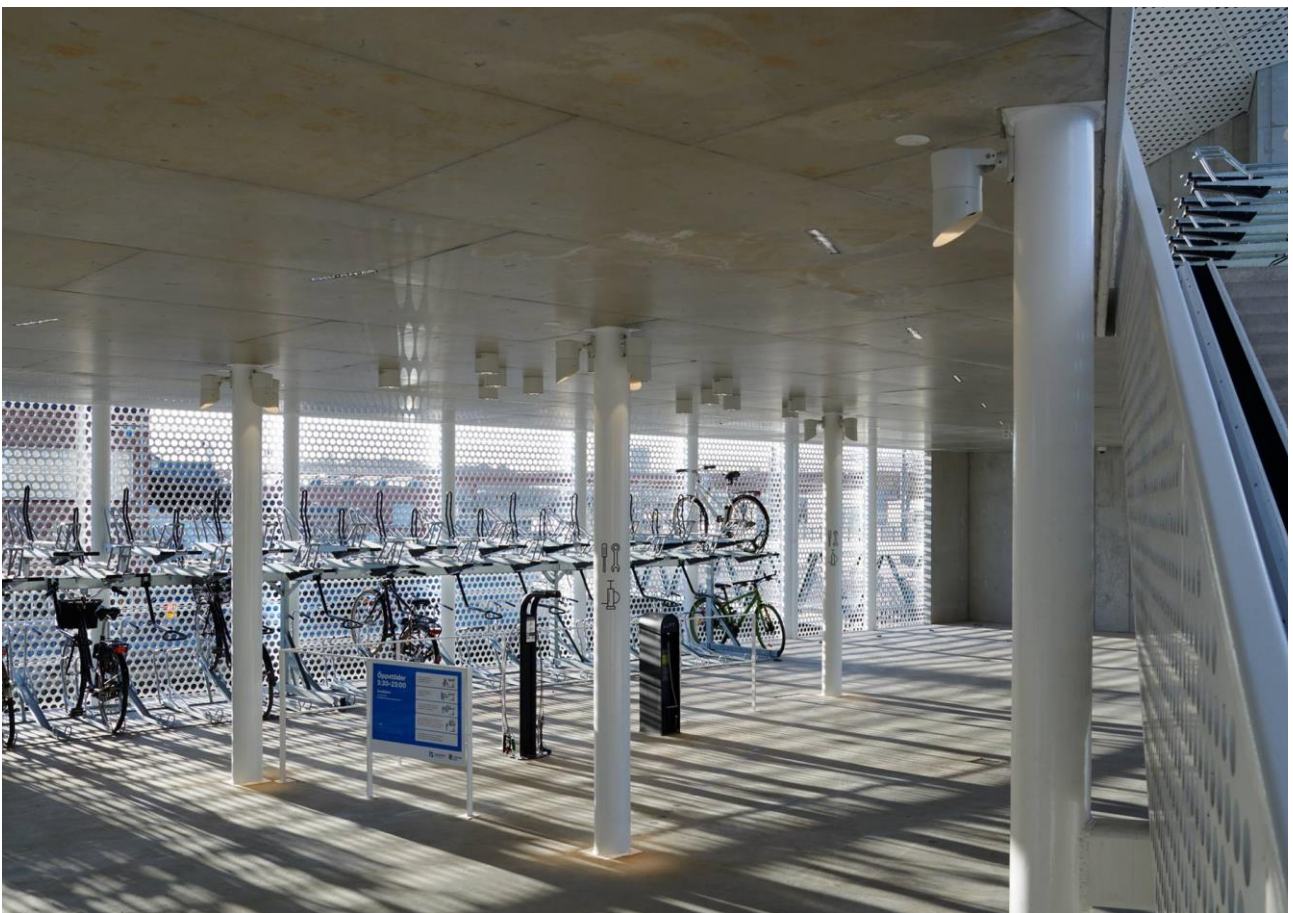


# Trafik- och parkeringsutredning

Kvarteret Lagern



**Uppdrag:** Kv Lagern FS  
**Uppdragsnummer:** 30036930  
**Kund:** Lagern 11 AB  
**Version:** 1.2  
**Datum:** 2022-11-24  
**Upprättad av:** Martin Gelinder och Agnes Widing

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
1 Inledning.....	4
1.1 Syfte och avgränsning.....	4
2 Förutsättningar.....	5
2.1 Översiktsplan för Stockholms stad.....	5
2.2 Klimathandlingsplan 2020–2023.....	5
2.3 Stockholms stads framkomlighetsstrategi.....	5
2.4 Parkeringsnormer.....	5
2.4.1 Parkeringsnorm för bil.....	5
2.4.2 Parkeringsnorm för cykel.....	6
2.5 Framtida utveckling.....	6
3 Trafikutredning.....	8
3.1 Nuläge trafik.....	8
3.1.1 Områdesbeskrivning.....	8
3.1.2 Trafikflöden.....	9
3.1.3 Gång och cykel.....	11
3.1.4 Kollektivtrafik.....	11
3.2 Förändrade förutsättningar och åtgärdsförslag.....	12
3.2.1 Lastfar.....	13
3.2.2 RHP-plats och angöring.....	14
3.2.3 Gång.....	14
4 Bedömning av parkeringsbehov.....	15
4.1 Befintlig parkering.....	15
4.1.1 Bilparkering.....	15
4.1.2 Cykelparkering.....	17
4.2 Beräknat parkeringsbehov för Kv. Lagern.....	18
4.2.1 Parkeringstal för bil.....	18
4.2.2 Parkeringstal för cykel.....	18
4.3 Framtida förutsättningar för parkering.....	19
5 Förslag för hållbar mobilitet.....	21
5.1 Implementering av mobilitetstjänster.....	21
5.2 Samnyttjande.....	21
5.3 Förberedelse för laddning av elbil.....	22
6 Referensprojekt.....	23
6.1 AMF Sundbyberg.....	23
6.2 Klippern 4, Malmö.....	23
7 Slutsats.....	24
Referenser.....	25

## Sammanfattning

Inom detaljplanen för Kv. Lagern innefattas ombyggnation av fastigheterna Lagern 11, Lagern 14 och Lagern 15 som ska utökas med lokalyta för kontor, handel, restaurang och bostäder. Det innebär en förändring i behovet av bil- och cykelparkering i anslutning till kvarteret samt en förändrad trafiksituation i området som behöver analyseras. Syftet med denna trafik- och parkeringsutredning är att utreda dessa två aspekter.

Utredningen påvisar att ombyggnationen av Kv. Lagern kommer skapa en något förändrad trafiksituation i området. Detta beror främst på att lastfaret, som idag går som en väg genom hela Kv. Lagern, i framtiden ska byggas om till en lastkaj som godstrafik angör genom backning från Klara Norra Kyrkogata. Då leverans av gods inte sker så ofta kommer det inte påverka oskyddade trafikanter i så stor utsträckning och risken för konflikt med andra motorfordon anses relativt låg. Vid behov kan en ny RHP-plats förslagsvis anläggas vid Olof Palmes Gata samt att en angoringsplats anläggs på Klara Norra Kyrkogata, innan korsningen till Apelbergsgatan.

Den geografiska placeringen av Kv. Lagern bidrar till mycket goda förutsättningar att främja hållbart resande till fastigheterna både nu och i framtiden. Närheten till Stockholm centralstation och Bantorget, i kombination med den väletablerade handel och service som centrala Stockholm kan erbjuda, bidrar till att resor med gång, cykel, kollektivtrafik och andra delningstjänster är och fortsatt kan vara givna färd sätt till och från Kv. Lagern.

Detaljplansskisser framtagna i ett tidigt skede för Kv. Lagern påvisar att ungefär 35 av de nuvarande 80 bilparkeringarna kommer kunna bevaras i framtiden. Vissa av dem uppfyller inte tillräcklig bredd för att anses som god standard och kan behöva ses över ytterligare. Utredningen påvisar däremot att dessa parkeringsplatser, i kombination med implementering av mobilitetstjänster som främjar hållbart resande, kommer kunna tillgodose det framtida parkeringsbehovet vid Kv. Lagern.

Det framtida parkeringsbehovet bedöms vara lågt, vilket främst grundas på Kv. Lagerns centrala geografiska placering. För att skapa en mobilitetslösning som bidrar till måloppfyllnad om ökat hållbart resande och fördelar tillgängliga resurser rättvist mellan samtliga verksamheter och boende i Kv. Lagern är Swecos rekommendation att skapa en välutvecklad mobilitetshubb i garaget under Lagern 11. Mobilitetshubben skulle då kunna utrustas med olika typer av fordon som täcker upp för de behov som kan uppstå för verksamheter och boende i fastigheterna. Beroende på hur parkeringsplatserna fördelas kan det även finnas möjligheter till samnyttjande av parkering mellan boende och de olika verksamheterna. Under den fortsatta utredningen är det lämpligt att också ta fram ett mobilitetspaket med olika mobilitetstjänster som är anpassade efter boende och de verksamheter som kommer vara etablerade i Kv. Lagern i framtiden.

I garaget under Lagern 11 och i källaren under Lagern 15 ska även cykelparkeringar anläggas som täcker upp det framtida behovet. Utifrån de förväntade lokalytor som ska exploateras skapas ett behov av mellan ungefär 360–480 cykelparkeringar som kan placeras i garageplan vid Lagern 11 och Lagern 15. Skisser från arkitekterna visar att ungefär 200–400 cykelparkeringar förväntas få plats efter ombyggnationen. För att inte få ett underskott av cykelparkeringar kan en möjlighet vara att anlägga ytterligare cykelparkeringar på de bilparkeringsplatser som inte uppnår rekommenderade breddmått. Det är däremot viktigt att fokus ligger på kvaliteten av cykelparkeringarna, inte enbart kvantiteten. Att skapa cykelparkeringar av hög standard är därför att föredra framför alternativet att uppnå ett exakt antal cykelparkeringar.

