



DP KRISTINEBERG 1:10

PM mobilitetsutredning

Carl Chytraeus
carl@ackonsulter.se

Innehåll

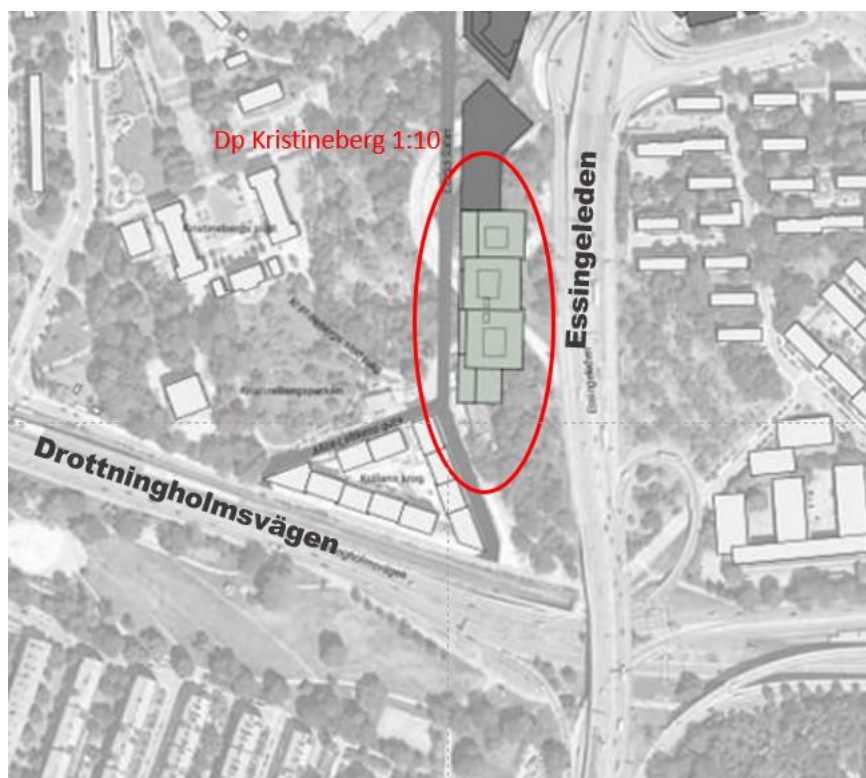
Bakgrund	2
Förutsättningar.....	3
Föreslagen bebyggelse	3
Tillgänglighet	4
Målpunkter.....	4
Kollektivtrafik	4
Gångtrafik.....	5
Cykeltrafik.....	5
Biltrafik	6
Parkeringsplatser för kontor	7
Mobilitetsåtgärder för Kristineberg 1:10	7

Bakgrund

Kristineberg 1:10 är beläget mellan Kristinebergs slottsväg och Essingeleden. Området ansluter via en förlängning av Kristinebergs slottsväg till Lindhagensgatan i norr och Nordenflychtvägen i söder. Ett detaljpläneförslag har upprättats som möjliggör nya kontor och verksamhetslokaler, en ny gata samt ändring av tidigare trafikområde till natur- och parkmark. Bebyggelseförslaget omfattar totalt ca 30 000 kvm ljus BTA i fem till åtta våningar vilket möjliggör upp mot 2000 nya arbetsplatser. Den nya bebyggelsen ansluter i norr mot Hornsbergskvarteren med idrottshall, kontor, hotell och nya bostäder och i söder mot bostadskvarteret vid Krillans krog.

Staden har genom exploateringskontoret upprättat en Parkering- och mobilitetsutredning för detaljplanen Kristineberg 1:10 (Sweco 2023-09-01). Utredningen syftar till att utreda och redogöra för ett lämpligt parkeringstal för detaljplanen då Stockholm stad för närvarande saknar generella riktlinjer för parkeringstal avseende kontorsverksamheter. Parkeringstal för cykel har inte utretts utan hänvisning sker till de generella riktlinjerna för cykelparkering. Faktorer som bedöms påverka valet av färdmedel till arbetsplatsen och därmed parkeringstalet för kontorsverksamhet är:

- Geografiskt läge och tillgång till mobilitetsinfrastruktur såsom kollektivtrafikutbud, tillgänglighet med cykel, cykelparkering och gångvänlighet.
- Pris, tillgång och närhet till parkeringsplatsen.

