



Trafik- och parkeringsutredning, Godsfinkan 1, Hammarby sjöstad

S:t Erik Markutveckling AB, Patrik Dahlin

Version 1.0

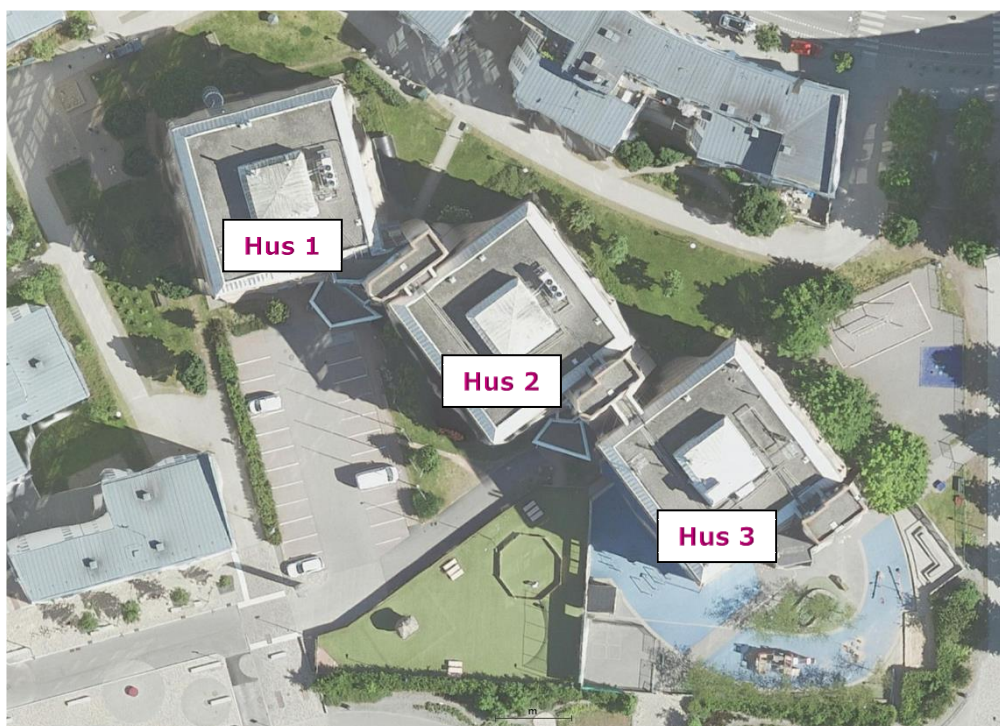
Uppdragsledare: Anthon Georgsson
Biträdande uppdragsledare: Gustav Lundin
Granskare: Anna Lundberg
Stockholm, 2024-10-02

Sammanfattning

Bakgrund

Projektet Godsfinkan 1 drivs med syfte att få till stånd en detaljplaneförändring.

1987 antogs detaljplanen för Fastigheten Godsfinkan 1 i det som då var Lugnets industriområde och fastigheten uppfördes i slutet av 1980-talet. Fastighetens användningsbestämmelse är (RJ) Kontor och Industri. Fastigheten är bebyggd med tre tydliga volymer i 5–6 våningar med mellanliggande trapphus. Volymerna är benämnda hus 1, 2 och 3 från norr.



Figur 1. Hus 1–3 i Godsfinkan 1.

Syfte

Syftet med denna trafik- och parkeringsutredning är att redovisa dagens förutsättningar i och runt planområdet utifrån samtliga trafikslag. Vidare ämnar denna utredning studera vilka effekter och konsekvenser den planerade ändringen av detaljplanen får utifrån ett trafikperspektiv.

Dagens förutsättningar

Planområdet ligger intill ett huvudcykelstråk som löper genom Hammarby sjöstad samt i anslutning till ett flertal lokala gång- och cykelstråk som också används som skolvägar för elever vid Sjöstadsskolan. Kollektivtrafiken i området utgörs av tvärbana samt två busslinjer. Till Luma torg planeras även för tunnelbaneförbindelse som beräknas tas i bruk år 2030. Trafikmätningar genomförda i juni 2024 visar på cirka 1100 fordon per dygn (var av cirka 120 fordon under maxtimmen) på anslutande Heliosgatan. Sophantering och leveranser sker idag via Heliosgatan mot entrén till hus 1. Heliosgatans utformning intill Heliostorget gör det svårt för större fordon att klara svängraden och i juni 2024 regleras Heliosgatan så att fordon över 8 meter ej får passera. Det finns också 23 bilparkeringsplatser i anslutning till Godsfinkan 1 som främst används av kontorsanställda och besökare till fastigheten. Vidare finns gott om allmänna cykelparkeringsplatser inom 200 meters avstånd från fastigheten.

Beläggningsstudie

Beläggningsstudien som genomförts för både bil- och cykelparkeringar visar på en maximal bilparkeringsbeläggning om 52 procent på morgon, vardagar. Antalet lediga cykelparkeringar inom gångavstånd (200 m) från fastigheten är över 100 oavsett tid på dygnet/veckodag.

Konsekvensanalys

Gång- och cykelnätet förblir oförändrat i planförslaget. Dock bidrar en lägre trafikalstring från Godsfinkan 1 i och med planförslaget till att förutsättningarna för gående och cyklister förbättras.

Restidsanalysen visar att planområdet redan idag har en bra geografisk position för användande av kollektivtrafik. Med en ny tunnelbanestation vid Luma ökar möjligheterna för resande att använda mer hållbara transporter till och från området.

Biltrafiken till och från Godsfinkan 1, via Heliostorget, kan förväntas minska med cirka 71 procent i och med borttagning av parkeringsplatser (från 23 till 4 inkl. 1 HKP). Cykelparkering planeras vid entréer till hus 1 och 2 för kontorsverksamheter (cirka 66 cykelplatser). Inga ytterligare cykelparkeringsplatser planeras för skolverksamheten i hus 3 då omkringliggande cykelparkering har låg beläggning.

Leveranser och avfallshantering med större fordon (mindre än 8 meter) rekommenderas angöra via Heliosgatan, söder om Heliostorget, via en angoringsficka. Leveranser med mindre fordon (minibuss, färdtjänst) kan genomföras på egen fastighetsmark via en vändplats.

Slutsats

Trafikalstringen till och från Godsfinkan 1 antas minska i och med minskandet av antalet parkeringsplatser i planförslaget samt på lång sikt i och med uppförandet av en ny tunnelbanestation vid Luma park. Detta ger goda förutsättningar att ta sig till Godsfinkan 1 med mer hållbara färdmedel. Antalet cykelparkeringar ökar i och med planförslaget för kontorsverksamheterna. Skolverksamheten föreslås nyttja befintlig cykelparkering som idag är relativt outnyttjad.