# I Inledning

Det pågår ett detaljplanearbete för Kv. Lagern inför framtida ombyggnationer av fastigheterna, tillhörande innergårdar och lastfar där godstrafik och avfallshantering angör. Kvarteret är placerat i närheten av centralstationen, mellan Olof Palmes gata och Kungsgatan med infart från Klara Norra Kyrkogata, se Figur 1. Detaljplanen innefattar ombyggnation av fastigheterna Lagern 11, Lagern 14 och Lagern 15 som ägs av Lagern 11 AB.



Figur 1. Karta över Kv. Lagern i Stockholm. Området markeras med blått.

## I.1 Syfte och avgränsning

Syftet med den här utredningen är att utvärdera den framtida trafiksituationen och parkeringsbehovet för fastigheterna Lagern 11, Lagern 14 och Lagern 15 till följd av de framtida exploateringarna. Utredningen tar hänsyn till vilken typ av verksamhet som planeras i de respektive fastigheterna, kvarterets geografiska läge och hur Stockholm stad arbetar för att främja en mer hållbar mobilitet. Till följd av stadens målsättning vad gäller hållbart resande och kvarterets mycket begränsade bilparkeringsförutsättningar syftar också utredningen till att fördjupa arbetet med mobilitetsåtgärder och hållbart resande i kvarteret.



## 2 Förutsättningar

### 2.1 Översiktsplan för Stockholms stad

I översiktsplanen för Stockholms stad nämns att invånarantalet i området Norrmalm/City förväntas stiga från drygt 70 000 personer 2016 till drygt 82 000 personer 2040. City nämns som ett område som har stora möjligheter till stadsutveckling, men där utvecklingen behöver ske utan att skada riksintresset Stockholms innerstad. Det är grundläggande att främja och arbeta aktivt för levande bottenvåningar med publika verksamheter och utökade ytor för gång och vistelse, vilket skapar ett attraktivt och tryggt stadsliv. Sänkta hastigheter och minskad motorburen trafik ger också ett tystare gaturum och att prioritera kapacitetsstarka färdmedel, liksom gång- och cykeltrafik är särskilt angeläget i den täta stadsmiljön. Med Citybanan, utbyggd tunnelbana från Odenplan till Hagastaden och Solna samt förlängd Roslagsbana till Odenplan och T-centralen förbättras kollektivtrafiken ytterligare i stadsdelområdet. Möjligheter till mer grönska, till exempel på gator och torg och i form av mindre parker, behöver tas till vara.

### 2.2 Klimathandlingsplan 2020–2023

Stockholm stads klimathandlingsplan 2020–2023 är ett framtaget styrdokument som anger hur staden ska nå sina klimatmål. Ett av målen är att erhålla ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040. Transportsektorn är en viktig parameter för att lyckas uppnå målet, då vägtransporter, huvudsakligen personbilar, stod för 39 % av de totala växthusgasutsläppen inom Stockholm stad år 2017. Bilanvändningen vid arbetspendling har däremot minskat senaste åren och i dagsläget sker mellan 75–80 % av arbetspendlingen i Stockholm med kollektivtrafik, cykel eller gång.

För att lyckas uppnå uppsatta klimatmål finns handlingar och åtgärder listade som ska leda vägen mot ett klimatpositivt Stockholm 2040. Bland annat listas processer för att bygga ut kollektivtrafiken och cykelbanor, främjande av nya mobilitetslösningar och etablering av mobilitetshubbar. Staden har även som mål att mellan 2020 och 2023 genomföra cykelåtgärder, parkeringsåtgärder och åtgärder för att förbättra framkomlighet för busstrafik som tillsammans antas kunna minska utsläppen med 3 000 ton CO<sub>2</sub>e. Genom dessa trafikbromsande åtgärder ska den trafikökning som kan väntas som konsekvens av ökad befolkningsmängd till viss del undvikas.

### 2.3 Stockholms stads framkomlighetsstrategi

I Stockholms stads framkomlighetsstrategi beskrivs vilka avvägningar och inriktningar som ska göras för att fler människor ska kunna resa och vistas i staden. Den första strategin togs fram år 2012 och revideras under 2022 utifrån stadens utmaningar kring gatuutrymme, klimatpåverkan och folkhälsa. Utgångspunkten för framkomlighetsstrategin är att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik samt ge mer plats för grönska, mötesplatser och attraktiva stadsmiljöer. De offentliga rummen ska uppmuntra till rörelse i vardagen och främja aktiva transporter med hållbara, trafiksäkra och yteffektiva färdmedel. Framkomlighetsstrategin konkretiseras i ett antal planer såsom cykelplan och gångplan.

### 2.4 Parkeringsnormer

#### 2.4.1 Parkeringsnorm för bil

Stockholm stads "Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering" (2015) är ett dokument som hänvisar till vilka bilparkeringstal som ska gälla vid produktion av fastigheter i kommunen. Gröna parkeringstal är en modell bestående av fyra steg:

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden. Grundintervallet är 0,3–0,6 bilplatser per lägenhet.
2. Placeringen i intervallet kallas lägesbaserat p-tal och avgörs av närhet till service och kollektivtrafik, där tunnelbana är särskilt prioriterat.
3. Det projektspecifika parkeringstalet baseras på lägenhetsstorlekar, där parkeringstalet justeras ned vid en övervägande del små lägenheter och upp vid en övervägande del stora bostäder. Om det planeras för en samlad parkeringslösning utan dedikerade platser som möjliggör samnyttjande, kan parkering för besökare inkluderas i parkeringstalet. I annat fall behöver ett tillägg göras med 10 % för att tillgodose behovet av parkering för besökare.

4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggaktörerna att sänka det projektspecifika p-talet med hjälp av mobilitetstjänster. Även parkeringsköp är en metod som kan minska antalet parkeringsplatser genom att det stöder att parkering ordnas i samlade anläggningar som skapar goda förutsättningar för samnyttjande.

Stockholm stads parkeringsnorm saknar parkeringstal gällande verksamheter, som exempelvis kontor, handel och restaurang. För dessa verksamheter är riktlinjen att utvärdera bilparkeringstalet i respektive projekt för att landa i ett passande antal.

Enligt Boverkets byggregler, BBR, ska parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP-plats) ordnas efter behov inom 25 meters avstånd från en tillgänglig och användbar entré till arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen ska vara fast, jämn och halkfri. Enligt Boverkets allmänna råd ska antalet RHP-platser dimensioneras med hänsyn till avsedd användning eller antal bostäder och långsiktigt behov. Breddmått på en parkeringsplats som ska möjliggöra att rullstol tas in från sidan bör vara 5,0 meter. Bredden kan minskas om det är möjligt att gångytan bredvid kan tas in anspråk. Enligt Stockholm stads styrdokument *Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering* är ett vägledande riktvärde för behovet av RHP-platser i en anläggning att de utgör cirka 5% av alla parkeringar.

## 2.4.2 Parkeringsnorm för cykel

Enligt Stockholms stads framkomlighetsstrategi är ett av målen att göra det enklare för dem som cyklar, vilket gör cykelparkeringar till en viktig del av stadens infrastruktur. Cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser ska främst lösas inom fastigheten, där parkeringen ska ordnas på tomtmark eller inom huset och inte på gatumark. Ett bra snittvärde är att utgå från en cykel per person där det även ska tas hänsyn till mer utrymmeskrävande cyklar som lastcyklar och cykelkärror. Genom att skapa ett större antal cykelparkeringar är det möjligt att motivera för ett lägre antal bilparkeringar. Det är möjligt att anpassa cykelparkeringantalet utifrån produktionens specifika förutsättningar.

Enligt Stockholm stad är det möjligt att applicera cykelparkeringstal på följande sätt:

- Bostäder: 2,5–4 parkeringsplatser per 100 kvm BTA
- Kontor: minst 0,2 parkeringsplatser per anställd. Alternativt 10–20 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA, där siffran baseras på ca 20 kvm per anställd.
- Handel: 20–30 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA.

### 2.4.2.1 Krav för cykelparkering av hög standard

I Stockholms stads styrdokument för cykelparkering anges även riktlinjer vad gäller standard och utformning, däribland att cykelparkering för boende, arbetsplatser och andra verksamheter ska:

- ordnas på kvartersmark,
- placeras nära målpunkten,
- vara lättillgänglig (innebär inga trappor och så få dörrar som möjligt gärna med direkt närhet till ytterdörr. Om det finns dörrar ska dessa ha automatiska dörröppnare med välplacerade dörrknappar och vara tillräckligt breda för att enkelt kunna passeras med en cykel)
- vara trygg och möjliggöra säker fastlåsning i ramen,
- ge plats för platskrävande cyklar (på ytor designade för ytkrävande cyklar ställs extra höga krav på tillräckligt breda dörrar)
- ordnas med väderskydd på ytor tänka för långtidsparkering.


Gällande ytbehov bör det generellt vara ungefär 0,8 meter mellan ramlåsbara ställ och för lastcyklar är ytbehovet minst det dubbla. För att cyklister ska ha tillräckligt med svängutrymme vid parkeringarna bör platserna ha en längd på cirka 3 meter. Cykelparkering för vanliga cyklar skulle därför behöva en yta på 2,4 kvm per plats och cykelparkering för mer utrymmeskrävande cyklar skulle behöva 4,8 kvm per plats.

## 2.5 Framtida utveckling

Under tidpunkten som denna utredning genomförs är lokalfördelningen i de olika fastigheterna inte fastställd. Denna utredning har därför utgått från kommunikation som pågått under projektets gång, samt från antaganden baserat på diskussion med arkitekter och fastighetsägare. Fastigheternas lokalfördelning kan därför komma att ändras längre fram i processen.

Total BTA, bruttototalyta, för fastigheten Lagern 11 är enligt uppgifter från den 21 september 17 441 kvm. Enligt uppgifter som framkommit tidigare under projektet kommer cirka 600 kvm BTA utgöras av restaurang och handel i bottenvåningen av Lagern 11. Ett antagande har gjorts att den ytan fördelas jämnt mellan de båda lokaltyperna; det vill säga 300 kvm BTA handel och 300 kvm BTA restaurang. Fastigheten Lagern 15 har en totalyta på 2 336 kvm där ett antagande gjorts om att 900 kvm BTA kommer bli bostäder och resterande yta blir kontor. Kontorsytorna i Lagern 14 behålls utifrån dagens utformning. Tabell 1 visar en sammanställning av de fördelade lokalytor som denna utredning utgår från.

