

RAPPORT
TRAFIK-PM HENRIKSBERG



2020-01-23

UPPDRAG 289338, Henriksberg Trafik

Titel på rapport: Trafik-PM Henriksberg

Status:

Datum: 2020-01-23

MEDVERKANDE

Beställare: SSM Bygg & Fastighets AB

Kontaktperson: Anna Holm

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Åsa Lilja, Tyréns

Trafikplanerare: Johanna Roos, Tyréns

Kvalitetsgranskare: Jonas Frejd, Tyréns

Uppdragsansvarig: Åsa Lilja

Datum: 2020-01-07

Handlingen granskad av: Jonas Frejd

Datum: 2019-12-19

Tyréns AB Götgatan 74
118 26 Stockholm
Tel:010 452 20 00 www.tyrens.se
Säte: Stockholm Org.nr: 556194-7986

SAMMANFATTNING

Detaljplanen syftar till att uppföra ca 270 nya bostäder med viss småskalig hantverksverksamhet samt ca 40 vårdplatser. Vidare säkras allmänhetens tillgång till strandområdet genom att skapa ett allmänt parkstråk längs Mälaren. Planområdet är beläget intill Mälaren ca 500–700 m från Axelsbergs centrum och tunnelbanestation. Området innehåller idag ett antal småskaliga verksamheter, några i byggnader med kulturhistoriskt värde. Till området planeras en ny angöringsgata på kvartersmark. Kvartersgatan föreslås ha en körbanebredd på 5,5 m med 2 m breda trottoarer på respektive sida med en maxlutning på 10%. En del av planens syfte är att skapa ett allmänt promenadstråk utmed Mälaren. Strandpromenaden planeras som en 4,5 m bred grusväg för gång- och ridning. Utmed strandpromenaden planeras även en vistelseyta med sittplatser. Från planområdet sker cykling i blandtrafik via den nya kvartersgatan. De trappor som planeras i området kommer att förses med ramper så att cyklar och barnvagnar ska kunna nyttja dessa.

Inom området finns gemensamma garage med in- och utfarter via kvartersgatan. Plats för angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade är placerade för att uppnå Stockholms stads riktlinje på 10 meter från entré. I de fall riktlinjen inte kan nå säkerställs platser inom 25 m. Det lägesbaserade parkeringstalet för bostäder är enligt staden 0,48 platser/lägenhet. Parkeringstalet för cykel föreslås till 1,5 platser per lägenhet som är mindre än 35 kvm samt 2,5–4 platser per lägenhet för resterande lägenheter enligt stadens riktlinjer. Utgångspunkten är en cykelparkering per boende samt ett tillägg om 10 % för besökare. För kontor och arbetsplatser föreslås ett parkeringstal om minst 0,2 cykelplatser per anställd.

Exploateringen i Henriksberg gör att ca 220 fordonrörelser tillkommer på Hägerstens Allé, dock antas den tunga trafiken minska då de verksamheter som finns på platsen idag försvinner. Majoriteten av resorna beräknas göras med gång- och kollektivtrafik.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND OCH SYFTE	5
2	STYRANDE DOKUMENT	6
3	NULÄGE.....	7
4	PLANFÖRSLAGET.....	10
5	TRAFIKALSTRING	16
6	SLUTSATSER.....	18

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Stockholm växer och har som mål att bygga cirka 140 000 nya bostäder fram till år 2030. För att nå det uppsatta målet behöver förtätning av befintliga bostadsområden ske, samtidigt som nya bebyggelseområden utvecklas.

Planområdet innefattar fastigheterna Hägersten 2:6 och Hägersten 2:3 m.fl som ägs och utvecklas av SSM Bygg & Fastighet AB samt Trust Real Estate. Detaljplanen syftar till att uppföra ca 270 nya bostäder med viss småskalig hantverksverksamhet samt ca 40 vårdplatser. Vidare säkras allmänhetens tillgång till strandområdet genom att skapa ett allmänt parkstråk längs Mälaren som kopplar till promenadstråket som löper utmed Mälaren från Vinterviken till Klubbensborg.