Planförslaget medför förbättringar för gång- och cykeltrafik på framför allt Heliostorget.

Placering av angöringsficka för leveranser och sophantering kräver avsteg från SVOA:s avståndskrav för draglängd. Placeringen förordas trots det med hänsyn till att det ger möjlighet till en större skolgårdsyta.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Syfte och metod.....	6
1.3	Geografisk avgränsning.....	7
2.	Nulägesbeskrivning.....	8
2.1	Befintlig bebyggelse	8
2.2	Gång- och cykeltrafik.....	9
2.2.1	Skolvägar.....	10
2.3	Kollektivtrafik	11
2.4	Biltrafik.....	11
2.4.1	Trafikflöden	12
2.5	Angöring, sophantering och leveranser	13
2.5.1	Justering av LTF.....	13
2.6	Parkering	14
2.6.1	Bilparkering.....	14
2.6.2	Allmän cykelparkering.....	14
3.	Beläggningsstudie.....	15
3.1	Bilparkering.....	15
3.2	Intern cykelparkering	17
4.	Planförslaget.....	22
5.	Konsekvensanalys.....	23
5.1	Gång- och cykeltrafik.....	23
5.2	Kollektivtrafik	24
5.2.1	Restidsanalys.....	25
5.3	Biltrafik.....	26
5.3.1	Trafikalstring nuläge.....	26
5.3.2	Trafikalstring planförslag.....	26
5.3.3	Summering trafikalstring.....	26
5.4	Angöring och sophantering	27
5.4.1	Konsekvens av förändrad LTF	30
5.5	Parkering	31
5.5.1	Bilparkering.....	31
5.5.2	Cykelparkering.....	34
6.	Slutsats.....	35

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Projektet Godsfinkan 1 drivs med syfte att få till stånd en detaljplaneförändring.

1987 antogs detaljplanen för Fastigheten Godsfinkan 1 i det som då var Lugnets industriområde och fastigheten uppfördes i slutet av 1980-talet. Fastighetens användningsbestämmelse är (RJ) Kontor och Industri. Fastigheten är bebyggd med tre tydliga volymer i 5–6 våningar med mellanliggande trapphus. Volymerna är benämnda hus 1, 2 och 3 från norr.

När Hammarby Sjöstad uppfördes under 1990-talet revs stora delar av industriområdet och gav plats till bostäder och verksamheter utmed nya gatusträckningar.

På grannfastigheten byggdes en kommunal grundskola, Sjöstadsskolan, med elever i åk F-9. Denna skola hade inte tillräcklig mängd elevplatser, varför Sjöstadsskolan nu hyr hus 3 i fastigheten Godsfinkan 1 med 347 elevplatser, som annex på ett tidsbegränsat bygglov. En mindre skolgård intill hus 3 byggdes på fastighetsmark samt del av Bröderna Hedlunds park som arrenderas. Mellan skolgårdarna ligger endast en kommunal gångväg.

Då skolan ser behov av att permanenta sin verksamhet i hus3/annexbyggnaden önskar fastighetsägaren, S:t Erik Markutveckling AB, att förändra detaljplanebestämmelserna till kontor (K) i hus 1 och 2 samt kontor eller skola (K och S) i hus 3.

Om skolan blir permanent avser fastighetsägaren att bygga om mark, för att öka skolgården och minska markparkering.

Fastigheten är kringbyggd med bostäder vars gård vänder sig mot fastigheten. En portik för gående mot Lumaplatsen och Hammarby allé förenklar rörelse mellan Hammarby Allé samt Godsfinkan 1. Fastigheten har ett centralt läge mycket nära Luma med kollektivtrafik, butiker och restauranger. Ett parkeringsgarage finns också närbeläget. Ett huvudstråk för gång- och cykeltrafik löper intill fastighetens södra gräns.

1.2

Syfte och metod

Syftet med denna trafik- och parkeringsutredning är att redogöra för dagens förutsättningar för gång-, cykel-, kollektiv-, samt biltrafik i anslutning till Godsfinkan 1. Vidare studeras vilka effekter och konsekvenser ändringen av detaljplanen får ur ett trafikalt perspektiv.

För att kartlägga dagens situation och framtida ändring av detaljplan har platsobservationer och beläggningsstudier av parkering för cykel och bil genomförts. Vidare har körspårsanalyser genomförts för att säkra angöring och framkomlighet i det kommande planförslaget. Vidare har förväntad effekt på omkringliggande vägnät kopplat till trafikmängder översiktligt analyserats.

Den 14, 16, 17 och 18 mars genomfördes en beläggningsstudie för att kontrollera antalet parkerade bilar samt cyklar vid Godsfinkan 1. Beläggningsstudier studerades även vid ett kompletterande platsbesök den 29 april (morgon/dag). Väderförhållanden vid platsbesöken var cirka 5 grader och sol i mars och cirka 13 grader och molnigt i april.

1.3

Geografisk avgränsning

Godsfinkan 1 ligger i Hammarby sjöstad och är omgiven av bostadsbebyggelse och granne med Sjöstadsskolan i öster. Norr om tomten går Hammarby allé och tvärbanan genom sjöstadsområdet, se figur 1 nedan.



Figur 2. Godsfinkan 1 (ungefärligt utmarkerat i gult) och omkringliggande bebyggelse.

2. Nulägesbeskrivning

2.1 Befintlig bebyggelse

Godsfinkan 1 är bebyggd med fyra byggnadsvolymer varav en är under mark och där skolan finns i en av byggnaderna. Fastigheten har tre sammanhängande byggnader i 5–6 våningar. Två av byggnaderna innehåller kontorslokaler och den tredje inrymmer en skola. Skollokalerna hyrs av SISAB som vidareförhyr till utbildningsförvaltningen. Skolan utgör ett annex till grundskolan Sjöstadsskolan. Annexet har cirka 347 elever och Sjöstadsskolan har cirka 860 elever (år 2023/2024 enligt skolans hemsida).