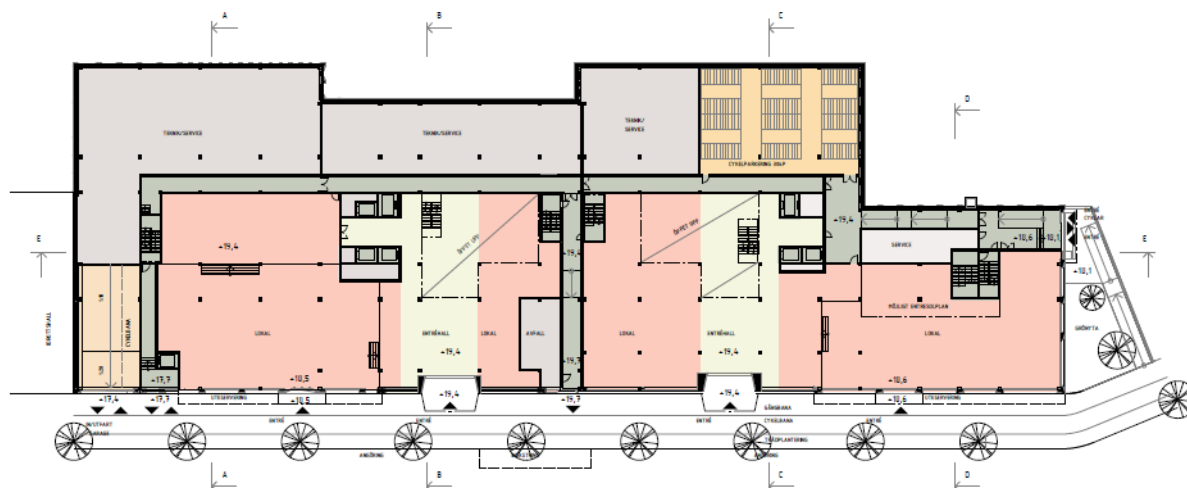


Dp Kristineberg 1:10. Bild White arkitekter.

Förutsättningar

Föreslagen bebyggelse

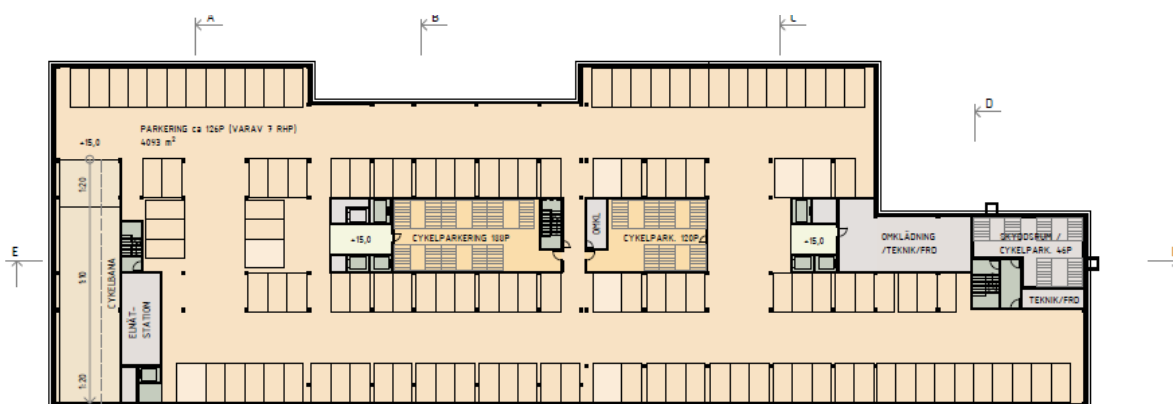
Planförslaget syftar till att möjliggöra ett kontorshus i 5 till av 8 våningar ovan mark med totalt ca 30 000 kvm ljus BTA. Bebyggelsen föreslås få två huvudentréer som vetter mot Långa gatan samt ett antal mindre entréer till servicefunktioner i husets bottenvåning. Garage placeras i källarplan under mark och nås via ramp från kvarterets norra del.



