

Trafikutredning Putten 15

Iterio AB

Beställare: Nya Norscan Putten AB

Uppdragsnummer: 8275

Upprättad av: Jonathan Höglund

Datum: 2025-12-01

Rev: 2026-02-13

Granskad av: Hanna Borg

Datum: 2025-12-17

The logo for Iterio, featuring the word "iterio" in a bold, yellow, sans-serif font, set against a solid black rectangular background.

Sammanfattning

Trafikutredningen har tagits fram som underlag till detaljplan för Putten 15 och belyser befintlig och framtida hantering av cykel- och bilparkering samt avfall och leveranser. Fastigheten planeras byggas ut huvudsakligen med kontor med god tillgång till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i närområdet.

Befintlig cykelparkering är i delar bristfällig och har begränsad tillgänglighet då cyklister delar angöringsytor med leveransfordon, vilket medför trafiksäkerhetsrisker. I samband med utbyggnaden föreslås ett utökat och samlat cykelparkeringsutbud med hög standard, motsvarande 26,3 cykelplatser per 1 000 kvm LOA. Ingen ytterligare bilparkering tillskapas, med hänsyn till läget i Stockholms innerstad och goda möjligheter till hållbara resor. Fastigheten ska därutöver erbjuda mobilitetsåtgärder som cykelvårdsstation, laddning för elcyklar, omklädningsrum, flexibla parkeringsplatser och information om hållbara resalternativ för att främja resor utan privat bil.

Avfallshantering och leveranser sker fortsatt via befintliga lastintag via Oxtorgsgatan, med nya och förbättrade utrymmen, samt via Sveavägen till ett nytt miljörum. Sammantaget bedöms planförslaget kunna genomföras utan negativ påverkan på trafiksituationen och med goda förutsättningar för hållbart resande.

Innehåll

Sammanfattning	2
1 Bakgrund och syfte	4
1.1 Planförslag Putten 15.....	4
1.2 Föresättningar	5
2 Nulägesanalys	6
2.1 Cykelparkering.....	6
2.2 Bilparkering	8
2.3 Avfallshantering och leveranser	10
3 Parkeringsstal	12
3.1 Cykelparkering.....	12
3.2 Bilparkering	14
3.3 Mobilitet	14
4 Avfallshantering och leveranser	15

