

TRAFIKUTREDNING FASTIGHET SJU SEKEL 1, I STADSDELEN NORRMALM

Underlag till detaljplan

SWECO SOCIETY

2018-06-12
UPPDRAGSNUMMER 13005287



Version 2018-06-12

UTREDNINGEN ÄR EN DEL AV FLERA UNDERLAG
TILL DETALJPLAN SOM SWECO LEVERERAR INFÖR
SAMRÅD FÖR FASTIGHETEN SJU SEKEL 1.

FOTON ÄR TAGNA AV SWECO
KARTA TILL ILLUSTRATIONER ÄR HÄMTADE FRÅN
[HTTPS://KARTOR.STOCKHOLM.SE/](https://kartor.stockholm.se/)

BESTÄLLARE APPLE RETAIL SWEDEN AB

UPPDRAG 13005287

KONSULT Sweco Society

TEXT Adelinn Persson Söör, Maximilian Bengtsson
GRANSKNING Sverker Hanson





INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	BAKGRUND OCH SYFTE	4
2.	AVGRÄNSNING	4
3.	STYRANDE DOKUMENT	5
3.1	PÅGÅENDE PROJEKT I OMRÅDET	6
4.	FÖRUTSÄTTNINGAR	7
4.1	BESKRIVNING AV NY BUTIK	7
5.	NULÄGE	8
5.1	GÅNGTRAFIK	8
5.2	CYKELTRAFIK	10
5.3	LEVERANS OCH AVFALLSHANTERING	11
5.4	TRAFIKSÄKERHET	12
5.5	TILLGÄNGLIGHET	12
5.6	UTRYCKNINGSTRAFIK	13
5.7	KOLLEKTIVTRAFIK	13
5.8	PARKERING	14
5.9	SAMMANFATTNING AV NULÄGE	15
6.	FRAMTIDA TRAFIKLÖSNING	16
6.1	TRAFIKSÄKERHET	16
6.2	GÅNGTRAFIK	16
6.3	CYKELTRAFIK	16
6.4	KOLLEKTIVTRAFIK	17
6.5	LEVERANS OCH AVFALLSHANTERING	17
6.6	UTRYCKNINGSTRAFIK	18
6.7	PARKERING	18
6.8	SAMMANFATTNING OCH VIDARE REKOMMENDATIONER	20

REFERENSER

1. BAKGRUND OCH SYFTE

Fastigheten Sju sekel 1 ligger i norra delen av Kungsträdgården. Idag finns en restaurang på fastigheten. Företaget Apple Inc har förvärvat fastigheten som upplåts via tomträtt. En detaljplan ska tas fram för fastigheten Sju Sekel 1 i syfte att tillåta centrumändamål (C) som är ett vidare begrepp än handel (H). Trafik-PM beskriver butikens olika behov av godsmottagning och avfallshantering samt parkeringslösning i förhållande till nuvarande restaurangens olika behov. Trafik-PM beskriver också områdets utformning i form av funktioner som tillgänglighet och gång- och cykelkopplingar inom och till Kungsträdgården.

2. AVGRÄNSNING

Det geografiska området för Trafik-PM sträcker från Hamngatan i norr till Strömgatan i söder. I väster sträcker sig området till Västra Trädgårdsgatan och i öster mot Kungsträdgårdsgatan. Trafik-PM avgränsas till att studera hur den nya detaljplanens påverkan på omkringliggande område ser ut jämfört med dagens restaurang.



FIGUR 1: ÖVERSIKT ÖVER KUNGSTRÄDGÅRDEN

3. STYRANDE DOKUMENT

Nedan presenteras de styrande dokument som använts för att bedöma trafiken kring och för fastigheten Sju Sekel 1.



ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLMS STAD

Stockholms stads översiktsplan (2018) ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Översiktsplanen beskriver övergripande hur staden arbetar för att ställa om persontransporter med motorfordon till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vad gäller gods- och leveranstrafik förväntas framkomligheten öka i takt med att persontransporter med motorfordon minskar. Staden ser även möjligheter i att förbättra samlastning och utöka användningen av andra transportslag än lastbil för godshantering. Fordon med renare bränsle, miljözoner, bärighetsregler och tidsbestämda infartsförbud är exempel på några av stadens fokusområden kring transporter.



FRAMKOMLIGHETSTRATEGIN

Framkomlighetsstrategin (2012) är en precisering av tidigare översiktsplan vad gäller trafik. I den framhåvs att andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka och vilka mål i andelar som staden strävar efter. Att ta sig fram i staden ska även få ökad tillförlitlighet och pålitlighet oavsett trafikslag.

PARKERINGSPLAN OCH PARKERINGSSTRATEGI

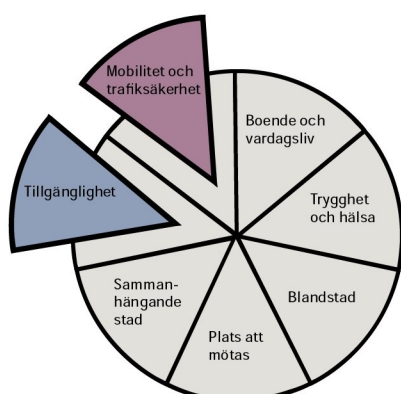
Stockholms stads parkeringsplan och parkeringsstrategi (2016) är en utveckling av Framkomlighetsstrategin. Strategin beskriver att parkering bör planeras på tomtmark. Målet med planen är dels att öka andelen lediga parkeringsplatser och öka framkomligheten i gatunätet. Den parkering som tillåts på stadens mark inom city är avgiftsbelagd till det högsta priset per timme i staden. Angöring för godstrafik blir allt viktigare och angöring vid kantsten prioriteras där det går att genomföra.

PROJEKTERA OCH BYGG FÖR GOD AVFALLSHANTERING

Dokumentet presenterar funktionskrav i normer och regler för en god avfallshantering. Vidare ges förslag på dimensionering och utformning av avfallshantering dels utifrån ett arbetsmiljöperspektiv men också utifrån trafiksäkerhet där backningsrörelser ska undvikas.

SOCIALT VÄRDESKAPANDE ANALYS

Stockholms stads arbetsmaterial för Socialt Värdeskapande Analys, är ett verktyg som stadsbyggnadskontoret har utvecklat i syfte att underlätta arbetet med sociala aspekter i planeringsprocessen. Modellen innehåller sju tematiska områden att ta hänsyn till. I Trafik-PM behandlas "Mobilitet och trafiksäkerhet" och "Tillgänglighet". Övriga 5 aspekterna behandlas i rapporten "Analys av tillgänglighet och sociala aspekter" (Sweco 2018). Mobilitet och trafiksäkerhet handlar om att en fungerande stadsdel är i behov av effektiva, lättillgängliga och hållbara mobilitetsalternativ. Tillgänglighet fokuserar på möjligheten att kunna använda och orientera sig i stadsrummet samt hur funktionella och visuella barriärer påverkar den möjligheten.