Entréplan (White Arkitekter 2023-10-13)

Angöring till fastigheten får sker från stopp utmed kantsten i nordriktat körfält. Större transporter till fastigheten liksom sophämtning sker från lastzon på gatumark, medan mindre transporter såsom skåpbilar kan angöra för inlastning via garaget.

Cykelparkering föreslås inrymmas i bottenvåningen och nås utifrån via en separat entré från kvarterets södra fasad vilken nås med ramp från Kristinebergs slottsväg. Cykelparkering föreslås även inrymmas i varma ytor i källarplanet och nås via delad ramp som övrig personbilstrafik. Antalet cykelparkeringsplatser uppgår till drygt 610 stycken. I källarplanet finns plats för 126 parkeringsplatser för personbilar varav 7 stycken är RHP. Möjlighet till laddning finns på alla parkeringsplatser.



Garageplan (White Arkitekter 2023-10-13)

Tillgänglighet

Målpunkter

Kristineberg 1:10 ligger centralt beläget mellan Drottningholmsvägen och Lindhagensgatan med ett stort utbud av allmänna och kommersiella verksamheter som lekplatser, skolor, affärer och idrottsanläggning.

Kollektivtrafik

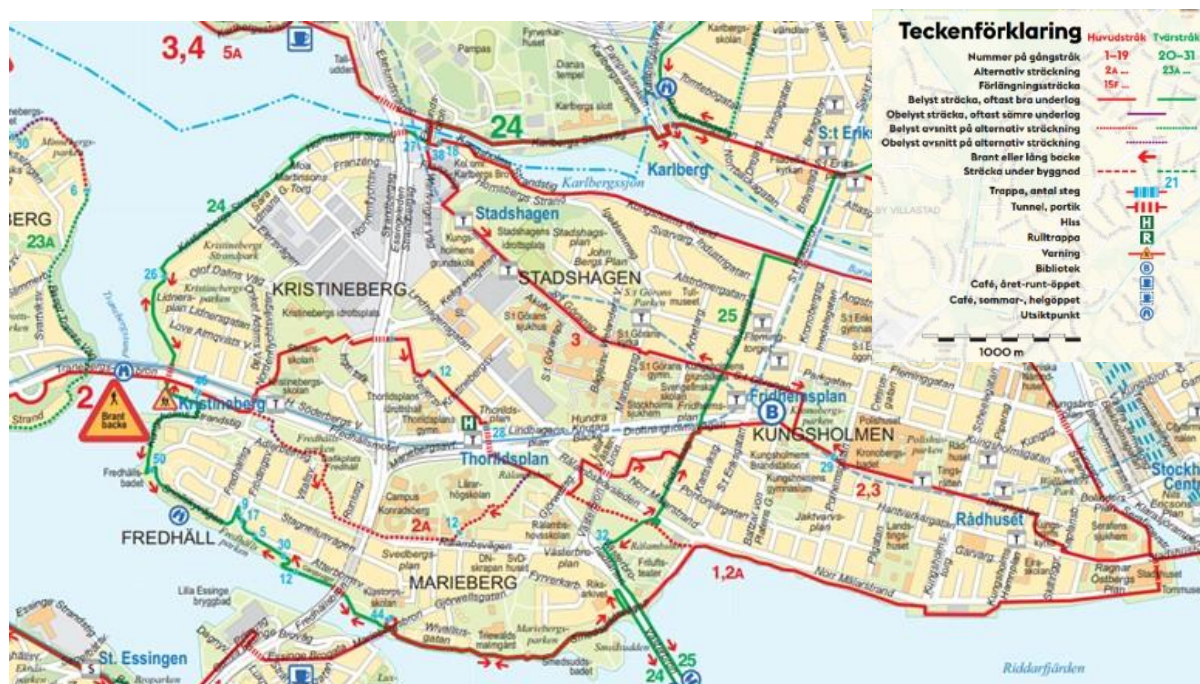
Från Kristineberg 1:10 nås tre tunnelbanestationer och fem tunnelbanelinjer inom 400–600 m; tunnelbanestation Kristineberg och Thorildsplan som trafikeras av; linje 17, 18 och 19 (grön linje) samt station Stadshagen där linje 10 och 11 (blå linje) trafikerar. Tillgängligheten för gående från en hållplats till målpunkten är en viktig del i hela resan. Från dessa stationer till det nya kontorshuset är det goda gångförbindelser och det tar ca 6 minuter att gå sträckorna. Det finns också flera busslinjer i närheten och till hållplatsen på Lindhagensgatan är det ca 300 meter. Sammanfattningsvis finns det bra med kollektiva förbindelser i närområdet och det är lätt att från dessa nå kontorshuset till fots.