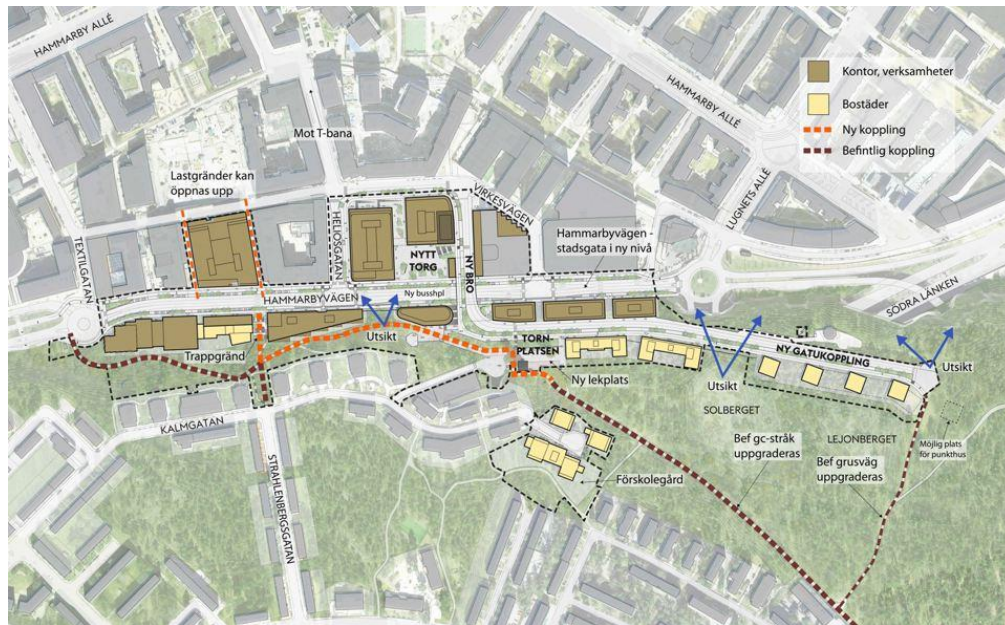


Figur 3. Godsfinkan 1, hus 3 närmst Sjöstadsskolan där skolverksamhet bedrivs idag. Foto: Ramboll.

2.2

Gång- och cykeltrafik

Fastigheten ligger intill ett huvudcykelstråk som löper genom Hammarby sjöstad. Cykelstråket leder vidare till större knutpunkter i Sickla, Gullmarsplan och Skanstull. Det finns ett planförslag (Sjöstadshöjden) där nya bostäder och kontor planeras byggas längs Hammarbyvägen. I samma förslag föreslås även en ny bro som överdäcker Hammarbyvägen för att binda ihop Hammarbyhöjden med Hammarby sjöstad. Ett nytt stråk skapas därmed mellan bron och Hammarby allé och fastigheten får således en ännu mer central placering.



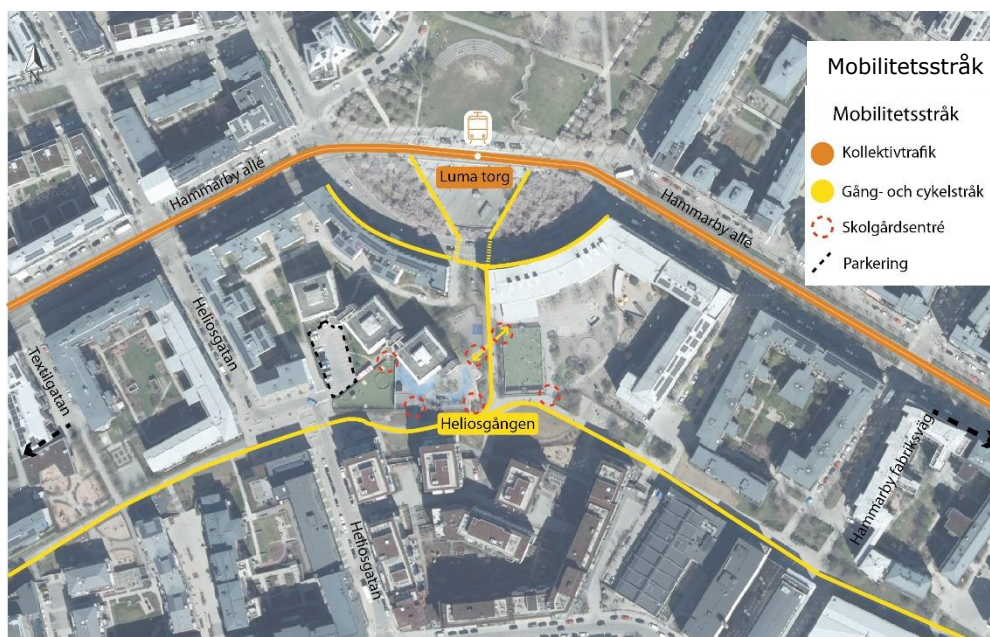
Figur 4. Sjöstadshöjdens planerade område med koppling mot Godsfinan 1.

2.2.1

Skolvägar

I direkt anslutning till planområdet går Heliosgången, en gång- och cykelbana som ansluter till Luma torg i norr, Textilgatan via Heliostorget i väster samt till Hammarby Fabriksväg i öster. Gång- och cykelbanan utmed Heliosgången är inte separerad mellan trafikslagen. Cykelbanan längs med Hammarby allé, söder om Luma torg, är inte trafikseparerat från körbanan. Både Sjästadsskolans skolgård samt skolgården till hus 3 på Godsfinkan 1 nås via Heliosgången genom två entréer på respektive skolgård.

Gång- och cykelstråket från Luma torg är sträckan som nyttjas mest, då denna ansluter till närliggande kollektivtrafikshållplatser. Kopplingen mellan Luma torg och söderut på Heliosgången är stundvis underdimensionerad för den mängd gångtrafikanter som nyttjar den, framför allt under dagtid när skolelever tar sig till skolan. Även genomförda platsbesök och samtal med elever på Sjästadsskolan bekräftar denna bild och visar på att en majoritet av eleverna går till skolan. Även mellan Sjästadsskolan och Godsfinkan sker ett gångflöde mellan entréerna och skolgårdarna, eftersom elever som huserar i Godsfinkan, hus 3, nyttjar Sjästadsskolans matsal och idrottshall.



Figur 5. Mobilitetsstråk enligt barnkonsekvensanalysen. Illustration: Afry (2024).

Få elever på Sjästadsskolan cyklar regelbundet till skolan. Platsobservationer och beläggningsstudier visar på att cykelställen ofta är tomma och cykelparkering på skolgården nyttjas i stället av elever till lek enligt barnkonsekvensanalysen.

2.3

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i närområdet utgörs av Tvärbanan samt av bussförbindelser. Närmaste hållplatsläge är Luma torg som ligger knappt 100 meter norr om Sjöstadsskolan. Till Luma torg planeras även för tunnelbaneförbindelse som beräknas tas i bruk 2030. Tillsammans trafikeras hållplatsen av:

- Tvärbana 30, Sickla – Solna
- Buss 74, Sickla udde – Hornsberg
- Buss 96, Sickla udde – Odenplan

Elever på Sjöstadsskolan bor i stor utsträckning i närområdet vilket innebär att endast en liten andel av skolans elever åker kollektivt till skolan. Kollektivtrafiken nyttjas dock väl, bland annat av elever som åker till gymnasieskolan Kulturama.



Figur 6. Tvärbanan vid Luma station. Foto: Ramboll.