HANDLINGSPLAN FÖR GODSTRAFIK

Framkomlighetsstrategin är det styrande dokumentet för planering av vägar och gator i Stockholms stad. Godstrafiken är en av de inriktningar som framkomlighetsstrategin pekat ut som är viktig att arbeta med.

Ett förslag till handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad är ute på remiss mellan den 5 februari och den 6 maj 2018. Förslag till mål i handlingsplanen handlar om godstransporternas förutsägbarhet, att de ska bidra till minskad miljöpåverkan och attraktiv stad samt planering av godstrafik ska ske i nära samverkan med staden och andra aktörer.

3.1 Pågående projekt i området

Nedan presenteras pågående projekt som angränsar till geografisk avgränsning för Trafik-PM.

PROGRAM FÖR CITY

Program för City (2018) är ett program där staden beskriver vilka utvecklingsmöjligheter som finns för City. Programmet är en konkretisering av de utvecklingsområden som beskrivits i Vision 2030. Programmet beskriver att bra och effektiv kollektivtrafik gör att City fortsatt är nåbar och tillgänglig för både boende i Stockholm men också för besökare. Barriärer i gaturummet ska arbetas bort så att gatorna blir tillgängliga. Gående och cyklister ska prioriteras i det offentliga rummet och antalet cykelparkeringar ska öka. Cykelparkeringen ska utvecklas med hänsyn till samtliga användare av stadens offentliga rum. I programmet beskrivs även att staden ska verka för att verksamheter, handel och kontor främjar ett hållbart resande genom att öka andelen cykelparkering inom fastigheterna.

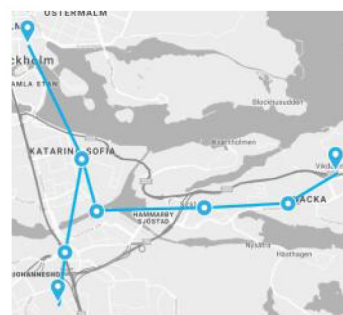
Kungsträdgården som Stockholms äldsta park beskrivs i Program för City som en av värdekärnorna i Riksintresset. Kungsträdgården har utvecklingsmöjlighet med bland annat förbättrade kopplingar mellan Hamngatan och Kungsträdgården. Hamngatan är en del av en utpekad grundstruktur för handel i City. Till strukturen hör ett antal idag viktiga målpunkter längs Hamngatan, bland annat NK. Utbyggnaden av tunnelbanans blå linje väntas skapa nya rörelsemönster som kan öka potentialen för handel och service.

GÅNG- OCH CYKELÅGÄRDER I KUNGSTRÄDGÅRDEN

Gång- och cykelåtgärder sträcker sig mellan Gustav Adolfs Torg och Nybroplan i syfte att skapa bättre förutsättningar att gå och cykla med färre konflikter i ett mer sammanhängande nät. Sträckan är en del av ett utpekat regionalt cykelstråk. En enkelriktad cykelbana byggs även längs med Birgit Nilssons Allé som ansluter till den väst-östliga förbindelsen.

TUNNELBANANS UTBYGGNAD

Från Kungsträdgården kommer den blå linjen förlängas med ny tunnelbanelinje mot Nacka. Den blå linjen kommer även att ersätta tunnelbanelinjens gröna linje mellan Gullmarsplan och Hagsätra. Projektet har byggstart 2019 och beräknas ta ca 7–8 år. Nacka har planerat att bygga ca 13 500 bostäder i västra Sickla och Stockholms stad har planerat för ca 43 000 bostäder i anslutning till den nya tunnelbanan. Det innebär fler resenärer som passerar och även kliver av och på vid Kungsträdgården. I planbeskrivningen för Stockholms nya tunnelbanelinje mot Nacka beräknas antalet resenärer öka till 9000 personer under förmiddagens maxtimme med en 4 minuters trafik till skillnad från dagens 6 minuters trafik. Idag är det ca 8000 avstigande resenärer på Kungsträdgården under förmiddagens maxtimme. Förmiddagens maxtimme är generellt den tid då det uppskattas vara flest resenärer på tunnelbanan.