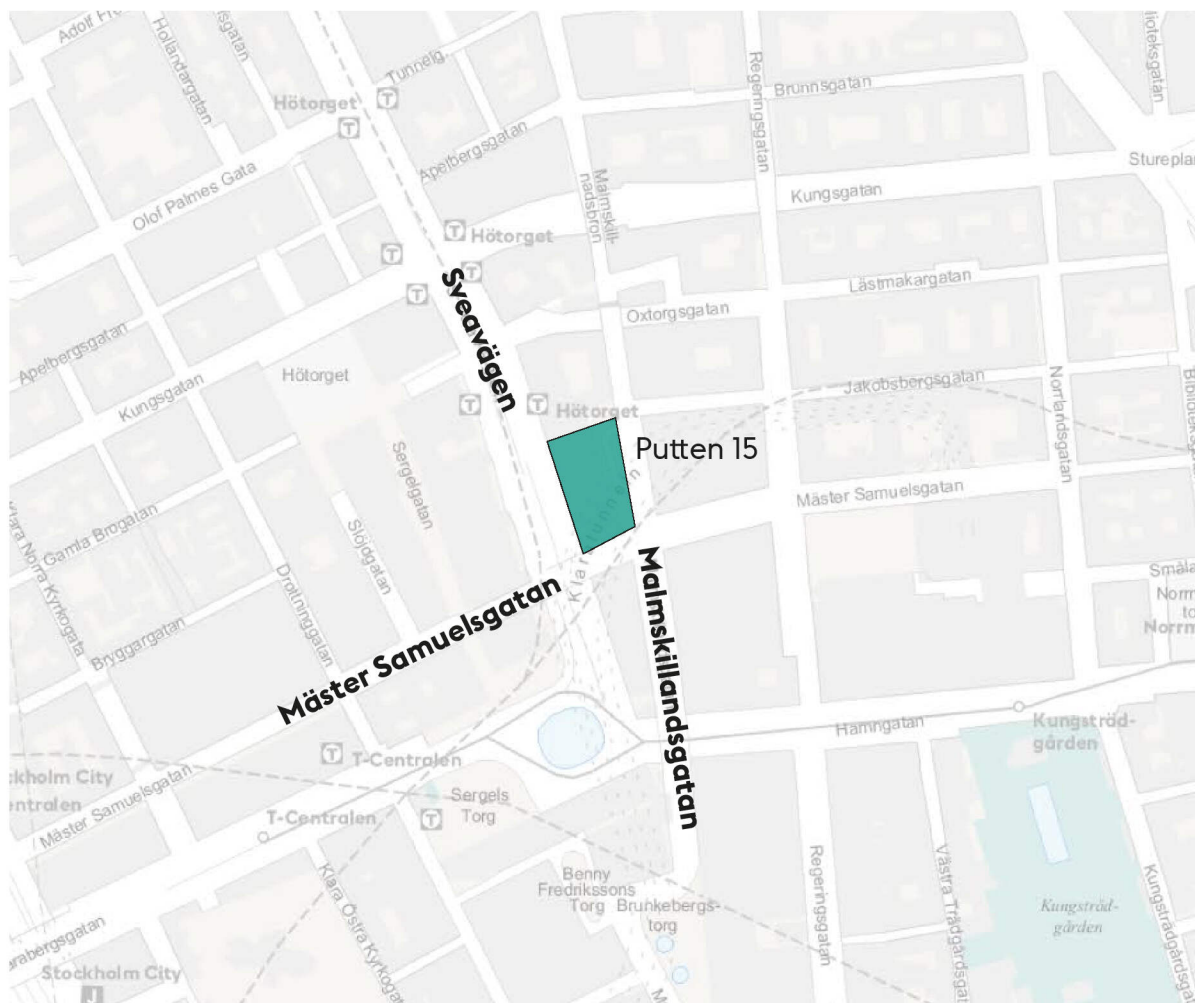
1 Bakgrund och syfte

Detta PM utgör underlag till planarbetet med fastigheten Putten 15 i Stockholm. Uppdraget innebär ett framtagande av en trafikutredning med syfte att beskriva, studera och konsekvensbeskriva befintlig och föreslagen parkeringssituation för cykel och bil samt avfallshantering och leveranser.

1.1 Planförslag Putten 15

Fastigheten Putten 15 är beläget mellan Sveavägen, Mäster Samuelsgatan och Malmskillnadsgatan i Stockholms innerstad. Detaljplanens syfte är att möjliggöra utveckling av fastigheten genom tillbyggnader för i huvudsak kontorsverksamhet. Planen syftar även bl.a. till att stärka bebyggelsens bottenvåningar mot Sveavägen och Malmskillnadsgatan med publika ytor. Projektet ska bidra med större trygghet och en förbättring av stadsmiljön kring bebyggelsen.

Fastigheten består idag av totalt cirka 21 000 kvm BTA. Total lokalyta, LOA, för kontor planeras uppgå till cirka 14 700 kvm i och med planförslaget.



Figur 1: Fastighetens placering i Stockholm.

1.2 Förutsättningar

För genomförandet av trafikutredningen har följande kommunala dokument använts om underlag.

Mobilitet och parkering – riktlinjer vid nyproduktion

Mobilitet och parkering är Stockholms stads riktlinjer för reglering av parkering och mobilitet i nyproduktion. Riktlinjen antogs av kommunfullmäktige i december 2025. Parkerings- och mobilitetsmodellen utgår från en parkeringskarta där parkeringstal för bil och cykel anges utifrån geografiska områden kopplat till platsspecifika förutsättningar. I alla projekt ska ett standardutbud av mobilitetsåtgärder tillgodoses.

Projektera och bygg för god avfallshantering

Riktlinjerna har tagits fram för att framhäva de områden som behöver beaktas vid om- och nybyggnation, och kan användas som underlag för de som planerar, bygger och förvaltar system för insamling av avfall.

2 Nulägesanalys

Nedan redovisas och konsekvensbeskrivs hur befintlig cykelparkering, bilparkering samt avfallshantering och leveranser är löst och fungerar i fastigheten. Inför nulägesanalysen genomfördes ett platsbesök 2025-11-17 mellan klockan 08.00-09.00.

2.1 Cykelparkering

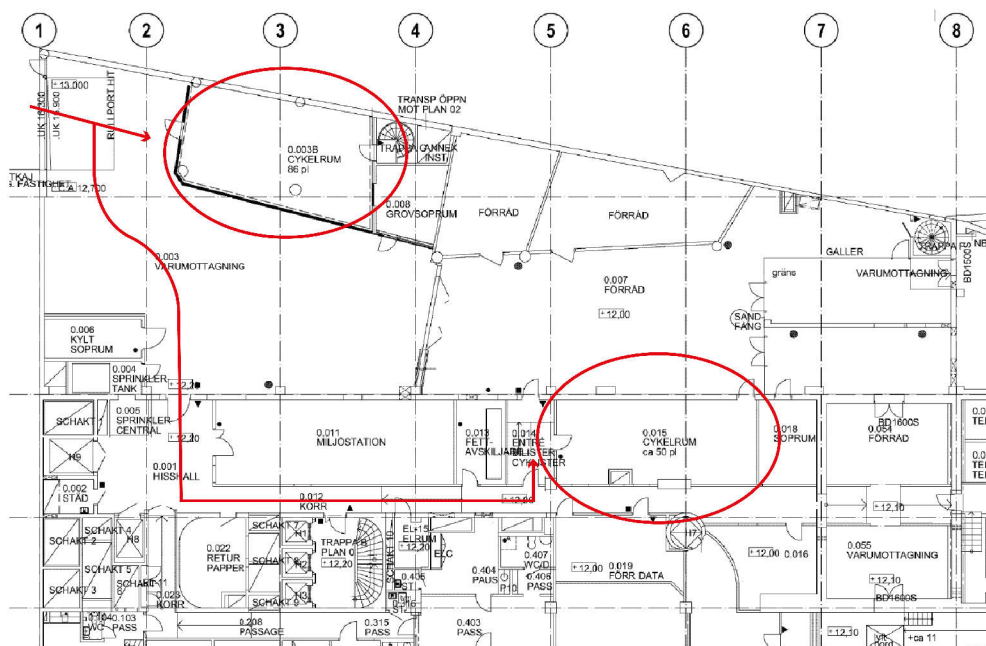
Befintlig cykelparkering består av två cykelrum förlagda på plan 0.