2.4

Biltrafik

Heliosgatan har en tillåten hastighet om 30 km/tim utmed större delen av gatan. Undantaget är vid infarten till bostadsområdet strax söder om Godsfinkan 1 där gångfart råder. Vid skolgården på Godsfinkan 1 finns idag parkering till Godsfinkans verksamheter.

2.4.1

Trafikflöden

En trafikmätning genomfördes mellan 2024-06-13 och 2024-06-19 av Trafikia via slangmätning på Heliosgatan enligt figur 6 nedan.



Figur 7. Placering av slangmätning på Heliosgatan.

Nedan redovisas en sammanfattning av resultatet från den trafikmätning som genomfördes under juni 2024:

Tabell 1. Fordon per dygn, fordon under maxtimme, klockslag och genomsnittshastighet på Heliosgatan. Grå markering redovisar helgdagar (lördag, söndag).

	Fordon/dygn (totalt)	Maxtimme (antal, tid)	Hastighet (genomsnitt)
13/6	1 114	101 (16–17)	17,4
14/6	1 067	85 (17–18)	17,6
15/6	798	75 (12–13)	17,9
16/6	685	72 (16–17)	17,5
17/6	1 039	85 (17–18)	17,8
18/6	1 163	121 (17–18)	17,6
19/6	971	125 (16–17)	17,7

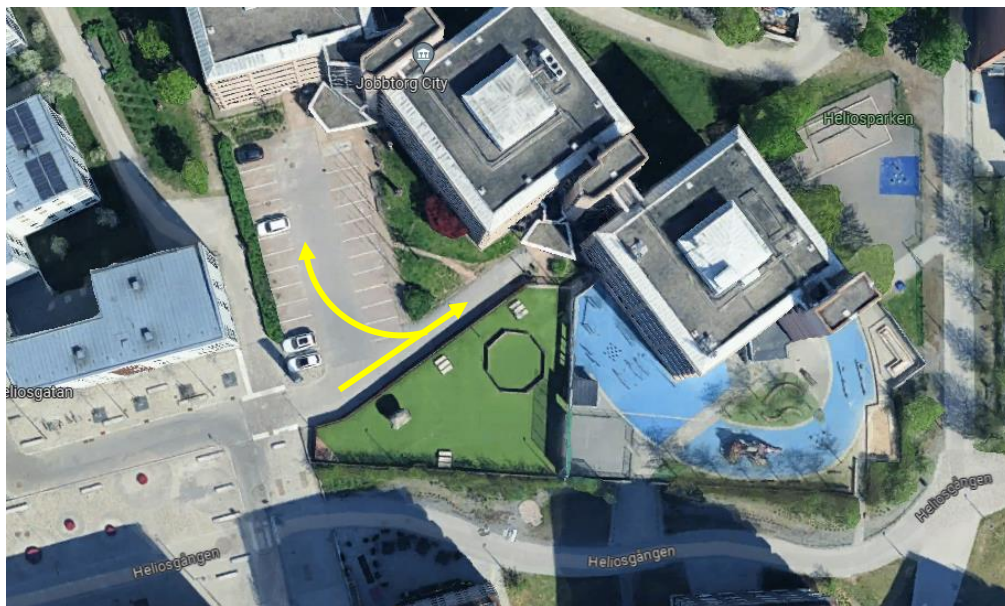
Utöver dygnstrafik, maxtimme och genomsnittshastighet noterades även följande:

- Antal passager: 6 837 fordon
- Färdriktning österut: 3 907 fordon (57 %)
- Färdriktning västerut: 2930 fordon (43 %)
- Andel tung trafik: 7,4 %
- 85-percentilen: 21 km/tim
- Hastighetsöverträdelser: 6 st.
- Medelöverträdelsehastighet: 32 km/tim

2.5 **Angöring, sophantering och leveranser**

Sophantering och leveranser sker via infarten från Heliosgatan där större fordon kör mot skolgården och backar mellan parkeringsplatser mot entrén till hus 1, se figur 7 nedan. Grannfastigheten nyttjar in- och utfarten för sin sophantering genom att backa runt hörnet vid parkeringen och angöra på husets östra sida.

I dagsläget nyttjar större fordon (Los, LBn) delar av torgytan/gångytan för att klara kurvtagningen vid Heliostorget vid det avsmalnade partiet av Heliosgatan. Detta gäller för alla större transporter via Heliosgatan och är inte begränsat till leveranser till och från Godsfinkan 1.



Figur 8. Sophantering och leveranser, backrörelse sker vid parkeringsyta. Karta: Google Maps.

2.5.1 **Justering av LTF**

Heliosgatan har fram till juli 2024 haft en skyltning där längsta tillåtna fordon är 12 meter, skyltningen ändrades i augusti 2024. Från och med den 10 juni 2024 regleras Heliosgatan på sträckan invid Heliostorget till fordon med en maximal längd på 8 meter.

2.6 Parkering

2.6.1 Bilparkering

Det finns 23 bilplatser inom planområdet i dagsläget (2024) varav plats 1–12 är förhyrda parkeringsplatser till kontorsverksamheter inom Godsfinkan 1. De övriga bilplatserna (plats 13–23) består av avgiftsbelagd besöksparkering samt 2 bilpoolsplatser.



Figur 9. Parkeringsyta vid Godsfinkan 1. Foto: Ramboll.

2.6.2 Allmän cykelparkering

Det finns ett antal allmänna cykelparkeringsplatser i närområdet till Godsfinkan 1 i dag (år 2024):

- Inom 50 m: 0 cykelparkeringsplatser
- Inom 100 m: 116 cykelparkeringsplatser
- Inom 150 m: 124 cykelparkeringsplatser
- Inom 200 m: 147 cykelparkeringsplatser

3. Beläggingsstudie

Detta avsnitt redovisar resultatet av de beläggingsstudier som genomförts för att kartlägga antalet parkerade bilfordon samt cyklar inom området.

3.1 Bilparkering

Det finns 23 bilparkeringsplatser vid Godsfinkan 1 i dagsläget med olika typer av regleringar:

- 12 förhyrda parkeringsplatser
- 9 avgiftsbelagda parkeringsplatser
- 2 bilpoolsplatser

Tabellen nedan redovisar antalet parkerade bilfordon vid respektive mättillfälle under morgon-, dags- och kvällsmätningarna.

Tabell 2. Antalet parkerade fordon vid Godsfinkan 1. Vardagar är presenterade i vitt medan helger redovisas i grå markering.

	Morgon	Dag	Kväll
14 mars	12	16	6
16 mars	1	3	3
17 mars	1	6	0
18 mars	8	9	6
29 april	7	13	0

Tabellen nedan redovisar beläggningen vid respektive mättillfälle under morgon-, dags- och kvällsmätningarna.