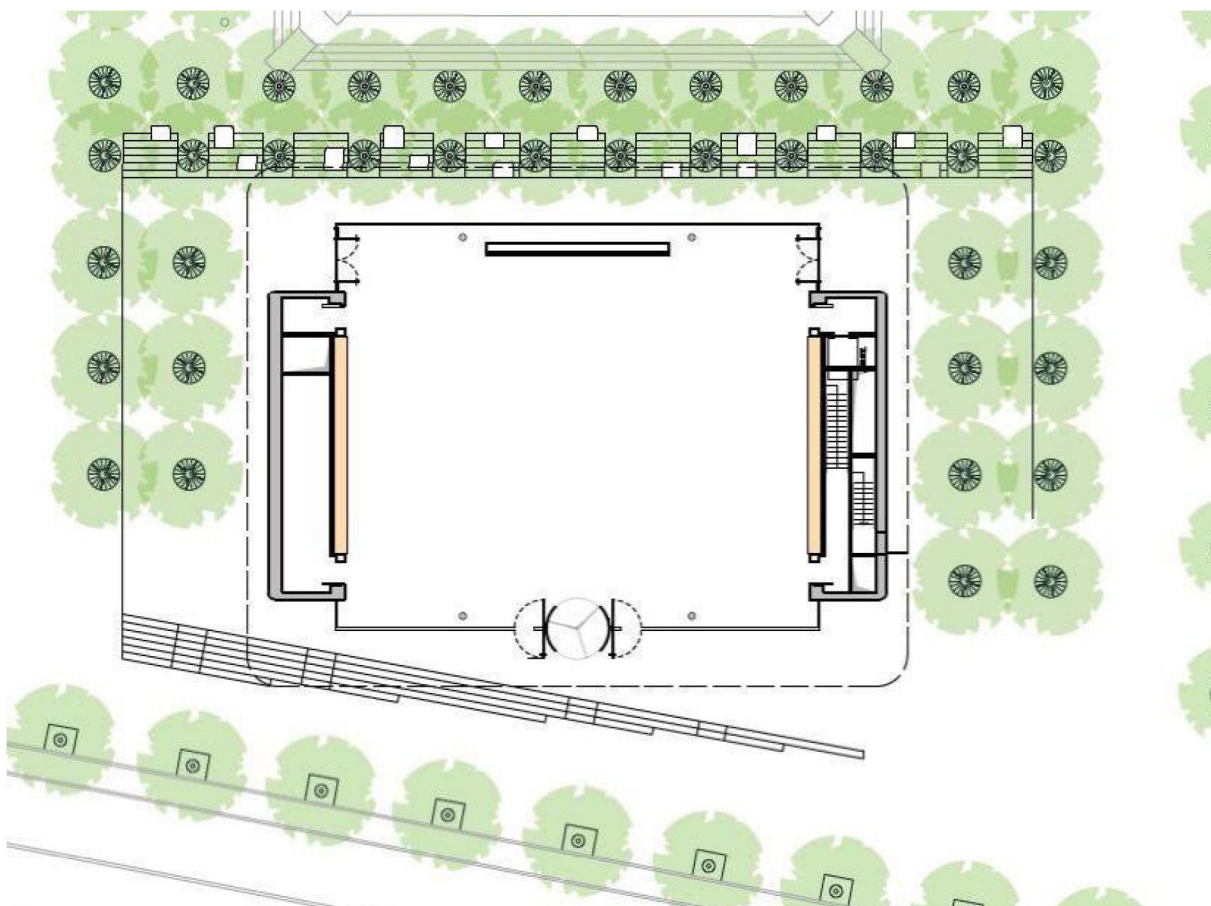
SLL.SE / NYATUNNELBANAN

4. FÖRUTSÄTTNINGAR

På fastigheten Sju Sekel 1 i norra delen av Kungsträdgården är det idag en restaurang med uteservering. Planförslaget föreslår att fastigheten byter verksamhet till en butik. Skiftet från restaurang till kommersiell verksamhet ger dels en visuell förändring mot Kungsträdgården men påverkar också behov av funktioner så som leveranser och avfallshantering. Det innebär också förändrade öppettider mot dagens situation som påverkar rörelsemönstret i Kungsträdgården.

4.1 Beskrivning av ny butik

Butikens placering i förhållande till dagens restaurang är i stort sett lika förutom att den nya butiken är mer rektangulär och transparent i sitt uttryck. Taket utformas med överhäng som kan användas som ett väderskydd. Butiken är tänkt att vara dels en butik men också vara en plats för utbildning, underhållning och uppmuntrande av entreprenörskap. Huvudentrén till butiken sker från Hamngatan. På kortsidorna av butiken kommer det att finnas utrymningsmöjlighet. Från den västra entrén (höger i figur 2) sker leveranser och avfallshantering till och från Jussi Björlings Allé. Avfallet samlas i bottenplan och skickas upp av personal i butiken till markplan när det är dags för tömning. Avfallshantering planeras att ske en gång om dagen under veckans alla dagar. Leveranser planeras att ske två gånger om dagen veckans alla dagar. Omkring 90 personer kommer att arbeta i butiken samtidigt. Öppettider för butiken planeras idag till vardagar mellan klockan 09.00-19.00 och helger mellan klockan 09.00-18.00.



FIGUR 2: SKISS ÖVER FRAMTIDA BYGGNAD, HAMNGATAN NEDER I BILD

5. NULÄGE

Det finns i dagsläget många olika aktiviteter runt om parken och Sju Sekel 1. Kungsträdgården är ett populärt besöksmål för Stockholms invånare och turister. Många som besöker platsen under vardagar och helger använder sig av gångstråken på både Jussi Björlings Allé och Birgit Nilssons Allé. Kungsträdgården har få lutningar eller höjdskillnader vilket gör parken tillgänglig. Vidare är parken ett populärt resmål för skolgrupper och förskolegrupper. Omkring Kungsträdgården är det övervägande butiker och kontorsbyggnader. Parkens evenemang och aktiviteter drivs av Kulturförvaltningen medan Trafikkontoret och Fastighetskontoret ansvarar för parkens skötsel, gator och byggnader. Idrottsförvaltningen ansvarar för skridskobanan vintertid.

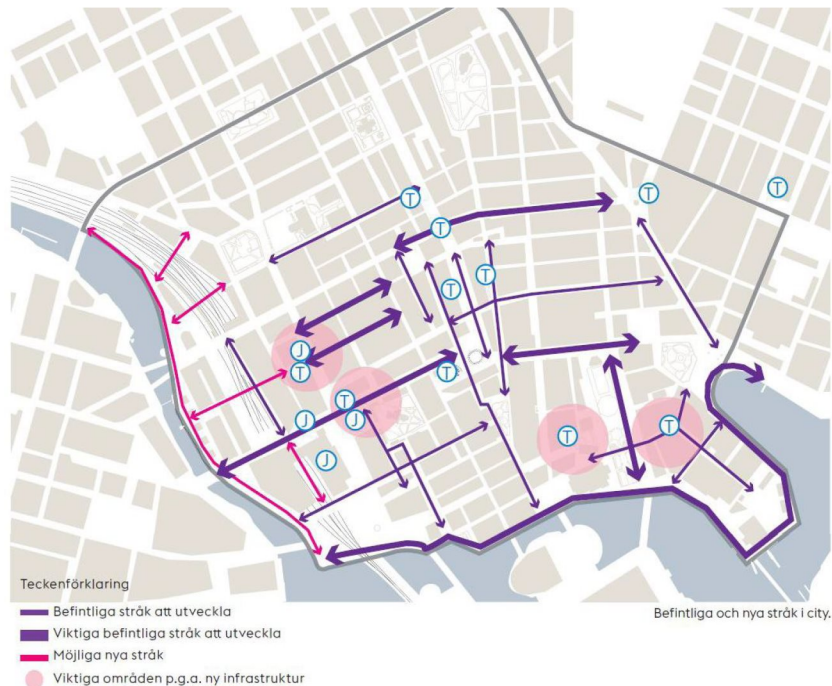
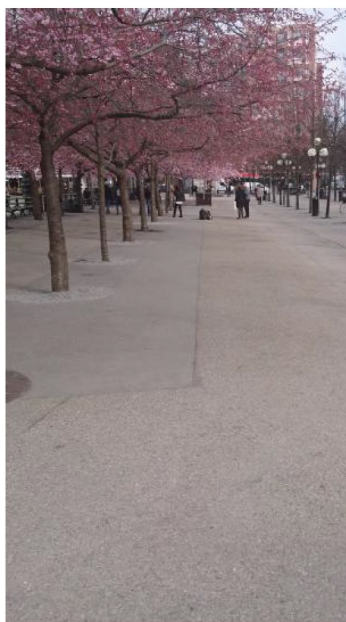
5.1 Gångtrafik

Längs med Hamngatan rör sig ca 50 000 gångtrafikanter per vardagsdygn medan längs med Kungsträdgårdsgatan rör sig ca 16 000-20 000 gående per vardagsdygn. Kopplingen mellan Arsenalgatan och Jakobs Torg har ett uppskattat vardagsdygnsflöde på ca 6000 gående. Längs västra sidan av Kungsträdgården uppskattas gångflödet vara omkring 3000 gående per vardagsdygn (Flöden uppmätta 2017, Program för City 2018).

Från Hamngatan nås Kungsträdgården via två signalreglerade gångpassager, ett mot Birgit Nilssons Allé och ett mot Jussi Björlings Allé. På östra sidan finns det sex övergångsställen som korsar Kungsträdgårdsgatan. Ett vid Hamngatan, vid Näckströmsgatan, vid Wahrendorffsgatan, vid Arsenalgatan är det två gång- och cykelpassager, samt ett vid Södra Blasieholms hamnen.