De båda cykelrummen nås från Oxtorgsgatan och befintligt lastfar via fastigheten Putten 16. Vägen till och från cykelrummen innebär att cyklisterna hänvisas till samma ytor som övriga leveransfordon där backningsrörelser och angöring i körväg förekommer. Lösningen innebär att trafiksäkerhetsrisker förekommer. Från de bägge cykelrummen kan man sedan ta sig upp i fastigheten via hissar.

Ett av cykelrummen ligger i direkt anslutning till infarten till varumottagningen för fastigheten och har plats för cirka 86 cykelparkeringsplatser. Vägen till cykelrummet är lättillgängligt utan kraftiga lutningar och med automatisk dörröppning. Under dagtid står portar till lastfaret öppna, under kvällstid kan de öppnas automatiskt med blipp. Cykelrummet är skyltat på dörren. Cykelparkeringsplatserna består av tvåvåningsställ och vägghängd cykelparkering, bägge med lyfthjälper. Tvåvåningsställerna erbjuder ramlåsning. Cykelrummet är även utrustat med låshållare och eluttag för laddning av cykelbatterier. Beläggningen var under inventeringen måttlig med störst användning av den vägghängda cykelparkeringen. Enligt uppgifter är beläggningen generellt hög i cykelrummet.

Det andra cykelrummet nås via en korridor från varumottagningen och består av cirka 50 cykelparkeringsplatser. Rummet kan även nås från en förrådsyta som förfogas över en av de befintliga verksamheterna men denna väg är inte tillåten efter önskemål från verksamheten. Vägen till cykelrummet är utformad plant utan trappsteg och nås via tre dörrar utan automatisk dörröppning vilket försämrar tillgängligheten. Cykelrummet är skyltat på dörren. Cykelparkeringsplatserna utgörs av vanliga framhjulsställ utan möjlighet till ramlåsning. Cykelrummet är utrustat med spolslang och golvbrunn för möjlighet till tvätt av cykeln. Under inventeringen stod cykelrummet tomt och enligt uppgifter används cykelparkeringsplatserna i en låg utsträckning.

Totalt finns cirka 136 cykelparkeringsplatser i fastigheten. Givet att fastigheten består av totalt 21 000 kvm BTA fås ett befintligt cykelparkeringstal på 6,46 platser per 1000 kvm.



Figur 2: Illustration över befintliga cykelrum och väg för cyklister.



Figur 3: Befintlig cykelparkering med vägghängd cykelparkering i cykelrummet via lastfare/varumottagningen.

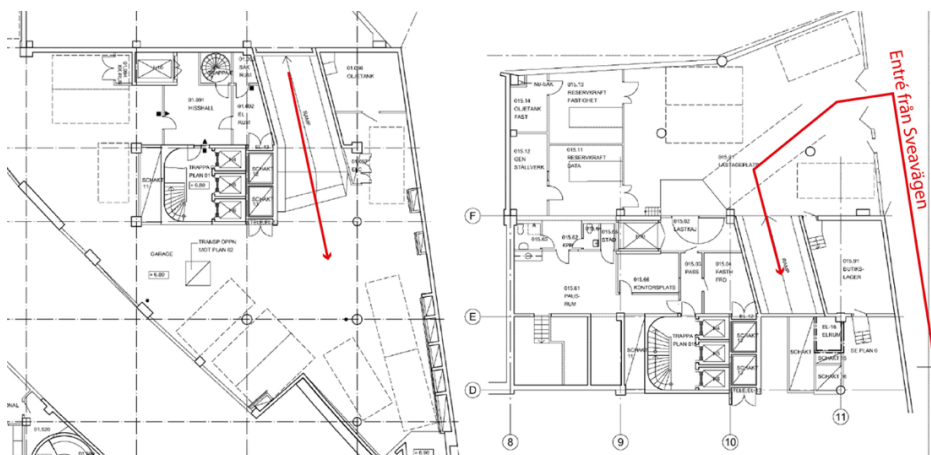


Figur 4: Befintlig cykelparkering med enkel framhjulsställ i cykelrum via korridor.