Tabell 3. Parkeringsbeläggning vid Godsfinkan 1 (2024). Vardagar är presenterade i vitt medan helger redovisas i grå markering.

	Morgon	Dag	Kväll
14 mars	52 %	70 %	26 %
16 mars	4 %	13 %	13 %
17 mars	4 %	26 %	-
18 mars	35 %	39 %	26 %
29 april	30 %	56 %	-

Som mest stod 16 bilar parkerade inom Godsfinkan 1 (70 procents beläggning). Generellt sjunker antalet parkerade fordon på helger och kvällar. Ett genomsnitt under vardagar ligger på 48,5 procent vilket motsvarar cirka 11 platser.

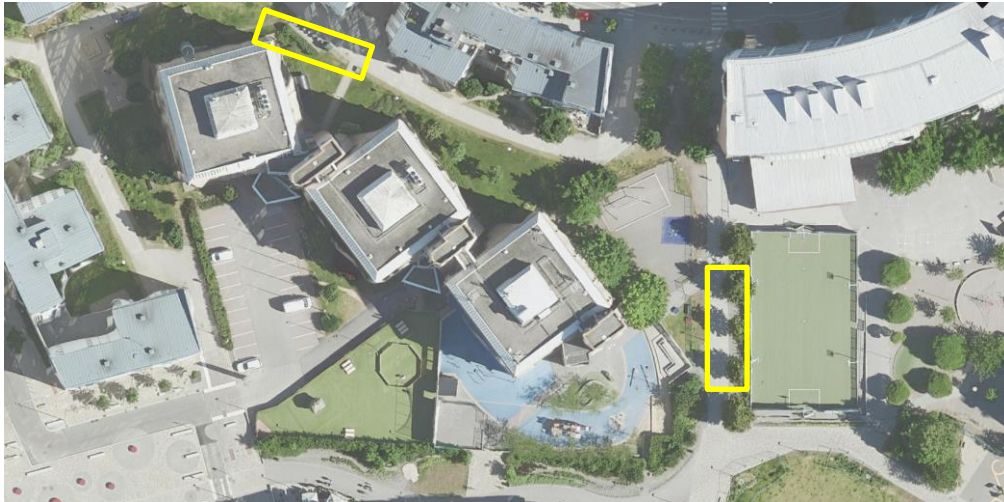
Vid mätningarna noterades även hur frekvent en bilplats användes över dygnet. De förhyrda parkeringsplatserna nyttjades främst morgon och dagtid och kan antas användas för arbetande vid verksamheterna i Godsfinkan 1 idag. Det sker fler rörelser på de avgiftsbelagda parkeringsplatserna som vid platsbesöket även sågs användas av besökare till angränsande verksamheter.

3.2

Intern cykelparkering

Vad gäller beläggningsstudien för cykelparkeringarna redovisas dessa för respektive cykelparkeringsområde:

- Norrsidan av hus 1 (24 platser)
- Gång- och cykelbana öster om hus 3 (28 platser)
- Sjöstadsskolan (120 platser)



Figur 10. Cykelparkering norrsida av hus 1 samt gång- och cykelbana öster om hus 3 markerat med gult. Sjöstadsskolans 120 platser är fördelade på olika delar av skolgården öster om konstgräsplanen.

Nedan och på kommande sidor redovisas antal parkerade cyklar/det totala antalet cykelparkeringsplatser samt procentuell beläggning. Mätningarna genomfördes under 2024:

Tabell 4. Antal parkerade cyklar vid Norrsidan om hus 1.

Norrsida hus 1	Morgon	Dag	Kväll
14 mars	4/24	6/24	4/24
16 mars	1/24	1/24	1/24
17 mars	1/24	1/24	-
18 mars	3/24	3/24	1/24



Figur 11. Cykelparkering vid norrsida om hus 1.

Tabell 5. Antal parkerade cyklar vid gång- och cykelbana öster om Godsfinkan 1.

GC-stråk	Morgon	Dag	Kväll
14 mars	4/28	6/28	1/28
16 mars	0/28	0/28	0/28
17 mars	0/28	0/28	0/28
18 mars	8/28	8/28	2/28



Figur 12. Cykelparkering vid gång- och cykelbana öster om Godsfinkan 1.

Tabell 6. Antal parkerade cyklar vid Sjöstadsskolan.

Sjöstadsskolan	Morgon	Dag	Kväll
14 mars	3/120	3/120	1/120
16 mars	1/120	1/120	1/120
17 mars	1/120	1/120	1/120
18 mars	1/120	4/120	0/120



Figur 13. Cykelparkering vid Sjöstadsskolan.

Tabell 7. Cykelbeläggning vid Norrsidan om hus 1.

Norrsida hus 1	Morgon	Dag	Kväll
14 mars	17 %	25 %	17 %
16 mars	4 %	4 %	4 %
17 mars	4 %	4 %	-
18 mars	13 %	13 %	4 %

Tabell 8. Cykelbeläggning vid gång- och cykelbana öster om Godsfinkan 1.

GC-stråk	Morgon	Dag	Kväll
14 mars	14 %	21 %	4 %
16 mars	0 %	0 %	0 %
17 mars	0 %	0 %	0 %
18 mars	29 %	29 %	7 %

Tabell 9. Cykelbeläggning vid Sjöstadsskolan.

Sjöstadsskolan	Morgon	Dag	Kväll
14 mars	3 %	3 %	1 %
16 mars	1 %	1 %	1 %
17 mars	1 %	1 %	1 %
18 mars	1 %	3 %	0 %

Beläggningsstudien visar att det finns gott om lediga cykelplatser, inte minst för barn och unga, i anslutning till Godsfinkan 1 och Sjöstadsskolan. Beläggningsstudien på intilliggande cykelparkeringsområden är låg med gott om utrymme att tillhandahålla fler som väljer att parkera sina cyklar i närområdet.

Viktigt att ha i åtanke är dock att cyklister tenderar att ha ett maxavstånd på 25 meter från entré, vilket gör att cykelparkering som ligger för långt bort sällan används. Cyklister är även väldigt känsliga för kvalitet på parkeringen. Väderskydd, ramlås m.m. spelar roll för att cyklister ska parkera.

De kommunala skolorna i Hammarby sjöstad har sitt huvudsakliga upptagningsområde i närområdet (Stockholm, 2011). Utifrån platsbesök och enligt barnkonsekvensanalysen kan det bekräftas att många barn och unga har nära till skolan idag och väljer att promenera. Andelen cyklister har potential att öka i och med den stora tillgången till cykelparkeringar. Ett större upptagningsområde kan även bli verklighet i och med tunnelbanestationen i Luma park vilket sannolikt kommer öka andelen kollektivtrafikresenärer.