FIGUR 3: GÅNG- OCH CYKELPASSAGER TILL OCH FRÅN KUNGSTRÄDGÅRDEN



FIGUR 4: BEFINTLIGA OCH NYA STRÅK I CITY, UR PROGRAM FÖR CITY 2018

I sydlig riktning finns det två övergångsställen, ett i anslutning till Strömbron och ett i anslutning till Strömgatan. I figur 3 illustreras gång- och cykelpassagerna till Kungsträdgården.

Majoriteten av rörelserna inom Kungsträdgården är gångtrafik. Detta representeras också genom att Kungsträdgården har många sittplatser. Största aktiviteten sker utanför restaurangen TGI Fridays i anslutning till dammen samt i parken på Kungsträdgårdens södra sida. Gångstråken på östra och västra sidorna av parken används flitigt och det finns många ordnade kopplingar i parken för gångtrafikanter att byta sida. Parkens struktur kan också uppfattas som ogen eftersom att det endast tillåter vissa styrda passager. Scenområdet samt vattenområdet har många bänkar samt trappor där människor sitter. I Program för City (2018) pekas stråk ut längs Arsenalgatan och vidare genom Kungsträdgården som ett befintligt stråk att utveckla.



FIGUR 5: RÖRELSEMÖNSTER INOM OCH OMKRING KUNGSTRÄDGÅRDEN

Stråken längs med Kungsträdgårdsgatan i nord-sydlig riktning och längs Hamngatan är viktiga befintliga stråk att utveckla. I figur 5 illustreras uppskattade gångröresler inom och omkring Kungsträdgårdsgården.

5.2 Cykeltrafik

Längs med Kungsträdgårdsgatan finns ett utpekat huvudcykelstråk enligt Stockholms stads cykelplan från 2015/2012. Längs gatan finns cykelfält som är uppbyggda i sekvenser på grund av busshållplatser längs med gatan. Hamngatan är ett utpekat pendlingsstråk med enkelriktade cykelbanor på vardera sida av gatan. Genom Kungsträdgårdsgården finns en dubbelriktad cykelbana som går från Jakobs Torg till Arsenalgatan, cykelbanan är ett utpekat pendlingsstråk med ett uppmätt cykelflöde under vardagsdygn på ca 3500 cyklister. Det större cykelflödet är mellan Kungsträdgårdsgatan och Strömbron där det rör sig omkring 6 000-12 000 cyklister. Cyklister kommer mestadels från Strömbron där det passerar ca 12 000 cyklister under ett vardagsdygn (Flöden uppmätta 2017, Program för City 2018).

I parken är det förbjudet att cykla, trots det sker cykling längs med alléerna i nord-sydlig riktning. Från Hamngatan är det många som cyklar via Jussi Björlings Allé och vidare mot Strömgatan. Söder ifrån cyklar många via Birgit Nilssons Allé mot Hamngatan. Enligt Kungsträdgårdsgårdens reglering "C2. Förbud mot trafik med fordon" som avser trafik med fordon i båda riktningarna är det inte tillåtet att cykla längs med alléerna i de norra delarna av parken. I figur 6 illustreras de olika typerna av cykelstråk som finns i och



FIGUR 6: CYKELKOPPLINGAR INOM OCH OMKRING KUNGSTRÄDGÅRDEN

omkring parken. Nämnt under pågående projekt pågår förbättring för cykeltrafik i form av en ny cykelbana på Birgit Nilssons Allé från Strömgatan som möter den väst-östlig cykelbanan mot Jakobs Torg och Arsenalgatan.

5.3 Leverans och avfallshantering

Godstrafik inne i parken sker i parkens västra allé intill Jussi Björlings Allé och på Jussi Björlings Allé samt längs Birgit Nilssons Allé. Detta PM fokuserar på leverans på den västra sidan av Kungsträdgården då leveranser till ny butik planerar att ske från den sidan. Leveranserna är reglerade från Hamngatan mot Jussi Björlings Allé mellan klockan 05.00-11.00 vardagar, vardag före söndag och helgdag samt söndag och helgdag. Från Jakobs Torg är regleringen mellan 05.00-11.00 vardagar på den parallella allén till Jussi Björlings Allé. Till skillnad från vägmärket från Hamngatan reglerar vägmärket inte vilka fordon som är undantagna vardagar mellan 05.00-11.00. I figur 7 illustreras godstrafikens rörelsemönster. På grund av en uteservering vid Kungsträdgården 3 (markerad med ring i figur 7) som är öppen året om behöver godstrafiken från Jakobs Torg byta sida till Jussi Björlings Allé för att komma fram. Passagen vid Kungsträdgården 3 uppskattas vara möjlig för lätt lastbil att ta sig fram. För större lastbilar sker, enligt restauranger i området, backningsrörelser i och omkring alléerna. Leveranser kan inte ske från Hamngatan då det endast är ett körfält och skulle då blockera trafiken. Butiker och pubar har inte tillgång till Västra Trädgårdsgatan vilket gör att leveranser inte kan tas emot via den gatan utan måste ske från Kungsträdgården.



Leverans till dagens restaurang på fastigheten Sju Sekel 1 sker på Hamngatans gångbana. Lastbilarna kör upp på gångbanan vid ingången till byggnaden för att leverera varor. Dagens restaurang på Sju Sekel 1 har hämtning av hushållsavfall fyra gånger i veckan och för matavfall fyra gånger i veckan inklusive en helghämtning. Avfallet hämtas via en transporthiss från bottenplan, detta sköts idag av avfallseparenören. På grund av hissens storlek får endast kärll plats i hissen. Fettavskiljare och fettunna hämtas en gång i månaden. För uppgifter om hämtning av emballage finns idag inga



FIGUR 7: RÖRELSE FÖR GODLEVERANSER

exakta uppgifter och har uppskattats av restaurangen ske ca fem gånger i veckan. Detsamma gäller information om leveranser och har uppskattats av restaurangen ske ca sju gånger i veckan. Sammanlagt sker ca 20 transporter i veckan till restaurangen.

5.4 Trafiksäkerhet

Nollvisionen är grunden i trafiksäkerhetsarbetet. Nollvisionen har som mål att ingen ska skadas allvarligt eller dö i trafiken. Kungsträdgården är en plats med många besökare. Många förskolegrupper besöker bland annat Kungsträdgården under vardagar och under helgerna är det många besökande barn och vuxna. Gång- och cykelpassagen mellan Kungsträdgården och Arsenalgatan är hastighetssäkrad med farthinder och på Hamngatan är gångpassagerna signalreglerade.