Tabell 1. Sammanställning av fördelade lokalytor vid ombyggnationen av Kvarteret Lagern som denna utredning utgår från.

	<b>Kontor BTA</b>	<b>Handel BTA</b>	<b>Restaurang BTA</b>	<b>Bostäder BTA</b>
<i>Lagern 11</i>	16 841	300	300	
<i>Lagern 14</i>	3 582	357	637	
<i>Lagern 15</i>	1436			900 

## 3 Trafikutredning

### 3.1 Nuläge trafik

#### 3.1.1 Områdesbeskrivning

Kv. Lagern ligger mitt i Stockholm city, mellan Olof Palmes gata och Kungsgatan samt Vasagatan och Klara Norra kyrkogata. Gathusen inom fastigheterna för Kv. Lagern är uppförda under 1800-talets senare hälft och är ursprungligen byggda som bostadshus med butiker och andra verksamheter i bottenvåningarna. Bebyggelsen längs Kungsgatan har en enhetlig och tidstypisk karaktär. Karaktäristiska inslag från den tiden är gårdar som ligger på samma plan som gatan, förenade genom en öppen portik.

I dagsläget används fastigheterna främst som kontor, med några lokalytor för handel och restaurang. Nuvarande lokalytor är fördelade enligt Tabell 2 nedan.

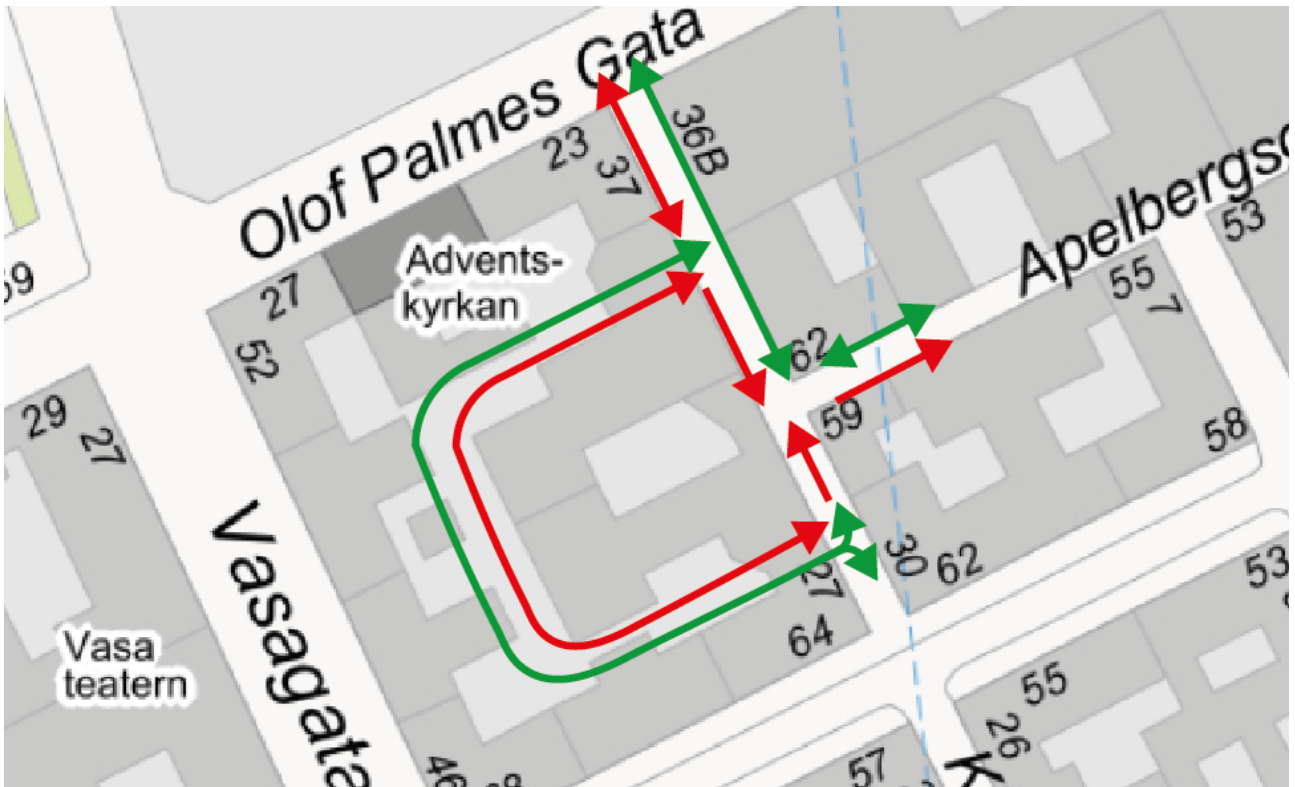
Tabell 2. Sammanställning av nuvarande lokalytor vid Kv. Lagern.

	<i>Lokaltyp</i>	<i>LOA (kvm)</i>
<i>Lagern 11</i>	Kontor	11 025
<i>Lagern 14</i>	Kontor	3 045
	Restaurang	541
	Handel/Service	303
<i>Lagern 15</i>	Kontor	1 765

Det centrala läget medför att det finns relevanta målpunkter i många riktningar som genererar ett flöde av olika trafikslag i närområdet. Klara Norra Kyrkogata är däremot avstängd för genomfart och har ingen kollektivtrafik som trafikerar vägen. Apelbergsgatan är enkelriktad i östgående riktning, vilket medför att fordonstrafik från Klara Norra Kyrkogata kan svänga av och fortsätta på vägen i riktning mot Sveavägen. Kungsgatan, Klara Norra Kyrkogata och Apelbergsgatan har hastighetsbegränsningen 30 km/tim medan Olof Palmes gata och Vasagatan har hastighetsbegränsning 40 km/tim.

Via Klara Norra Kyrkogata är det möjligt att nå både entrén till kontorslokalerna i Lagern 11 och det lastfar som går genom hela Kv. Lagern. In- och utfarten till lastfaret innefattar även in- och utfart till garaget under Lagern 11. Lastfaret är idag byggt så att godstrafik och bilar kan köra genom och komma ut längre söderut på Klara Norra Kyrkogata. Godstrafik kan stanna på olika ställen på lastfaret för att komma i direkt anslutning till de olika verksamheterna. I höjd med in- och utfarten till lastfaret blir även Klara Norra Kyrkogata enkelriktad. Det är i dagsläget förbud att stanna på vägen längst med hela Klara Norra Kyrkogata. Relevanta trafikrörelser till och från Kv. Lager visas nedan i Figur 2.





Figur 2. Trafikrörelsekarta visar i nuläget tillåtna rörelser på Klara norra Kyrkogata och Apelbergsgatan för motorfordon i rött och rörelser för gående och cyklister i grönt

### 3.1.2 Trafikflöden

Trafikflödena varierar mellan de närliggande vägarna runt Kv. Lagern. Vasagatan är en central huvudgata som genererar mycket blandtrafik, medan flödet på Kungsgatan och Olof Palmes gata är betydligt lägre. Figur 3 visar en flödeskarta med vardagsmedeldygnstrafik. Vardagsmedeldygnstrafik är medelvärdet av de uppmätta trafikflödena för alla vardagar under mätperioden. In-/utfarten till garaget och lastfaret vid Lagern 11 är markerad med röda pilar.



Figur 3. Flödeskarta som bygger på 2019 års medeldygnstrafik på vägarna i närheten av Kv. Lagern. In- och utfarten till garaget och lastfaret vid Lagern 11 är markerad med en röda pilar. Källa: Stockholm stad

Tabell 3 till Tabell 6 visar en sammanställning av mätningarna uppdelat utifrån in- och utfart till och från lastfaret/garaget. Mätningarna genomfördes under tidpunkterna 07.00-08.30 och 15.30-17.00 tisdag den 17 maj 2022.

Tabell 3. Sammanställning av den trafik som körde in till lastfaret/garaget under förmiddagen, mellan kl. 07.00-08.30.

Tid	Förmiddag - Trafikflöden in till lastfaret/garaget								Alla totalt
	Innergården				Garaget				
	Pbil	Lastbil	Cykel	Totalt	Pbil	Lastbil	Cykel	Totalt	
07:00	0	0	1	1	2	0	1	3	4
07:15	0	0	1	1	2	0	0	2	3
07:30	0	0	0	0	2	0	1	3	3
07:45	1	0	2	3	4	0	1	5	8
08:00	1	0	2	3	2	0	6	8	11
08:15	0	0	5	5	4	0	7	11	16
<b>Snitt per 60 min</b>	1	0	7	9	11	0	11	21	30

Tabell 4. Sammanställning av den trafik som körde ut från lastfaret/garaget under förmiddagen, mellan kl. 07.00-08.30.

Tid	Förmiddag - Trafikflöden ut från lastfaret/garaget								Alla totalt
	Innergården				Garaget				
	Pbil	Lastbil	Cykel	Totalt	Pbil	Lastbil	Cykel	Totalt	
07:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1
07:15	0	0	0	0	1	0	0	1	1
07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1
08:00	0	1	0	1	0	0	0	0	1
08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Snitt per 60 min</b>	1	1	0	1	1	0	0	1	3

Tabell 5. Sammanställning av den trafik som körde in till lastfaret/garaget under förmiddagen, mellan kl. 15.30-17.00.

Tid	Eftermiddag - Trafikflöden in till lastfaret/garaget								Alla totalt
	Innergården				Garaget				
	Pbil	Lastbil	Cykel	Totalt	Pbil	Lastbil	Cykel	Totalt	
15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1
15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	0	0	1	1	0	0	0	0	1
16:15	0	0	0	0	1	0	0	1	1
16:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1
16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Snitt per 60 min</b>	1	0	1	2	1	0	0	1	3

Tabell 6. Sammanställning av den trafik som körde ut från lastfaret/garaget under förmiddagen, mellan kl. 15.30-17.00.

