

UNDERLAG DETALJPLAN OPERABYGGNADEN



TRAFIK PM NY DETALJPLAN FÖR NORRSTRÖM 2

2026-03-27

FÖRETAG:
Tyréns AB

UPPDRAGSANSVARIG:
Marlene Sjödin

TRAFIKPLANERARE:
Hannah Doherty

UPPDRAG

Uppdragsnamn: Renovering av operabyggnaden
Titel på rapport: Underlag detaljplan operabyggnaden
Version: Detaljplan, version 1.1
Datum: 2026-03-27
Uppdragsnummer: 282473

MEDVERKANDE

Beställare: Statens fastighetsverk
Handläggare: Lena Stina Andersson
Projektägare: Maria Östholm

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig/
Trafikplanerare: Marlene Sjödin
Trafikplanerare: Hannah Doherty
Kvalitetsgranskare: Marlene Sjödin, Carolina Stenbeck

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	4
INLEDNING	5
Uppdragets omfattning	5
Bakgrund	5
Förutsättningar för trafikutredningen.....	5
NULÄGE	5
Gång.....	5
Cykel	8
Kollektivtrafik	9
Biltrafik.....	10
Parkering	11
Persontransporter till Operabyggnaden.....	13
Varutransport och angöring.....	15
KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET	19
Gång.....	19
Cykel	19
Kollektivtrafik	20
Biltrafik.....	20
Framtida Persontransporter till Operabyggnaden	20
PARKERING	20
Varutransport och angöring.....	27
SAMLAD BEDÖMNING	29



SAMMANFATTNING

Detta PM utgör underlag för framtagande av ny detaljplan i samband med planerad renovering, ombyggnation och påbyggnad av operabyggnaden i Stockholm, Norrström 2. Projektet omfattar en genomgripande renovering av operabyggnaden, med syfte att byggnaden efter åtgärderna bättre ska stödja verksamhetens behov. Renovering av operabyggnaden innefattar en påbyggnad mot Kungsträdgården, genom tillskapandet av en ny scen, samt omdisposition av funktioner inom byggnaden. Byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde och samtliga befintliga lokaler liksom klimatskalet berörs av renoveringen. För Operakällaren gäller att motsvarande verksamhet som idag ska kunna bedrivas efter renoveringen.

Denna utredning beskriver nuläget samt hur trafiken och angöring kan komma att påverkas vid operabyggnaden vid ett genomförande av planförslaget. Trafikutredningen ska ses som ett underlag till planförslaget.

Operabyggnaden har ett gynnsamt läge i centrala Stockholm dit det är enkelt att gå, cykla och åka kollektivtrafik. Biltrafik är tillåten på alla gator runt operabyggnaden. Transporter till och från operabyggnaden sker främst via Strömgatan, men även till Jakobs torg. Vid särskilda evenemang hos Operakällaren används även Jussi Björlings allé för transporter.

Inom fastigheten Norrström 2 finns idag 14 befintliga cykelparkeringar. Därutöver används närliggande platser vid Jakobs torg samt den norra delen av Gustav Adolfs torg intill kvarter Vinstocken. Personalen verksamma i operabyggnaden upplever att det är enkelt att hitta cykelparkering i närområdet. Norr om Gustav Adolfs Torg, mellan Jakobs Torg och Regeringsgatan, finns parkeringsmöjligheter för beskickningsfordon, tvåhjuliga motorcyklar och mopeder klass I utan sidvagn mot avgift, samt fordon som används för befordran av rörelsehindrad med giltigt parkeringstillstånd. På Strömgatan finns idag fem stycken förhyrda parkeringsplatser vilka kräver särskilt tillstånd.

Operabyggnaden inrymmer redan idag fungerande verksamheter dit besökare och arbetande kan ta sig. Den tillkommande ytan innehåller en ny scen samt repetitionsutrymmen för balett och orkester. Gång, cykel och kollektivtrafik är de mest attraktiva färdmedelsvalen, vilket även kommer vara fallet vid genomförandet av planförslaget.

Utredningen föreslår 42 nya cykelplatser för att möta det ökade behovet från fler besökare samt resonemang kring placeringar för dessa. Det totala beräknade behovet av cykelparkeringar kommer inte att inrymmas inom kvartersmark då denna är mycket begränsad. Vidare dialog om alternativa lösningar behöver föras med Stockholms stad i kommande skede. Inga nya bilparkeringsplatser avses anläggas. Ambitionen är även fortsättningsvis att ha ett lågt bilanvändande bland besökare och anställda. Behov finns att bevara tre av de fem befintliga parkeringsplatserna mot Strömgatan. Placering av dessa redovisas i utredningen. En samlad bedömning från tillgänglighetsexpert är att byggnadens befintliga och ombyggda delar i stor utsträckning uppfyller gällande myndighetskrav gällande angöringsplatser och parkering för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Varutransporter- och avfallshantering till och från fastigheten förutsätts liksom idag ske på Strömgatan, där leveranser om möjligt genomförs med dragvagn. Statens fastighetsverk utreder tillsammans med verksamheterna i operabyggnaden möjligheten att i större utsträckning nyttja dragvagnar och tidsstyra transporter. Transporter som inte kan transporteras med dragvagn, exempelvis dekopallar och andra tyngre gods, kommer fortsättningsvis att genomföras med backrörelser. För att underlätta transporter med dragvagnar bör markbeläggning ses över på gångbanan intill inlastningen på Strömgatan. Diskussion förs med trafikkontoret gällande detta.

INLEDNING

I detta kapitel beskrivs omfattningen av Tyréns uppdrag, bakgrund till projektet renovering av operabyggnaden samt vilka förutsättningar som tagits i beaktande för trafikutredningen.

UPPDRAGETS OMFATTNING

Tyréns uppdrag omfattar att göra en trafikutredning som beskriver situationen för gående, cyklister, kollektivtrafik, biltrafik och varutransporter till och från operabyggnaden. Den ska även beskriva parkeringsbehovet för cykel och bil. Utredningen beskriver nuläget och konsekvenserna av planförslaget och kan ses som ett fortsatt underlag till planförslaget.

BAKGRUND

Fastigheten Norrström 2 – nedan kallad operabyggnaden - inrymmer verksamheterna Kungliga Operan (Operan), Operakällaren samt fler restaurangverksamheter och nattklubb.

Operan är Sveriges nationalscen för opera och balett, med ett besöksantal på ca 300 000 personer årligen. Operakällaren omfattar flera restauranglokaler, konferens- och eventverksamhet och nattklubb.

Projektet omfattar en genomgripande renovering av Operabyggnaden med syftet att bättre anpassa byggnaden till verksamhetens behov. Renoveringen innefattar en påbyggnad mot Kungsträdgården samt en omdisposition av funktioner inom byggnaden, bland annat genom tillskapandet av en ny scen med entré från Jakobs Torg. För Operakällaren gäller att motsvarande verksamhet som idag ska kunna bedrivas efter renoveringen.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TRAFIKUTREDNINGEN

På norra sidan av operabyggnaden har en ombyggnation och breddning av gång- och cykelstråket intill Jakobs torg genomförts.

Till grund för trafikutredningen ligger Stadens strategiska dokument såsom exempelvis "Stockholm en stad för alla", Stockholms stads riktlinjer för avfallshantering, samt "Projektera och bygg för god avfallshantering". För beräkning av parkeringstal har "Mobilitet och parkering Riktlinjer vid nyproduktion" använts. Utredningen förhåller sig också till arbetsmiljöverkets- och boverkets regler.

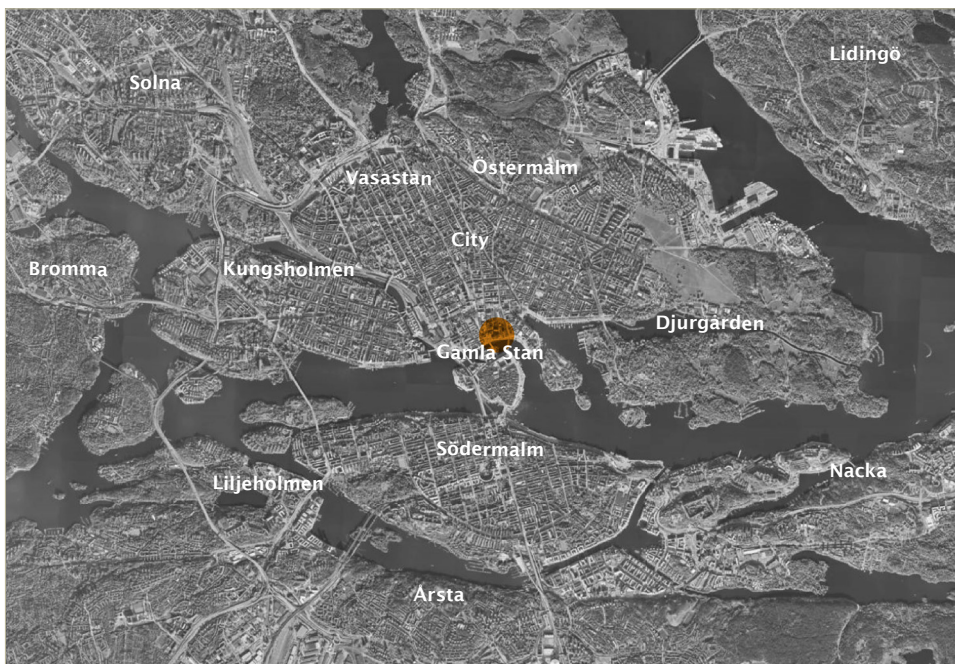
Som underlag till trafikutredningen har Tyréns genomfört observationsstudier i januari och juni 2019, samt i augusti 2025.