Parken är avstängd för biltrafik förutom en lokalgata som sträcker sig mellan Strömgatan och Jakobs Torg samt tidsreglerad leveranstrafik på Jussi Björlings Allé och Birgit Nilssons Allé. Eftersom att Kungsträdgården är en stor målpunkt för många besökande är det viktigt med goda förutsättningar för transporter att klara varuhantering och avfallshantering utan att påverka vistelsen i parken. Idag är möjlighet till leveranser tidsreglerade och styrda till en del av parken. På grund av att leveranstrafik sker genom parken och att det idag finns svårigheter med leverans från Jakobs Torg som innebär backrörelser i parken bidrar dagens system till minskad trafiksäkerhet. Generellt arbetar staden med att varken leveranser eller avfallshantering ska ske med backrörelser och därför finns det behov av att se över transportvägarna i parken.

5.5 Tillgänglighet

Kungsträdgården är förhållandevis plant och det finns inte mycket skiftningar i höjd. Trappan ner till dammen precis söder om Sju sekel 1 har fyra ramper med vilplan för rörelsehindrade att komma ner till vattnet. Arsenalgatan till och från tunnelbanan är brant vilket kan göra det svårare för rörelsehindrade att ta sig från tunnelbanan in i parken. Höjdskillnaden är 2 meter och längden är drygt 60 meter utan vilplan vilket är mindre god kvalitet enligt Boverkets författningssamling (BFS ALM 2). Då det är ett körfält i varje riktning för bilar genom Hamngatan i anslutning till Sju Sekel 1 är det inte möjligt att skapa en parkeringsplats för arbetstagare med funktionsnedsättning inom 25 meter utan att ta i anspråk Jussi Björlings Allé.

Vid passage över Västra Trädgårdsgatan finns det kupolplattor som varnar personer med funktionsnedsättning för trafikmiljö. Kupolplattorna finns på en kortare sträcka längs passagen vilket kan försvåra att de upptäcks. Vidare längs fasaden på Sverigehuset finns ett naturligt ledstråk som tar slut vid byggnadens hörn. Här saknas ledning för fortsatt riktning, både in mot Kungsträdgården och vidare mot Hamngatan. Kupolplattor kan vara bra komplement vid infarten för leveranstrafik till Jussi Björlings Allé som kan kompletteras med ledstråk. Ledstråk längs med Hamngatan behövs för att ta riktning mellan träd och cykelparkering som underlättar orienteringen i området. I parken finns trädrader och skifte av markstruktur som kan fungera som ledstråk, dock saknas koppling till det omkringliggande gatunätet.

I foto 1 visas en bild på Hamngatan och avsaknaden av ledstråk.

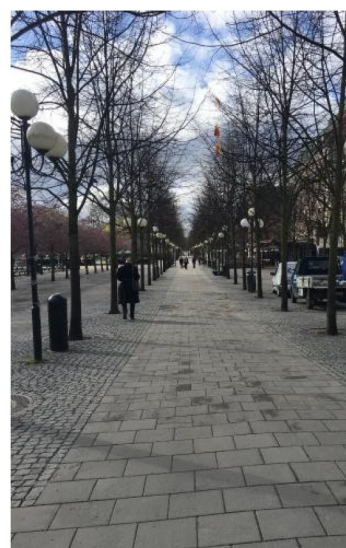




FOTO 1: EXEMPEL PÅ AVSAKNAT LEDSTRÅK LÄNGS MED DEL AV HAMNGATAN UTANFÖR SJU SEKEL

Kungsträdgården har många sittplatser i form av bänkar, trappor och andra utformningar som används som sittplatser. Söder om fastigheten Sju Sekel 1 vilket är den norra sidan av parken finns det bänkar runt dammen. Trapporna ned till dammen används som sittplatser. Trapporna samt Karl XIII's staty används även som sittplatser.

Vid dagens restaurang finns det cykelparkering strax utanför entrén. På Kungsträdgårdens mitt och södra del finns det inga cykelparkeringar som är avsiktliga utan trädens stamskydd används som cykelparkering i dessa områden.

5.6 Utryckningstrafik

Kungsträdgården består av flertalet alléer och öppna ytor samt av ett omkringliggande gatunät som gör det möjligt för utryckningstrafik att nå parkens alla delar.

5.7 Kollektivtrafik

Kungsträdgården är väl försörjt med kollektivtrafik i form av buss, spårvagn och tunnelbana. Det finns en spårvagnshållplats som är slutstationen i norrgående riktning mot Sergels torg. Spårvagnen kommer att förlängas till Centralen när byggarbetena förbi Sergels Torg är klara. Tunnelbanestationen Kungsträdgården är för närvarande slutstation på tunnelbanans blå linje. Uppgång finns på östra sidan om parken vid Arsenalgatan samt vid Jakobsgatan väster om parken. Tunnelbanan kommer förlängas till Nacka (se avsnitt 4.1).

Runt Kungsträdgården finns fem hållplatslägen. Södra hållplatsen är för buss 65. De andra 4 hållplatserna är för buss 2, 56, 76, 96, 190, 191, 192, 193, 194, 195. På Kungsträdgårdsgatan passerar ca 700–800 bus-sar per dygn (Program för City 2018).

5.8 Parkering

CYKELPARKERING

Antalet cyklistar ökar i Stockholms innerstad men reflekteras inte i antalet cykelparkeringar i området. Det finns få cykelparkeringsplatser i Kungsträdgården och de är placerade på ett fåtal platser. Trädens stamskydd används istället som cykelparkering för att låsa fast cyklar. Av de befintliga platserna som finns är det inte alla som används. Det kan bero på att cykelparkeringens placering är för långt bort i förhållande till målpunkten eller att de är svåra att upptäcka. Ett flertal cyklar var slumpmässigt parkerade i parken. Det finns två stora cykelparkeringar utanför området på Jakobsgatan och Jakobs Torg i väster och i öster på Wahrendorffsgatan som uppfattas som privata. På motsatt sida på Wahrendorffsgatan står cyklar uppställda längs med fasaden. Det är problematiskt utifrån tillgänglighetsperspektiv. Även längs med Hamngatans norra sida finns flertalet cykelparkeringar. Inom Kungsträdgården finns 9 stycken cykelpollare framför Sju Sekel 1 samt 5 cykelpollare i mitten av Jussi Björlings Allé. Parkeringsplatserna för cyklar ger möjlighet att låsa fast ramen, inget väderskydd finns för parkeringsplatserna. Restaurangen har idag inga egna cykelparkeringsplatser för anställda inom fastigheten.

PARKERING OCH ANGÖRING FÖR MOTORFORDON

Motorfordon i Kungsträdgården är generellt förbjuden utom tidsreglerade leveranser. Parkering kan ske på Kungsträdgårdsgatan och Västra Trädgårdsgatan. I närheten till Kungsträdgården finns flertalet parkeringsgarage, bland annat i Gallerian och Parkaden. Restaurangen har idag inga egna parkeringsplatser omkring butiken.