Syftet med detta PM är att beskriva trafiksituationen för samtliga trafikslag i och med exploateringen samt utreda tillgänglighet och parkeringslösningar för området.

2 STYRANDE DOKUMENT

ÖVERSIKTSPLAN

Planområdet ligger i Hägersten som enligt gällande översiktsplan har stora möjligheter till stadsutveckling genom komplettering av bostadsbebyggelse, förskolor och skola, kultur och service. Det är angeläget att stärka centrumen i Axelsberg, Örnberg och Mälarhöjden med kompletterande bebyggelse och verksamheter samt stärka sambandet till Telefonplan och Mälarhöjden. Promenadstråket längs med Mälarens strand kan utvecklas och göras tryggare med nya parkfunktioner och stärkta samband med befintligt gång-och cykelnät.

FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN

I takt med att befolkningen i regionen ökar kommer stadens gator och spår behöva transportera fler människor och mer gods på samma ytor som idag, helst med bibehållen eller förbättrad resekvalitet. Framkomlighetsstrategin beskriver hur yteffektiva och miljövänliga transportmedel ska prioriteras.

ÖVRIGA STYRDOKUMENT

Med avstamp i framkomlighetsstrategin har Stockholms stad tagit fram flera

strategier och planer som ska användas som mer konkret planeringsunderlag. Några av de som används inom projektet är:

Cykelplan

Gångplan

Trafiksäkerhetsprogram

Parkeringsplan

Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal

Cykelparkeringstal vid nyproduktion

Gata Stockholm

TIDIGARE UTREDNINGAR

Trafikmätning Hägerstens Allé, Grontmij
2013-10-10

3 NULÄGE

Planområdet är beläget intill Mälaren ca 500–700 m från Axelsbergs centrum. Området innehåller idag ett antal småskaliga verksamheter, några i byggnader med kulturhistoriskt värde. Henriksbergs verksamhetsområde angränsar till Hägerstens båtklubb i öster samt Eolshälls 4H-gård i väster. I övrigt omges planområdet av befintlig radhusbebyggelse. Angöring till Henriksberg sker via Hägerstens Allé.