NULÄGE

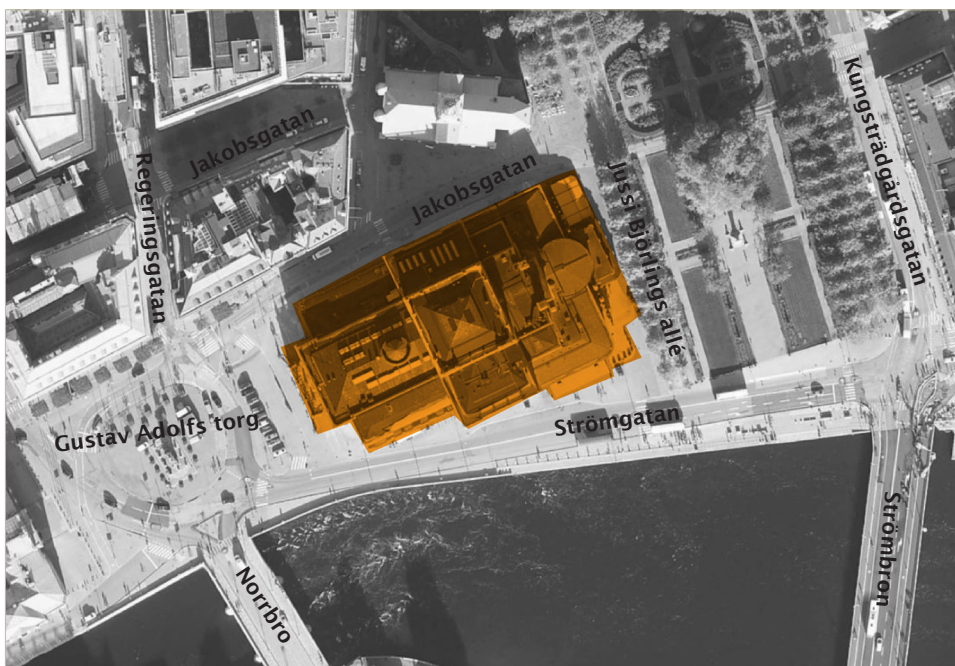
I detta kapitel beskrivs nuläget för de olika trafikslagen och den befintliga trafiksituationen intill operabyggnaden.

GÅNG

Operabyggnaden har ett gynnsamt läge i centrala Stockholm med gångavstånd till i stort sett allt inom City med dess många målpunkter. Inom en två kilometers radie nås exempelvis Kungliga tekniska högskolan i norr, Skrapan på Södermalm i söder, Skansen i öster och Fridhemsplan i väst.

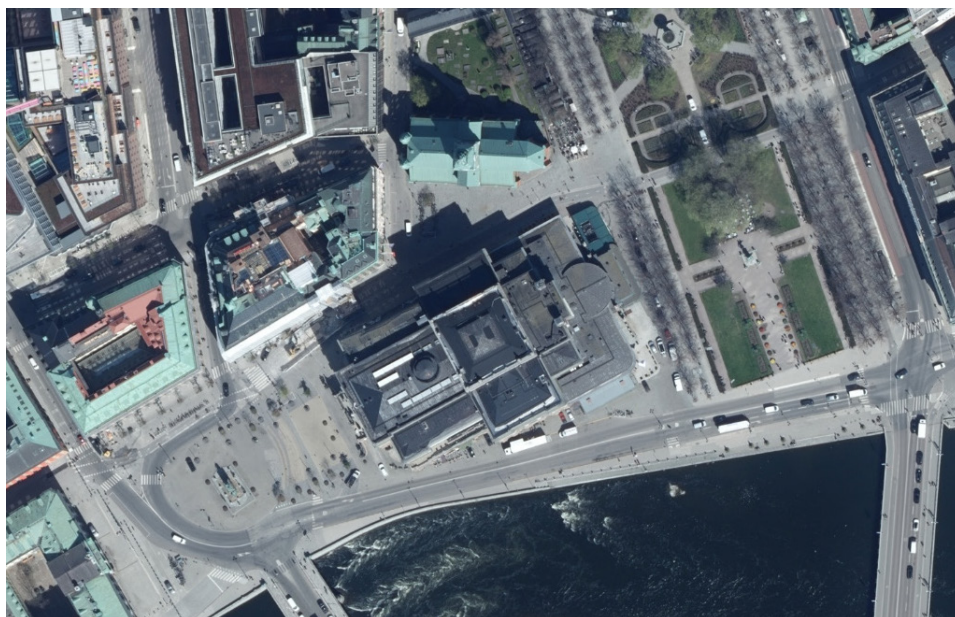


Illustrationen presenterar operabyggnadens läge i Stockholm, se orange markering.



Illustrationen presenterar operabyggnaden och dess intilliggande gator.

I nuläget redovisas de senaste tillgängliga öppna data från Stockholm stad, med flöden för gång- och cykeltrafik från 2019 samt trafikflöden från 2014. Sedan dessa mätningar genomfördes har cirkulationsplatsen vid Gustav Adolfs torg tagits bort, vilket påverkar flödena i området, framför allt biltrafiken. Bedömningen är dock att detta inte medför några större skillnader vad gäller antalet resor och flöden. I respektive kapitel visas en äldre karta över utformningen tillsammans med den senaste tillgängliga datan. Nedan redovisas en bild över området med dagens utformning.



Illustrationen visar operabyggnaden med omnejd med dagens utformning av gatunätet (Lantmäteriet, 2025)

Illustrationen nedan redovisar gångflödet intill operabyggnaden för år 2017, vilket är den senaste tillgängliga öppna datan för gångflöden från Stockholms stad. De största gångflödena intill operabyggnaden är på Strömgatan, samt gatan förbi Jakobs torg. Samtliga siffror redovisar vardagsmedeldygn, VDT.

Strömgatan (främst på kajsidan), Jakobs torg och Kungsträdgården har även en mycket viktig funktion för rekreation och turism. Kungsträdgården, Strömgatan och Gustav Adolfs torg uppläts även ibland till större evenemang med många besökare till fots, exempelvis kulturfestivalen.

I nuläget kan det uppstå framkomlighetsproblem för gående på Strömgatans norra sida då inlastning sker till operabyggnaden.

Tidigare parkeringsplatser intill huvudentrén vid Gustav Adolfs torg har nu omvandlats till en torgyta, vilket bidrar till stadsliv och att fler gående väljer att passera utanför huvudentrén.



Gående tvingas ut i körbanan på Strömgatan.

LEGEND

 Gångstråk



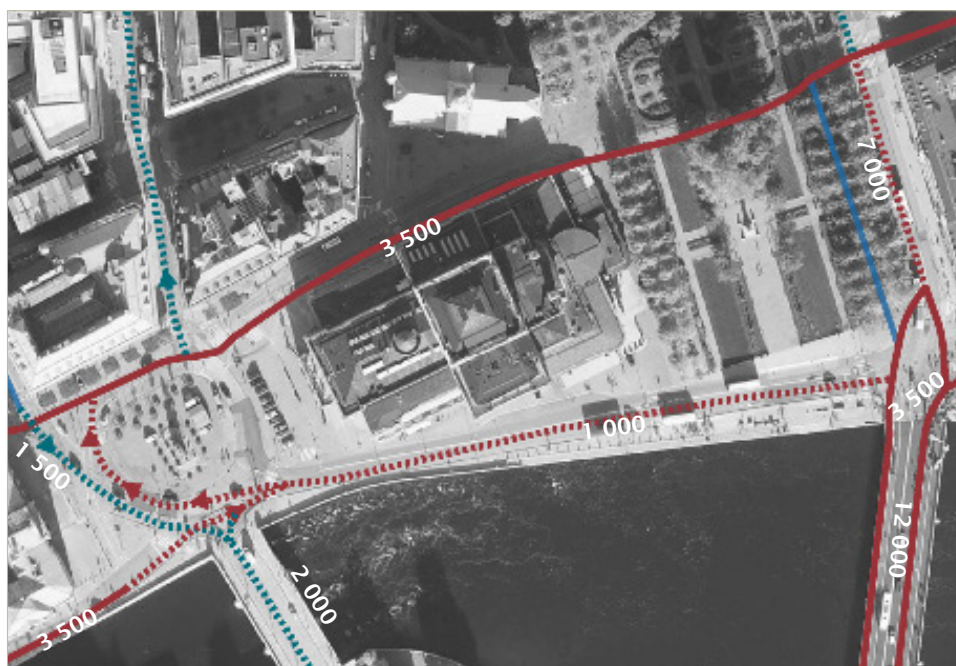
Illustrationen visar gångstråken intill Operan och gångflöden (VDT). Den senast tillgängliga öppna datan för gångflöden från Stockholms stad är från år 2017. För Norrbron (2022) och Strömbron (2023) finns manuella mätningar genomförda i 15 minutersintervaller mellan 07.00-17.45 (med en paus mellan 08.45-12.00) under en onsdag (Norrbron) och torsdag (Strömbron). Dessa redovisas inte i illustrationen eftersom de inte är jämförbara med VDT. (Gångflöde 2017, 2022, 2023, Stockholms stad).

CYKEL

Operabyggnaden har ett mycket bra läge för cyklister. I Stockholms cykelplan (2022) anges att ett rimligt cykelpendlingsavstånd till och från arbetet är 30 minuter. Inom en 30 minuters radie från operabyggnaden nås stora delar av Stockholms stad med omnejd såsom Danderyds sjukhus i norr, Gamla Enskede i söder, Lidingö centrum i öst och Brommaplan i väst.

Illustrationen nedan redovisar cykelflödet intill operabyggnaden för år 2017, vilket är den senast tillgängliga öppna datan för cykelflöden från Stockholms stad. Det största cykelflödet i direkt anslutning till operabyggnaden är på gatan förbi Jakobs torg. Samtliga siffror redovisar vardagsmedeldygn, VDT.

På den norra sidan av operabyggnaden, mot Jakobs torg sträcker sig ett av staden och regionen utpekat primärstråk för cykel, vidare mot Arsenalsgatan i öst och Fredsgatan i väst. Det dubbelriktade stråket är inte bara viktigt för kopplingen i city utan även på regional nivå mellan Västerort och Lidingö. Stråket upprustades under våren 2019 till primärstråkstandard, vilket innebär en bredd på 3,25 meter för cykel och 1,75 meter för gående. På Strömgatan söder om operabyggnaden är cykeltrafiken hänvisad till blandtrafik.



Illustrationen visar cykelstråken intill Operan och cykelflöden (VDT). Den senast tillgängliga öppna datan för cykelflöden från Stockholms stad är från år 2017. För Norrbron (2021) och Strömbron (2023) finns manuella mätningar genomförda i 15 minutersintervaller mellan 07.00-17.45 (med en paus mellan 08.45-12.00) under en onsdag (Norrbron) och torsdag (Strömbron). Dessa redovisas inte i illustrationen eftersom de inte är jämförbara med VDT. (Cykelflöde 2017, 2021, 2023, Stockholms stad).