Tid	Eftermiddag - Trafikflöden ut från lastfaret/garaget								Alla totalt
	Innergården				Garaget				
	Pbil	Lastbil	Cykel	Totalt	Pbil	Lastbil	Cykel	Totalt	
15:30	0	0	0	0	1	0	1	2	2
15:45	0	0	3	3	5	0	0	5	8
16:00	1	0	0	1	3	0	1	4	5
16:15	1	0	3	4	1	0	2	3	7
16:30	0	0	4	4	2	0	8	10	14
16:45	0	0	2	2	0	0	3	3	5
<b>Snitt per 60 min</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>27</b>

Trafikmätningarna visar att in- och utfart till garaget och lastfaret är som störts vid kl. 8 på morgonen och runt kl. 16.30 på eftermiddagen, vilket stämmer väl överens med pendlingstider för kontorsverksamheter.

### 3.1.3 Gång och cykel

Efter infart från Olof Palmes Gata till Klara Norra Kyrkogata finns en smal trottoar på respektive sida av vägen. Det saknas cykelväg längst med Klara Norra Kyrkogatan, men fordonstrafik som fortsätter förbi den norra infarten till lastfaret förvarnas däremot om att möte med cykel kan förekomma. Direkt efter korsningen mot Apelbergsgatan övergår Klara Norra Kyrkogata till att bli gångfartsområde med infart förbjuden för fordonstrafik som inte ska till och från fastigheterna. Fordon som ska köra in eller ut från lastfaret till Lagern 11 kan därför välja denna väg.

Gående kommer in i fastigheten Lagern 11 via den huvudentré som är placerad mellan de båda in- och utfarterna till lastfaret. Det planeras en ombyggnation av huvudentrén, men den kommer bibehållas på samma plats även i framtiden.

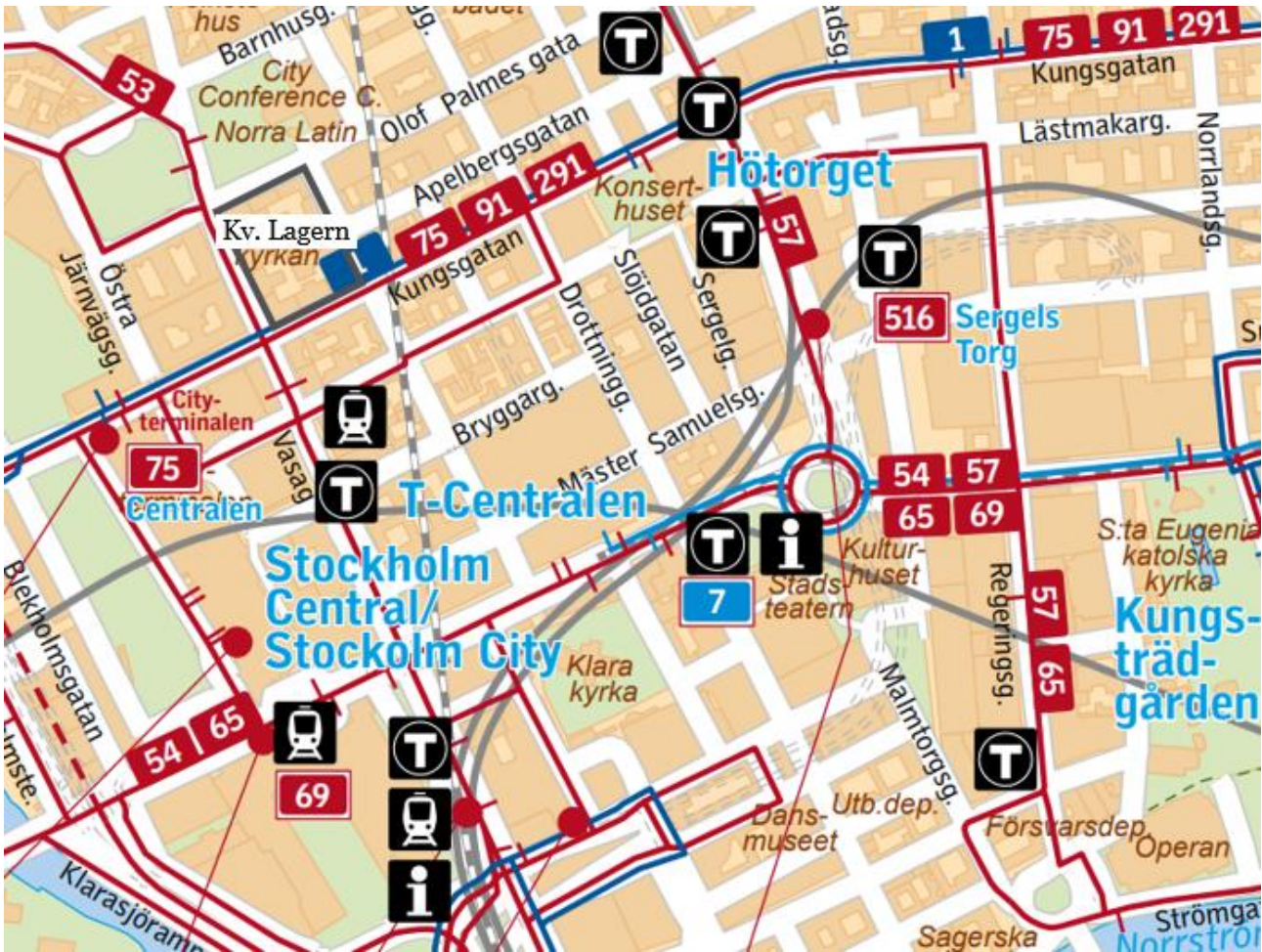
### 3.1.4 Kollektivtrafik

Kv. Lagern är placerat centralt i Stockholm med närhet till olika typer av kollektivtrafik. Cirka 600 meter därifrån ligger Stockholm centralstation och flertalet kollektivtrafikhållplatser finns inom ett avstånd på maximalt 600 meter. Kvarteret ligger även i nära anslutning till Norra Bantorget. Tabell 7 visar en sammanställning av några av de hållplatser som ligger i nära anknytning till Kv. Lagern, där avståndet är mätt från portalen vid Klara Norra kyrkogata 29-31.

Tabell 7. Grov sammanställning av den kollektivtrafik som finns i nära anknytning till Kv. Lagern.

Hållplats	Kollektivtrafikslag	Avstånd Kv. Lagern
Cityterminalen	Buss	600 m
Centralstationen	Intercity-tåg, regionaltåg, pendeltåg	600 m
T-centralen	Tunnelbana	600 m
Norra Bantorget	Buss	200 m
Hötorget	Tunnelbana, buss	270 m

Figur 4 nedan visar en karta över centrala Stockholm och utbudet av kollektivtrafik, där Kv. Lagern är markerat med en grå ruta.



Figur 4. Karta över kollektivtrafiken i centrala Stockholm. Kv. Lagern är markerad med en grå ruta.

### 3.2 Förändrade förutsättningar och åtgärdsförslag

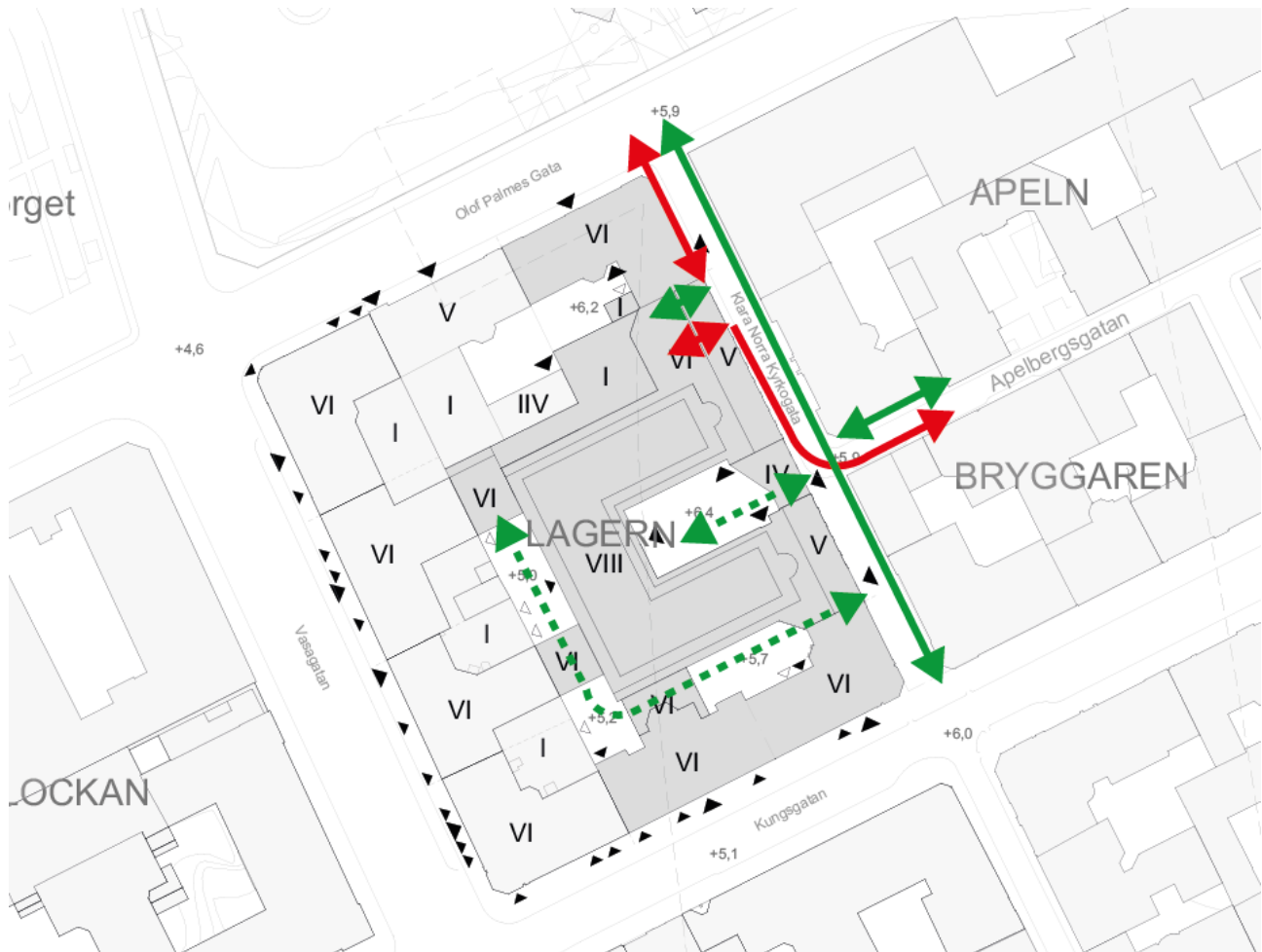
Nedan följer en sammanställning av de förändrade förutsättningar som ombyggnationen av Kv. Lagern kommer leda till, med avseende på trafikområdet.