FIGUR 8: CYKELPARKERING INOM OCH OMRING KUNGSTRÄDGÅRDEN

5.9 Sammanfattning av nuläge

Kungsträdgården är Stockholms äldsta park och en del av riksintresset. Program för City beskriver intentioner av planerad utveckling i City och bland annat Norrmalm. Hamngatan är en av stadens huvudgator och grundstruktur inom handel i city. Inom Kungsträdgården pågår förnyelse av gång- och cykelbanor i väst-östlig riktning som är en del av stadens pendlingsstråk samt längs södra Birgit Nilssons allé.

Det rör sig många gående och cyklar i och omkring Kungsträdgården. Kungsträdgården har idag stort utbud av kollektivtrafik i form av tunnelbana, spårväg och bussar. Framtida utbyggnad av tunnelbanan kan komma att öka antalet besökande till parken.

Idag finns det få cykelparkeringsplatser inom Kungsträdgården och cyklar parkerar sporadiskt i parken. Tillgängligheten och trafiksäkerheten i området försvåras av att föreslagna leveransvägar är för vissa fordon svåråtkomliga. Ledstråk behöver kompletteras inom Kungsträdgården och längs med Hamngatan. Restaurangen har ingen egen cykelparkering eller parkering för motorfordon på fastigheten. Angöring för rörelsehindrad sker på Hamngatans gångbana eller Jussi Björlings Allé.

Godstrafik rekommenderas generellt ses över inom Kungsträdgården. Leveranser och avfallshantering till nuvarande restaurang sker via Hamngatans gångbana. Uppskattningsvis sker ca 20 transporter till restaurangen idag.



6. FRAMTIDA TRAFIKLÖSNING

6.1 Trafiksäkerhet

Leveranstrafiken kommer i och med planerad butik regleras och ändras från att trafikera Hamngatans gångbana till Jussi Björlings Allé. Tider för transporter kommer att hållas inom de tider som allén är reglerad för transporter. Detta bidrar till en mer samlad väg för leveranser samt att gångbanan hålls fri från transporter. Utifrån antalet transporter som planeras till ny butik är det marginell skillnad.

Generellt finns det behov av att se över både reglering och hur leveranser ska och bör ske inom Kungsträdgården.

6.2 Gångtrafik

De stråk som idag finns runt fastigheten kommer inte att påverkas i större utsträckning av den nya butiken. Flödena till och från fastigheten kommer dock att förändras då fastigheten ändrar funktion, från restaurang till butik. Restaurangens huvudsakliga öppettider är idag mellan 11.00-01.00 måndag till söndag. Besökstiden är huvudsakligen vid lunch- och middagstid framförallt under helger. För planerad butik uppskattas flödet att skilja sig då butiken har andra öppettider. Butikens öppettider planeras vara mellan klockan 09.00-19.00 vardagar och 09.00-18.00 helger vilket mer motsvarar öppettider för dagens handel längs med Hamngatan. Dock kommer flödet av människor vara mer spritt över dagen. Hur besöksantalet skiljer sig jämfört med restaurangen är ovisst. Restaurangen är idag välbesökt och butiken uppskattas även att bli välbesökt.

TILLGÄNGLIGHET

Likt som idag kommer de allmänna ytorna nås genom samma plan i stort sett utan höjdskillnader mellan butiksyta och gångbana. Höjdskillnaderna som finns anpassas med trappor på norra och södra sidan om Sju Sekel 1. Från Hamngatan planeras fastigheten att nås via en trappavsats på östra sidan om fastigheten i syfte att ta upp höjdskillnader. Trappstegen blir färre mot fastighetens västra sid för att sedan mynna ut i en ramp som är i nivå med Hamngatans gångbana och entrén till Kungsträdgården (Se figur 9). Hur tillgängligheten blir inne i byggnaden berörs inte i detta Trafik-PM.

Tillgängligheten längs med bland annat Hamngatan behöver ses över både gällande cykelparkering och ledstråk vid nya butikens uppförande. Angöring för funktionshindrade är möjlig via Jussi Björlings Allé eller längs fastighetens västra sida. Avståndet till butikens entré är ca 22 meter vilket är i enlighet med Boverkets riktlinjer. För att lösa tillgängligheten bör trafikregleringen längs allén ses över eftersom det idag endast ges undantag för varutransporter inom en viss angiven tid. (Se även avsnitt 6.7)

6.3 Cykeltrafik

Butiken förväntas få fler besökande med cykel än nuvarande restaurang. Dels på grund av det förväntade besöksantalet men också på grund av butikens förväntade kundkrets. Därför krävs det eftertanke på möjligheter för cyklister att kunna stanna och besöka butiken. Detta även i relation till Program för City som uttrycker behov av att utöka antalet cykelparkeringar i city. Det finns idag ett underskott i antalet parkeringar för cyklister i förhållande till antalet cyklister som passerar området och till de sporadiska cykelparkeringarna som uppstått.

6.4 Kollektivtrafik

Tunnelbanans förlängning kommer sannolikt att medföra ett ökat flöde till Kungsträdgården. Då det blir ett högre flöde i området medför det också ökade behov av sittplatser och andra funktioner i parken.

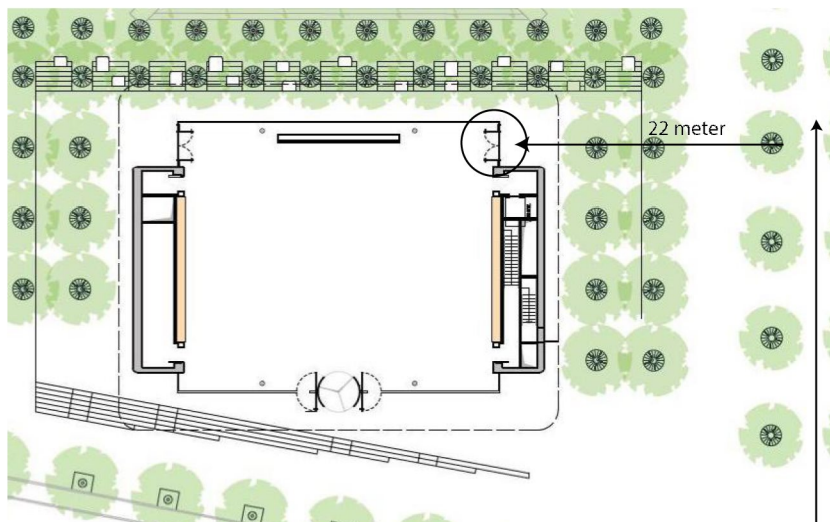
6.5 Leverans och avfallshantering

Leverans av gods till ny butik kommer att ske mellan kl 05.00-11.00 under främst vardagar. Leveranserna kommer att ske i Jussi Björlings Allé enligt dagens trafikregleringssystem. Ingen leverans sker längs med Hamngatan.