KOLLEKTIVTRAFIK

Operabyggnaden har ett bra läge ur kollektivtrafiksynpunkt. Station Kungsträdgården, på tunnelbanans blå linje, ligger ungefär 100 meter från operabyggnaden. Cirka 800 meter bort ligger T-centralen med pendeltåg, tunnelbanans röda och gröna linje och spårväg city. Centralstationen, Cityterminalen och Arlanda Express ligger ungefär 750 meter från operabyggnaden och kopplas därmed till hela landet. Tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till Nacka och Söderort via Södermalm och Hammarby Sjöstad, med planerad trafikstart år 2030, vilket ytterligare kommer stärka möjligheten att åka kollektivt till och från operabyggnaden.

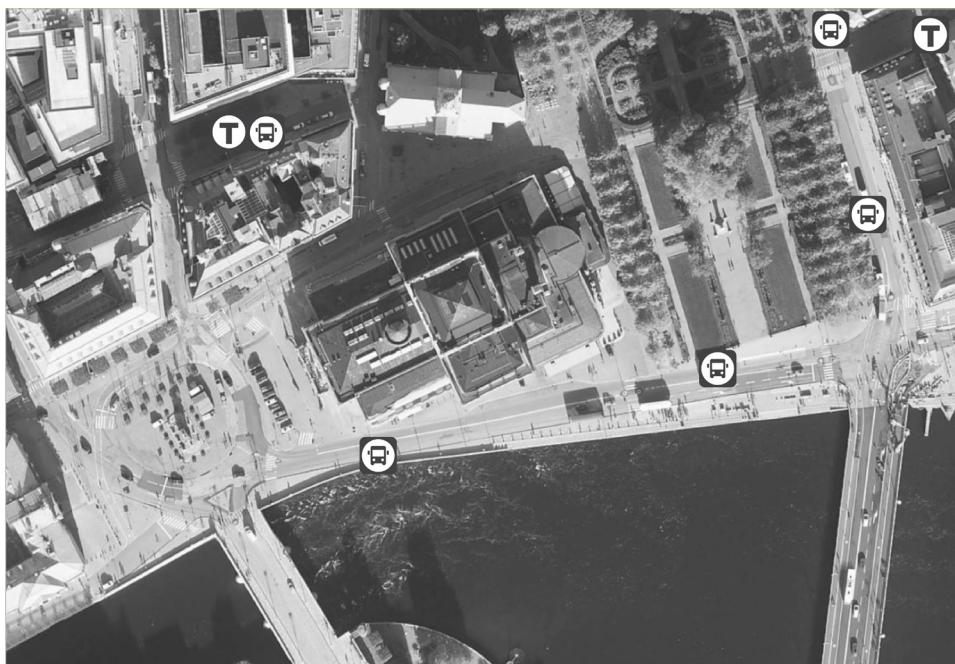
På Kungsträdgårdsgatan, ungefär 100 meter från operabyggnaden, trafikerar stombusslinje 2 och lokala busslinjer 57 och 76. Utöver dessa finns ett antal nattbusslinjer. Vid Tegelbacken, ungefär 400 meter från fastigheten, trafikerar stombusslinje 3 och lokalbuss 53.

På Hamngatan, ungefär 300 meter från operabyggnaden, finns både spårvägslinje 7 samt lokala busslinjen 69.

På Strömgatan finns idag hållplats för lokallinje 65, cirka 20-50 meters gångväg från Operans huvudentré mot Gustav Adolfs torg.

Från ovan nämnda hållplatser och stationer kan man enkelt ta sig inom hela innerstaden och vidare till hela Stockholms län.

Vid Strömkajen och Nybrokajen, ungefär 150-400 meter öster om Operabyggnaden, går båtar som kopplar ihop Stockholms innerstad med Nacka, Lidingö och Stockholms skärgård.



LEGEND



Tunnelbana



Busshållplats

Illustrationen visar de närmsta hållplatserna och stationerna.

BILTRAFIK

Biltrafik är idag tillåten på alla gator runt operabyggnaden. Genom Kungsträdgården, Jussi Björlings allé norr om Jakobs torg, tillåts endast varutransporter till verksamheterna i parken. Vid korsningen Jussi Björlings allé och Jakobs torg har pollare anlagts, vilket innebär att ytan vid operabyggnadens nordöstra hörn används som vändyta. Strömgatan är dubbelriktad och är idag en av få kopplingar mellan Kungsholmen och Östermalm, dock endast i östlig riktning då Stallgatan är enkelriktad.

Illustrationen nedan redovisar bilflödet intill operabyggnaden för år 2014, vilket är den senast tillgängliga öppna datan för bilflöden från Stockholms stad. Det största bilflödet i direkt anslutning till operabyggnaden finns på Strömgatan och vid Gustav Adolfs Torg. Samtliga siffror redovisar Årsmedelvardagsdygn, ÅMVD. Efter denna trafikmätning har Stallgatans två körfält blivit ett, Fredsgatan stängts av för biltrafik och en avstängning har skett i Slussen vilket också kan ha påverkat flödet vid operabyggnaden.

I dagsläget är det många turistbussar som parkerar utmed Strömgatan. Operakällaren har rapporterat problem med att uppställning av turistbussar eller hop-on/hop-offbussar försvårat avfallshämtningen.

Vaktparaden passerar Strömgatan i stort sett dagligen under perioden april-september. Paraden startar vid 12-tiden på vardagar och lördagar samt vid 13-tiden på söndagar. Under dessa passager stängs trafiken tillfälligt av av polisen. Även om avstängningarna är kortvariga påverkar de trafiksituationen och framkomligheten till operabyggnadens verksamheter.

Liknande trafikpåverkan uppstår vid exempelvis statsbesök, riksdagens öppnande och kungliga besök. Information om dessa tillfällen kommuniceras oftast i förväg, men inte alltid, vilket försvårar planering av transporter till och från operabyggnaden. Vid vissa tillfällen har tillträdet till fastigheten varit mycket begränsat.



Illustrationen visar bilvägar med eller utan enkelriktning och bilflöden (AMVD). Senast tillgängliga öppna datan för bilflöden från Stockholms stad skiljer sig mellan gatorna, år för respektive mätning redovisas inom parantes. (Trafikflöde 2014, 2018, 2025, Stockholms stad).

PARKERING

CYKELPAKERING

På fastigheten Norrström 2 finns idag 14 cykelparkeringar. Därutöver finns ett antal allmänna cykelparkeringar i närheten av operabyggnaden; vid Jakobs torg, vid den norra delen av Gustav Adolfs torg intill kvarter Vinstocken, samt väst om cirkulationsplatsen intill operabyggnaden. Det finns även cykelparkering längs Jakobs gatan.

Som framgår av resvaneundersökning, i senare avsnitt i PM, cyklar en stor andel av de anställda på Operan till och från arbetet. De anställda rapporterar att det i nuläget är enkelt att hitta plats att parkera sin cykel. Ingen ny resvaneundersökning har genomförts mellan 2019 och 2025.

Enligt en inventering som Stadsbyggnadskontoret låtit genomföra under sommaren 2019 är cykelparkering vid Jakobs torg fullbelagd och ungefär 10-15 fler cyklar står parkerade än det finns platser. Ingen inventering har genomförts för resterande platser.



Cykelparkering vid norra sidan av Gustav Adolfs torg intill kvarter Vinstocken.



Cykelparkering på Jakobs torg.

BILPARKERING

Norr om Gustav Adolfs Torg, mellan Jakobs Torg och Regeringsgatan, finns parkeringsmöjligheter för beskickningsfordon samt tvåhjuliga motorcyklar och mopeder klass I utan sidvagn, liksom en RHP-plats och ett fåtal allmänna parkeringsplatser mot avgift.

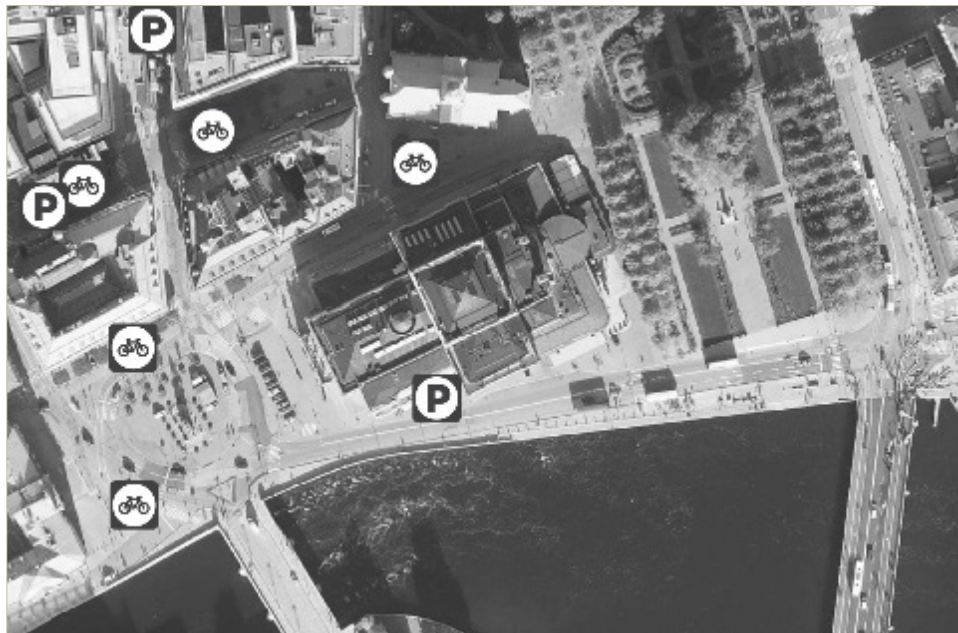
Operan och Statens fastighetsverk disponerar och samnyttjar i dagsläget fem parkeringsplatser mot Strömgatan. Platserna kräver särskilt tillstånd och ligger delvis innanför fastighetsgräns, delvis på allmän platsmark. Driftpersonal från Statens fastighetsverk nyttjar platserna när de har jour och kallas till operabyggnaden när insats krävs för att säkra att föreställning kan genomföras. Platserna används också av Operan för egna bilar som transporterar personer mellan operabyggnaden och verkstäderna, samt av entreprenörer med uppdrag i byggnaden som har behov att angöra nära byggnaden. Platserna används inte för personalens arbetspendling. Fordon som använder platserna korsar en gångbana med backrörelser.

Parkeringsbevakning på allmän plats utförs på uppdrag av Stockholms stad av Stockholm parkering. Utöver gatuparkering på närliggande gator och parkering på kvartersmark ligger ett stort parkeringshus, P-hus Gallerian, ungefär 150 meter ifrån operabyggnaden med drygt 800 platser. Vid operabyggnadens sydöstra hörn, på Karl XII:s torg, råder parkeringsförbud. Trots detta förekommer felparkering regelbundet. Felparkering sker även på gångbanan mot Strömgatan.