Befintliga busslinjer och tunnelbanestationer. (Bild: Trafikförvaltningens, SL; linjekarta)

Gångtrafik

Stockholm stad har tagit fram en gångplan som utgör en del av framkomlighetsstrategin. Syftet med gångplanen är att beskriva nuvarande situation i Stockholms och presentera en målbild för ökad gångvänlighet i Stockholm och en handlingsplan för stadens arbete med gångfrågor. Ett syfte är att finna attraktiva och gena gångstråk i lugna miljöer med lite buller. Ett resultat av detta arbete är kartor med gångstråk i Stockholm. Kristineberg 1:10 ansluter i norr till ett av stadens utpekade huvudgångstråk som löper mellan Brommaplan och Norra Djurgårdsstaden (nr 2).



Huvudgångstråk enligt Stockholms gångplan. (Gångstråk i Stockholm uppdaterad 2023-04-04)

Cykeltrafik

Cykling är det transportslag som under senare tid ökat stort och som Stockholm stad också satsar mycket på. De senaste 15 åren har antalet cykelpassager i innerstadssnittet mer än fördubblats. Den genomsnittliga årliga ökningen har varit 3,5 procent mellan 2012-2020. I några strategiska punkter i cykelnätet är cykelflödena mycket höga. Västerbron har som mest över 15 000 cykelpassager per dag.

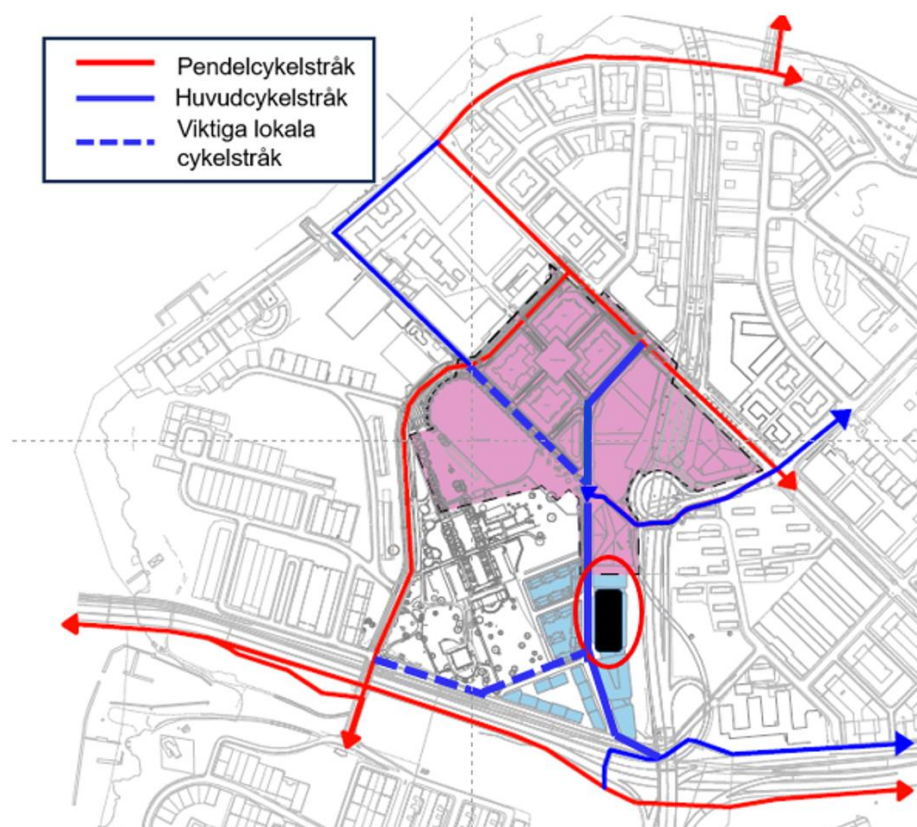
I den resvaneundersökning som genomförts i Stockholmsregionen 2019 (RVU 2019) framgår att cykel är huvudfärdsätt i 11 procent av samtliga resor på vardagar och i 6 procent på helger, för boende i Stockholms stad. För arbetsresor är cykelandelen 16 procent i hela staden och 26 procent för boende i innerstaden. I högtrafik på vardagar är cykelandelen 15 procent av alla resor inom Stockholms stad.