Butikens avfall kommer att bestå av både hushållsavfall som ligger under kommunalt ansvar samt emballage och elektronik som ligger under producentansvar. Frekvens för tömning av avfall eller antal leveranser per vecka är i dagsläget inte klarlagt. För den här utredningen har information tillhandahållits att det kommer att ske ca två leveranser per dag veckans sju dagar. Avfallshantering sker en gång per dag alla veckans dagar. Antalet leveranser till butiken jämfört med nuvarande restaurang skiljer ca en leverans. Uppskattade leveranser är i detta skede osäkert och butiken har för målsättning att inte utöka antalet transporter i Kungsträdgården jämfört med dagens restaurang, utan snarare minska dem.

Eftersom butiken planerar hämtning av avfall alla dagar i veckan ger det små marginaler för en utvecklad verksamhet. Det är viktigt att i framtida planering för butikens lösning för avfallshantering, både gällande hushållsavfall och speciellt emballage, utformas så att det finns möjlighet för mellanlagring. Detta kan skapa en mer effektiv avfallshantering som innebär mindre antal transporter till butiken.

Transportvägen mellan Jussi Björlings Allé och butiken uppskattas till drygt 20 meter vilket överskrider Stockholms stads riktlinjer för en god avfallshantering. Framförallt vid nybyggnation ställs krav om 10 meter för en god arbetsmiljö för de entreprenörer som hämtar avfall. Avståndet om drygt 20 meter förutsätter att butikens avfallshantering inne i butiken är placerad i direkt anslutning till entrén. Fordonstyper anpassas till rådande miljö, detta kommer att studeras vidare i ett senare skede. Behov av uppställningsplatser för längre lastning och lossning är inte något som anses vara aktuellt idag, detta studeras i senare skede.



FIGUR 9: AVSTÅND OCH RIKTNING FÖR AVFALLSHANTERING OCH LEVERANSER

Butiken kommer likt dagens restaurang använda sig av en hiss för att transportera varor och avfall. Det är av vikt att hissen utformas storleksmässigt till en ordentlig varuhiss så att både personal och flertalet fraktioner får plats i hissen för en mer effektiv transportlösning. Det bidrar till att både tiden för avfallsbilens hämtning av avfall samt leveranser som ställer upp bilar i Kungsträdgården sker under så kort tid som möjligt.

Vidare är det viktigt att transportvägen från avfalls- eller leveransbil är hindersfri vilket innebär att det inte ska vara större lutningar på transportvägen. Problem kan uppstå under vintertid då det är snö och halka samt när marken är täckt av grus vilket innebär att butiken behöver säkerställa att god transportväg alltid är möjlig.

Olika godsleveranser har olika krav på hur långt avståndet kan vara som beror på dels vikt på godset men också typ av hjälpmedel. Enligt handbok för godstransporter i den goda staden är avstånd mer än 20 meter mellan lastplats och leveransadress med rullbur eller pallyft av mindre god kvalitet. Transportvägens underlag är därför en extra viktig faktor där underlaget ska vara så plant och slätt som möjligt.

6.6 Utryckningstrafik

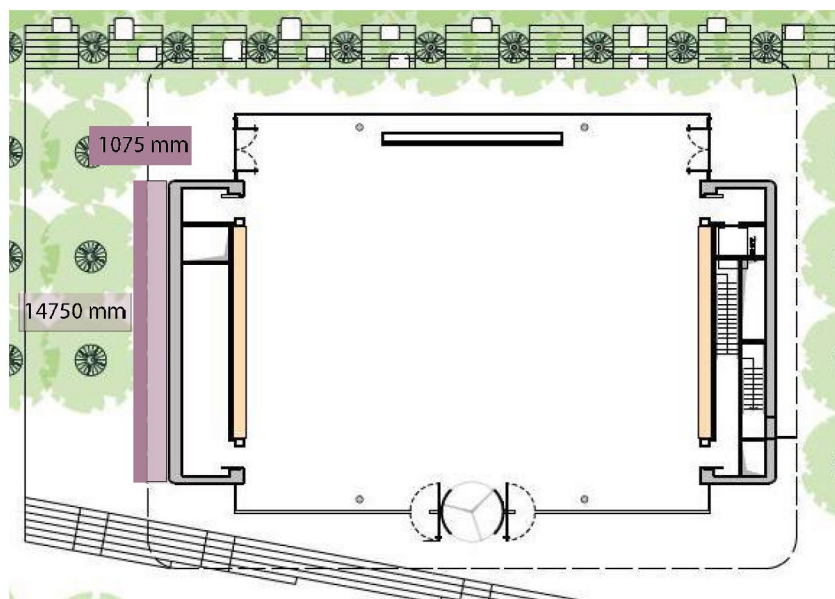
Butiken kan nås från alla sidor. Den nya butiken påverkar inte möjlighet för utryckningstrafik för Kungsträdgården i övrigt.

6.7 Parkering

CYKELPARKERING

En del av Framkomlighetsstrategin är att öka antalet cyklister och att det ska vara enklare för de som cyklar. Cykelparkering vid nyproduktion är ett sätt att förenkla för cyklister och bidrar i sin tur till förbättrad möjlighet för ökad cykling. Enligt Stockholms stads riktlinjer för cykelparkeringstal för arbetsplatser ska det finnas minst 0,2 cykelparkeringar per anställd.

För den nya butiken på Sju Sekel 1 kommer antalet anställda samtidigt i butiken uppgå till ca 90 personer. Butiken ligger mitt i city med nära tillgång till olika typer av kollektivtrafik som tunnelbana, spårvagn och bussar.



FIGUR 10: PLACERING AV CYKELPARKERING



Utifrån parkeringstalet behöver butiken anordna 18 platser på fastigheten. Placering av cykelparkering föreslås ske på den östra sidan av butiken (vänster i figur 10) för anslutning från Hamngatans cykelbana och Kungsträdgårdsgatans cykelfält. I figur 10 illustreras placering av cykelparkeringen på fastigheten Sju Sekel 1.

Cykelparkeringen ska vara utformad så att det går att låsa fast cykeln i ramen. Parkeringen kommer också vara utformad så att det framgår att den tillhör fastigheten. Parkeringen placeras på fastighetsmark och kommer delvis vara under tak. Utifrån nuvarande byggnads utformning föreslås de placeras snedställda. Taket har ett överhäng på ca 1 meter illustrerat i ljuslila i figur 10. Längden på cykelparkering är 1,75 meter vilket innebär att cyklarna kommer att sticka ut ca 0,60 meter över fastighetsgräns. I förslaget placeras cykelpollare med ett avstånd från fasaden på 1 meter och avstånd mellan varandra på 1,3 meter. Längden på området för cykelparkeringen är ca 13,5 m och rymmer längs med den östra gaveln. Stockholms stads trafikkontor anser att cykelparkeringen som helhet behöver rymmas inom fastighetsgräns. Detta är något som studeras vidare i senare skede.

Framför fastigheten Sju Sekel 1 finns idag 4 cykelpollare som inte kan stå kvar i och med byggnadens föreslagna utbredning. Cykelparkering behöver generellt förbättras då det idag finns för få platser längs med Kungsträdgården och sporadisk cykelparkering uppstår bland annat med fastlåsnings längs trädens stamskydd.