Felparkerade bilar vid Operabyggnaden.

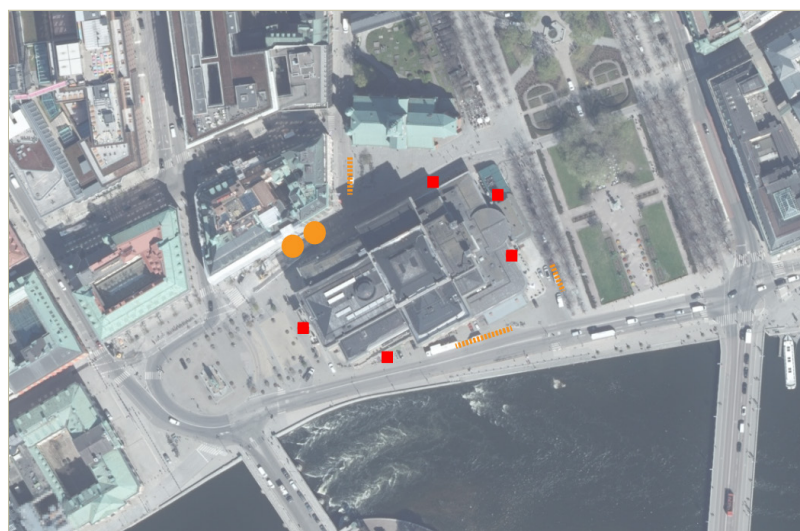
Parkering för personer med särskilda behov finns idag norr om Gustav Adolfs Torg, mellan Jakobs Torg och Regeringsgatan. Taxibilar/färdtjänst kan angöra via rampen vid Operans huvudentré, vilket underlättar för personer med särskilda behov att komma in. Angöring till Operakällaren för besökare med särskilda behov sker via Jussi Björlings allé.






LEGEND

-  Bilparkering
-  Cykelparkering

Illustrationen visar de närmsta parkeringsplatserna för cykel respektive bil.



LEGEND

-  Lastplats
-  RHP
-  Entréer

Illustrationen visar parkeringsplatser för personer med särskilda behov (RHP) och befintliga lastplatser.

PERSONTRANSPORTER TILL OPERABYGGNADEN

Operans stora scen rymmer drygt 1100 besökare, och utöver detta tillkommer besökare till restauranger och övriga verksamheter i byggnaden. Under 2018 beräknades Operan totalt ha närmare 300 000 besökare och Operakällaren uppskattar antalet besökare till ungefär 500 000 per år.

BESÖKARES RESVANOR

Enligt en undersökning som Operan låtit genomföra kommer den största andelen av besökarna från Stockholm, hela 49 procent. Andelen besökare från hela Stockholms län uppgår till 83 procent. Utöver besökare från Stockholms län kommer 16 procent från övriga delar av Sverige, och en procent från utlandet. Utifrån ovan resultat antas att besökare från övriga delar av Sverige och utlandet övernattar inom Stockholms län vilket innebär att samtliga besökare, 100%, kan antas resa till och från Operan inom Stockholms län.

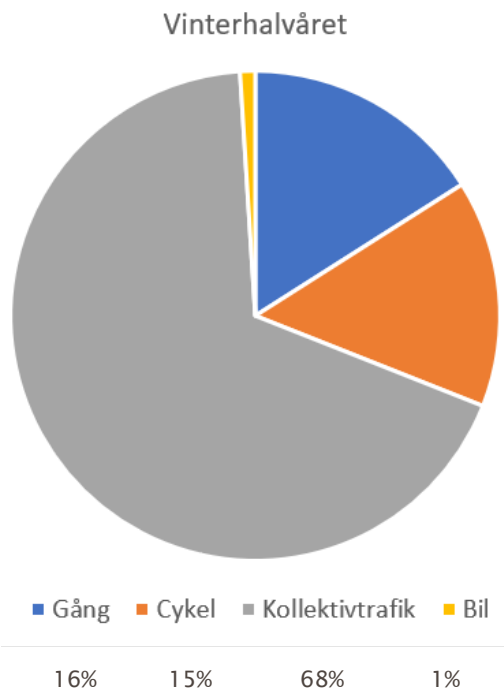
Utifrån ovan undersökning och analys är det troligt att de flesta besökare väljer att åka med kollektivtrafik, taxi/färdtjänst eller att gå, vilket stämmer överens med den uppfattning som både Operan och Operakällaren har. En mindre andel väljer troligen cykel och några få väljer bil.

ANSTÄLLDAS RESVANOR

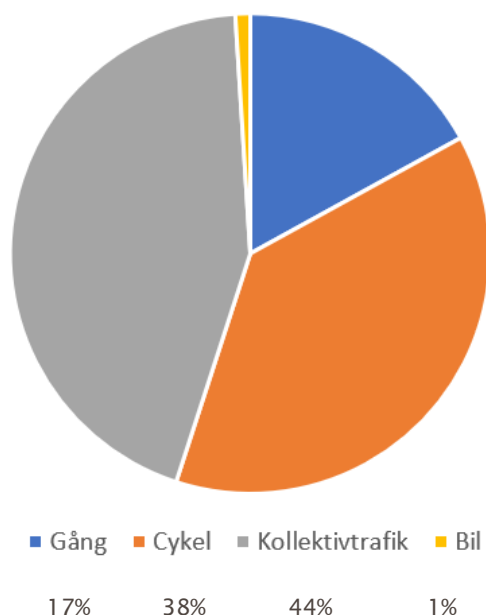
Operan har i dagsläget 600 personer anställda och Operakällaren har ungefär 110 anställda. En resvaneundersökning är utförd bland Operans anställda, dock finns ingen resvaneundersökning genomförd för Operakällarens personal. Med hänsyn till Operabyggnadens läge, samt att både Operan och Operakällaren har verksamhet under både dag- och kvällstid, kan resmönster för anställda antas vara relativt lika.

Ungefär 16 procent av de anställda tar sig till/från arbetet till fots under vinterhalvåret, och ungefär 17 procent under sommarhalvåret. Ungefär 15 procent cyklar till/från jobbet under vinterhalvåret och hela 38 procent under sommarhalvåret. Ungefär 68 procent av Operans anställda åker kollektivtrafik till/från arbetet på vintern och 44 procent på sommarhalvåret. Ungefär en procent åker bil till/från arbetet under både vinter- och sommarhalvåret.

Resvaneundersökningen visar att de flesta tar sig till Operan med kollektivtrafik, men många väljer även att gå eller cykla. Den största skillnaden mellan sommar- och vinterhalvåret är att många cyklister väljer kollektivtrafiken under vintern. Ingen ny resvaneundersökning har genomförts av Operan för besökare eller anställda mellan 2019 och 2025.



Sommarhalvåret



FRAMTIDA KOLLEKTIVTRAFIK

Operabyggnadens fördelaktiga kollektivtrafikläge kommer ytterligare att förstärkas i och med förlängningen av tunnelbanans blå linje mot Nacka och Järfälla samt förlängningen av Citybanan mot Ropsten (Kollektivtrafikplan 2050, 2017, Region Stockholm). Den planerade utbyggnaden av tunnelbanans blå linje fortskrider, där tunnelbanesträckan mot Barkarby väntas öppna i slutet av 2027, medan den nya förlängningen mot Nacka och Söderort via Södermalm planeras vara i drift år 2030. I och med utvecklingen av spårtrafiken kommer möjligheten att åka kollektivtrafik öka för både besökare och anställda. Därmed kan kollektivtrafikandelen för besökare/anställda komma att öka i framtiden.

VARUTRANSPORT OCH ANGÖRING

TRANSPORTER GENERELLT

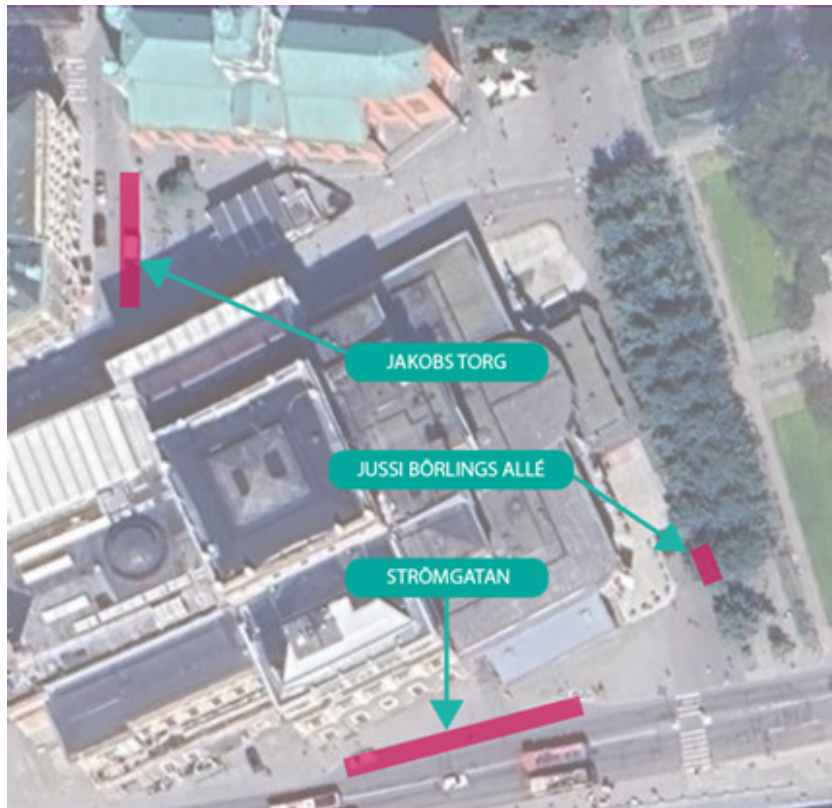
Verksamheterna i operabyggnaden genererar dagliga transporter av material och personal både till och från fastigheten. Mest frekvent används mindre lastbilar och sopbilar, men allt ifrån cykelbud till större lastbilar med semitrailer förekommer. Transportbehovet omfattar:

- Verksamhetsegna transporter mellan verkstaden i Flemingsberg i Huddinge och fastigheten vid Gustav Adolfs torg, samt till och från Jordbro: Dekor, kostymer och annat material till Operans föreställningar.
- Externa leveranser/hämtningar: Post, livsmedel, teknisk utrustning, avfall och tömning av fett/matavskiljare.