Cykeln är som mest konkurrenskraftig för arbetsresor inom innerstaden, med en färdmedelsandel på 32 procent. Den genomsnittliga längden på en cykelresa för boende i Stockholm är 5,2 km. Boende i ytterstaden reser i genomsnitt längre – 7,6 km – och innerstadsbor reser i genomsnitt kortare – 3,5 km. Beräknat utifrån en radie av 5,2 km runt Kristinebergshöjden täck större delen av Stockholms

innerstad, Bromma samt södra delarna av Stockholm som Johanneshov och Hägersten samt Solna och delar av Sundbyberg in. Potentialen att få många att cykla till Kristineberg 1:10 är därmed hög.

Kristineberg 1:10 är lättillgängligt från de större pendlarstråken längs Drottningholmsvägen och Lindhagensgatan. Kopplingarna är goda både mot innerstaden och västerut mot Bromma via Tranebergsbron och söderut via Västerbron. Norr ut finns förbindelser via Ekelundsbron mot Solna och Sundbyberg.

I figur 10 redovisas pendelscykelstråk och huvudcykelstråk i området. Inlagt finns också de lokala cykelstråken som är viktiga för att nå Kristineberg 1:10.



Pendelscykelstråk och Huvudcykelstråk i området samt viktiga lokala cykelstråk. (Bild: Trafik PM Hornsbergskvarteren mars 2017 något bearbetad)

Biltrafik

Med privat bil, taxi och färdtjänst är det lätt att nå Kristinebergshöjden från Lindhagensgatan och Långa gatan/Kristinebergs slottsväg. Lindhagensgatan har anslutning till Essingeleden via Lindhagens trafikplats. Angöring planeras kunna ske i garage eller med stopp utmed kantsten i körbana då trafikflödena bedöms som låga. Besöksparkering till fastigheten ombesörjs i garageanläggningen. Allmänt tillgängliga parkeringsplatser finns att tillgå i närområdet på befintlig och planerad kanstensparkering söder resp. norr om fastigheten samt i offentliga garageanläggningar under Essingeleden.

Parkeringstal för kontor

Planering för bilparkering ska följa stadens beslutade riktlinjer för parkeringstal. Här hänvisas till: "Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal", beslutat av kommunfullmäktige 2015-10-19". I riktlinjerna står följande:

Stockholms stad tillämpar flexibla och projektspecifika parkeringstal i den meningen att antalet parkeringsplatser som byggs anpassas efter den specifika situationen i varje projekt. Det finns ingen fast parkeringsnorm för staden. Det projektspecifika parkeringstalet föreslås av stadens tjänstemän efter dialog med den aktuella byggherren och fastställs genom politiska beslut i exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden.

