkera kortare stunder. Leveranser, taxi och bud är exempel på fordon som behöver kunna angöra, både med bil och cykel.

Eftersom det i detaljplanen inte ingår någon allmän plats är det bra att planera entréer efter var det redan idag finns möjlighet att angöra på ett smidigt sätt. Angöringsplatserna för bil bör regleras så att det alltid finns platser lediga, eftersom det annars finns risk att boende eller anställda nyttjar platserna

dagtid. För att underlätta angöring för till exempel cykelleveranser och bud, som kan ske med både lastcykel och vanlig cykel, är det önskvärt med cykelparkeringar på flera platser runt kvarteret. Där det idag endast finns trottoar och ingen möbleringsyta intill fastigheten kan ett alternativ vara, att i dialog med staden, omvandla ett par kantstensparkeringar till cykelparkering, till exempel med så kallade Stockholmshagar.



Figur 12 Stockholmshage. Foto Johan Pontén²⁷

5.3 IN- OCH UTFARTER

En rekommendation är att, som tidigare nämnt, minska antalet in- och utfarter från fastigheten. Fabege planerar för att få till en infart och utfart separerade från varandra, så att bilar som ska parkera åker in på ett ställe och ut på ett annat. Leveranser har en egen gemensam lastinfart och utfart. I kombination med minskade antal konfliktpunkter, skulle trafiksäkerheten öka samt göra det tydligare och mer orienterbart för de som besöker garaget för första gången. Generellt gäller att in- och utfarterna inte bör placeras närmre än 10 meter från en korsning. Vidare bör man säkerställa en siktriangel om 2,5 meter vid utfarter för att minska risken för olyckor. Vid infarten till garaget är det bra att undvika att man behöver stå på trottoaren för att vänta på att porten öppnas, och ett sätt att hantera det är att dra in garageentrén så långt att en personbil kan vänta mellan porten och trottoaren.

6 SAMMANFATTNING

Trafikalstring

Den sammanlagda tillkommande trafikalstringen för Paradiset 23 & 27 är ca 250 fordon och bedöms inte påverka kapaciteten på befintligt vägnät i den utsträckningen att vidare utredning behövs.

Parkering

I ritningar över Paradiset 23 och 27 finns ca 157 parkeringsplatser i garage vilket innebär att totalt bilparkeringsbehov om 90 parkeringsplatser inryms med god marginal. Tidigare genomförda belägningsundersökningar tyder dessutom på att bortfallet om 30% dagligen kan öka ytterligare, vilket ger ännu större marginal mellan framräknat parkeringsbehov och antal tillgängliga platser.

Utifrån Stockholms stads riktlinjer kopplat till cykelparkering genereras ett behov om cirka 500 cykelparkeringar sett till den totala ytan för bostäder, kontor och handel. Det kan vara motiverat att

²⁷ Stockholm stad, 2021-08-31

arbeta med ett mindre antal cykelparkeringar än intervallet och istället säkerställa cykelparkeringar av bättre kvalitet med möjlighet till cykelpump, cykelservice-yta etc.

Strukturanalys

Gånganslutningarna till området bedöms som goda idag, och vid ombyggnation är det viktigt att värna om möjligheten att ta sig till och från entréer på ett säkert och tillgängligt sätt.

För att gynna cyklister och för att cykel ska vara konkurrenskraftigt mot bilen bör cykelparkeringar placeras så nära entréer som möjligt. För långtidsparkering bör cykelparkeringar placeras i säkra och väderskyddade garage eller cykelrum. Strandbergsgatan rekommenderas bli cykelgata.

Eftersom det i detaljplanen inte ingår någon allmän plats är det bra att planera entréer efter var det redan idag finns möjlighet att angöra på ett smidigt sätt. Angöringsplatserna för bil bör regleras så att det alltid finns platser lediga, eftersom det annars finns risk att boende eller anställda nyttjar platserna dagtid.

7 REFERENSER

Stockholms stad, 2021(a). *Områdesfakta Kungsholmen stadsdelsområde*. Tillgänglig: kungsholmen-stadsdelsomrade.pdf (start.stockholm)

Stockholms stad, 2021(b). *Områdesfakta Stadshagen stadsdel*. Tillgänglig: stadshagen.pdf (start.stockholm)

Stockholms stad, 2022 (a). *Västra Kungsholmen* Tillgänglig: Västra Kungsholmen - Stockholm växer (vaxer.stockholm)

Stockholms stad, 2022 (b). *Hornsbergskvarteren* Tillgänglig: Hornsbergskvarteren - Stockholm växer (vaxer.stockholm)

Stockholms stad, 2021 (c). *Cykelpassager per mätstation – månadsmedian* Tillgänglig: Cykelpassager per mätstation - månadsmedian, tabell - Stockholms miljöbarometer

Boverket, Trafikverket, & Sveriges kommuner och Landsting, 2015. *Trafik för en attraktiv stad – Underlag till handbok • Utgåva 3*

Stockholms stad, 2021 (d). *Startpromemoria för planläggning av Paradiset 23 m.fl. i stadsdelen Stadshagen (kontor, centrumändamål och bostäder, 70 lgh)* Tillgänglig: <https://etjanst.stockholm.se/Byggochplantjansten/Meeting/GetMeetingDocumentFile?fileRecordNumber=9643795&journalNumber=2021-03503&meetingRecordNumber=20528908>

Trafikanalys, 2022, *Resmönster under coronapandemin 2020-2021*. Tillgänglig: https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_5-resmonster-under-coronapandemin-2020-2021.pdf

Hyresgästföreningen, *Hur bor man i Stockholm?* Tillgänglig: <https://resources.mynewsdesk.com/image/upload/jx31hqrwy180urtbr2qb.pdf>

A. Lövdahl & A. Wikström, 2016, *Trafikalstring inom bostadsområden i Norrköping* Tillgänglig: <https://liu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1018318/FULLTEXT01.pdf>

Parkeringstal Stadshagen, 2017-03-30. Tillgänglig: <https://etjanst.stockholm.se/Byggochplantjansten/PresentPlan/GetFile?fileRecordNumber=6594403&journalNumber=2013-08100&fileName=Parkeringstal%20Stadshagen%202017-03-30>

Svenska cykelrum, *Produktblad 2-Våningsställ BAS+måttangivelser*. Tillgänglig: Tvåvånings cykelställ - Cykelställ två våningar - Cykelparkering - Svenska Cykelrum

Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, antagen 2020-09-24 Tillgänglig: [https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af1fe2b1611828560211/Policy%20och%20norm%20of%20C3%B6r%20mobilitet%20och%20parkering%20antagen%20september%202020%20\(002\).webb.pdf](https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af1fe2b1611828560211/Policy%20och%20norm%20of%20C3%B6r%20mobilitet%20och%20parkering%20antagen%20september%202020%20(002).webb.pdf)

Stockholm stad, 2021-08-31, *Cykelparkeringar*, tillgänglig: <https://cykla.stockholm/cykelparkeringar/>

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 48 700 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB

601 86 Norrköping
Besök: Södra Grytsgatan 7

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
wsp.com