Varutransporter till och från operabyggnaden fördelar sig till nedan angöringsplatser:

- Lastplats vid Jakobs torg: Mindre paket och post
- Jussi Björlings allé: Endast vid speciella event i Café Operas lokaler.
- Strömgatan: Huvudangöring för transporter till Operan och till Operakällaren.

Transporter med tunga laster angör varumottag och inlastning genom att korsa en gångbana med backningsrörelser.



Illustrationen visar lastplatsernas placering.

Dagligen sker ungefär 18 transporter till Strömgatan och ett flertal mindre leveranser till Jakobs torg. I tabellen nedan redovisas ungefärligt antal varu- och avfallstransporter till/från Strömgatan. Transporterna i tabellen genererar cirka en till tre backningsrörelser per dag vid inlastningen till Operan och cirka fyra till tio backningsrörelser in mot Operakällarens lyftbord.

STRÖMGATAN	OPERAN	OPERAKÄLLAREN
Varustransport	5	4-10
Avfallshantering	3	3
Totalt antal per dag	8	10

Ytterligare transporter och deras frekvens

- Transporter med Operans egna bussar (främst persontransport) förekommer cirka två till fyra gånger per dag. Bussarna stannar endast i lastfickan, alternativt på lastplatsen intill Jakobs torg för att komma nära personalentrén.
- Uppskattningsvis en gång per vecka parkerar OB-bussar framför Kungliga entrén mot Strömgatan när Sveriges Radio eller SVT sänder eller gör inspelningar från Operan.
- Utöver ovan transporter sker tömning av fastighetens tre befintliga mat och fettavskiljare en gång i månaden; alla tre tömningar sker samma dag. Mat- och fettavskiljarna vid byggnadens nord- och sydöstra hörn töms via slang från angöringsplats intill Strömgatan. Mat- och fettavskiljaren vid byggnadens norvästra hörn töms via angöring från Jakobsgatan.



Illustrationen visar placering av befintliga mat- och fettavskiljare samt angöringsplatser för tömning.

Transporter till och från Operakällaren

- På vardagar tar Operakällaren emot mellan fyra och tio leveranser per dag; oftast mellan klockan 04.30 och 16.00. Vid särskilda event förekommer även varuleveranser på helger och på andra tider. Sophämtning med fordon som hämtar olika fraktioner sker dagligen. För både leveranser och hämtning av avfall sker backning över gångbanan för att docka mot lyftbord.



Lastplats vid Jakobs torg.



Lastplats på Strömgatan.



Lastplats på Jussi Björlings allé.

Transporter och trafikrörelser från Operans egen flotta

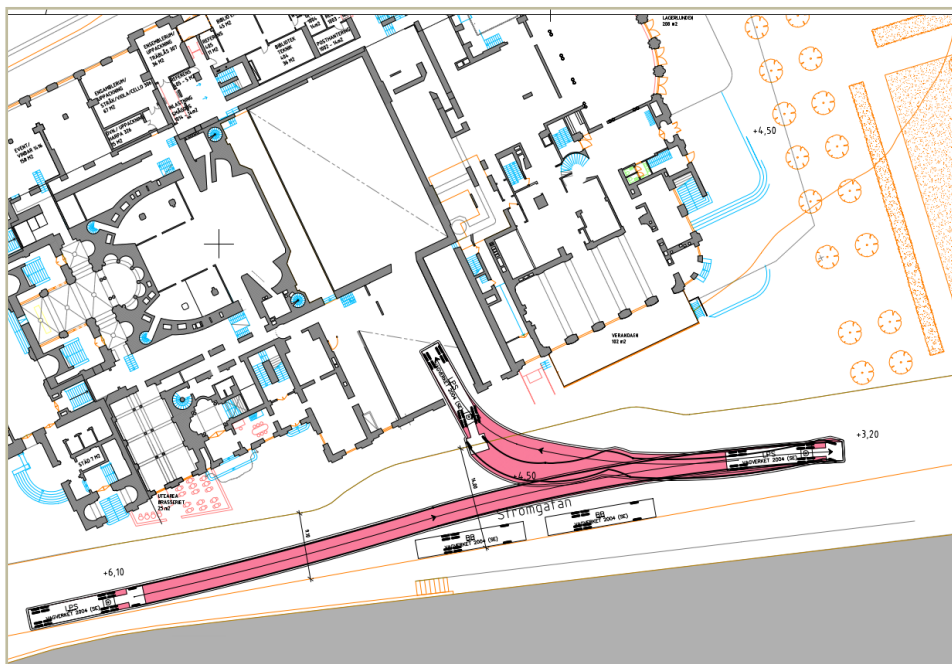
Operan beräknas under 2024 ha utfört närmare 2 000 transporter med den egna fordonsflottan, vilket ger cirka fem till sex transporter per dag.

Operans egna fordon omfattar:

- En buss och två personbilar för transport av personal till och från verkstads- och repetitionslokalerna i Flemingsberg.
- En lätt lastbil
- En distributionsbil (nio meter)
- En dragbil med fondsläp (19 meter)
- Två dekorsläp (12 och 16 meter) som dras av dragbilen.

Operan arbetar aktivt med att minska antalet transporter och trafikpåverkan genom:

- Effektivisering av transporter och samlastning av material.
- Transporter utom rusningstrafik, så långt det är möjligt.
- Användning av dragvagnar, så långt det är möjligt, för att minska backrörelser över gångbanan (för exempelvis enklare gods och där arbetsmiljökraven fortsatt kan uppfyllas). Markbeläggningen framför inlastningen består av smäгатsten, vilket dock försvårar dragarbetet.
- För transporter som kräver backrörelser används Operans utbildade personal som flaggvakter.



Körspår för Operans dragbil med dekorsläp om 16 meter, då Strömögatans södra sida innehåller turistbuss uppställning. Flaggvakter används vid dessa backrörelser.

KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET

I detta avsnitt beskrivs vilka konsekvenser trafiksituationen får vid åtgärder och påbyggnation enligt planförslag för fastigheten Norrström 2. Vidare beskrivs idag kända planerade, eller önskvärda, ändringar av trafiksituationen som inte beror av planförslaget.

Av tillkommande påbyggnation består de stora ytorna av danssalar, en ny scen och publika utrymmen. Huvudentréer till Operan och Operakällaren behåller enligt planförslaget sina nuvarande lägen. En ny publikentré till Operans nya scen skapas mot Jakobs Torg. Operakällaren förväntas ha motsvarande verksamhet som idag, vilket innebär att besöksantalet förväntas lika som idag.

Enligt en uppskattning som Operan genomfört antas antalet besökare öka med ungefär 25 000 personer per år när scenverksamheten utökas. Den nya scenen avses rymma ungefär 260 personer i publiken. Detta medför att det totala antalet besökare till Operan blir ungefär 325 000 per år, alltså en ökning med drygt åtta procent. Operakällaren förväntas ha motsvarande verksamhet som idag, det vill säga ingen särskild planering krävs för ökat besöksantal. Personalantalet för Operan beräknas ligga på cirka 600 personer och för Operakällaren 110 personer likt dagens situation.

Transportbehovet för Operakällaren förändras inte av planförslaget och förväntas inte heller av andra skäl ändras i någon omfattande grad. För Operans del kan transporter av dekor förväntas öka då scenverksamheten utökas med den nya scenen. Vid genomförande av planförslaget skapas bra repetitionsmöjligheter i operabyggnaden, vilket medför att behovet att transportera personer och instrument till dekorverkstäderna minskar. Huvudangöring för varutransporter blir fortsatt från Strömgatan.

En viktig fråga är hur angöringen på Strömgatan kan förbättras, så att angörande större bilar inte behöver störa framkomligheten för andra trafikanter.

GÅNG

Med en tillkommande besöksvolym enligt ovan och till största del entréer i samma lägen kommer gångbanor och liknande sannolikt inte påverkas i någon större utsträckning. Operans nya entré mot Jakobs Torg avses fungera både för barn- och ungdomsföreställningar dagtid och för andra föreställningar kvällstid. Den nya entrén planeras att ha en utvändig trappa. Utformningen innebär att gångbanan blir något smalare framför trappan. Avståndet mellan trappans östra hörn och pollare som planeras intill cykelbanan är cirka 3,5 meter, medan avståndet från trappans västra hörn till pollarna är cirka 4 meter. Detta bedöms ge god tillgänglighet för gående och bibehålla framkomlighet i området. Då befintliga parkeringsplatser föreslås utgå förbättras situationen för gående i Jussi Björlings Allé.

För gående längs Strömgatan kommer situationen förbättras något då en översyn av leveranser med dragvagn ska genomföras med förhoppning om att minska antalet backrörelser över gångbanan och istället dras via dragvagnar. Större transporter till Operan kommer fortsatt att kräva backning över gångbanan. Dessa transporter förses, precis som idag med flaggvakter. De stora gångflödena kommer även fortsättningsvis att finnas på den södra sidan Strömgatan och påverkas inte av varutransporterna.

CYKEL

Planförslaget ses inte i sig påverka cykeltrafiken vid operabyggnaden, men skulle köbildning uppstå vid entréer till serveringslokaler mot Jakobs torg behöver dessa organiseras så att cykelbanan inte störs. Förslaget inkluderar även en entré till Scen 2

på Operans norra sida, vid Jakobs torg, och scenen förväntas öka gångflödena vid evenemangens början och slut. Detta kan kortvarigt påverka framkomligheten för cykeltrafiken längs det utpekade primära stråket vid torget, men påverkan bedöms vara begränsad till kortare perioder i samband med evenemangens start och avslut.

KOLLEKTIVTRAFIK

Planförslaget ses i sig inte påverka kollektivtrafiken i området.

BILTRAFIK

Planförslaget påverkar i viss mån transportbehovet till och från operabyggnaden. I övrigt ses förslaget i sig inte påverka biltrafiken i området. Längs Jussi Björlings allé föreslås endast fordon för personer med särskilda behov kunna trafikera för angöring, samt leveranser vid särskilda evenemang till Operakällaren. En vändyta, likt idag, möjliggörs intill byggnadens nordöstra hörn. Pollarna intill cykelbanan kommer fortsatt finnas kvar och omöjliggör att biltrafik kan åka direkt från Jussi Björlings allé till Jakobs torg.