På uppdrag av exploateringskontoret har Sweco tagit fram en Mobilitetsutredning till detaljplanen för Kristineberg 1:10 som syftar till att utreda och redogöra för ett lämpligt parkeringstal för detaljplanen. I utredningen har en jämförelse gjorts av intilliggande pågående och antagna detaljplaneprojekt för kontorsverksamheter. Därutöver har ett antal referensprojekt i andra delar av Stockholms stad studerats med liknande karaktär och förutsättningar som Kristineberg 1:10. Slutsatsen är att ett platsspecifikt parkeringstal för kontorsverksamhet på Kristineberg föreslås ligga i spannet 3 – 5 p-platser per 1000 m² ljus BTA. Den planerade kontorsvolymen uppgår till ca 30 000 kvm ljus BTA vilket innebär att parkeringstalet för Kristineberg 1:10 motsvarar 90 – 150 p-platser. Var i spannet byggaktören bör hamna avgörs av vilka mobilitetsåtgärder som utförs. Likt gröna p-tal för bostäder föreslås att mobilitetsåtgärderna utförs i samlade åtgärds paket, där ambitionsnivån avgör reduceringsnivån.

Mobilitetsåtgärder för Kristineberg 1:10

Antalet planerade parkeringsplatser för personbilar i fastigheten uppgår till 126 st vilket motsvarar en p-norm om 4,2 bp/1000 kvm ljus BTA. Antalet parkeringsplatser för cykel uppgår till ca 610 platser vilket uppfyller stadens fastställda cykelparkeringstal vid nyproduktion av kontor om 20 platser per 1000 m² ljus BTA eller minst 0,2 platser per anställd.

För att motivera en parkeringsnorm för personbilar om 4,2 platser per 1000 m² ljus BTA föreslås ett antal mobilitetsåtgärder för att prioritera och underlätta för resande till fots, cykel eller med kollektiva färdmedel.

Marknadsföring och kommunikation.

Fastighetsägaren kommer både via tidig marknadsföring och kommunikation lyfta fram fastighetens gröna mobilitetslösningar samt under förvaltningsskedet informera om fastighetens faciliteter. Aktiviteter och åtgärder görs i ett led att lyfta fram projektets goda förutsättningar för att stödja klimatsmarta färdmedel till fots, cykel och med kollektivtrafik.

Cykelrum av god kvalitet

Fastigheten planeras med ett flertal cykelrum med placering i garageplan och entréplan. Slutlig placering och uppdelning av cykelrummen och deras utformning fastställs inför bygglov. Placeringen och utformningen av cykelrummen görs med syfte att förenkla för användaren och uppmuntra till att välja cykel framför bil. Planering av cykelrummen sker integrerat med husets logistiska flöden för att skapa korta passager med god orienterbarhet samt trygga attraktiva cykelrum med få dörrpassager.

Alla cykelrum får omhändertagna separata entréer med full automatik som skapar goda flöden separerade från gångtrafikanterna. Cykelrummen inreds med låsbara tvåvåningsställ, närvarostyrd belysning, servicepunkter för lättare mek, samt med tryckluft samt spolplats. I anslutning till cykelrummen planeras för omklädningsrum med duschmöjlighet.

I samråd med hyresgästen erbjuda tjänst med lånecyklar till anställda för kortare tjänsteärenden.

Digitala informationsskyltar i entréer för kollektivtrafiksanslutningar (t.ex. liveinfo för buss, tunnelbana etc).

Samnyttjande av parkeringsplatser

Genom att öppna upp garaget under kvällar och helger ges möjlighet till samutnyttjande av parkeringsplatserna för besökare till bland annat den intilliggande idrottshallen. På så vis kan områdets sammantagna infrastruktur för mobilitet ges ett effektivare utnyttjande och antalet fordonsrörelser i området vid större evenemang minskas.

Upprättande av en mobilitetsplan som beskriver hur verksamma i fastigheten kan lösa sin mobilitet. Mobilitetsplanen bygger vidare på denna mobilitetsutredning och hanterar konkreta mål och aktiviteter för fastigheten och hyresgästerna. Planen föreslås upprättas inför bygglov och ska följa projektet under genomförandet och driftskedets första år.