4. Planförslaget

Godsfinkan 1 får genom ny utformning av utemiljön ett bättre nyttjande av ytor samt ett tydligare sammanhang. Byggnaden ges en ny framsida med huvudentré mot Lumaparken och på fastighetsytan mot söder föreslås flera strukturella förändringar för bättre nyttjande av mark. Angöring arrangeras för att få en mer sammanhållen skolgårdsyta. Utemiljön ges även en tydligare koppling till Heliostorget vilket gynnar både fastigheten, torglivet samt rörelsen i området. Inom planområdets sydvästra del anordnas ett sophus med angöring från Heliosgatan, söder om Heliostorget, för att möjliggöra större skolgård.



Figur 14. Planförslaget för Godsfinkan 1, utomhusmiljöer. Illustration: Cedervall Arkitekter (2024-10-02).

5. Konsekvensanalys

Detta avsnitt redovisar konsekvensanalysen av planförslaget utifrån ett antal trafik aspekter: gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik, angöring och sophantering samt parkering.

5.1 Gång- och cykeltrafik

Planförslaget medför inga direkta försämringar för gång- och cykelnätet och de mest frekvent nyttjade stråken, till och från Luma torg och längs med Heliosgången, förblir oförändrade i och med planförslaget. Kopplingen mellan Luma torg och söderut på Heliosgången upplevs stundvis som för trång för den mängd gångtrafikanter som nyttjar den, framför allt under dagtid när elever på skolor i närheten av Sjästadsskolan åker till och från skolan.

Trafikalstringen till och från Godsfinkan 1 förväntas minska i och med planförslagets borttagande av parkeringsplatser. Vidare flyttas angöring för sopleveranser och tyngre varuleveranser till en angöringsficka söder om Heliostorget. Vilket innebär färre backrörelser i anslutning till Heliostorget.

Planförslaget innebär även att elever vars slutdestination är hus 3 inte kommer att kunna nå verksamheten genom att gå via entréer till hus 1 och 2 vilket minskar andelen oskyddade trafikanter över planerad körbana/vändplats vid hus 1 och 2, något som är positivt.

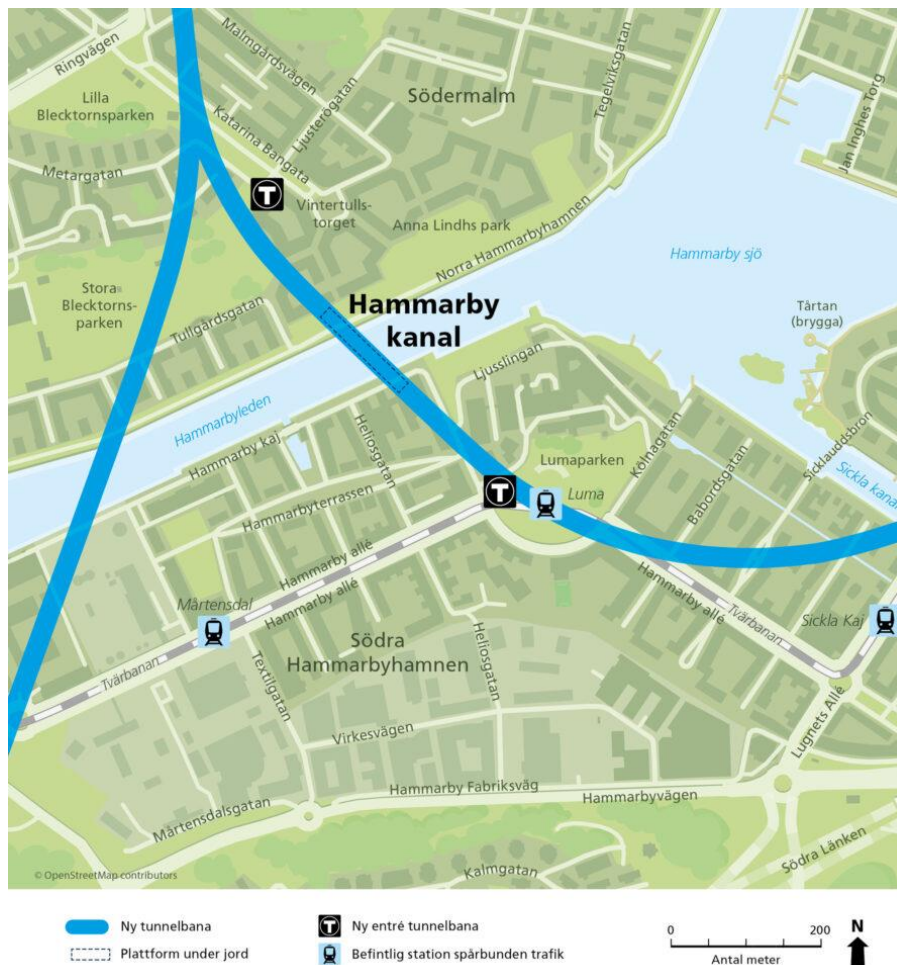


Figur 15. Heliosgången är ett gång- och cykelstråk söder om Godsfinkan 1. Foto: Ramboll.

5.2

Kollektivtrafik

Godsfinkan 1 har goda kommunikationsmöjligheter för resande med buss, tvärbana och från år 2030 även tunnelbana. Tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till Nacka och Söderort via Södermalm och Hammarby Sjöstad. Stationen i Luma blir en fysisk länk mellan Hammarby Sjöstad och innerstaden. Samtidigt möjliggörs en god bytespunkt med tvärbanan som har en hållplats vid Lumpaparken.



Figur 16. Planerad tunnelbanelinjesträckning samt hållplatslägen. Källa: Stockholms stad.

5.2.1

Restidsanalys

I tabell 12 redovisas en övergripande restidsanalys från Godsfinkan 1 till närmsta lokala centrum, ett regionalt centrum samt till Stockholms Centralstation. Restiderna som presenteras gäller för lågtrafik med relativt fritt. Den tidpunkt på dygnet som resan sker samt eventuella köbildningar/förseningar i trafiken påverkar sannolikt tidsåtgången för resan till målpunkten.

I restidsanalysen inkluderas även resor som kan komma att ske med den planerade utbyggnaden av tunnelbanans blå linje. Detta för att dels ge en nulägesanalys, dels ett framtida scenario gällande restider. Restiderna som inkluderar en utbyggnad av tunnelbanan är uppskattade med hjälp av information från Region Stockholm.

Tabell 10. Restidsanalys för Godsfinkan 1 (restid enligt Google Maps och Region Stockholm).