Operans ledning har gjort en översyn av de egna transporters klimatutsläpp och har tagit fram tre scenarier för år 2032 som minskar utsläppen av CO₂e med mellan 30 och 100 procent. Scenarierna utgår alla ifrån att Operan har samma antal och typ av egna fordon som idag:

- Scenario 1: Buss (diesel), tre lastbilar (el, biobaserat HVO100 respektive diesel) och två personbilar (bensin). Reduktion av CO₂e på 30%.
- Scenario 2: Antal och typ av egna fordon som idag: Vagnparken ersätts med fordon som drivs på biobaserat HVO100. Reduktion av CO₂e på 88%.
- Scenario 3: Hela vagnparken ersätts med eldrivna fordon som drivs på fossilfri el. Reduktion av CO₂e med 100% till 0.

FRAMTIDA PERSONTRANSPORTER TILL OPERABYGGNADEN

Operabyggnadens gynnsamma läge för både gång-, cykel- och kollektivtrafik ger fortsatt ett litet behov av bilresor. Trenden pekar även på att färre tar körkort och inom en snar framtid förväntas gatorna trafikeras av självkörande fordon, vilket kan komma att ändra våra resvanor och val av färdmedel. Det vi vet är att kollektivtrafiken kommer att spela en än större roll och att kollektivtrafikresandet till operabyggnaden sannolikt kommer att öka till följd av utbyggnaden av tunnelbanans blå linje.

Operan arbetar redan idag med information till besökare om hur de kan ta sig till fastigheten på bästa sätt, något man planerar att fortsätta med även framöver. Då endast antaganden kan göras är det troliga att kollektivtrafikandelen för besökare kommer att öka, medan transporter med cykel, gång och taxi/färdtjänst kommer att hållas relativt konstant.

PARKERING

CYKELPARKERING

Enligt dialog med Stadsbyggnadskontoret har parkeringsbehovet beräknats utifrån stadens nya riktlinjer för parkering och mobilitet, som för närvarande är ute på remiss.

Tabell 1. Stockholms stads parkeringstal för cykel vid kulturanläggningar (Remissversion: Mobilitet och parkering - Riktlinjer vid nyproduktion, Stockholms stad, 2025).

Ändamål	Parkeringstal för cykel
Idrotts-, kultur- och rekreationsanläggningar	0,2-0,6 per besökare en vanlig vardag

Planförslaget för operabyggnaden omfattar renovering och påbyggnation, medan stadens riktlinjer för parkering och mobilitet gäller nyproduktion. Parkeringstalet för cykel bör därför baseras på det tillkommande behovet, men enligt önskemål från trafik- och stadsbyggnadskontoret redovisas även det befintliga behovet för anställda och besökare.

Befintligt behov

Eftersom Stockholms stads riktlinjer inte anger några parkeringstal för anställda utgår bedömningen från Operans resvaneundersökning från 2019, vilken bedöms vara representativ för samtliga anställda. Undersökningen visar att cyklandet varierar över året, cirka 38 % cyklar under sommaren och omkring 15 % under vintern. Eftersom cyklandet varierar över året, tillämpas ett genomsnittligt parkeringstal på 0,25 platser per anställd.

Tabell 2. Befintligt cykelparkeringsbehov för anställda

Parkeringstal	Antal anställda på plats i operabyggnaden en vanlig vardag	Behov cykelplatser
0,25	624	156

Beräkningar enligt Stockholms stads riktlinjer visar ett befintligt behov på cirka 320–961 cykelparkeringsplatser för operans besökare. Med hänsyn till läget, kollektivtrafikutbudet och verksamhetens karaktär bedöms ett lägre parkeringstal om 0,2 platser per besökare vara mer representativt, motsvarande cirka 320 platser.

Tabell 3. Befintligt cykelparkeringsbehov för besökare

Parkeringstal	Antal besökare till operabyggnaden en vanlig vardag	Behov cykelplatser
0,2 - 0,6	1 602	320,4 - 961,2

Inom kvartersmark finns idag 14 parkeringsplatser som kan samnyttjas av både besökare och anställda. Placeringen, längs den södra fasaden, innebär att de sannolikt nyttjas i större utsträckning av anställda. Behovet av cykelparkering varierar över dygnet i takt med verksamheternas öppettider och besöksstider, vilket möjliggör ett effektivt samnyttjande av befintliga platser mellan Operabyggnadens verksamhet och övriga aktörer i området.

Tillkommande behov

Det finns i nuläget inga planer på att öka antalet anställda på Operan. Därmed bedöms inget ytterligare behov av cykelparkeringsplatser för anställda tillkomma utöver det befintliga behovet.

Planförslaget kan komma att medföra ett ökat parkeringsbehov för besökande med cykel då Operans verksamhet utökas. Operans bedömning är att den planerade påbyggnaden kommer att medföra ett ökat besöksantal om cirka 300 under en vanlig vardag. Beräkningen enligt Stockholms stads riktlinjer visar på ett tillkommande behov av 60–180 parkeringsplatser för cykel.

Tabell 4. Tillkommande cykelparkeringsbehov för besökare

Parkeringsstal	Antal tillkommande besökare till Operan en vanlig vardag	Beräknat antal cykelparkeringsplatser
0,2 – 0,6	300	60 – 180

Avsteg från riktlinjerna

Enligt Stockholms stads resvaneundersökning (Resvanor Stockholms stads Medborgarpanel, Origo Group, 2023):

- I genomsnitt cyklar 31 procent av stockholmarna till arbetet.
- 14 procent av fritidsresorna sker med cykel, elcykel eller elsparkcykel.

Ett besök på Operan är en nöjesaktivitet som kan präglas av bekvämlighet, då besöket ibland omfattar middag, dryck och en mer högtidlig klädsel. Detta gör cykeln mindre attraktiv som färdmedel. I kombination med det centrala läget och den mycket goda tillgången till kollektivtrafik finns därför begränsade incitament att välja cykel. Den tillkommande scenen riktar sig också i stor utsträckning till barn, unga och skolklasser – en grupp som sällan eller aldrig reser med cykel. Sammantaget talar detta för att ett lägre antal cykelparkeringsplatser än vad beräkningen enligt Stockholms stads riktlinjer anger bättre speglar det faktiska användarbehovet.

Med stöd av den senaste resvaneundersökningen och Operans särskilda besökarmönster föreslås ett avsteg från stadens riktlinjer för tillkommande cykelparkering. Utredningen antar att 14 % av de nya besökarna cyklar, vilket motiverar ett parkeringsstal om 0,14 för beräkning av behovet vid påbyggnaden.

Tabell 5. Tillkommande cykelparkeringsbehov för besökare

Antal besökare	P-tal (platser per besökare)	Beräknat antal cykelparkeringsplatser
300	0,14	42

Förutsättningar för cykelparkering

Möjligheten att skapa cykelparkering inom kvartersmark och inuti operabyggnaden är mycket begränsad. Markplan används redan i stor utsträckning för publik verksamhet, och inlastning av exempelvis dekor är koncentrerad till Strömgatan, vilket kräver stora ytor och gör att lokalerna innanför fasaden mot söder är fullt utnyttjade. Kulturmiljöanalysen visar att det inte är lämpligt att ändra operabyggnadens omfattning i gatuplan eller att placera väderskyddade cykelparkeringar intill fasaderna. Operabyggnaden omges även av stadsrum med höga kulturhistoriska värden, vilket begränsar möjliga placeringar. Tidigare förslag med cykelparkering nära Kungsträdgården har exempelvis avslagits.

Vid platsbesök den 26 augusti 2025 noterades att cykelparkeringarna runt operabyggnaden var fullt belagda och används både av byggnadens personal och andra i området. I centrala lägen råder hård konkurrens om markytor, vilket gör samnyttjande mellan olika verksamheter och besökare särskilt viktigt. Samordnade cykelparkeringslösningar kan ge en långsiktig och hållbar lösning som ökar tillgängligheten och främjar ett cykelvänligt city.

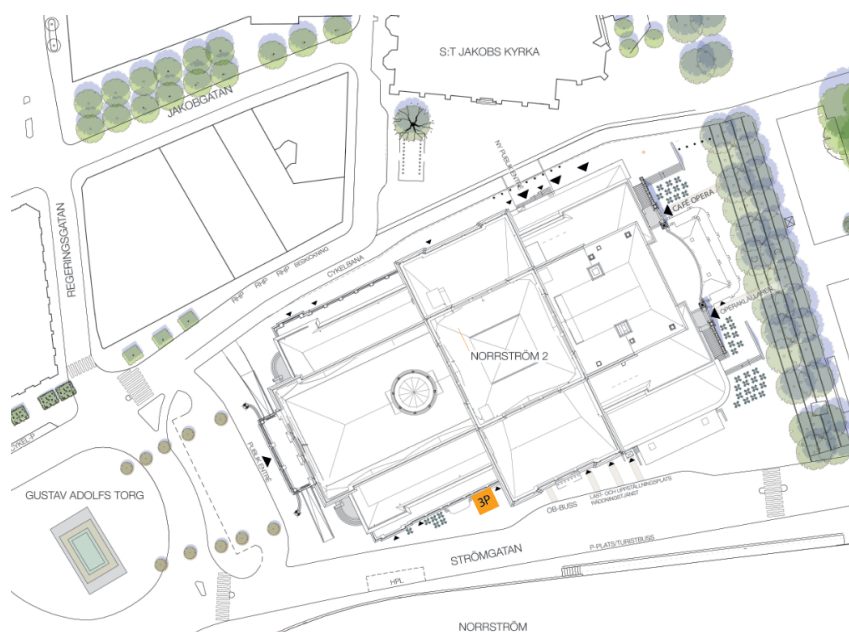
Utöver de befintliga 14 platserna på kvartersmark pågår en utredning om möjligheten att tillföra ytterligare cirka 15 platser. Därutöver är det inte möjligt att tillgodose fler cykelplatser inom fastigheten. Stockholms stad har efterfrågat att åtgärder i första hand ska tillgodoses inom den egna kvartersmarken. En möjlig väg framåt är att fortsätta en dialog om finansiering för att anlägga visst antal cykelparkeringar på allmän plats. Exakta lägen och utformning behöver studeras vidare i kommande skeden. Möjlighet att nyttja cykelparkering i närliggande fastigheter via parkeringsköp för cykel

kan övervägas, men detta kräver vidare utredning av tillgängliga alternativ. Det bör noteras att cykelparkering i fastigheter längre bort från operabyggnaden sannolikt inte är ett attraktivt alternativ. Parkeringsplatser bör placeras så nära entréerna som möjligt, annars riskerar de att inte användas och att cyklar istället felparkeras närmare entréerna. Den slutliga placeringen av cykelparkering behöver därmed utredas vidare i nästa skede, i nära dialog med Stockholms stad.

BILPARKERING

Stockholms stad har inga riktlinjer för bilparkeringstal för denna typ av verksamhet utan bedömer varje enskilt fall.

Behovet av bilparkering är litet eftersom det finns goda möjligheter att ta sig till operabyggnaden till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Behovet av parkeringsplatser för bil antas heller inte öka vid genomförande av planförslaget. Operans ambition är att hålla bilanvändandet för anställda och besökare så lågt som möjligt, vilket är i linje med stadens ambitioner. Utöver gatuparkering på närliggande gator ligger ett stort parkeringshus, P-hus Gallerian, ungefär 150 meter ifrån operabyggnaden med drygt 800 platser. Skulle nya behov uppstå kan parkeringsköp i närliggande parkeringshus bli aktuellt.



De tre befintliga parkeringsplatserna för bil som Operan fortsatt har behov av.

Av dagens befintliga fem parkeringsplatser längs Strömgatan finns enligt dialog med Operans fastighetsförvaltning ett fortsatt behov av tre dedikerade platser, se figuren ovan. Behovet av platserna motiveras enligt följande.

- **Föreställningsverksamhetens behov**

Operan bedriver en liveverksamhet som ställer krav på hög flexibilitet och snabba insatser. Verksamheten är spridd över flera lokaler i Storstockholm, mellan vilka både personal och utrustning behöver transporteras. Trots ett omfattande planeringssystem gällande transporter till och från operabyggnaden uppstår behov av akuta transporter, särskilt i anslutning till föreställningarnas start. Det kan exempelvis handla om att snabbt hämta kostym, rekvisita eller dekor från lager i Jordbro eller ateljéer i Flemingsberg. Tillgång till parkeringsplatser i närheten är avgörande för att undvika förseningar och säkerställa ett smidigt flöde i verksamheten.

- **Fastighetsdriftens behov**

Operabyggnadens tekniska drift delas mellan Statens fastighetsverk (SFV) och Operan. Vid akuta fel avseende el, vatten, avlopp eller ventilation krävs omedelbar insats. Närhet till parkeringsplatser är därför kritisk för att snabbt kunna åtgärda problem och upprätthålla driftsäkerheten.

- **Arbetsmiljö och effektivitet**

Att enbart använda lastplats som alternativ till parkering skapar stora arbetsmiljörisiker. Transporter hanteras ofta av en ensam chaufför som kör, lastar och transporterar godset vidare. Att först lossa i lastzon och sedan parkera på annan plats i city är både opraktiskt och stressande, vilket påverkar arbetsmiljön negativt. Även fastighetstekniker och jourpersonal behöver fasta parkeringsplatser för att kunna agera snabbt och effektivt vid akuta insatser.

- **Säkerhet**

Operan är medveten om riskerna vid backning mot Strömgatan. Dessa risker kan minskas genom att fordon backar in på anvisade parkeringsplatser, vilket skapar säkrare utfarter och ökad trygghet för både personal och allmänhet. En kompletterande åtgärd kan även vara att sätta upp speglar för att bättra sikten vid backning.

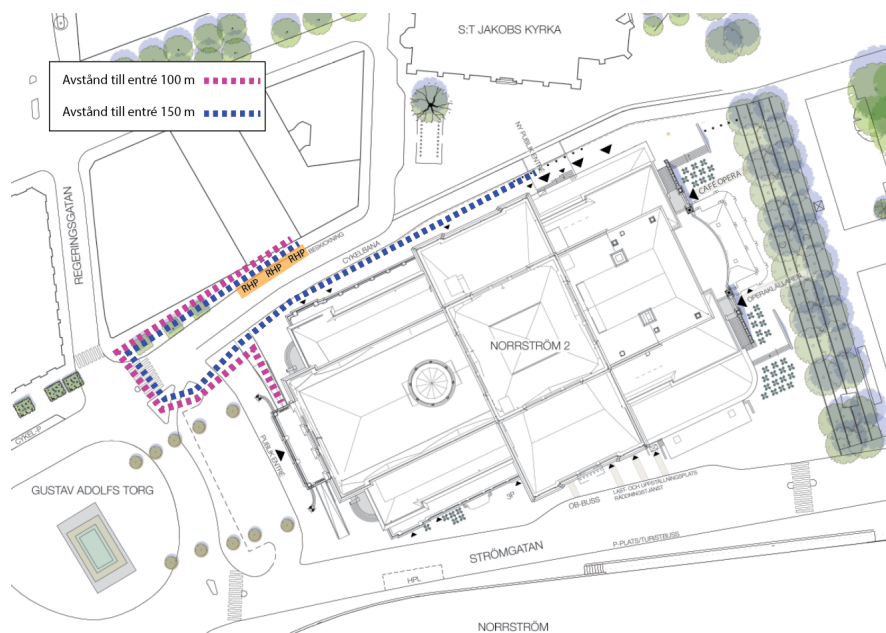
De dedikerade parkeringsplatserna används inte för arbetspendling, utan för verksamhetskritiska och akuta uppdrag som kräver närhet till operabyggnaden och möjlighet till längre tids parkering. Parkeringsplatserna är idag, och kan även fortsättningsvis vara, avgränsade med pollare och kedja så att endast behöriga personer kan använda dem. Detta bidrar till att undvika felaktig användning. Om dedikerade platser saknas finns risk för felparkeringar i anslutning till operabyggnaden, och om parkering sker i lastfickan riskeras övrig inlastning att blockeras.

Utformningen av platserna hanteras i kommande skeden, där hänsyn tas till bland annat respektavstånd till Kungliga entrén, tydlig markering av parkeringsplatser samt åtgärder för att motverka felparkering, exempelvis genom markeringar i markbeläggningen. Även åtgärder för att förbättra sikten, såsom uppsättning av speglar, kan bli aktuella. I det fortsatta arbetet bör dessutom alternativa lösningar och placeringar för dessa platser utredas.

PARKERING FÖR PERSONER MED NEDSATT RÖRELSE- ELLER ORIENTERINGSFÖRMÅGA

Enligt Boverkets krav ska parkering för personer med särskilda behov placeras inom 25 meter gångavstånd till entré.

Inom fastigheten finns begränsat utrymme för parkering för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, vilket innebär att stadens mark behöver nyttjas. Vid genomförandet av planförslaget föreslås totalt tre reserverade parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. De tre platserna föreslås placeras på Jakobsgatan, längs norra sidan av Gustav Adolfs torg, i nära anslutning till Operans huvudentré samt den nya planerade publika entrén mot Jakobs Torg. Avståndet från platserna till huvudentrén på byggnadens västra sida är cirka 100 meter, och till den nya publika entrén norr om byggnaden cirka 150 meter. Gångbanorna till entréerna är belagda med släta och halkfria betongplattor, medan rampen upp till den västra entrén har slät halkfri gatsten. Övergångsstället har slät asfaltsyta. Likt idag möjliggör planförslaget att taxibilar/färdtjänst kan åka upp på norra rampen vid Operans huvudentré. Om platserna kan flyttas västerut, närmare det befintliga övergångsstället, skulle avståndet kortas ytterligare. Detta kommer att utredas vidare.



Parkering för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga samt avstånd till entréer.

Förslaget innebär att ingen av angöringsplatserna uppfyller Boverkets krav på maximalt 25 meters avstånd till entré. Underlaget har därför granskats av tillgänglighetsexpert från SIZE arkitekter.

Placeringen av de tre parkeringsplatserna för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga bedöms enligt utlåtandet från tillgänglighetsexperten vara den bästa möjliga placeringen med hänsyn till byggnadens utformning, entréernas placering samt trafikförhållandena runt fastigheten. Antalet platser anses lämpligt för verksamheten och anpassat efter påbyggnadens omfattning och byggnadens särskilda förutsättningar. I utlåtandet framgår att lutningen på angörings- och parkeringsplatser för rörelsehindrade inte bör överstiga 1:50 i vare sig längd- eller sidled. Platserna bör dessutom vara tydligt skyltade, även under vintertid, för att säkerställa god synlighet och tillgänglighet året om.

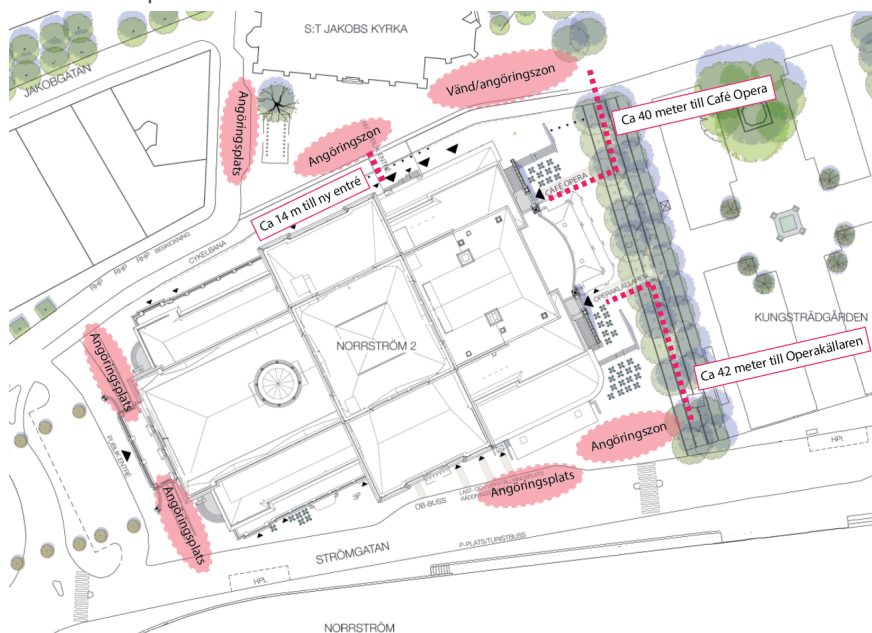
Bedömningen grundar sig på gällande lagstiftning, där det enligt Plan- och bygglagen (PBL) 8 kap. ställs krav på att byggnadsverk ska vara tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Vidare hänvisas till Boverkets byggregler (BBR) avsnitt 1:22, som medger att avsteg får göras om det finns synnerliga skäl med hänsyn till ändringens omfattning och byggnadens förutsättningar.

En samlad bedömning från tillgänglighetsexperten är att byggnadens befintliga och ombyggda delar i stor utsträckning uppfyller gällande myndighetskrav. De ombyggda delarna anpassas för att i möjligaste mån motsvara nybyggnadskrav avseende tillgänglighet och användbarhet. Granskningen är övergripande, och detaljer såsom passagemått, manövreringsytor, nivåskillnader och handledare har ännu inte bedömts, men ska beaktas i kommande projektering.

Angöring för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga

Som komplement till parkeringsplatserna för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga föreslås, enligt dialog med Stockholms stad, angöringszoner i nära anslutning till Operans nya publika entré, Café Opera samt till Operakällarens huvudentré. Det ska vara platser där personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan nå entréerna på ett hinderfritt sätt över en jämn och slät beläggning. Utöver de nya förslagen kvarstår angöringsmöjligheter på befintliga lastplatser längs Strömgatan och Jakobsgatan, samt via ramperna till Operans huvudentré intill västra fasaden, se

figur nedan. Avstånden som redovisas är kortaste släta avståndet till de entréer som servas av respektive zon.



Möjliga angöringsplatser för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Jakobs torg

Ett alternativ är att tillåta angöring för personer med nedsatt rörelseförmåga via Jakobs torg, framför den nya publika entrén till Operans nya scen. Fordonet kan därefter köra österut för att angöra och/eller vända vid operabyggnadens nordöstra hörn, intill Kungsträdgården, innan det återvänder samma väg.

Avståndet från angöringszonen på Jakobs torg till den nya entrén är cirka 14 meter, med en lutning på cirka 2 procent, vilket bedöms ge en trygg och säker förflyttning på en slät och halkfri yta. Markbeläggningen på cykelbanan består av slät asfalt, medan gångbanan intill byggnadens fasad består av släta betongplattor. För att hantera nivåskillnaderna mellan torgytan, intilliggande cykelbana samt gångbanan intill fasaden, är möjliga alternativ att tillsätta ramper eller att höja cykelbanan; detta behöver utredas i närmare detalj.

Avståndet från vändplatsen/angöringszonen på ytan vid operabyggnadens nordöstra hörn till Café Operas entré är ca 40 meter. Beläggningen i trädallén är av släta halkfria betongplattor och gångytan fram till entrén planeras med tillgänglig beläggning av slät granithäll eller liknande material. I den norra delen av trädallén är lutningen cirka 1 %, och mot entrén till Café Opera börjar den på cirka 2 % men avtar successivt till omkring 0,5 %.

Dessa lösningar har fördelen av närhet till entréerna och god framkomlighet året om, men innebär att cykelbanan korsas, vilket inte är optimalt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det medför även en risk att andra fordon, exempelvis taxibilar, använder samma angöringsväg.

Karl XII:s torg

Ett ytterligare alternativ för angöring för personer med nedsatt rörelseförmåga är vid Karl XII:s torg. Denna angöringsplats ligger närmare entrén till Operakällaren. Intill den föreslagna angöringszonen finns en jämn yta med betongplattor i trädallén mellan operabyggnaden och Kungsträdgården, som fungerar som en tillgänglig gångväg med slät och halkfri beläggning. Mellan trädallén och entrén till Operakällaren planeras gångyta med tillgänglig beläggning av slät granithäll eller liknande material. Avståndet

från angöringszonen till Operakällarens entré är cirka 42 meter.

I den södra delen av trädallén uppgår lutningen till cirka 2,9 %, medan den mot entrén till Operakällaren är omkring 1 %. Lutningen på 2,9 % kan upplevas som något brant, och kompensationsåtgärder som vilplan eller räcken kan därför övervägas. I övrigt bedöms utformningen ge en säker och tillgänglig gångväg med en jämn och halkfri yta, där lutningsvariationerna ligger inom rimliga nivåer för personer med nedsatt rörelseförmåga.

En utmaning bedöms vara att säkerställa att ytan används enbart för angöring av personer med nedsatt rörelseförmåga. Eftersom platsen ligger nära Strömgatan och har en öppen utformning finns en risk att fler fordon kan komma att nyttja ytan för angöring eller korttidsstopp.

VARUTRANSPORT OCH ANGÖRING

Varutransporter och avfallshantering till/från Operan och Operakällaren förutsätts även i framtiden främst ske via Strömgatan och situationen förväntas vara densamma som idag. Ett fåtal transporter, såsom mindre paket och post, kommer liksom idag att gå till Operans personalentré på gatan mot Jakobs torg där befintliga lastplatsen intill Jakobs torg förväntas användas. Det kommer fortsatt att finnas behov av angöring längs Strömgatan för OB-bussar. Likt idag kommer OB-bussarna kunna nyttja lastplatsen, då det finns tillräckligt med utrymme för både OB-buss och övriga leveranser samtidigt. OB-bussarna använder främst fickan kvällstid. De flesta leveranser sker dagtid, vilket ytterligare minskar risken för konflikt i användningen av lastplatsen. Vid tillfälliga evenemang finns behov av angöringsmöjlighet vid Jussi Björlings allé samt vid Café Opera.

Problematik med backning över gångbanan för angöring till befintliga varumottag vid Strömgatan och miljörum kvarstår. Statens fastighetsverk tillsammans med verksamheterna i operabyggnaden utreder möjligheten att i större utsträckning nyttja dragvagnar och tidsstyra transporter för att minska risk för konflikter med gående.

Det är viktigt att poängtera att dekorballar, vilka levereras flera gånger i veckan med Operans egna fordon, inte kan levereras på annat sätt än via befintligt varumottag på Strömgatan, och kräver backningsrörelse över gångbanan.

Ändrad utformning av omgivande gator ingår inte i planförslaget, men för att underlätta transporter till Strömgatan vore det önskvärt att se över utformningen och placering av turistbussarnas angöring. För att möjliggöra detta behöver diskussioner tillsammans med trafikkontoret genomföras då de är väghållare för Strömgatan.

Gångbanans beläggning i direkt anslutning mot inlastningen längs Strömgatan bör ses över. Idag består beläggningen av gatsten, vilket försvårar möjligheten för dragvagn. Vidare studier och diskussion med trafikkontoret bör genomföras för val av markbeläggning. Beläggningen ska kunna klara av att tyngre fordon kör på ytan vid inlastning samt att marken ska vara slät för dragvagnar utan att skapa halka för gående. Granit hållar används på många platser runt om i staden och skulle kunna ha ovan nämnda egenskaper. Det är dock viktigt att hållarna inte blir för stora med risk för att spricka när tunga fordon belastar ytan.

Befintlig lastplats längs Jakobs torgs västra sida kommer fortsatt att kunna användas, då det endast rör sig om lättare leveranser via personalingången.

Lastplatsen längs Jussi Björlings allé föreslås tas bort. Motivet är att freda vistelseytan mot Kungsträdgården för gående och endast vid särskilda evenemang kan tillfällig uppställning göras inom kvartersmark. Vändmöjligheten vid operabyggnadens nordöstra hörn tillåter inte större fordon att vända utan backningsrörelser och därför kan det inte anses lämpligt att tillåta större transporter längs Jussi Björlings allé. Backningsrörelser på en vistelseyta med många oskyddade trafikanter skapar trafikfarliga situationer mellan gående och fordon.



Fotona ovan visar inlastning av dekorpallar vid Strömgatan.

I planförslaget kvarstår samtliga mat- och fettavskiljare vid byggnadens nordöstra, sydöstra samt nordvästra hörn. En ytterligare avskiljare tillkommer på byggnadens södra sida, i nära anslutning till den kungliga entrén. Ragn-Sells tömmer idag de befintliga mat- och fettavskiljarna genom att angöra vid byggnadens sydöstra respektive nordvästra hörn, varifrån avskiljarna längs byggnadens östra och västra sida kan tömmas med slang. Denna lösning bedöms fortsatt möjlig även framöver. För den nya mat- och fettavskiljaren på byggnadens södra sida kan samma angöringsplats som för befintliga avskiljare på husets östra sida användas, eftersom den kan nås med slang från tömningsbilens angöringsplats. Alternativt kan lastfickan på Strömgatan nyttjas vid tömning.



Placering av mat- och fettavskiljare i planförslaget samt angöring för tömning av dessa.

SAMLAD BEDÖMNING

Operabyggnanden inrymmer redan idag fungerande verksamheter dit besökare och arbetande kan ta sig. Gång, cykel och kollektivtrafik är de mest attraktiva färdmedelsvalen, vilket även kommer vara fallet vid genomförandet av planförslaget. Dessutom planeras för en utökad och förbättrad spårbunden kollektivtrafik, vilket kommer medföra att fler kommer välja att åka med kollektivtrafiken i framtiden.

Att föreslå avsteg från stadens riktlinjer för cykelparkering har varit nödvändigt med hänsyn till kulturmiljön, anpassning till den specifika stadsmiljön, närheten till kollektivtrafik, möjligheten till samnyttjande, att många av de tillkommande besökarna är barn samt begränsad kvartersmark. Det tillkommande behovet av cykelparkering för besökare beräknas till 42 platser. I nästa skede krävs en fördjupad utredning för att fastställa lämplig placering. Ny väderskyddad cykelparkering bedöms inte möjlig att anlägga intill operabyggnaden av kulturhistoriska skäl. Eftersom totala antalet cykelparkeringar inte ryms inom kvartersmark behöver en fortsatt dialog om alternativa lösningar föras med Staden i kommande skede.

Operans ambition är att hålla bilanvändandet för anställda och besökare så lågt som möjligt, vilket är i linje med Stockholms stads ambitioner. Nya bilparkeringsplatser avses inte att anläggas. I planförslaget ingår att minska dagens fem parkeringsplatser inom kvartersmark, till tre. Krav gällande angöringsplatser och parkering för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ses kunna uppfyllas med det nya planförslaget. Borttagandet av parkeringsmöjlighet och lastmöjlighet längs Jussi Björlings allé minskar bilflödet längs gatan och skapar en tryggare miljö för gående och möjlighet till angöring för personer med särskilda behov. Utredning av exakta placeringar samt utformning av parkeringsplatser för bil samt för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga fortsätter under nästa skede.

Varutransporter till och från fastigheten förutsätts liksom idag att i huvudsak ske på Strömgatan. Statens fastighetsverk tillsammans med verksamheterna i operabyggnaden utreder möjligheten att i större utsträckning nyttja dragvagnar och tidsstyra transporter. Transporter som inte kan transporteras med dragvagn, exempelvis dekorballar, kommer fortsättningsvis att genomföras med backrörelser. Flaggvakter kommer fortsättningsvis att nyttjas vid transporter som kräver backrörelser över gångbanan.