2.2 Bilparkering

Befintlig bilparkering är förlagda på plan -01 och dess halvplan med infart från Sveavägen 10C. Infart sker över en genomgående gångbana via en gemensam garageinfart till grannfastigheterna. Parkeringsplatserna på det övre halvplanet delar yta med en lastkaj som inte är i bruk. Platserna på det nedre planet nås via en ramp. Samtliga platser är förhyrda.

Enligt ritning finns det plats för totalt 19 parkeringsplatser i garaget. Givet att fastigheten består av totalt 21 000 kvm BTA fås ett befintligt bilparkeringstal på 0,9 platser per 1000 kvm. Under inventeringstillfället räknades garaget innehålla totalt 17 platser vilket ger ett befintligt bilparkeringsbehov på 0,8 platser per 1000 kvm. Beläggningen var under inventeringen låg men samtliga platser är förhyrda och används enligt uppgifter.



Figur 5: Illustration av bilväg till garage. Övre halvplan illustreras till höger.



Figur 6: Infart från Sveavägen.



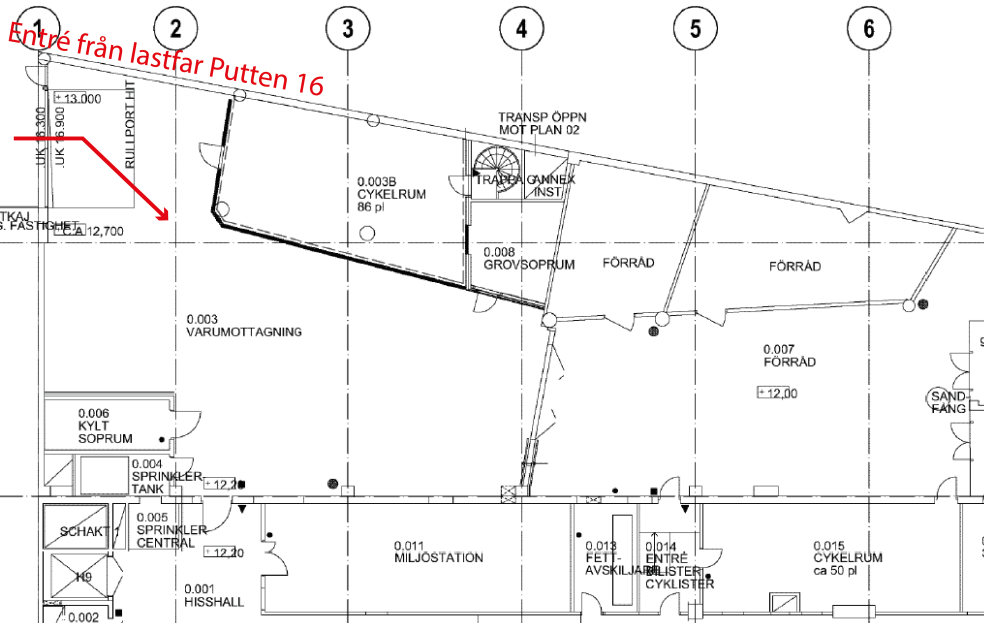
Figur 7: En del av befintligt parkeringsgarage.

2.3 Avfallshantering och leveranser

Dagens avfallshantering och leveranser sker via lastfar med infart från Oxtorgsgatan. Infart sker via grannfastigheten Putten 16.

Tyngre fordon (sopbil och lastbil) angör fastigheten genom att backa in på varumottagningsytan och stanna i porten (backning sker inne på Putten 16 och inte från Oxtorgsgatan), detta då utrymmet inte medger vändning inne på fastigheten och takhöjden är för låg. Mindre fordon kan köra in och vända. Soprum, miljörum och fettavskiljare ligger i anslutning till varumottagningsytan och avfallet/varorna dras över ytan. Ytan är hårdgjort och lutar cirka 4,4%. Dragvägen är cirka 10 meter från porten till soprum vilket uppfyller riktlinje om god arbetsmiljö.

Ett ytterligare lastintag finns med infart från Sveavägen på det övre halvplanet tillsammans med en del av dagens parkeringsplatser. Lastintaget används dock inte idag.



Figur 8: Illustration av dagens varumottagningsyta och placering av miljörum.

Leveranser sker enligt tabellen nedan. Utöver dessa kan vissa mindre leveranser förekomma, till exempel post-/buddbil.

Tabell 1: Redovisning av dagens avfall- och leveranstrafik.