Klara Norra Kyrkogata kommer förbli avstängd för genomfart och planeras inte trafikeras av kollektivtrafik. Apelbergsgatan förblir enkelriktad i östgående riktning, vilket medför att fordonstrafik från Klara Norra Kyrkogata svänger av och fortsätter på vägen i riktning mot Sveavägen. In- och utfarten till lastfaret samt garaget under Lagern 11 förblir vid nordvästra delen av Klara Norra Kyrkogata. Förbud att stanna på vägen längst med hela Klara Norra Kyrkogata behålls.

Lastfaret planeras att byggas om så att det inte längre blir möjligt för godstrafik och bilar att köra genom och komma ut längre söderut på Klara Norra Kyrkogata. Godstrafik kommer enbart angöra mot en planerad lastkaj, se detaljerad beskrivning under nästa rubrik. Enkelriktningen i höjd med in- och utfarten till lastfaret/garaget behålls. Den sydöstra delen av Klara norra Kyrkogata planeras bli gångfartsområde från korsningen med Apelbergsgatan.

Efter ombyggnationen kommer det däremot vara möjligt för gående att röra sig inom kvarteret via innergårdarna och den mellersta gården. Figur 5 nedan visar en trafikrörelsekarta över de trafikrörelser som kommer vara möjliga efter ombyggnationen. Trafikrörelser för motorfordon visas i rött, rörelser för gående och cyklister i grönt, den streckade gröna linjen visar gångstråk för enbart gående.

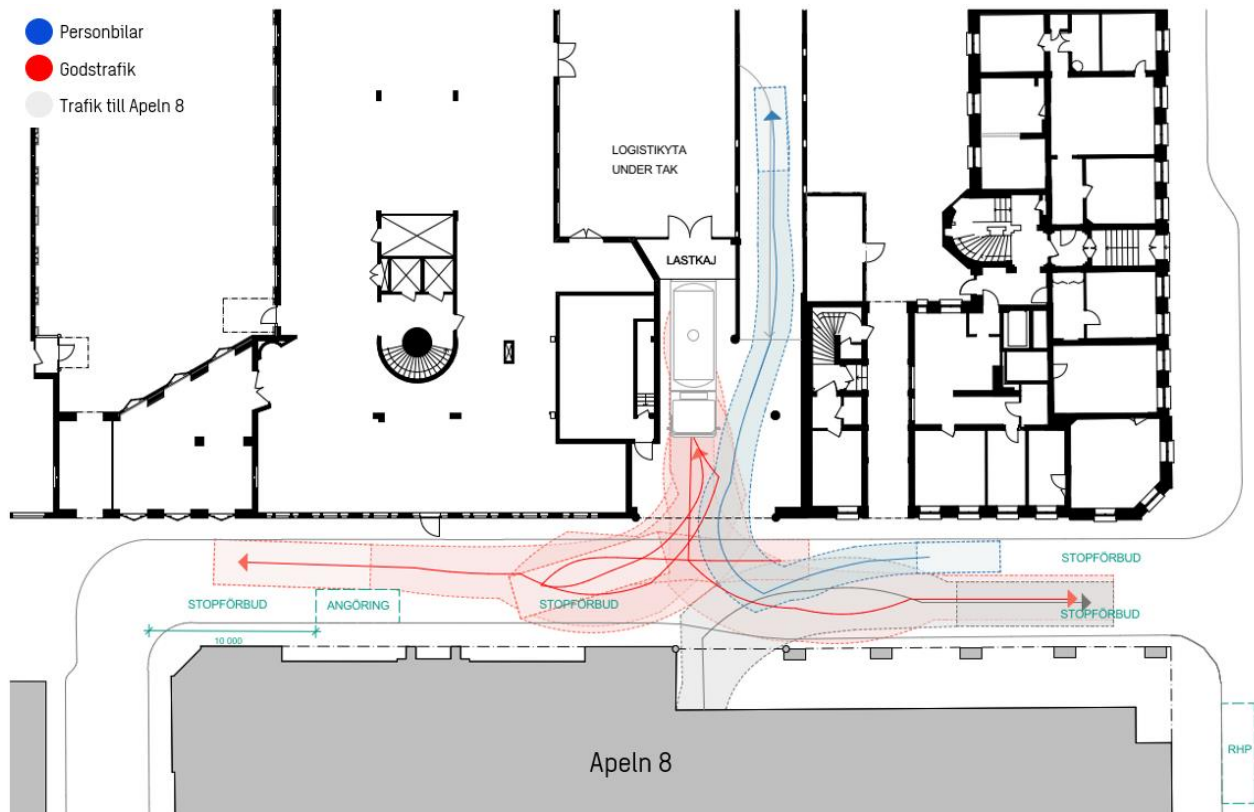




Figur 5. Trafikrörelsekarta visar tillåtna trafikrörelser i på Klara norra Kyrkogata och Apelbergsgatan. Motorfordon visas i rött, rörelser för gående och cyklister i grönt, streckad grön visar stråk för enbart gående.

### 3.2.1 Lastfar

I samband med ombyggnationen av Kv. Lagern kommer även lastfaret att byggas om. Möjligheten att köra runt hela kvarteret kommer tas bort och lastfaret centreras i stället kring den norra infarten från Klara Norra Kyrkogata. Godstrafik kommer i framtiden backa in till ett lastfar och angöra vid en lastkaj som ligger i linje med infarten till garaget. Bakom lastkajen byggs en logistikyta som hamnar under tak. Figur 6 visar en skiss över det framtida lastfaret med inlagda körspår som visar rörelser för godstrafik som ska till lastkajen samt personbilar som ska till garaget under Lagern 11. Figuren visar även förslag på placering av RHP-plats (parkering för rörelsehindrade) och angöringsplats som nämns i kapitlet nedan.



Figur 6. En skiss över det framtida lastfaret, med inlagda körspår för godstrafik (röd) och personbilar som ska in till garaget (blå).

### 3.2.2 RHP-plats och angöring

En RHP-plats kan i framtiden förslagsvis anläggas vid Olof Palmes gata, nordöst om Kv. Lagern. RHP-platsen är till för de tilltänkta lägenheterna i Lagern 15 om det uppkommer ett behov och förslaget på placering medför ett godkänt avstånd på maximalt 25 meter från parkeringsplats till ingång.

En plats för angöring kommer förslagsvis anläggas längst med Klara Norra kyrkogata, mellan lastfaret och korsningen mot Apelbergsgatan, på den vänstra sidan av vägen. Angöringsplatsen bör minst ha storleken 2,5 x 7 meter och placeras minst 10 meter från korsningen. Förslag på placering av RHP- och angöringsplats kan ses ovan i Figur 6.

### 3.2.3 Gång

För gående i området vid Kv. Lagern kommer förutsättningarna förändras något till följd av ombyggnationen av lastfaret. Godstrafiken kommer behöva backa på Klara Norra Kyrkogata för att angöra vid lastkajen, vilket kan skapa en något mer otrygg situation för de oskyddade trafikanterna. Men då godstrafik inte kommer så ofta anses det inte bli ett nämnbart problem. En positiv aspekt för gående i området är att det till följd av ombyggnationen inte kommer någon motorfordonstrafik till och från lastfarets södra in- och utfart som stängs av. Det skapas därför en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter där risken för konflikter med motorfordon minskar.