Restid till/via	Gång	Cykel	Kollektivtrafik (ej inkl. utbyggd blå linje)	Kollektivtrafik (inkl. utbyggd blå linje)	Bil
Stockholms Centralstation	1 tim 9 min	23 min	26 min	8 min	13 min
Sickla köp kvarter	29 min	8 min	18 min	10 min	9 min
Gullmarsplan T-Bana	19 min	8 min	11 min	oförändrad	7 min
Årstabergets station	1 tim 1 min	16 min	20 min	oförändrad	9 min

5.3 **Biltrafik**

Den förväntade trafikstringen från Godsfinkan 1 har beräknats med hjälp av ett antal antaganden med utgångspunkt i antalet parkeringsplatser och förväntat antal användare av nämnda parkeringsplatser.

5.3.1 **Trafikalstring nuläge**

Trafikalstringen idag vid Godsfinkan 1 kan, precis som alstringen från den planerade verksamheten, schablonmässigt beräknas utifrån ett antal antaganden:

Parkeringsplatser

- 23 bilparkeringsplatser (12 förhyrda, 9 avgiftsbelagda, 2 bilpool)
- 12 förhyrda används 2 gånger per dag och plats
- 9 avgiftsbelagda används 10 gånger per dag och plats
- 2 bilpoolsplatser används 4 gånger per dag och plats

Leveranser och sophantering

- 4 leveranser per dag
- 1 sophämtning per dag

Givet dessa antaganden genererar dagens verksamheter cirka 132 fordonsrörelser i ena riktningen (in till fastigheten) dagligen vilket motsvarar cirka 264 fordonsrörelser i båda riktningarna (in och ut från fastigheten).

5.3.2 **Trafikalstring planförslag**

Följande antagande har gjorts utifrån planförslaget:

Parkeringsplatser

- 3 parkeringsplatser för besökare
- Besöksparkeringen regleras till fri parkering under 1 timme
- 10 besökare/användare av respektive parkeringsplats per dag

Parkeringsplats för rörelsehindrade:

- 1 parkeringsplats för rörelsehindrade
- 2 användare av parkeringsplats för rörelsehindrade per dag

Leveranser och sophantering

- 4 leveranser per dag
- 1 sophämtning per dag

Givet dessa antaganden genereras cirka 37 trafikrörelser i ena riktningen (in till fastigheten) vilket motsvarar cirka 74 fordonsrörelser i båda riktningarna.

5.3.3 **Summering trafikstring**

Trafikalstringen kommer sannolikt att minska med cirka 188 fordonsrörelser jämfört med idag i och med borttagandet av parkeringsplatser. Detta motsvarar en minskning av det totala antalet trafikflöden med cirka 71 procent.

5.4

Angöring och sophantering

För leveranser med mindre fordon kan gatan som leder fram till hus 1 och 2 nyttjas. Värdytan är dimensionerad efter färdtjänst/minibuss. Leveranser med mindre fordon, som exempelvis färdtjänstfordon, kan antas ske vid få tillfällen.



Figur 17. Planförslaget för Godsfinkan 1, utomhusmiljöer. Illustration: Cedervall Arkitekter (2024-10-02).



Figur 18 Körspår som visar möjlighet för minibuss (LBm) att vända.



Figur 19. Angöringsplats för sopbilar och leveranser till Godsfinkan 1.

För större leveranser och sophantering (mindre än 8 meter) föreslås en angöringsplats på Heliosgatan (se figur 14 ovan). Avståndet från föreslagen angöringsficka till sophuset är cirka 30 meter från mitten av lastplatsen. Angöringsfickan kräver att 2–3 bilparkeringsplatser försvinner och ersätts med skylt för lastplats (totalt en sträcka om cirka 18 meter). Exakta mått för angöringsplats utifrån rådande lokala trafikföreskrifter behöver studeras i kommande skede. Att ersätta parkeringsplatser med angöringsyta kan behöva studeras med en enkel beläggningsstudie för bilparkering i närområdet i kommande skede. Den tänkta angöringsplatsen för sopbil avviker från Stockholms stads standardmått men bedöms ändå fungera väl utan att inverka negativt på framkomligheten längs Heliosgatan, inte minst då endast fordon kortare än 8 meter får trafikera Heliosgatan. Angöringen planeras i anslutning till en avsmalning som omöjliggör för fordon att mötas på sträckan. Vid platsbesöken noterades även ett behov av en angöringsplats för närliggande verksamheter utmed Heliosgatan söder om Heliostorget som idag sker i körbanan.

Leveranser med fordon större än 8 meter kan ej angöra fastigheterna i området från Heliosgatan med rådande reglering. Skulle ett sådant behov uppstå rekommenderas angöring ske från Hammarby allé med avsteg från avståndskravet.

Sopphantering väntas ske via sophus som placeras i det sydvästra hörnet av Godsfinkan 1 (se figur 12 för exakt placering). Tidigare genomfördes körspår för att visa svängradier för sopbil invid Heliostorget med en fordonstorlek på 9,4 meter. Körspåret klarades endast med visst svep över torgytan där gående riskerar att passera. I samband med justeringen av den lokala trafikföreskriften i juni 2024 samt omskyltningen i augusti 2024 som endast tillåter fordon med en maximal längd på 8 meter krävs att fastighetsägaren villkorar sopphantering och leveranser med fordon som uppfyller kraven för den nya regleringen.

5.4.1

Konsekvens av förändrad LTF

Justeringen av den lokala trafikföreskriften (LTF) för Heliosgatan invid Heliostorget innebär att den maximala längden som tillåts för fordon regleras till 8 meter. Detta innebär att leveranser som idag sker måste styras om så att de i stället sker med mindre fordon.

Den LTF som infördes 10 juni 2024 innebär även att den planerade angöringsfickan kan kortas ner då den endast behöver kunna tillgodose kortare fordon. Vilka fordon som kan användas för leveranser och avfallshantering till Godsfinkan 1 behöver också regleras med entreprenörer för att säkerställa att framkomlighetskraven uppfylls. I augusti 2024 ändrades även skyltningen på Heliosgatan.

5.5 **Parkering**

Detta avsnitt redovisar konsekvensanalysen av planförslaget på parkeringssituationen jämfört med idag. Kort sammanfattat minskar bilparkering medan cykelparkering utökas för att främja ett mer hållbart resande.

5.5.1 **Bilparkering**

Planförslaget innebär en minskning av antalet parkeringsplatser från dagens 24 till 4 totalt (3 bilparkering, 1 parkeringsplats för rörelsehindrade). Stockholms stad saknar riktlinjer för bilparkering för kontors- och skolverksamheter. Utredning ska i stället ske i varje projekt. Parkeringsplatserna är främst till för kortare besök till verksamheterna inom Godsfinkan 1 och rekommenderas ha en reglering om 1 timme fri parkering eller snarlik.