Verksamhet	Frekvens
Avfallshantering	5 gånger i veckan
Fettavskiljare	En gång i månaden
Verksamhet 1, butik	15-20 gånger i veckan
Verksamhet 2, kontor	30-35 gånger i veckan
Verksamhet 3, butik	3 gånger i veckan

Totalt sker cirka 53-63 leveranser per vecka vilket ger cirka 11-13 leveranser per dag (under en normal arbetsvecka). Enligt uppgifter tidstyrs de flesta leveranserna under dygnet för att undvika att flera leveranser kommer samtidigt. Avfallshanteringen och leveranser fungerar enligt uppgifter bra och det uppstår sällan problem med flera angörande fordon samtidigt eller att större fordon blockerar varumottagningsytan. Det förekommer dock att större fordon slår i tak eller backar in i vägg/pelare i lastfaret eller inne på fastigheten vilket har gett synliga skador.



Figur 9: Infart till varumottagningen från lastfaret i Putten 16.



Figur 10: Befintlig varumottagningsyta med höjdbegränsningar och skador på takbalkar.

3 Parkeringstal

Nedan följer resonemang för att bedöma lämpliga cykel- och bilparkeringstal och motsvarande parkeringsbehov för fastigheten Putten 15. Parkeringsnormen anger en miniminivå för vad som anses vara skäligt att lösa inom planen.

Parkeringsbehovet varierar mellan olika verksamheter, där viktiga faktorer som styr efterfrågan är bland annat tillgången på platser, priset på platserna och närhet till kollektivtrafik. Vid bedömningen av parkeringstal och -behov har yta enligt planförslaget räknats enbart för kontorsändamål då majoriteten av ytan planeras för kontor. Planerade publika ytor i bottenvåningarna antas inte generera ett parkeringsbehov då det finns ett gott kollektivtrafikutbud samt offentlig cykelparkering i området.

3.1 Cykelparkering

Enligt Stockholms stads riktlinjer anges följande cykelparkeringstal för kontorsverksamheter:

Tabell 2: Redovisning av Stockholms stads cykelparkeringstal.

Cykelparkeringstal	Riktlinje
30 parkeringsplatser per 1000 kvm LOA	Mobilitet och parkering

Givet att det planeras för 14 700 kvm LOA innebär detta ett cykelparkeringsbehov på 441 cykelparkeringsplatser. Då Putten 15 är en befintlig fastighet med begränsande möjlighet till ombyggnationer och anpassning av ytor har ett maximalt cykelparkeringsutbud räknats fram för att optimera utbudet samtidigt som bra cykelparkeringsstandard och mobilitetsåtgärder tillgodoses. Totalt föreslås 387 cykelparkeringsplatser säkerställas vilket ger ett cykelparkeringstal på **26,3 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm LOA**.

Cykelparkeringstalet uppfyller inte Stockholms stads riktlinjer för kontor men bedöms vara lämpligt med hänsyn till svårigheterna att lösa tillräcklig yta och att en bra cykelparkeringsstandard säkerställs framför att uppfylla ett specifikt utbud. Cykelparkeringstalet bedöms ge goda förutsättningar för att kunna etablera ett hållbart resmönster hos anställda och för att öka andelen cyklister i Stockholms stad.