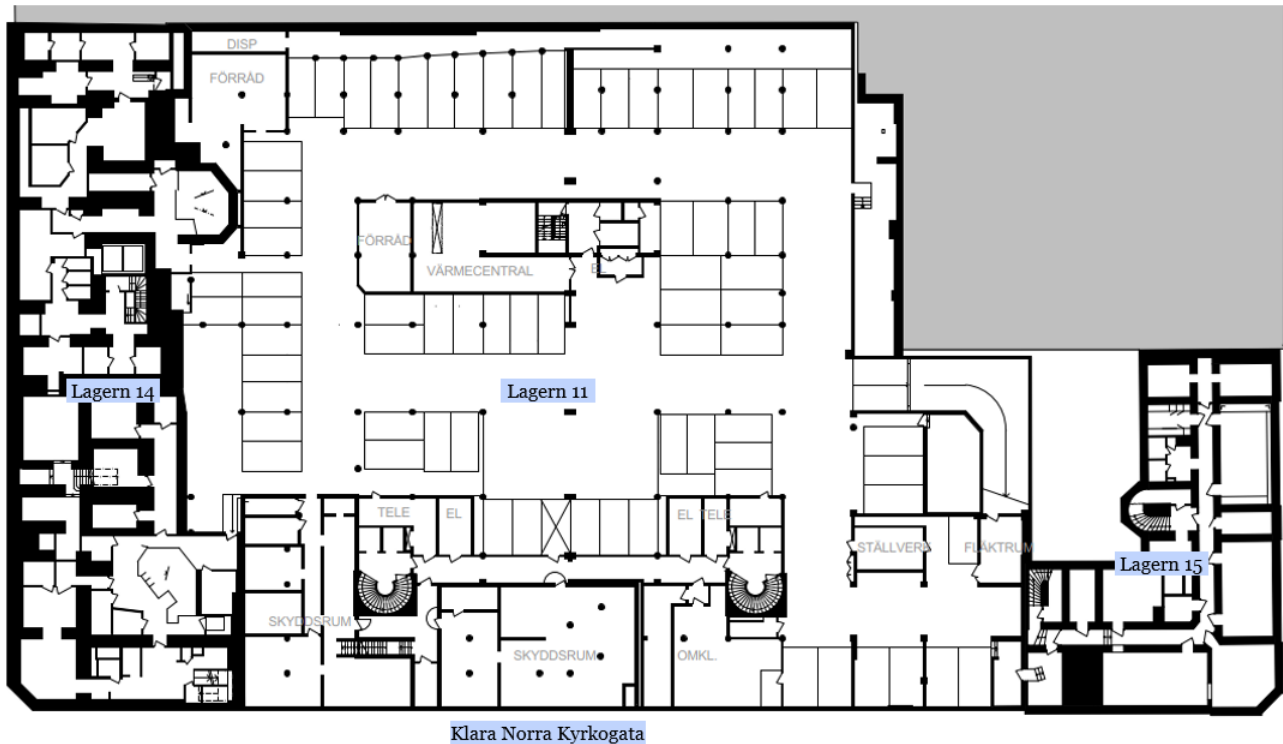


## 4 Bedömning av parkeringsbehov

### 4.1 Befintlig parkering

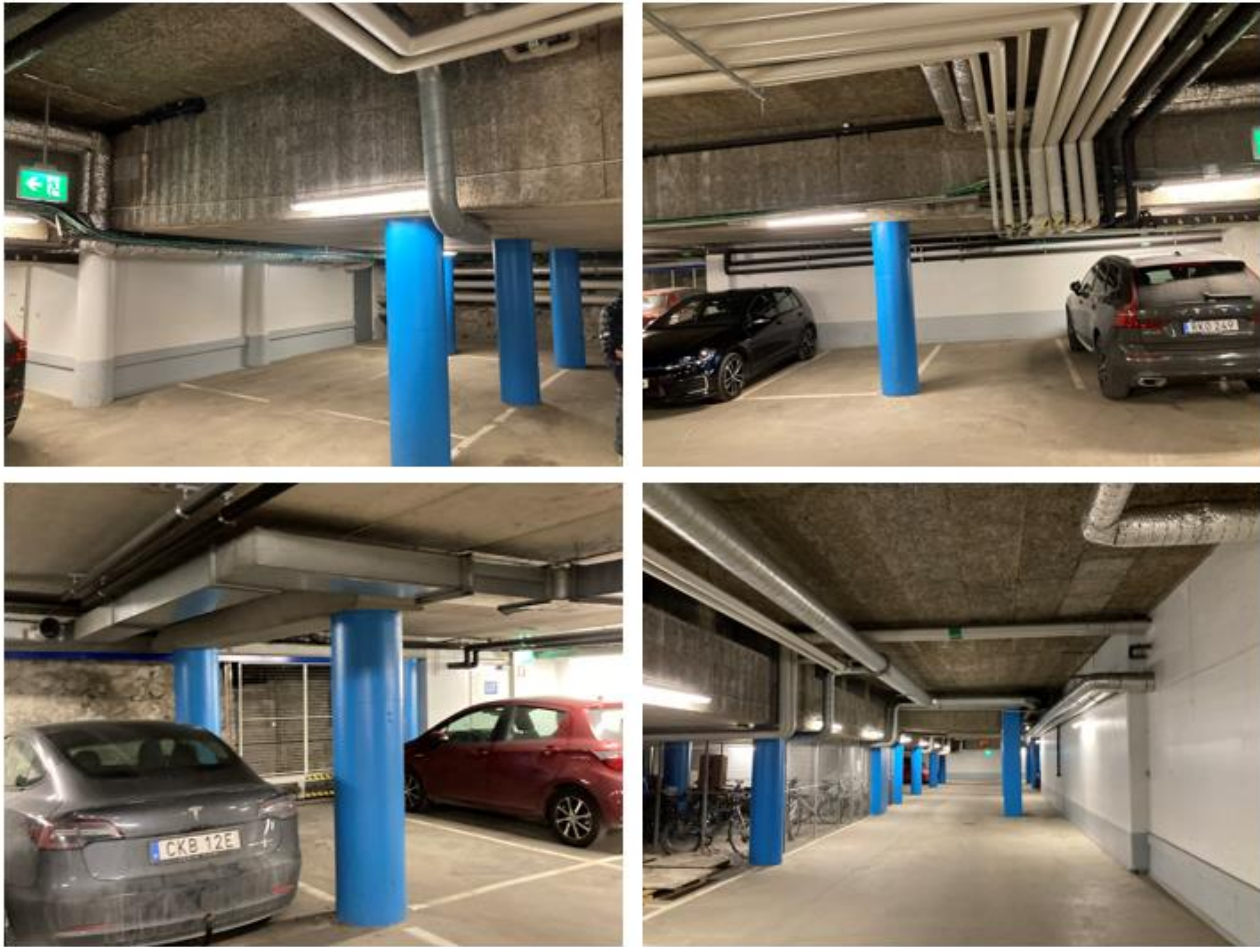
#### 4.1.1 Bilparkering

I dagsläget finns ett parkeringsgarage på plan -1 i fastigheten Lagern 11, som nås via en ramp på innergården strax efter portalen in till lastfaret vid Klara Norra Kyrkogata 35. En skiss över garageplanet ses i Figur 7. I figuren syns även de olika trappuppgångarna från garageplanet där man kan ta sig till Lagern 11 och Lagern 14. Det är inte möjligt att nå Lagern 15 via garaget, utan då behöver man först ta sig upp till Lagern 11 och gå till Lagern 15 via Klara Norra Kyrkogata.



Figur 7. Skiss över garageplanet under Lagern 11.

Garaget har plats för drygt 80 parkeringsplatser, men standard och storlek varierar vilket försvårar parkering på vissa av platserna. De många stolpar som är placerade över hela planet försvårar också utnyttjandet av vissa av platserna, se Figur 8. Den fria höjden på garageplan är markerat som 2,1 meter, vilket medför att enbart personbilar kan använda utrymmet. Samtliga parkeringsplatser är idag uthyrda och används av verksamheter i fastigheterna.



Figur 8. Bilder över den befintliga parkeringen i garaget under Kv. Lagern, tagna under platsbesök (4 maj 2022).

På innergården, som i dagsläget också används som lastfar för verksamheter i kvarteret, finns 13 förhyrda parkeringsplatser utplacerade, se Figur 9. Vid platsbesöket, som genomfördes kl. 09.00 den 4 maj 2022, var knappt hälften av parkeringsplatserna upptagna. Samtliga av dessa parkeringsplatser försvinner vid ombyggnationen. Lastfaret ska byggas om till en inbyggd lastkaj som ligger i direkt anslutning till Klara Norra Kyrkogata. Innergårdarna ska byggas om så att de kan aktiveras bättre samt tillföras mer grönska för att bidra med rekreativa värden samt ekosystemtjänster.



Figur 9. En bild på några av de förhyrda parkeringsplatser som är placerade på innergården, tagen under platsbesök (4 maj 2022).



#### 4.1.2 Cykelparkering

På lastfaret finns i dagsläget en större cykelparkering placerad, med plats för drygt 30 cyklar, se Figur 10. Cykelparkeringen kommer tas bort vid ombyggnationen när lastfaret stängs av för genomfart. Vid platsbesöket den 4 maj var stora delar av cykelparkeringen upptagen.



Figur 10. Bild på den cykelparkering som i dagsläget finns på Kv. Lagerns lastfar.

Det finns även en cykelparkering nere i garaget, där ungefär 30 cyklar får plats. Cykelparkeringen är inhängd och används även som sporadiskt förrådsutrymme, se Figur 11. Som kan ses i Tabell 3 och Tabell 4 är det något fler cyklar som kör in och ut från garaget, än som parkerar på cykelparkeringen på innergården. Användningen av de båda cykelparkeringarna kan vara något beroende av väder och årstid, då cyklarna ges väderskydd i garaget.



Figur 11. Bild på den cykelparkering som finns i garageplan under Lagern 11.

## 4.2 Beräknat parkeringsbehov för Kv. Lagern

### 4.2.1 Parkeringstal för bil

Fastigheterna Lagern 11, Lagern 14 och Lagern 15 som innefattas i detaljplanen för Kv. Lagern ligger i centrala Stockholm och ingår geografiskt i definitionen av "city" enligt Vision för Stockholm city. Det medför att utbudet till lokal service och urbana aktiviteter också är stort och inom gångavstånd från kvarteret. Fastigheterna har även nära avstånd till olika typer av kollektivtrafik. Inom 400 meter finns tillgång till buss, pendeltåg och tunnelbana och inom 600 meter ligger Stockholm centralstation som möjliggör smidig pendling till bland annat Uppsala och Västerås. Den geografiska placeringen av Kv. Lagern medför väldigt goda förutsättningar för ett lågt parkeringstal för bil, både för boende och verksamma. Detta går även hand i hand med stadens visioner om ett ökat hållbart resande och mål om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm år 2040.

Trots att det är mycket som motiverar ett väldigt lågt parkeringstal vid Kv. Lagern är det relevant att utreda hur stort parkeringsbehov som skulle kunna uppstå i framtiden, bland annat för att undvika parkeringsflykt till kommunala markparkeringar.

#### 4.2.1.1 Verksamheter

Efter dialog med fastighetsägaren bedöms det framtida parkeringsbehovet för verksamheter i Kv. Lagern vara lågt. Efterfrågan på privata bilparkeringar minskar redan i dagsläget och förväntas bli ännu lägre i framtiden enligt fastighetsägaren. Hyresgästerna i Kv. Lagern antas även vara öppna för alternativa mobilitetslösningar som bidrar till ett mer hållbart resande både till/från arbetet och under arbetstid. Sweco har därför gjort bedömningen att verksamheterna i Kv. Lagern i framtiden kommer vara i behov av ytterst få bilparkeringsplatser, där till och med ett nollparkeringstal är möjligt. Bedömningen grundas i det förväntade framtidsbehovet i kombination med fastigheternas centrala placering, med bland annat direkt närhet till kollektivtrafik och lokal service.