Avsikten är att möjliggöra för skola och kontor inom Godsfinkan 1. Om byggnad 3 skulle inrymma kontor i stället för skolverksamhet föreslås samma antal parkeringsplatser som ovan. Den stora skillnaden jämfört med nuläget kopplas till den nya tunnelbanestationen i Luma park som antas öka andelen hållbara resor till och från en potentiell kontorsarbetsplats i Godsfinkan 1.

På nästkommande sidor redovisas körspår för personbil för åtkomst till besöksparkering och parkeringsplats för rörelsehindrade.

Körspåret nedan visar på möjlighet för personbil att angöra vid parkeringsplatserna.



Figur 20 Körspår som visar möjlighet för personbil (P) att angöra parkeringsplats.

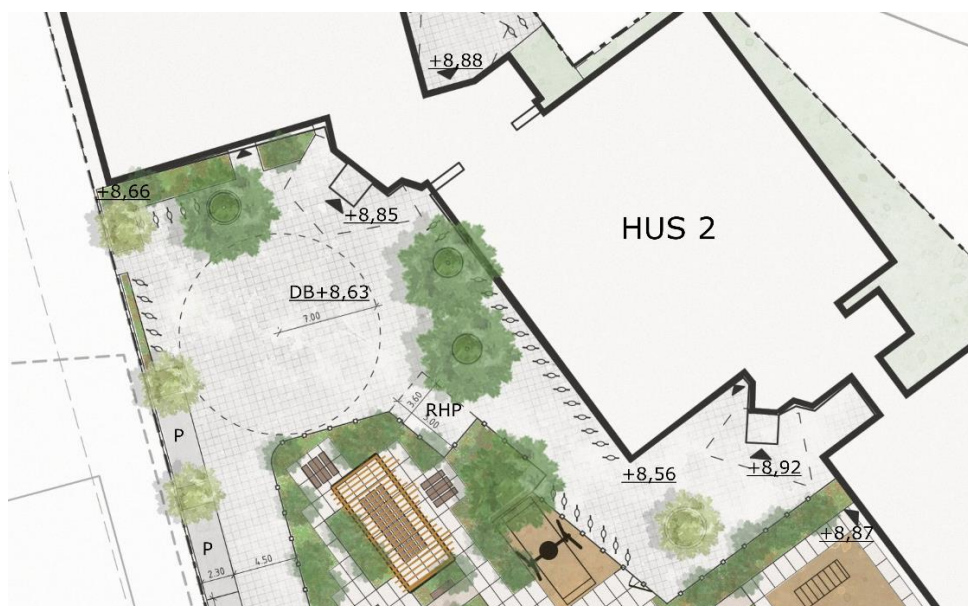
5.5.1.1 Parkeringsplats för rörelsehindrade

Parkeringsplats för rörelsehindrade har möjliggjorts inom 25 meter från tillgängliga entréer till hus 1 och 2 (cirka 18 meter till respektive entré) med måtten 5 x 3,6 meter med fritt utrymme mot byggnader för att möjliggöra rampanvändning. Placeringen av parkeringsplatsen motiveras med att ha åtkomst till fler än en entré för människor med rörelse- eller annan typ av hinder samt med utgångspunkt i en större skolgård.

Enligt stadens riktlinjer ska en parkeringsplats för rörelsehindrade kunna ordnas inom 10 meters gångavstånd från en entré. För tomter gäller enligt Boverkets byggregler, BBR, att en angöringsplats för bilar ska finnas och att parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.



Figur 21 Körspår som visar möjlighet för personbil (P) att angöra RHP.



Figur 22. Planförslaget med placering av parkeringsplats för rörelsehindrade inom 25 meter från entré. Illustration: Cedervall Arkitekter (2024-10-02).

5.5.2

Cykelparkering

Stockholms stad har riktlinjer för cykelparkeringar avseende kontors- och skolverksamheter enligt nedan:

- 10–20 platser per 1000 kvm BTA för kontorsverksamheter
- 30–70 platser per 100 elever för grundskola/gymnasium/högskola

Detta skulle innebära följande för Godsfinkan 1 (6 100 m² BTA kontor och 347 elever på grundskola):

- 61–122 cykelplatser för kontor
- 90–210 cykelplatser för grundskola

I planförslaget föreslås tillskapande av cirka 66 nya cykelplatser i anslutning till entréer vid hus 1 och 2 och inga ytterligare platser för grundskoleverksamheten. Detta grundas i en låg beläggning vid cykelparkeringarna idag, inte minst vid Sjöstadsskolan, och gott om lediga cykelplatser inom gångavstånd från Godsfinkan 1. Yta för fler cykelparkeringar bör kunna tillskapas vid ett ökat framtida behov.

6. Slutsats

Det finns ingen fast parkeringsnorm för kontors- och skolverksamheter i Stockholms stads riktlinjer för parkering. Hammarby sjöstad i allmänhet och Godsfinkan 1 i synnerhet har dock ett mycket gott kollektivtrafikläge som kommer att stärkas år 2030 när tunnelbanan trafikerar närområdet. Med utgångspunkt i detta antas behovet av bilparkeringsplatser att minska och rekommenderas till 3 bilplatser för gästparkering samt en bilparkering för rörelsehindrade (något som idag saknas). Det lägre antalet bilparkeringsplatser kommer att leda till flera fördelar för närområdet till Godsfinkan 1 där den främsta kan kopplas till en lägre förväntad trafikallstring till och från området ut mot Heliostorget.

Större leveransfordon (men mindre än 8 meter) hindras från att ta sig in mot entréer i hus 1 och 2, dels genom ny reglering och skyltning (tillåts ej fordon längre än 8 meter), dels genom att reglera om ett antal parkeringsplatser söder om Heliostorget till angöring för sophantering och leveranser med större fordon. Detta, sammantaget med ny utformning av parkeringsytan utanför hus 1 och 2, gör att gående och cyklister får färre konfliktrisker med motorfordon jämfört med idag. Ett avsteg behöver dock göras gällande sophantering, där utformningen innebär att SVOAS:s krav på ett dragavstånd på 10 meter överskrids. Avtal som tecknas framöver behöver ha detta i åtanke.

För cykelparkering så tillskapas ytterligare cykelplatser för kontorsverksamheterna (cirka 50 till antalet) men ej ytterligare för skolverksamheten i hus 3. Parkeringsbehovet för cykel kan uppfyllas genom att nyttja närliggande cykelparkeringar som idag har mycket låg beläggning, exempelvis på Sjöstadsskolan.

Effekter av närliggande exploatering är marginell. Den exploatering, i närheten av Godsfinkan 1, som har störst effekt på mobilitet är den nya tunnelbanestationen i Luma park som sannolikt kommer att öka andelen gång- och cykeltrafikanter förbi planområdet. Den generella effekten på skolvägarna antas bli bättre i och med lägre trafikallstring vid Heliostorget.