PARKERING FÖR MOTORFORDON

Stockholms stad har inga parkeringstal för kontor eller handel utan i varje projekt tas ett parkeringstal fram utifrån projektspecifika förutsättningar så som närhet till kollektivtrafik, centrum och handel. Sju Sekel 1 är lokaliserat på Hamngatan centralt i city. Fastigheten har närhet till både tunnelbana, spårväg och flertalet busslinjer. Utifrån fastighetens lokalisering och möjlighet för anställda att resa kollektivt, cykla eller gå har projektet tillsammans med Stockholms stad kommit överens om att parkeringstalet sätts till noll parkeringsplatser. I närheten av Sju Sekel 1 finns bland annat parkeringshus i Gallerian och Parkaden. Angöring till butiken för rörelsehindrade är möjligt i enlighet med Boverkets riktlinjer. För att lösa tillgängligheten bör trafikregleringen längs allén ses över eftersom det idag endast ges undantag för varutransporter inom en viss angiven tid. Ingen parkering för rörelsehindrade planeras inom fastigheten. Vid behov sker ansökan om parkeringsplats för rörelsehindrad via trafikkontorets tillståndsenhet. Plats är möjlig på fastighetens östra sida.



6.8 Sammanfattning och vidare rekommendationer

Kungsträdgården är en stor målpunkt och mötesplats för både besökande och boende i Stockholm. Kungsträdgården är ett av stadens offentliga rum som ska ge förutsättningar för att alla invånare och besökare ska kunna, vilja, veta och våga ta sig till mötesplatsen enligt stadens gångplan. I samband med planförslaget finns det därför möjlighet att belysa förbättringsmöjligheter i Kungsträdgården i stort men också belysa de förbättringar som sker utifrån ett nytt innehåll i fastigheten Sju Sekel 1.

Sju Sekel 1 är idag en restaurang men i framtiden planerar fastigheten att inrymma en butik. Nuvarande restaurang och föreslagna öppettider för butiken skiljer sig vilket kan påverka rörelsemönstret i Kungsträdgården.

Godstrafik och avfallshantering kommer enligt butikens nuvarande uppskattade lösning för avfall och varuleveranser inte bli mer omfattande än dagens leveranser till fastigheten. Målet för butiken är att få en effektivare transportlösning än dagens situation som inte överstiger antalet leveranser till dagens restaurang utan snarare är färre antal transporter. Utifrån ambitionen finns det behov av vidare utredning kring logistikhanteringslösningar i butiken som belyser behov antalet transporter men också belyser risk och riskhantering med att ha en hiss som varu- och avfallshanteringssystem. Vidare behov av utredning är också en avfallshanteringsutredning som tar fasta på att få en så effektiv och arbetsmiljövänlig lösning som möjligt. Utredningen behöver ta fasta på ett minskat transportbehov till fastigheten som i sin tur minskar antalet transporter i Kungsträdgården. Leveranser och avfall planeras ske från Jussi Björlings Allé till skillnad från dagens leveranser som sker på Hamngatans gångbana. Det ställer krav på att vägen från fordonet till butiken sker hindersfritt och det kan vara en utmaning under vintertid och vid grus.

Butikens avfallshantering överstiger riktlinjen om 10 meter mellan fordons placering och hämtplats. Kungsträdgården är ett känsligt område då det är en stor mötesplats med många besökare samt att det är en viktig kulturmiljö. Eftersom det är en speciell plats med få möjligheter kan ett undantag vara möjligt men behöver utredas vidare i en avfallsutredning samt förtydligas i avfallsavtal med staden.

Det finns behov av att generellt utreda leveranstrafik i Kungsträdgården utifrån behov och fysiska möjligheter baserat på att det är många oskyddade trafikanter som rör sig i parken. Idag sker backrörelser i parken och utsedda transportvägar har potential att bli tydligare och förtydligas för brukare.

Cykling är förbjuden inom parken förutom det pendlingsstråk som passerar parkens södra delar. Dock är det många cyklister redan idag som använder alléerna att cykla i. Det kan bero på att vägmärken syns för dåligt eller uppfattas inte gälla cykel samt att det är gent att cykla via parken. Kungsträdgården har idag för få cykelparkeringsplatser vilket resulterar i att cyklar placeras längs med trädens stamskydd och annan parkutrustning. Framtida butik kommer vara en ny målpunkt längs Hamngatan och uppfattningen är att kunder kommer i större omfattning cykla till butiken jämfört med dagens restaurang. Det finns därför behov av att se över cykelparkering längs Hamngatans södra sida och längs parkens ytterkanter.



Butiken planerar för 18 platser för cykelparkering på fastighetsmark för anställda. Inga parkeringsplatser för motorfordonstrafik planeras.

Stockholms stad har som ambition att vara en stad för alla. Redan idag är Kungsträdgården en stor målpunkt som i framtiden i samband med tunnelbanans utbyggnad kommer att bli större. Utifrån detta finns det behov av att genomföra förbättringar inte bara på leveranser och cykelparkering utan också utifrån tillgänglighetsperspektiv. Kungsträdgården saknar idag på en del platser tydliga ledstråk som skapar sammanhängande stråk både inom parken och till de gångpassager som finns till och från parken. Längs med Hamngatan och det nya butiksläget finns det behov av att se över tillgängligheten i form av ledstråk som utformas i relation till gångbanans funktioner med träd, entréer, cykelparkering och gångpassager.



REFERENSER

Analys av tillgänglighet och sociala aspekter - Sju sekel i Kungsträdgården (Sweco 2018)

Boverkets föreskrifter om allmänna råd (2011:5) om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Cykel- och gångåtgärder mellan Gustav Adolfs torg och Nybroplan. Genomförandebeslut (2017) Stockholms stad

Cykelplan (2012) Stockholms stad

Cykelparkeringstal vid nyproduktion (2015) Stockholms stad

Fakta om SL och länet 2016 (2017) Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting

Framkomlighetsstrategin (2012) Stockholms stad

Förslag till handlingsplan för godstrafik i Stockholms stad Remisshandling (2018) Stockholms stad

Gångplan, en del av framkomlighetsstrategin (2016) Stockholms stad

Handbok för godstransporter i den goda staden (2011) Sveriges Kommuner och Landsting, Trafikverket

Ledstråk - Varför och hur gör jag? (2015) Stockholms stad

Plan för gatuparkering (2016) Stockholms stad

Planbeskrivning järnvägsplan (2018) Stockholms Läns Landsting

Parkeringsstrategi (2016) Stockholms stad

Program för City (2018) Stockholms stad

Projektera och bygg för god avfallshantering (2015) Stockholms stad

Socialt värdeskapande analysmodell (2018) Stockholms stad

Ställningstagande inför plansamråd för Sju Sekel 1 i stadsdelen Norrmalm (2017) Stockholms stad

Översiktsplan för Stockholms stad (2018) Stockholms stad