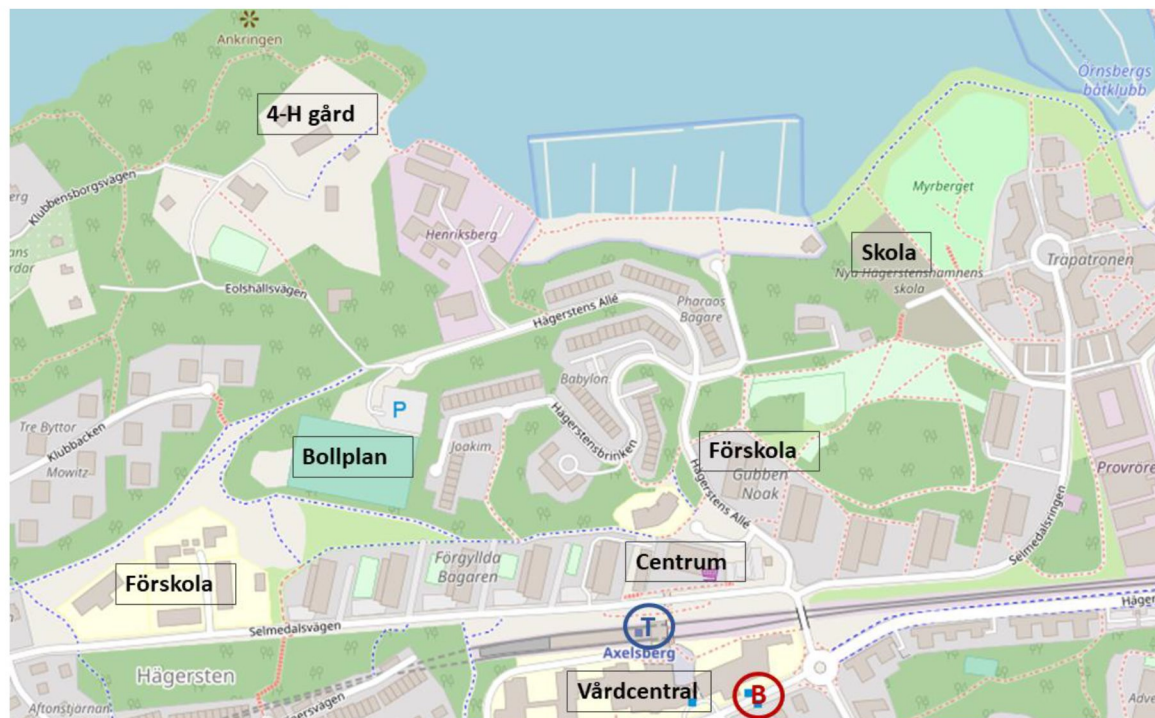
MÅLPUNKTER

Planområdet ligger ca 500–700 m från Axelsbergs centrum och tunnelbanestation. Söder om stationen ligger Axelsbergs torg med Axelsbergs äldreboende och vårdcentral. Norr om stationen ligger Hägerstens torg, ett mindre centrum med restaurang, en ICA och några mindre butiker.

På ca 500 m avstånd från planområdet ligger Hägerstenshamnens skola, en låg- och mellanstadieskola med drygt 500 elever. Närmaste förskola ligger ca 300 m från planområdet, i riktning mot Axelsbergs centrum. Ytterligare förskolor ligger ca 500 m från planområdet.

Vid Hägerstens Allé vändplan ligger Axelsbergs bollplan inklusive parkering med ca 30 platser.

Intill planområdet i väster ligger Eolshälls 4H-gård med olika aktiviteter för barn och ungdomar.



Målpunkter i närheten av planområdet

GÅNGTRAFIK

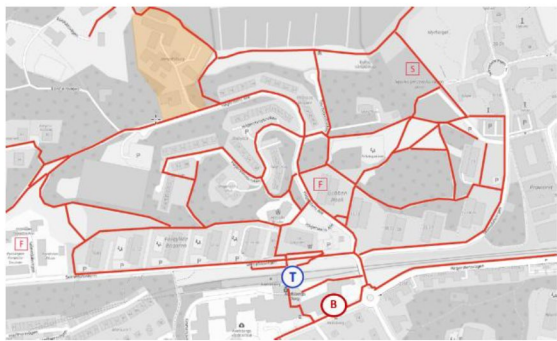


Illustration över gångnätet runt aktuellt planområde

Det finns ett befintligt gångstråk utmed Mälaren genom området med möjlighet att ta sig upp till Hägerstens Allé via trappor. Gångstråket är delvis smalt och vinterunderhålls ej. Gångstråket utmed vattnet leder till Hägerstens båtklubb och vid Hägerstenschamnens skola kopplar det på gångnätet vidare mot Vinterviken. I väster leder gångstråket dels till Eloshälls 4H-gård men fortsätter även som promenadstig utmed Mälaren mot Klubbensborg. Utmed Hägerstens Allé finns trottoar fram till Hägerstens torg och Axelsbergs tunnelbana. Öster om planområdet finns en gångväg med

¹ Trafikmätning Hägerstens allé, Grontmij 2013-10-10

trappor som kopplar ihop strandpromenaden med Hägerstens Allé.

CYKELTRAFIK

Planområdet saknar idag cykelvägar och cykling sker i blandtrafik utmed Hägerstens Allé eller på omkringliggande gång-och cykelvägar. Pendlings- och huvudstråket mot Liljeholmen och City är utmed Hägerstenvägen. Cykling förekommer även utmed strandpromenaden, som bitvis är smal och med varierande underlag.

KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdet är beläget på mellan 500 m och 700 m gångavstånd från Axelsbergs tunnelbanestation. Vid Axelsbergs centrum/vårdcentral finns även hållplats för buss 153 mellan Bredäng och Fridhemsplan samt nattrafik.



Kollektivtrafik i anslutning till planområdet

BILTRAFIK

Planområdet angörs från Hägerstens Allé som är en lågt trafikerad återvändsgata med hastighetsgräns på 30 km/h. Vid en trafikmätning 2013 varierade dygnstrafiken under 5 dygn mellan 209 och 434 fordon med andelen tung trafik mellan 2–10%. Parkering är tillåten utmed Hägerstens Allé.

TILLGÄNGLIGHET

Området är starkt kuperat. Dagens angöring till området utgörs av en kraftigt lutande tillfartsväg (14%, motsvarande 1:7).

VERKSAMHETER

Inom Henriksbergs verksamhetsområde finns idag kontor samt lättare industri som genererar viss tung trafik.

NÄRLIGGANDE PROJEKT

I Axelsberg finns följande detaljplaneprojekt:

Detaljplan för fastigheten Lokatten 1 m.fl - pågående detaljplan för utveckling av Axelsbergs centrum med bostäder, verksamheter och offentliga platser.

Detaljplan för fastigheterna Fader Bergström 1, 2 och 3 samt del av Hågersten 1:1 - pågående detaljplan för ca 560 lägenheter samt två nya förskolor.



Angränsande projekt²

² Karta från Stockholm stads bygg-och plantjänst

4 PLANFÖRSLAGET

Detaljplanen för Henriksbergs verksamhetsområde möjliggör för ca 270 nya bostäder, mestadels små lägenheter, samt ca 40 vårdplatser och småskalig verksamhet. På allmän plats utmed Mälaren utvecklas strandpromenaden samt offentliga vistelseytor. Inom planområdet är gator och gångstråk på kvartersmark.

Till området planeras även en ny angringsgata på kvartersmark med en maxlutning på 10%. Till kvarteren inom Hägersten 2:3 kommer angöring att ske via Hägerstens Allé (se illustration).



I livsrummodellen kan man skilja på frirum, mjuktrafikrum och transportrum.

Illustration från Rätt fart i staden

³ Rätt fart i staden, hastighetsnivåer i en attraktiv stad, SKL, Vägverket 2008

Stadsrummen inom planområdet delas in efter två olika karaktärer enligt livsrummodellen i Rätt fart i staden³. Kvartersgatan bör utformas som ett mjukt trafikrum vilket innebär att gatan tillåter oskyddade trafikanter att röra sig längs och tvärs gatorna. I det mjuka trafikrummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspara och ytor för fordonstrafiken begränsas i så hög utsträckning som möjligt samtidigt som nödvändiga funktioner säkerställs. Högsta tillåtna hastighet är 30 km/h.

Rumsbildningarna kring den bevarade bebyggelsen och den nya bostadsgården bör utformas som ett så kallat integrerat frirum. Integrerade frirum utgörs av gator där gående och cyklister är prioriterade samtidigt som fordonstrafik kan förekomma, dock på oskyddade trafikanters villkor. Ytorna i gatan har delad funktion och framkomlighet för fordonstrafik ska säkerställas men begränsas. Detta ska göras med hänsyn till trafiksäkerhet och utformningen ska säkerställa att fordonstrafiken håller låg hastighet. Integrerat frirum regleras som gångfartsområde eller gågata.



Illustration över planområdet

Tyréns AB Götgatan 74
118 26 Stockholm
Tel: 010 452 20 00 www.tyrens.se
Säte: Stockholm Org.nr: 556194-7986

GÅNGTRAFIK

En del av planens syfte är att skapa ett allmänt promenadstråk utmed Mälaren. Strandpromenaden planeras som en 4,5 m bred grusväg för gång och ridning. Utmed strandpromenaden planeras en vistelseyta med sittplatser samt koppling genom portik till de nya kvarteren. Strandpromenaden kopplar till båtclubbens ytor öster om planområdet där befintligt gång- och cykelvägnät nås. Inom kvarteren planeras gångvägar och trappor för att skapa gena kopplingar för gående till Hägerstens Allé och de gångvägar som nås därifrån till bland annat skola och förskola samt Axelsbergs centrum.