#### 4.2.1.2 Bostäder

Gällande boendeparkering för Lagern 15 var det inte fastställt hur ytorna i fastigheten skulle fördelas mellan lägenheter och kontorslokaler när denna utredning genomfördes. För att säkerställa att framtida parkeringsbehov kan tillgodoses genomfördes beräkningar av det potentiellt högsta parkeringsbehovet som kan uppstå i Lagern 15, vilket ges om enbart lägenheter byggs i fastigheten. Då den totala BTA-ytan är relativt liten i fastigheten påvisade utredningen att störst parkeringsbehov uppkommer om enbart små lägenheter på ungefär 50 kvm byggs. Det skulle då få plats ungefär 47 lägenheter i Lagern 15.

Kv. Lagerns geografiska läge ger ett lägesbaserat parkeringstal på 0,3 parkeringsplatser för bostäderna i Lagern 15. För att även inkludera besöksparkering räknas p-talet upp med 10 % och landar därmed på totalt 0,33 platser per lägenhet. Som kan ses i Tabell 8. Parkeringsbehov för bil kopplat till de lägenheter som byggs i Lagern 15, baserat på ett scenario där små lägenheter byggs i hela fastigheten, hamnar det totala parkeringsbehovet för boende på 15 parkeringsplatser.

Tabell 8. Parkeringsbehov för bil kopplat till de lägenheter som byggs i Lagern 15, baserat på ett scenario där små lägenheter byggs i hela fastigheten.

<i>Parkeringsbehov bil</i>				
	<i>BTA bostäder</i>	<i>Antal lägenheter</i>	<i>P-tal per lägenhet</i>	<i>Totalt p-behov</i>
<i>Lagern 15</i>	2336	47	0,33	15

### 4.2.2 Parkeringstal för cykel

Enligt Stockholms stads riktlinjer för nyproduktion anges följande spann för vanliga lägenhetsbostäder: 2,5–4 parkeringsplatser per 100 kvm BTA som skäligen antal cykelparkeringar. 2,5 platser per 100 kvm BTA motsvarar minsta godtagbara standard och 4 per 100 kvm BTA motsvarar god standard. För kontor och handel ligger spannet mellan 10–20 cykelparkeringar per 1000 kvm BTA för kontor och mellan 20–30 cykelparkeringar per 1000 kvm BTA för handel.

Stockholms stad har satt som mål att cykelresorna ska stå för 20 procent av alla resor till 2030. För att nå dit krävs att arbetet för ökad cykling skalas upp och att satsningar görs på högkvalitativ cykelinfrastruktur. I begreppet *cykelinfrastruktur* ingår inte enbart exempelvis cykelbanor, här ingår även att fastigheter vid

utveckling och ombyggnad anpassas för framtiden. Sweco rekommenderar därför att hålla sig till det mittersta eller övre spannet, för att på så vis motivera ett lägre eller noll p-tal för bil och därmed ett mer hållbart och hälsosamt resande. Men det är även viktigt att hålla en hög standard och kvalitet på cykelparkeringarna samt att de placeras ut på lämpliga platser, så att inte bara kvantiteten tas i beaktning. Detta medför att ytor för lådcyklar och cykelkarror samt eventuella "skrymmande cyklar", så som liggcyklar, också behöver möjliggöras. Om cykelparkeringarnas kvalitet riskeras för att nå kvantitetsmålet förordar Sweco att sänka antalet och i stället bibehålla hög standard. Men antalet bör aldrig understiga medeltalet i de intervall som Stockholms stad angivit.

I beräkningen av antal cykelparkeringar som behövs för Kv. Lagern har antagande gjorts om att handel- och restaurangverksamheter kräver samma parkeringstal. Däremot ingår besöksparkeringar i spannet, vilket för Kv. Lagerns del kommer hänvisas till allmän platsmark. För parkeringsbehovet på kvartersmark räknas därför enbart parkering för medarbetare inom handel och restaurang in och dessa antas utgöra 20 % av det totala parkeringsbehovet för cykel.

För att räkna ut behovet av cykelparkeringar har ett spann tagits fram som baseras på cykelparkeringstalet 3,25 platser per 100 kvm BTA för bostäder (det vill säga God standard), 15–20 platser per 1000 kvm BTA för kontor och 25–30 platser per 1000 kvm BTA för handel och restaurang. Tabell 9 nedan visar en sammanställning av det framtida cykelparkeringsbehovet för Kv. Lagern.

Tabell 9. En sammanställning över parkeringsbehovet för cykel i Kv. Lagern.

<b>Parkeringsbehov cykel</b>					
	<b>Kontor</b>	<b>Handel</b>	<b>Restaurang</b>	<b>Bostäder</b>	<b>Totalt</b>
Lagern 11	253–337	2	2	0	256–340
Lagern 14	54–72	2	3–4	0	59–78
Lagern 15	22–29	0	0	29	51–58
<b>Totalt</b>					<b>365–476</b>

### 4.3 Framtida förutsättningar för parkering

Till följd av ombyggnationen av Lagern 11 finns ett behov av att utöka ytorna för tekniska delar som fläktrum och liknande. Planen är att vissa av dessa funktioner kommer byggas in i garageplan under Lagern 11. Det bidrar till att flera av de befintliga parkeringsplatserna behöver tas i anspråk. Utifrån skisser framtagna av arkitekterna som arbetar med detaljplanen för Kv. Lagern kommer det i framtiden vara möjligt att behålla cirka 35 av de 80 bilparkeringsplatser som finns i garaget under Lagern 11. Ungefär 15 av dessa platser har dock en bredd på cirka 2,2 meter och är därför smalare än vad som anses som god standard. Enligt riktlinjer från Stockholm stad bör 5% av det totala antalet parkeringar i framtiden bli parkering för rörelsehindrade. Det motsvarar ungefär två RHP-platser i garaget. Samtliga parkeringsplatser som i dagsläget finns på markplan försvinner till följd av ombyggnationen.

Gällande cykelparkering finns det plats för cirka 200–400 cykelparkeringar, där större delen av dem är placerade i garaget under Lagern 11 och några av dem i källaren under Lagern 15. Samtliga cykelplatser är planerade som cykelställ i ett plan. Cykelställ i två plan kräver en fri höjd på minst 2,5 meter, vilket enligt uppgifter inte finns tillgängligt vid Lagern 11 eller Lagern 15. Skulle det finnas ytor med en högre fri höjd är tvåvåningsställ med hjälpmedel som utdragbar hjälpskena med gasfjäder att föredra, så att cyklarna kan placeras på övre plan på ett enklare sätt.

Utformningen av garageplan kommer utredas vidare i senare skede och kan komma att ändras något. Målet är att till skapa parkeringsplatser i det antal som lyfts i denna utredning, men det är inte fastställt vart bil- och cykelparkeringarna kommer anläggas. Den framtida utformningen förväntas inte påverka tillgängligheten till fastigheterna genom de olika trappuppgångarna, utan Lagern 11 och Lagern 14 kan fortsatt nås från garageplanet enligt skissen i Figur 7. Lagern 15 kommer inte heller i framtiden att kunna nås via garageplan utan kräver vägen via Lagern 11 och sedan gång längst med Klara Norra Kyrkogata.

De framtida förutsättningarna för bil- och cykelparkering vid Kv. Lagern påvisar att det kommer vara möjligt att tillgodose det parkeringsbehov som förväntas uppstå från boende och verksamma i fastigheterna. Antal bilparkeringsplatser täcker upp det potentiellt största behovet som kan tillkomma från boende i Lagern 15 och skapar även utrymme för viss bilparkering för verksamma i fastigheterna. Kv. Lagerns centrala geografiska

placering skapar också mycket goda förutsättningar för att resa med mer hållbara färdmedel än privatägd bil. En kombination av direkt närhet till kollektivtrafik och god cykelparkering vid Lagern 11 och Lagern 15 medför att behovet av att använda privatägd bil till Kv. Lagern blir lågt. För att ytterligare skapa incitament och främja hållbart resande är rekommendationen att även implementera hållbara mobilitetstjänster i anknytning till Kv. Lagerns fastigheter, vilket kan läsas mer om i nästkommande kapitel.



## 5 Förslag för hållbar mobilitet

Nedan följer förslag på åtgärder som kan genomföras för att i framtiden främja hållbart resande för de olika verksamheterna i Kv. Lagern.

### 5.1 Implementering av mobilitetstjänster

Det finns en möjlighet att bibehålla några av de privata bilparkeringsplatserna som finns i garaget under Lagern 11 även i framtiden. Men då det är många olika verksamheter som kan väntas göra anspråk på parkeringsplatserna kan det vara svårt att hitta en fördelning som blir bra för alla. Behovet av parkeringsplats och vilken tid den förväntas utnyttjas kan också variera mellan kontorsanställda, restaurangarbetare, butiksanställda och boende. För att skapa en fungerande lösning som ger en tillgänglig och attraktiv mobilitet för de olika verksamheterna är rekommendationen att implementera olika typer av mobilitetstjänster. Detta går även hand i hand med stadens målsättning om ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm till 2040, där de bilburna resorna får mindre plats i trafikmiljön.

Nedan följer en sammanställning av olika mobilitetstjänster som kan appliceras för boende och verksamma i Kv. Lagern. Det är en bruttolista som möjliggör att fastighetsägaren i framtiden kan välja ut vissa av mobilitetstjänsterna och sätta ihop ett mobilitetspaket som är bäst lämpat för kvarteret. Mobilitetspaketet kan utformas utifrån vilka typer av verksamheter som etablerar sig i lokalerna i framtiden och det antal lägenheter som slutligen byggs. Det är även viktigt att efter en tid utvärdera åtgärdernas effekter och användarnas beteende samt behov.