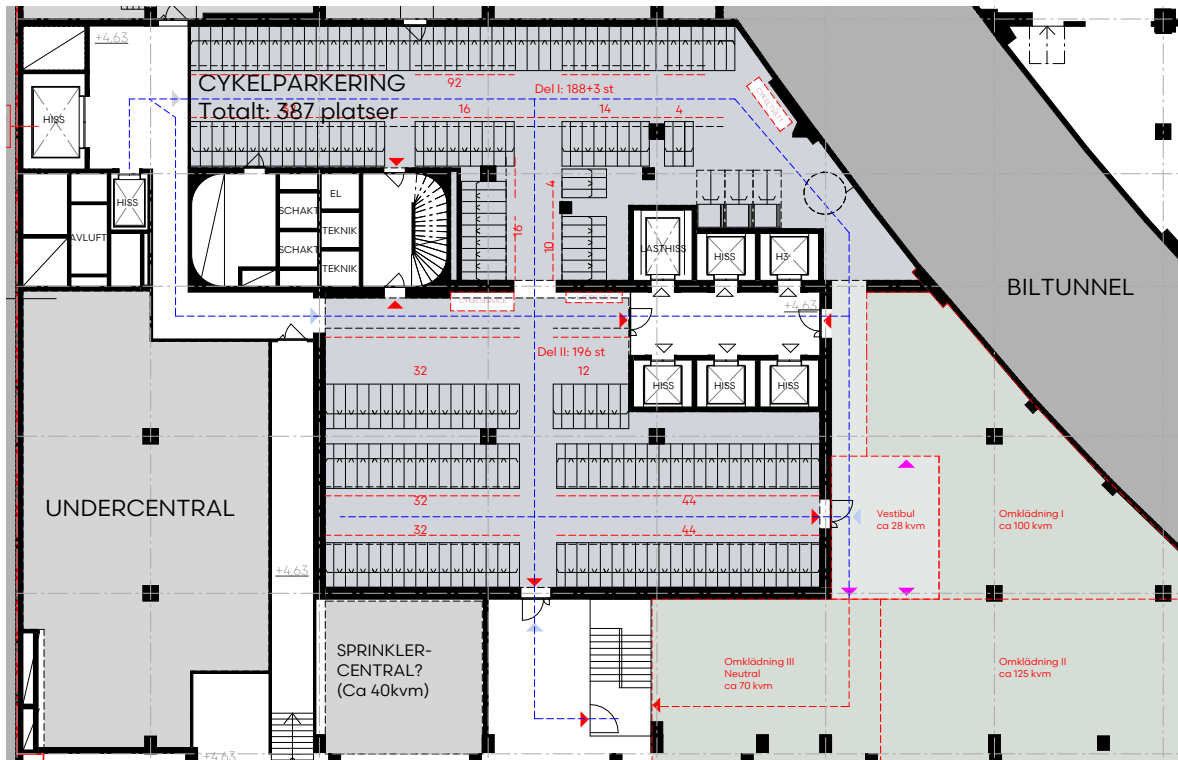
Lokalisering och standard

Inom Putten 15 planeras all cykelparkering placeras i ett cykelrum på plan -2 med tillhörande omklädningsrum, cykelservicestation, cykeltvätt och laddningsskåp. För att nå cykelrummet hänvisas anställda att ta sig via en ny separat cykelentré från Malmskillnadsgatan (plan 1) och sedan en hiss. Två hissar erbjuds, en normalstor samt en större med högre kapacitet. Totalt innebär vägen till cykelrummet ett hinder på minst två dörrar samt en hiss. Alternativt kan cyklister även ta sig till cykelrummet via Oxtorgsgatan och lastfaret (plan 0) likt dagens lösning och sedan hiss. Denna väg bör inte kommuniceras som en rekommenderad väg för de anställda.

Vägarna till cykelrummet ska göras lättillgängliga utan nivåskillnader (bortsett från hissen), vara väl belyst och skyltad. Samtliga dörrar ska förses med automatisk dörröppning för ökad lättillgänglighet och ha minst 1,0 meter bred dörröppning. Hissarna ska anpassas efter utrymmeskrävande cyklar med ett minsta mått på 1,1 x 2,3 meter.

I cykelrummet planeras tvåvåningsställ. Cykelställen ska erbjuda ett cc-mått på minst 0,5 meter, möjlighet till ramlåsning samt hydraulisk lyfthjälp.

Omklädningsrummen ska utrustas med duschar, torkskåp och låsbara skåp. I cykelrummet finns en cykelservicestation med verktyg för mindre reparationer av cykeln och luftpump, en cykeltvätt med spolslang och golvbrunn samt ett laddningsskåp för cykelbatterier.



Figur 11: Illustration av föreslaget cykelrum.

3.2 Bilparkering

Enligt Stockholms stads riktlinjer anges följande bilparkeringstal för kontorsverksamheter:

Tabell 3: Redovisning av Stockholms stads bilparkeringstal.

Bilparkeringstal	Riktlinje
0-5 parkeringsplatser per 1000 m ² LOA	Mobilitet och parkering

För Putten 15 är ambitionen att applicera ett parkeringstal på **0 parkeringsplatser per 1000 kvm LOA**, detta med hänsyn till dagens parkeringsmöjligheter inom fastigheten och att det inte går att få till fler platser men framför allt planens centrala läge i innerstaden och utbudet av kollektivtrafik samt cykelinfrastruktur. I anslutning till fastigheten ligger bland annat Hötorgets tunnelbanestation med uppgång mot Sveavägen, Spårväg City med närmsta hållplats på Hamngatan, flertalet busslinjer på Sveavägen/Hamngatan/Klarabergsgatan samt pendeltåg och övriga tunnelbanelinjer vid T-centralen. Sveavägen utgör även ett primärt cykelstråk och Malmskillnadsgatan ett huvudcykelstråk. Sammantaget är förutsättningar för alternativa och hållbara transportmedel goda för fastigheten Putten 15.

3.3 Mobilitet

För att uppmuntra ett hållbart resande till och från arbetsplatsen ska fastighetsägaren tillskapa mobilitetsåtgärder. Ett grundläggande utbud av mobilitetsåtgärder ska enligt Stockholms stad tillskapas i samtliga projekt där det planeras för verksamheter.

I riktlinjen består ett grundläggande utbud av följande mobilitetsåtgärder. Mobilitetsåtgärdena utgör ett utgångsläge och kan anpassas efter verksamhetens önskemål eller ersättas av andra likvärdiga mobilitetsåtgärder.

- Cykelvårdsstationer inomhus med cykeltvätt, cykelpump och verktyg.
- Laddstationer för laddning av el-cykelbatterier
- Omklädningsrum med duschmöjlighet samt torkskåp
- Löpande målgruppsanpassad information om fastighetens mobilitetserbjudande samt områdets möjligheter till resor utan privatägd bil
- Flexibla parkeringsplatser.

För fastigheten Putten 15 kommer en cykelvårdsstation, laddstation, omklädningsrum samt information om mobilitetserbjudanden erbjudas. Fastighetens parkeringsplatser kommer likt idag vara förhyrda platser till specifika verksamheter. Som alternativ kan en extern cykelservice erbjudas vilket innebär att fastighetsägaren åtar sig att två gånger om året, inför vår och vinter, hyra in ett cykelserviceföretag som erbjuder gratis tillsyn, tvätt och enklare justering/reparation av cyklar till de verksamma i fastigheten.

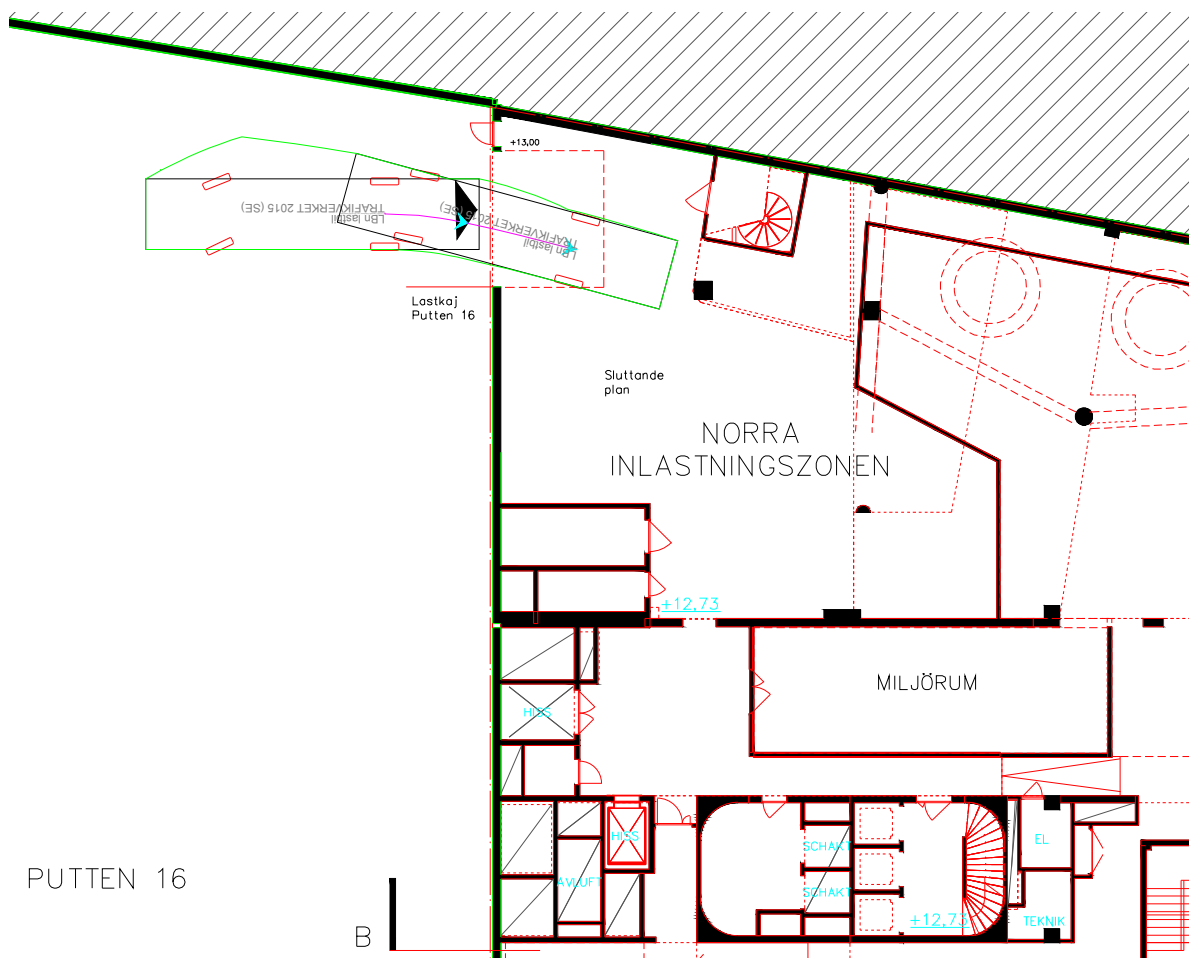
4 Avfallshantering och leveranser

Avfallshantering och leveranser kommer fortsatt ske via lastintaget från Oxtorgsgatan där fordon kör in via grannfastigheten Putten 16 och backar in mot lastintaget. Lösningen är den samma som finns idag, se 2.3 Avfallshantering och leveranser.

Dagens soprum, miljörum och fettavskiljare är kvar på samma plats men utrymmet omdisponeras. Angöring av fordon kommer ske på samma sätt där tyngre fordon backar in och stannar i porten p.g.a. höjdbegränsningar. Mindre fordon kommer också behöva backa in men kan fortsatt angöra längre in på ytan.

Dragvägen är hårdgjord och görs plan och jämn fritt från hinder som till exempel trösklar. Lutningen på dragvägen understiger riktlinjen för god arbetsmiljö om en maxlutning på 8,3% (1:12).

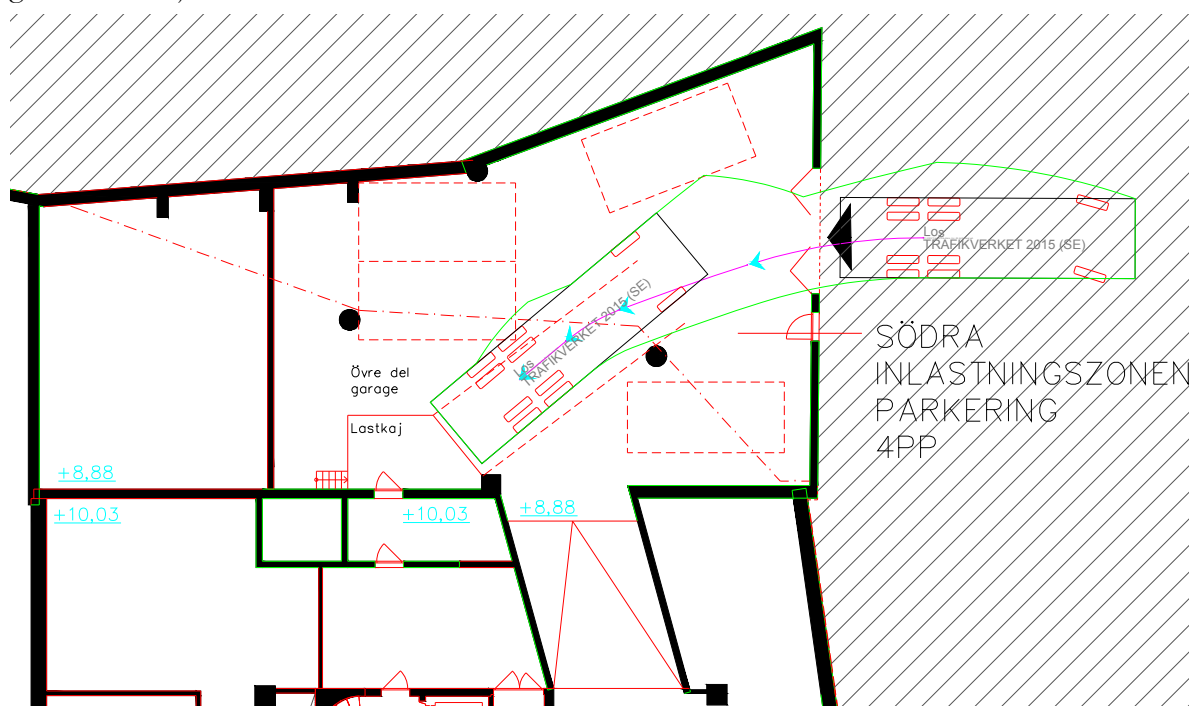
Sammantaget bedöms lösningen som acceptabel då den fungerar väl idag där leveranser och sophämtning tidstyrs för att undvika att flera fordon angör samtidigt och att cyklister i stället kommer hänvisas till cykelrummet via en ny cykelentré från Malmskillnadsgatan.



Figur 12: Redovisat körspår för backning med lastbil, Lbn, till varumottagningsytan från Putten 16.

Ett ytterligare miljörum planeras tillskapas i direkt anslutning till det andra lastintaget från Sveavägen. Enbart en sopbil och mindre fordon kommer kunna backa in och angöra lastintaget (backning sker på grannfastighet och inte från Sveavägen över gångbana). Miljörummet planeras för en tillkommande restaurang dit en viss mängd transporter förväntas. Mängden transporter bedöms dock som liten utan att medföra större negativa konsekvenser inom fastigheten eller påverkan ut mot Sveavägen.

När fordon angör lastkajen kommer in-/utfarten till garaget att blockeras för personbilar (ej cykel då planerat cykelrum inte nås denna väg). Detta bedöms dock som acceptabelt då endast 17 parkeringsplatser påverkas och att angöring sker under en begränsad tid samt kan tidstyras till utanför arbetstid (t.ex. mellan klockan 7-8). Dragvägen är hårdgjord och görs plan och jämn fritt från hinder som till exempel trösklar. Lutningen på dragvägen ska inte överstiga 1:12 för god arbetsmiljö.



Figur 13: Redovisat körspår för backning med sopbil, Los, till lastintaget från Sveavägen.