Illustration av strandpromenaden

⁴ Riktlinjer för planering av kollektivtrafiken i Stockholms län 2018-01-16, Trafikförvaltningen

CYKELTRAFIK

Från planområdet sker cykling i blandtrafik dels via den nya kvartersgatan med en maxlutning på 10% samt direkt via Hägerstens Allé. De trappor som planeras i området kommer att förses med ramper så att cyklar och barnvagnar ska kunna nyttja dessa.

Mellan hus A och F planeras ett flertal väderskyddade cykelparkeringar som avskärmning mot 4H-gården. Vid nyttjande av dessa är det troligt att viss cykling sker via strandpromenaden vidare till omkringliggande nät på grund av kvartersgatans lutning.

KOLLEKTIVTRAFIK

Planförslagets kvarter är utformade för att skapa gena kopplingar till Hägerstens Allé som leder vidare till Axelsbergs tunnelbanestation samt busstrafik. Planerad bebyggelse hamnar mellan 400-500 m (fågelavstånd) från Axelsbergs tunnelbana vilket motsvarar ca 500-700 m verkligt gångavstånd. Trafikförvaltningens riktvärden för gångavstånd gällande nya bebyggelseområden är att flerbostadshus

⁵ Projektera och bygg för god avfallshantering, Stockholms stad

bör tillkomma inom 400 m (fågelavstånd) från kommuntrafik samt 900 m (fågelavstånd) från stomtrafik⁴.

BILTRAFIK

Den nya kvartersgatan föreslås ha en körbanabredd på 5,5 m med 2 m breda trottoarer på respektive sida. Gatan har en maxlutning på 10%. För Hus G och H planeras infart via Hägerstens Allé.

Sophantering inom Henriksberg 2:6 löses troligtvis genom mobilt sopsug med hämtning/dockning intill hus C/D alternativt dockning enligt detaljprojektering. Där planeras även för hus med gemensam källsortering och möjlighet för hämtbil att vända på yta om 21 m. Transportvägen utformas enligt stadens krav på avfallshantering⁵. Sophantering för Hägersten 2:3 sker via Hägerstens Allé.

Eventuella varuleveranser till verksamheter inom planområdet finns ej kännedom om. Kvartersgatan är dimensionerad för typfordon Los vilket möjliggör för viss typ av varutransporter.

Specifika platser för uppställning av räddningsfordon finns ej inom planområdet. Husen planeras med Tr2-trapphus vilket gör att brand-och brandgasspridning till trapphuset begränsas då dessa används som räddningsväg.

PARKERING

Parkering är en av de viktigaste parametrarna för att styra boende och anställda till att resa hållbart. Höga parkeringstal innebär att boende och anställda enkelt kan välja bilen som transportslag. Med de nationella, regionala och kommunala mål som ställs för hållbara transporter bör parkeringstalet hållas på en så låg nivå som möjligt.

BILPAKRERING

Parkeringstalet för bostäder inom detaljplanen är baserat på Stockholms stads riktlinjer för gröna-och projektspecifika parkeringstal. Det

lägesbaserade parkeringstalet för bostäder är enligt staden 0,48 platser/lägenhet. Majoriteten av bostäderna inom planområdet planeras som små lägenheter, främst ettor. Målgruppen för boende i små lägenheter är ofta unga personer där tillgång till egen bil är mindre vanligt och potentialen för bilpool och andra mobilitetstjänster är hög. Enligt stadens riktlinjer kan områden med övervägande andel små lägenheter ges en sänkning av det lägesbaserade parkeringstalet på upp till 30%⁶.

Föreslagna mobilitetsåtgärder i syfte att sänka parkeringstalet ytterligare ska slås fast i avtal med staden. För SMM:s kvarter planeras för bilpool, väl tilltagen cykelparkering samt cykelverkstad och elladdningsrum som föreslås ge ytterligare en sänkning om 15%.

Inom planområdet finns gemensamma garage med in- och utfarter dels via kvartersgatan samt för Hägersten 2:3 via gården mellan hus G och H.

Plats för angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade är placerade för att uppnå Stockholms stads riktlinje på 10 meter från entré. I de fall riktlinjen inte kan nås säkerställs platser inom 25 m i enlighet med Boverkets föreskrifter och allmänna råd samt PBL. Besöksparkering sker i gemensamt garage samt ett fåtal platser på kvartersmark.

Parkeringstalet för lokaler lämnas öppet då användningen för respektive lokal är okänd. Parkeringstalet för respektive lokal föreslås studeras vidare då användningen är mer känd.

Parkering för eventuellt vårdboende samt personal löses i gemensamt garage vid hus G.

⁶ Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika- och gröna parkeringstal, sid 15

Parkeringsbehov bil

SSM Hägersten 2:6 (ca 250 lgh)				
Grundintervall	Lägesbaserat p-tal	Projektspecifikt p-tal (-30%)	Besöksparkering (+10%)	Gröna p-tal (-15%)
0,3 - 0,6	0,48	0,34	0,37	0,31
	120 platser	85 platser	93 platser	78 platser

Trust Hägersten 2:3 (ca 23 lgh 40 vårdplatser, 50 anställda)				
Grundintervall	Lägesbaserat p-tal	Projektspecifikt p-tal (-30%)	Besöksparkering (+10%)	Gröna p-tal (-15%)
0,3 - 0,6	0,48	0,48	0,58	-
	11 platser + platser för vårdboende		13 platser	

CYKELPARKERING

Cykelparkering bör placeras inomhus och samtidigt vara lättillgänglig med t.ex. automatik på dörrar, inga nivåskillnader m.m. Genom att erbjuda cykelparkering av hög kvalitet och säkerhet uppmuntras boende/anställda att välja cykel framför t.ex. bil. Parkeringsstalet vid planering av bostäder föreslås till 1,5 platser per lägenhet som är mindre än 35 kvm samt 2,5-4 platser per lgh för resterande lägenheter enligt stadens riktlinjer⁷. Utgångspunkten är en cykelparkering per boende samt ett tillägg om 10 % för besökare.

För eventuella kontor och arbetsplatser föreslås ett parkeringstal om minst 0,2 cykelplatser per anställd.

⁷ Cykelparkeringstal vid nyproduktion, Stockholms stad

Parkeringsbehov cykel

SSM Hägersten 2:6 (ca 250 lgh)				
1:or (ca 128)	2:or (85)	3:or samt 4:or (35 st)	Besökare	Totalt
1,5 plats/lgh	2,5 platser/lägenhet	4 platser/lägenhet	Ca 10%	
192 platser	213 platser	140	55 platser	545 platser
Trust Hägersten 2:3 (23 lgh, 40 vårdplatser, 50 anställda)				
Lägenheter	Vårdplatser+anställda		Besökare	Totalt
2,5-4 platser/lgh	10-15 platser/100 sängplatser+0,2/anställd		Ca 10%	
58-92 platser	Ca 5+10 platser		Ca 6-9	79-116

5 TRAFIKALSTRING

Trafikalstring kan beräknas på flera olika sätt, som utgångspunkt används Trafikverkets alstringsverktyg. Resultatet bearbetas utifrån platsspecifika förutsättningar. Trafikalstring med bil, kollektivtrafik, gång och cykel är inkluderat i verktyget och resultatet bygger på kunskaper som finns idag kring alstring av persontransporter beroende på lokalisering och markanvändning.

Enligt Trafikverkets alstringsverktyg genereras ca 1300 resor totalt i och med exploateringen i Henriksberg. Ca 20% av dessa utgörs av bilresor vilket ger 260 resor/dag. Majoriteten av resorna beräknas dock göras med gång och kollektivtrafik men även med cykel.

Detaljplaneförslaget för Henriksberg består av många små lägenheter vilket i regel genererar få bilresor per lägenhet. Räknat på 2 fordonrörelser per lägenhet och dygn ger det 540 fordonrörelser per dygn.

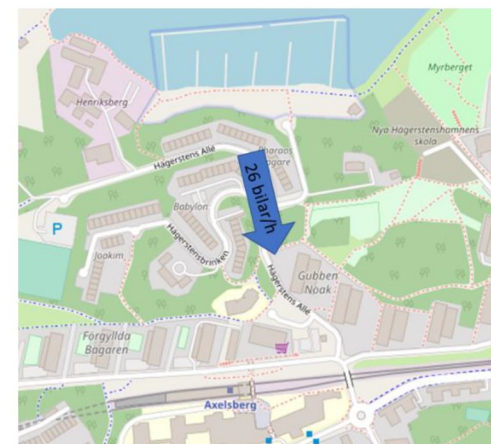
⁸ Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika- och gröna parkeringstal, sid 12-14

Dock innebär det platsspecifika p-talet på 0,48 att endast hälften av lägenheterna kommer ha tillgång till en parkeringsplats varför det är mer rimligt att räkna på alstring utifrån planerat parkeringsbehov. Antalet kan dock komma att justeras om antalet lägenheter ändras eller om annat avtalas. Beräkningen utgår från det platsspecifika p-talet som föreslås i detaljplanen. Antalet parkeringsplatser för boende uppgår till ca 130 st och räknat på 2 rörelser per plats genererar det 260 fordonrörelser per dygn vilket också överensstämmer med trafikstringsverktyget.

Enligt stadens riktlinjer för projektspecifika- och gröna parkeringstal har stadsdelen Hågersten-Liljeholmen i snitt 0,57 bilar per bostad. Utifrån andelen småhus i stadsdelen är antalet justerat till 0,5 bilar per hushåll⁸ vilket då överensstämmer med planerat parkeringsbehov i Henriksberg. Även Trafikförvaltningens resvaneundersökning⁹ visar att kollektivtrafikandelen i området är hög och att ca 20 % åker bil.

⁹ Resvanor i Stockholms län 2015, Trafikförvaltningen

Beräkning av alstring i maxtimmen utgår från cirka 10% av dygnsflödet för bil över gatusnittet (totalen av båda riktningar). För Hågerstens Allé är dock trafikens riktningfördelning inte lika åt båda håll samtidigt då fler åker från Henriksberg på fm och till på em. Antaget att 10% åker från Henriksberg i maxtimmen ger det ca 26 bilar i riktning mot Selmdalsvägen. Det innebär en alstring från Henriksberg om ca 0,4 bil per minut i maxtimmen.



I maxtimmen (fm) beräknas ca 26 bilar alstras från Henriksberg

Enligt en trafikmätning som gjorts på Hägerstens Allé 2013¹⁰ trafikerades gatan av ca 400 fordon per dygn. Tillkommande bostäder i Henriksberg innebär troligtvis en tillkommande alstring om ca 260 fordonsrörelser, dock antas den tunga trafiken minska då de verksamheter som finns på platsen idag försvinner.

Den trafik som tillkommer bedöms inte påverka utformningen av gator och korsningar som finns i närheten av planområdet.

¹⁰ Trafikmätning Hägerstens allé, Grontmij
2013-10-10

6 SLUTSATSER

Genom utvecklingen av Henriksbergs verksamhetsområde blir strandpromenaden mer tillgänglig och attraktiv då rumsbildningar och vistelseytor skapas som saknas idag. Strukturen i områden planeras för att minimera lutningar och skapa gena kopplingar. Boende i området har gångavstånd till tunnelbana och busstrafik och det finns goda förutsättningar för en låg parkeringsnorm ett lågt bilinnehav. Det innebär att trafikstringen från området kommer att vara låg och att gång och kollektivtrafik blir det primära färdmedlet.