- Anlägg en mobilitetshubb som täcker mobilitetsbehovet för de verksamma inom Kv. Lagern
- Bilparkeringshyran särredovisas
- Avgiftssystem för anställdas bilparkering
- Cykelparkeringar av god standard enligt stadens handböcker för cykelparkering
- Lätt nåbara cykelrum
- Dusch och omklädningsrum
- Yta för cykelservice och förbättrade cykelfaciliteter (exempelvis fast luftpump och automatisk dörröppnare i cykelrum)
- Tillgång till bilpool i området
- Tillgång till dedikerade parkeringsplatser för bilpool i kvarteret
- Prova-på-kort på kollektivtrafik
- Cykelpool med bland annat lådcykel, cykelkärra och elcykel.
- Årlig mobilitetsaktivitet för verksamma
- Subvention av månadskort för kollektivtrafik
- Erbjudande om personlig resecoach för nya boende och verksamma
- Ta fram en grön resplan, exempelvis genom verktyget CERO, för verksamma i fastigheterna

### 5.2 Samnyttjande

Beroende på hur parkeringsplatserna fördelas mellan verksamheter och boende vid Kv. Lagern kan samnyttjande av platserna vara en möjlighet. Det innebär att parkeringen utnyttjas mer effektivt under olika tider på dygnet, exempelvis som arbetsparkering på dagtid och som boendeparkering på kvällar och helger. En förutsättning är då att parkeringsplatserna i garaget under Lagern 11 är öppna och inte uppbokade av en specifik bilägare. För handels- och restaurangverksamheterna i Kv. Lagern kan det bli svårt att utnyttja denna typ av lösning, då bilåkande besökare och gäster inte kommer hänvisas ner till garaget. Det skulle däremot vara möjligt för de som har butikerna och restaurangerna som sin arbetsplats. Genom att samnyttja parkeringsplatser är det möjligt att minska det grundläggande parkeringsbehovet, eller som i fallet med Kv. Lagern ytterligare motivera att parkeringstalet hålls på en väldigt låg nivå.

I Tabell 10 nedan presenteras hur de olika verksamheternas parkeringsbehov varierar under en vecka. Procentsatserna avser hur stor efterfrågan är av det totala parkeringsbehovet som råder vid en viss tidpunkt, vilket sedan används för att beräkna parkeringsbehovet vid dessa tidpunkter. Eftersom Stockholms stad saknar framtagna bedömningar av fördelning för samnyttjande av parkeringsplatser har inspiration hämtats från Göteborgs stad och deras tabellmall för samnyttjande av bilplatser från 2019. Denna mall har dock justerats utifrån den förändring som har skett under de senaste två åren med Coronapandemin, då allt fler arbetar hemifrån på dagarna. Justeringen innebär bland annat att parkeringsbehovet för bostäder på dagtid har justerats från 80 % till 90 % samt att behovet för kontor på dagtid har justerats från 100 % till 75 %.

Tabell 10. Samnyttjandetabell framtagen av Sweco.

Verksamhet	Dagtid	Kvällstid	Natt	Helg
Kontor	75%	10%	10%	25%
Handel	30%	80%	20%	100%
Bostäder	90%	90%	100%	90%

Som kan ses i tabellen är möjligheterna att samnyttja kontor- och handelsparkering stora då de utnyttjas vid olika tidpunkter. Om några parkeringsplatser skapas för verksamheterna i Kv. Lagern motiverar det därför att dessa hålls öppna för att kunna utnyttjas av både kontor och handel. Samnyttjande är även möjligt mellan kontor och bostäder. Exempelvis används parkeringsplatser för kontor sällan under kvällar och helger och dessa kan då i stället användas som besöksparkering för gäster till de boende i Lagern 15.

### 5.3 Förberedelse för laddning av elbil

Något krav på parkeringsplatser med laddningsmöjlighet för elbilar finns inte i Stockholms stads riktlinjer för parkering, eftersom behovet av parkering inte styrs av typen av drivmedel, men fastighetsägaren bör underlätta för konvertering till detta och möjliggöra utbyggnad av laddning för samtliga parkeringsplatser.

## 6 Referensprojekt

Utmaningarna och lösningarna för god tillgänglighet och hållbart resande i olika exploateringsprojekt varierar. Att implementera mobilitetsåtgärder blir med tiden allt vanligare. Här följer en kort omvärldsbevakning för att ge inspiration kring vilka åtgärder som prioriterats i andra exploateringsprojekt.

### 6.1 AMF Sundbyberg

Som en del i stadsomvandlingen av Sundbybergs centrum kommer en ombyggnation ske av fastigheten Sundbyberg 2:78 som förvaltas av AMF Fastigheter. Fastigheten, som har adressen Landsvägen 50–52, ligger i direkt anslutning till stationsentrén i Sundbybergs centrum med övervägande kontorslokaler som kompletteras av handel i markplan.

När fastigheten byggs om kommer det befintliga parkeringsgaraget i markplan att ersättas av cykelgarage. Det innebär att samtliga parkeringsplatser försvinner från fastigheten och ersätts av cykelparkering, omklädningsrum och cykelservice. Den enda parkering som anordnas på kvarteretsmark är tre platser för rörelsehindrade på Landsvägen samt tre platser för angöring och korttidsparkering. Lösningen med det låga parkeringstalet har tagits fram av AMF Fastigheter i samråd med Sundbybergs stad.

### 6.2 Klippan 4, Malmö

Klippan 4 är en hyresrättsförening som ligger i stadsdelen Västra hamnen i Malmö och innefattar 55 lägenheter. De flesta lägenheterna har en storlek på 1–2 rum. Det finns även en hotelldel i anknytning till hyresrättsföreningen som har 30 rum.

Klippan 4 är det första bostadshuset i Sverige som är helt designat för cyklister. Den enda bilparkering som är anlagd är en parkeringsplats för funktionshindrade, i övrigt finns ingen p-plats för privata bilar. I stället har föreningen satsat på gratis medlemskap i bilpool och subventionerad kollektivtrafik. Det finns skyltar med realtidsinformation för att förenkla resandet för de boende. I föreningen finns även en cykelpool som innefattar elcyklar, vikcyklar och lastcyklar samt en cykelverkstad. En gång per år får de boende gratis cykelservice.

När uppföljning har genomförts visar den att boende i föreningen reser mer hållbart än övriga invånare i Malmö, då 90 % uppger att de använder kollektivtrafik och cykelpool dagligen. Bilpoolen används mindre frekvent men upplevs som ett nödvändigt för att få ihop vardagen utan ett privat bilägande.

## 7 Slutsats

Trafikutredningen påvisar att ombyggnationen av Kv. Lagern kommer bidra till något förändrade förutsättningar för trafikanter som rör sig i området. Lastfarets nya utformning skapar ett behov av att godstrafik backar in och angör mot lastkajen. Däremot kommer ingen motorfordonstrafik alstras från den södra in- och utfarten till lastfaret som stängs av, vilket skapar en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter i det området.

Denna utredning påvisar att parkeringsbehovet för privatägda bilar kommer vara lågt vid Kv. Lagern i framtiden. Den geografiska placeringen av Kv. Lagern skapar mycket goda förutsättningar att främja hållbart resande till fastigheterna. Närheten till Stockholm centralstation och Bantorget, i kombination med den väletablerade handel och service som Stockholm city kan erbjuda, bidrar till att resor med gång, cykel, kollektivtrafik samt andra delningstjänster fortsatt kan bli givna färdmedel till och från Kv. Lagern. De förutsättningar som finns för privatägda bilar är också begränsade i anslutning till Kv. Lagern, vilket ytterligare motiverar för att främja alternativa färdmedel.

Till följd av ombyggnation av lastfaret försvinner ett antal bilparkeringar på markplan och i garaget under Lagern 11 behöver en viss del av den befintliga parkeringsytan tas i anspråk för bland annat ett nybyggt fläktrum. Det kommer vara möjligt att behålla ungefär 35 parkeringsplatser i garageplan under Lagern 11, vilket enligt denna utredning förväntas kunna tillgodose det framtida parkeringsbehovet. För boende i Lagern 15 kommer ett maximalt parkeringsbehov om 15 platser uppkomma och utredningen påvisar att parkeringsbehovet för verksamheterna i Kv. Lagern är nästintill noll. Men för att ytterligare främja hållbart resande, och samtidigt minska risken för parkeringsflykt till kommunala markparkeringar, är rekommendationen att implementera hållbara mobilitetslösningar. Förslagsvis skulle en välutvecklad mobilitetshubb i garaget under Lagern 11 vara en lösning som gynnar både boende och verksamma i Kv. Lagern. Mobilitetshubben skulle då kunna utrustas med olika typer av fordon som täcker upp för de behov som kan uppstå för verksamheter och boende i fastigheterna; eldrivna personbilar, elcyklar, lastcyklar, mindre skåpbil med mera. Beroende på hur parkeringsplatserna fördelas mellan verksamheter och boende kan det även bli möjligt att samnyttja parkeringsplatser, då de olika verksamheterna och boende troligtvis inte utnyttjar parkeringen vid samma tid på dygnet.

Den planerade exploateringen av Kv. Lagern skapar ett ökat behov av cykelparkering. Utifrån de förväntade lokalytor som ska exploateras skapas ett behov av mellan 360–480 cykelparkeringar som kan placeras i garageplan vid Lagern 11 och Lagern 15. Då utrymmet för parkeringsplatser är begränsat är det centralt att inte undervärdera standarden på de bil- och cykelparkeringar som anläggs. Det är viktigt att lägga fokus på kvaliteten i stället för kvantitet, inte minst när det kommer till cykelparkeringar. Cyklister som upplever hinder i form av trånga cykelparkeringar, krångliga passager med många dörrar och portar, avsaknad av ramlås med mera kan få svårt att fortsätta motivera det hållbara resevalet. Det kan också leda till att cyklister parkerar på ej dedikerade ytor vilket kan hindra framkomligheten. I garageplan under Lagern 11 och i källaren under Lagern 15 är det därför av stor vikt att denna typ av hinder undviks.

## Referenser

Stockholms stad, u.å. Cykelparkeringstal vid nyproduktion

Stockholms stad, 2021. Cykelstaden, Cykelplan för Stockholm 2021

Stockholm stad, 2015. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering