

Trafikutredning för idrottsanläggning i norra Spångadalen

Stockholms stad
2021-02-12



Beställare: Knut Jönsson Byggadministration AB

Beställarens projektnummer:

Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB

Uppdragsnamn: Trafikutredning för idrottsanläggning i norra Spångadalen

Uppdragsnummer: 4213

Datum: 2021-02-12

Uppdragsledare: Patrik Lundqvist

Handläggare/utredare: Ellen Fredholm

Granskare: Ellen Fredholm

Status: Slutrapport

Innehåll

1. Inledning.....	4
1.1. Uppdraget.....	4
1.2. Förutsättningar	4
2. Nuläge.....	5
2.1. Gång.....	5
2.2. Cykel.....	6
2.3. Kollektivtrafik	7
2.4. Parkering	8
2.5. Motorfordonstrafik	8
3. Parallellt pågående projekt.....	9
3.1. Restaurang, konferens och samlingslokal	9
3.2. Moské	10
3.3. Framtida koppling för stornätet.....	10
4. Analys av planförslag	11
4.1. Allmänt.....	11
4.2. Gång.....	12
4.3. Cykel.....	12
4.4. Kollektivtrafik	12
4.5. Parkering och angöring	12
4.6. Motorfordonstrafik	15
5. Samlad bedömning	16

1. INLEDNING

I norra Spångadalen planerar Stockholms stad för en ny anläggning för idrottsändamål. Ett detaljplanearbete för detta pågår som ska utreda möjligheten att anlägga två idrottsplaner, parkeringsplatser samt en föreningslokal. Syftet med detaljplanen är vidare att skapa en plats för möten och tillföra funktioner som saknas i området. Idrottsanläggningen ska, enligt Stockholms stad, vara en inbjudande plats och utgöra en god gestaltad miljö.



Figur 1: Översikt och geografisk avgränsning

1.1. Uppdraget

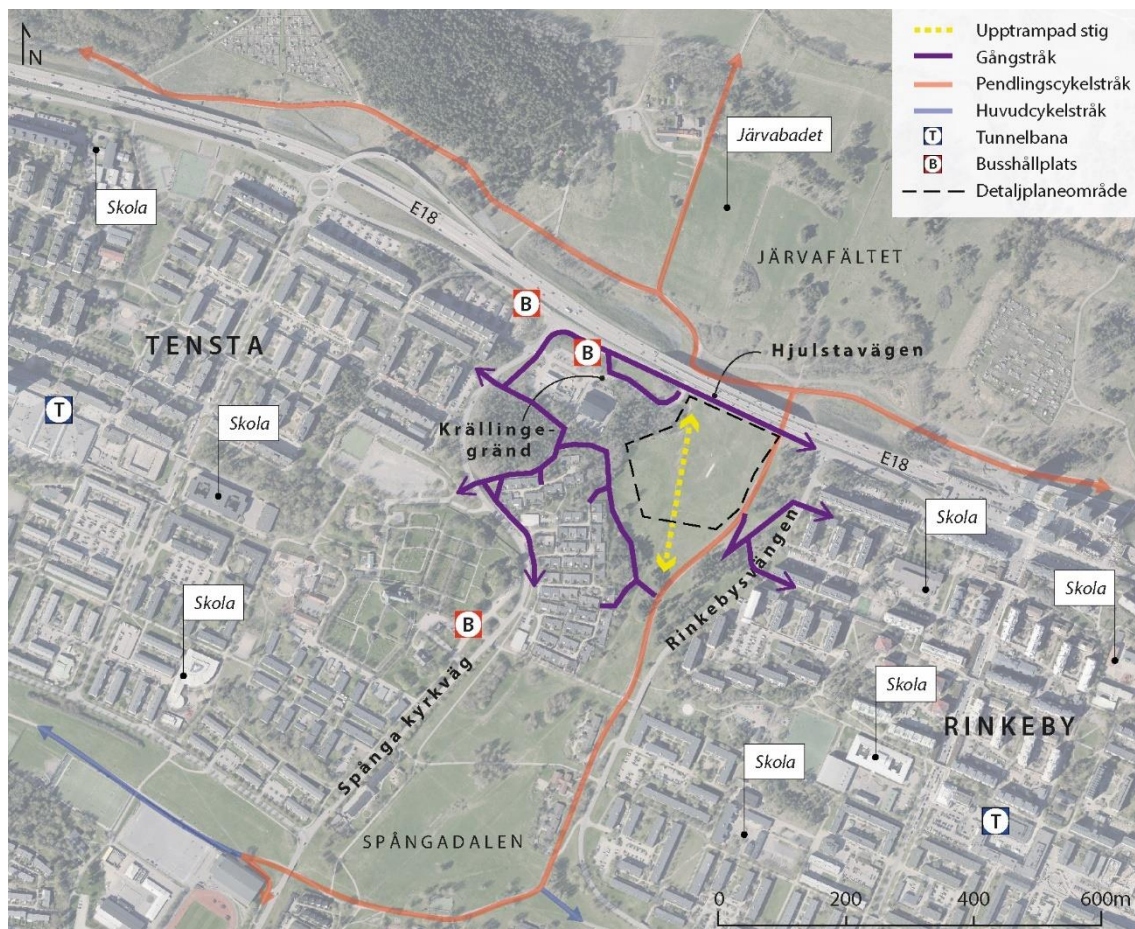
Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag av Knut Jönsson Byggadministration AB att genomföra en trafikutredning inför detaljplanen. Trafikutredningen ska beskriva effekter och konsekvenser i och med detaljplanen. Samtliga trafikslag ska beaktas med fokus på trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet. Trafikutredningen ska även klargöra ett nuläge och kortfattat beskriva omkringliggande parallellt pågående projekt.

1.2. Förutsättningar

Platsen planeras nu för två idrottsplaner varav minst en cricketplan. Den andra blir antingen ytterligare en cricketplan alternativt en multisportplan.

2. NULÄGE

Den föreslagna platsen för idrottsanläggningen ligger i norra Spångadalen. I öst och väst angränsar området till bostadsbebyggelse tillhörande *Rinkeby* respektive *Tensta*. I norr ansluter *Järvafältet* och i söder *Spångadalen*. Idag finns en cricketplan inom detaljplaneområdet. Planområdet nås via gång- och cykelbanorna längs norra Spångadalen samt via Krällingegränd.



Figur 2: Nuläge

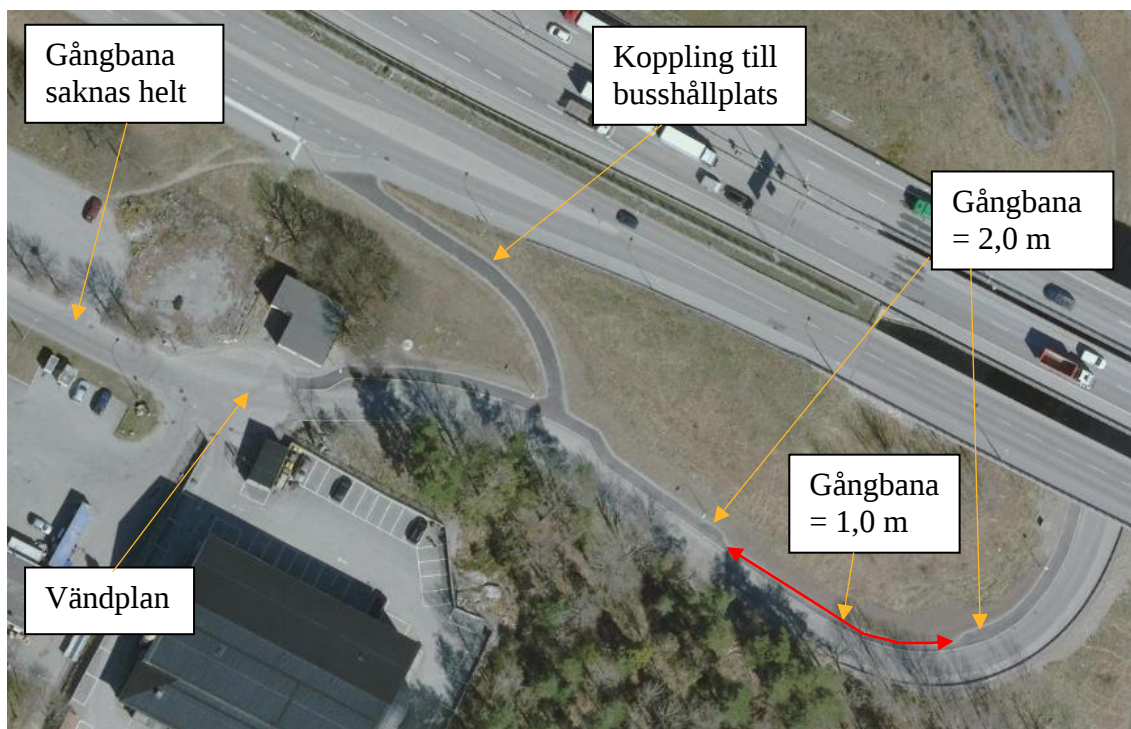
2.1. Gång

På var sida om detaljplaneområdet finns anordnade gångbanor försedda med belysning. Dessa ansluter gångbanor längs Spångadalen i söder och Järvafältet i norr. Väster om planområdet ansluter gångbanor mellan bebyggelsen och längs Krällingegränd. Öster om planområdet ansluter gångbanor som är trafikseparerade från motorfordonstrafiken. Trafiksepareringen innebär att gångbanorna inte ligger direkt intill vägarna samt att de är planskilda vid korsningspunkter. Genom planområdet finns utöver gångbanorna även

en upptrampad stig i nord-sydlig riktning som visar ett starkt önskat stråk mot Järvafältet vars funktion bör bevaras.

Närheten till en mängd skolor gör att platsen har goda förutsättningar för att kunna nyttjas dagtid vardag om så är önskvärt.

Gångstråket längs Krällingegränd har en begränsad bredd om drygt 1 meter på en kortare sträcka i kurvan ner mot fältet. Detta gör att sträckan är svår att ta sig fram på med exempelvis rullstol även om man skulle bortse från den stora längslutningen på sträckan. I figuren kan även ses befintlig koppling mellan Krällingegränd och busshållplats längs Hjulstavägen. Krällingegränd saknar i övrigt gångbana på sträckan mellan Spånga Kyrkväg och befintlig vändplan till vänster i figuren.

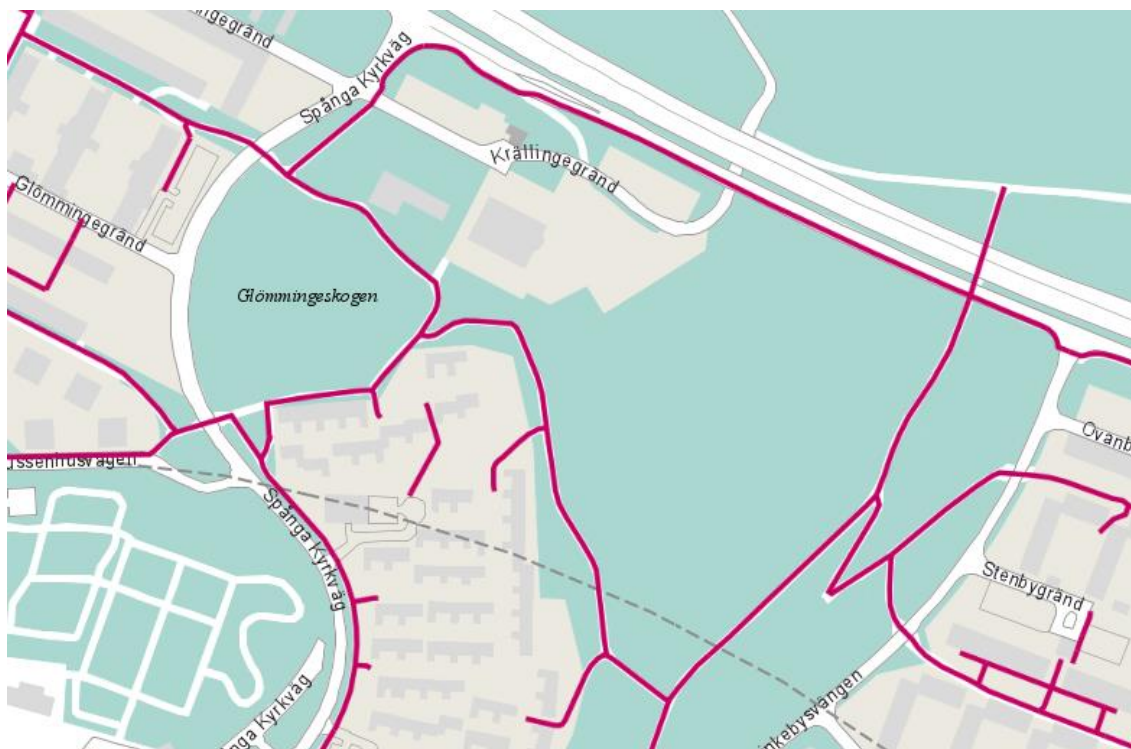


Figur 3: Krällingegränd – gångbana samt koppling busshållplats

2.2. Cykel

Ett pendlingscykelstråk löper längs planområdets östra sida, stråket är försett med belysning. Bredden uppgår till cirka 3,75 meter och delas med fotgängare. Stråket ansluter både i norr och söder till öst/västliga pendlingsstråk. Enligt Stockholms stad finns även cykelstråk (parkvägar) kring området som ansluter såväl mot Tensta som mot Rinkeby.

Merparten av de gångstråk som markerats i ovanstående karta kan nyttjas även för cykel, detta undantaget stråket längs Krällingegränd som enbart är anordnad som gångbana längs vägkanten.



Figur 4: Cykelnätet enligt Stockholms stad – merparten av utpekade gångstråk används även för cykling

2.3. Kollektivtrafik

Rinkeby och Tensta tunnelbanestationer (blå linje) ligger cirka en kilometer öster om respektive väster om planområdet.

Busshållplats Krällingegränd på Hjulstavägen är närmste busshållplats, ca 200 meter från planområdet. Hållplatser trafikeras av tre linjer:

- 514 (Spånga Station – Sollentuna station) med *Två avgångar/timme kl. 05-06, Fyra avgångar/timme kl. 06-19 samt Två avgångar/timme kl. 19-03*
- 540 (Universitetet – Tensta Centrum) med *Fyra avgångar/timme kl. 05-19 samt Två avgångar/timme kl. 19-03*
- 196 (Stockholm C – Hjulsta – Stockholm C, Nattbuss) med *cirka fem avgångar kl. 01-04*

Det finns således både buss och tunnelbana på möjligt gångavstånd som i sin tur ansluter pendeltågslinjerna samt röd tunnelbanelinje.

2.4. Parkering

Enstaka platser för angöring finns anordnat direkt öster om vändplanen längs Krällingegränd. Parkering i anslutning till detaljplaneområdet saknas i övrigt annat än inom Kv Köpinge 3, närmast Spånga Kyrkväg, som omfattar cirka 30 platser reglerade till max 2 timmar.

Under sommarhalvåret är det många som besöker Järvabadet som ligger inom Igelbäckens kulturresevat, direkt norr om utredningsområdet. Många väljer att ta bilen in via Krällingegränd och parkera den på parkvägar eller barmark i terrängen nära badet, något som inte är tillåtet enligt den lagstiftning som avser kulturresevat. En stor efterfrågan kan därmed konstateras vad gäller parkering i närområdet just under sommarmånaderna.

2.5. Motorfordonstrafik

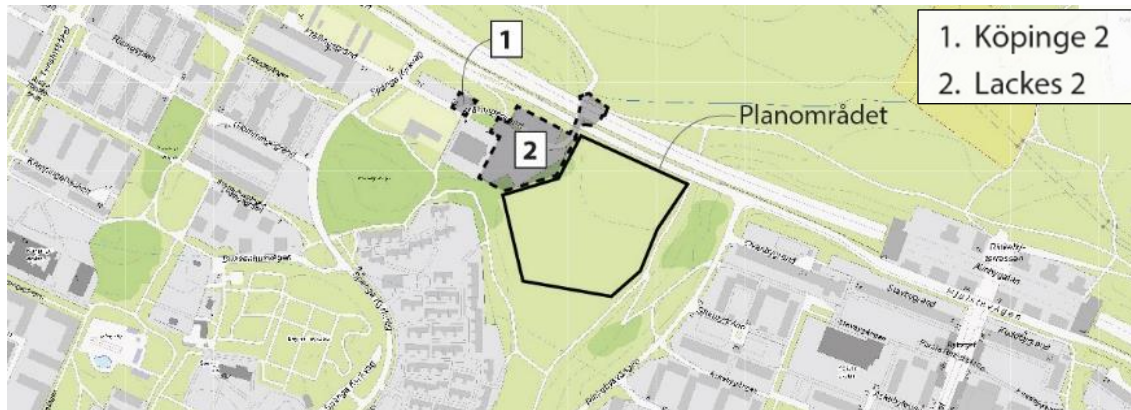
Motorfordonstrafiken når planområdets nordvästra hörn via Krällingegränd.

De trafikflöden som uppmätts och beräknats avser år 2014, dvs för 6 år sedan. Med uppräkningsfaktor av flöden med en faktor 1,38 % årligen ger det att Spånga Kyrkväg har ca 4800 f/d och att Hjulstavägen har ett flöde på cirka 7500 f/d. För Krällingegränd finns inget uppmätt flöde, men är idag generellt mycket lågt annat än att viss trafik kopplat till Järvabadet/Järvafältet i övrigt under vissa perioder på året.

E18 som är utpekad som en primärväg för farligt gods leds på bro direkt norr om planområdet. Hjulstavägen parallellt med E18 är sekundär väg för farligt gods. Frågor kring eventuella risker avseende detta hanteras dock i annat PM. Här passerar även ett stort antal fordon per dygn, men inget flöde som kommer påverkas av den nya verksamheten.

3. PARALLELLT PÅGÅENDE PROJEKT

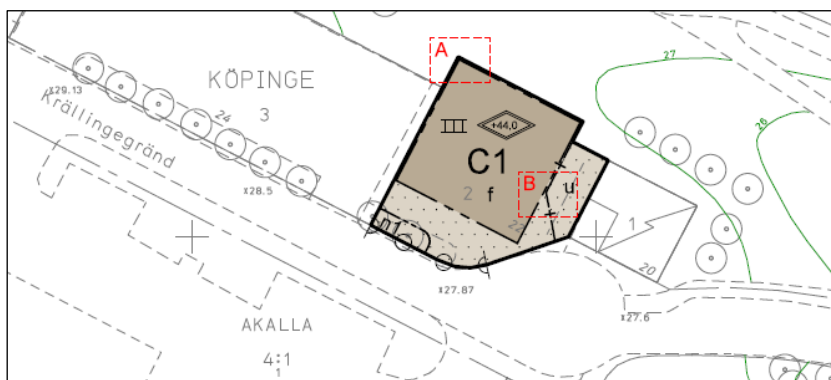
Förutom arbetet med *Detaljplan för idrottsanläggning i norra Spångadalen* pågår även andra projekt i områdets närhet. Här nämns exempelvis ny detaljplan för *Köpinge 2* samt gällande detaljplan för *Lackes 2* som i sin tur vann laga kraft för ett antal år sedan.



Figur 5: Parallellt pågående projekt

3.1. Restaurang, konferens och samlingslokal

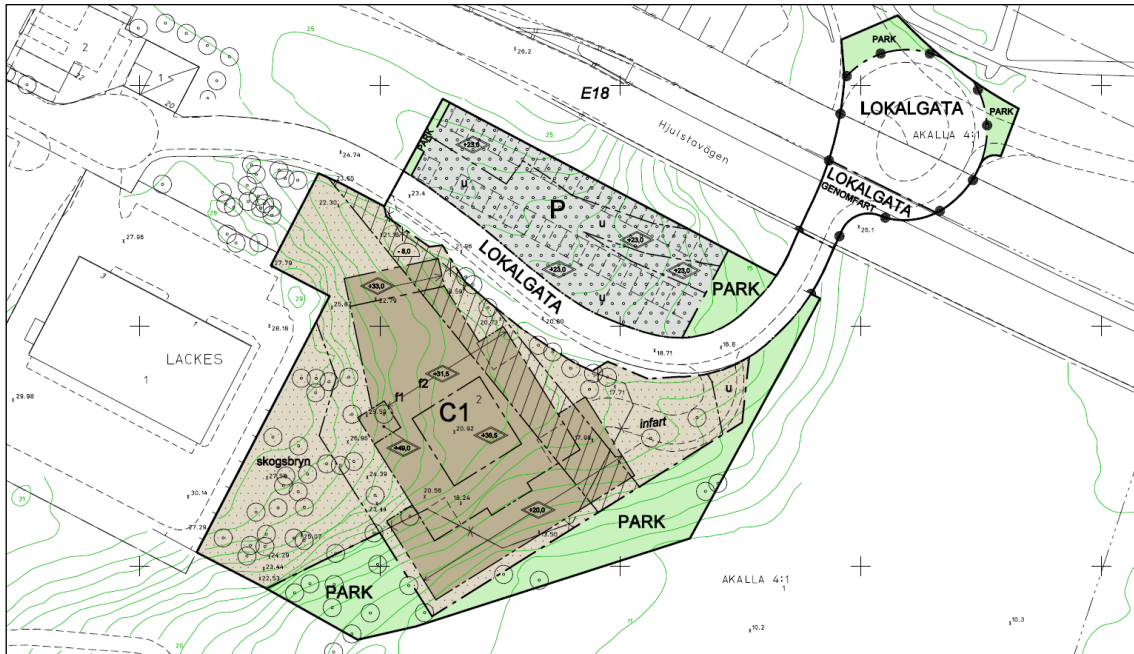
Pågående detaljplan i området är Köpinge 2, dnr 2020– 01238, avser restaurang, konferens och samlingslokal. Detaljplanen innebär att möjligheten att bygga ut befintlig vändplan i söder begränsas, risk därför att eventuella transporter måste ner mot idrottsanläggningen för att vända alternativt att omfattande backvändning krävs.



Figur 6: Detaljplan Kontorsanläggning

3.2. Moské

I anslutning till aktuellt planområde gäller Dp 2010-04433, *Detaljplan för fastigheten Lackes 2 mm* vilken anger centrumändamål – moskéverksamhet. Detaljplanen antogs 2013 och möjliggör även för en parkeringsplats med cirka 48 parkeringsplatser, varav två RHP (Parkering för personer med rörelsenedsättning).



Figur 7: Detaljplan Moské

3.3. Framtida koppling för stomnätet

I översiktsplanen pekas en framtida koppling för stomnätet ut, från Rinkeby, över Järva friområde till Kista. Arbete med denna pågår och bör tas i beaktande i en kommande planläggning för att inte motverka den kommande dragningen.

4. ANALYS AV PLANFÖRSLAG

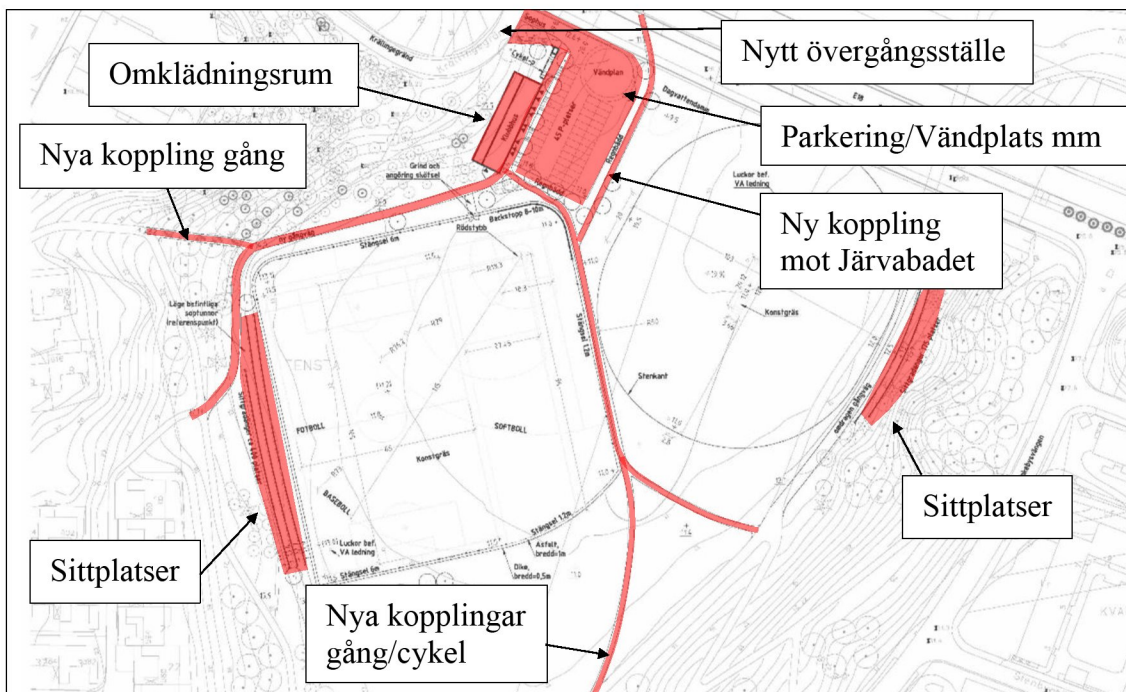
Detaljplanen föreslår möjlighet att uppföra en ny anläggning för idrottsändamål. För detaljplanen finns två olika inriktningar. I ett alternativ föreslås anläggningen innehålla: en cricketplan, en multifunktionell bollplan, en föreningslokal eller servicebyggnad, yta för angöring och parkering. I det andra alternativet föreslås den multifunktionella bollplanen utgå och ytterligare en cricketplan istället anläggas.

Inga avgörande skillnader vad gäller trafik anses förekomma mellan de två varianterna, varför enbart alternativet med Multisport och Cricket används som underlag vid beskrivning av åtgärder och konsekvenser.

4.1. Allmänt

Förslaget innebär anläggande av en cricketplan, en multifunktionell bollplan (som kan användas för olika sporter som exempelvis fotboll, softball och baseball), sittplatser vid båda planerna, en föreningslokal eller servicebyggnad, yta för angöring och kring 45 parkeringsplatser. Parkeringen ansluter Krällingegränd. En gångväg föreslås genom området mellan de två sportplanerna som rimligtvis även kommer nyttjas för cykling.

Önskemål finns att förbinda den nya gångvägen även med koppling mot Järvabadet, en sträckning mellan parkeringen och den östra cricketplanen är då önskvärd.



Figur 8: Planförslaget Multisport och Cricket (Bakgrund: Land Arkitektur)

4.2. Gång

Viss justering av befintliga gång- och cykelstråk erfordras för att inrymma planerade idrottsplaner, dock utan att dess funktioner påverkas. En ny gångväg anordnas i nord-sydlig riktning mellan idrottsplanerna, denna förstärker kopplingen mot Järvabadet. Det är viktigt att detta gångstråk ansluter befintligt stråk längs Krällingegränd via nytt övergångsställe, har god belysning samt att den är tillgänglig vad gäller lutningar.

Gångbana skulle för platsens helhet även behöva anordnas längs norra sträckan av Krällingegränd då delen helt saknar gångförbindelse. Alternativa stråk finns dock varför det är rimligt att åtgärderna inte ska behöva ingå i detta projekt.

4.3. Cykel

Inga specifika åtgärder för cykeltrafik planeras kring projektet. Planerad gångbana förutsätts dock användas även av cykel varför erforderlig bredd på stråket är viktigt samt att cykel tas omhand vid anslutningen mot Krällingegränd.

Cykling längs Krällingegränd behöver ske i blandtrafik varför eventuella åtgärder för att hastighets säkra sträckan kan vara nödvändig.

4.4. Kollektivtrafik

För att underlätta koppling mot befintlig busshållplats har en tidigare upptrampad stig mellan Krällingegränd och Hjulstavägen i områdets norra del asfalteras.

Det är viktigt för gångtrafiken till och från busshållplats att stråket längs Krällingegränd ansluts med nytt övergångsställe till nya planerade gångstråk vid idrottsanläggningen.

4.5. Parkering och angöring

För anläggningen erfordras möjlighet till angöring för personbil, sopbil samt vid behov även vissa större fordon. Exempel på övriga transporter kan vara spelarbus (vanligtvis boggibuss) eller lastbil om 12-meter vid särskilda evenemang/turneringar.

För sopbil gäller att angöring ska kunna ske inom 10 meter från soprum. Se figur på nästa sida för exakt placering. Angöring föreslås ske längs vägkant.

Platsen utformas med parkering för personbil omfattandes 46 platser i enlighet med önskemål om 45-55 platser från idrottsförvaltningen. I antalet ingår även RHP, varför 2 platser är inritade som då utgör cirka 5% av det totala antalet platser.

Vid tillfällen på sommaren då parkeringsplatserna inte används för verksamheten skulle de kunna samnyttjas med behovet för idrottsförvaltningens närliggande anläggning

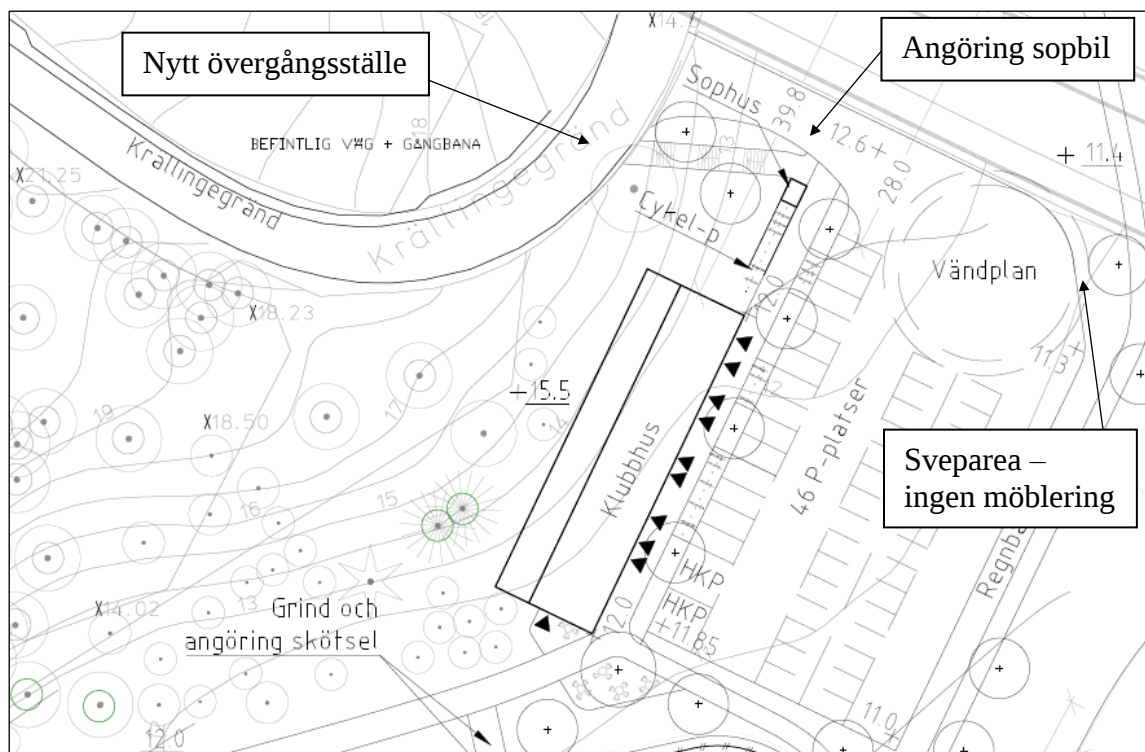
Järvabadet. Att begränsa vem som får stå parkerad och när är dock svårt att reglera, vilket gör att det istället kan bli aktuellt att begränsa tid för parkering till exempelvis maximalt 2 timmar så att inte samtliga platser upptas av tidigt anländande badgäster.

Enligt Stockholms stads dokument *Cykelparkeringstal vid nyproduktion* gäller för idrottsanläggningar att 10-40 cykelparkeringsplatser ska anordnas per 100 besökare. Här förutsätts som mest 400 besökare och därmed ska någonstans i intervallet 40-160 cykelparkeringsplatser anordnas. Vid anläggningen föreslås 60 platser anordnas då det maximala antalet besökare i första hand uppkommer enstaka gånger på helgerna medan det i övrigt är betydligt färre besökande på plats.

Cykelparkeringen bör anordnas med möjlighet till ramlås samt att den, där så är möjligt, anordnas med väderskydd – gärna då uppemot 50% av platserna.

En vändplan anordnas som medger rundkörning för sopbil, utrymmet föreslås medge backvändning för såväl 12-metersfordon som för boggibuss.

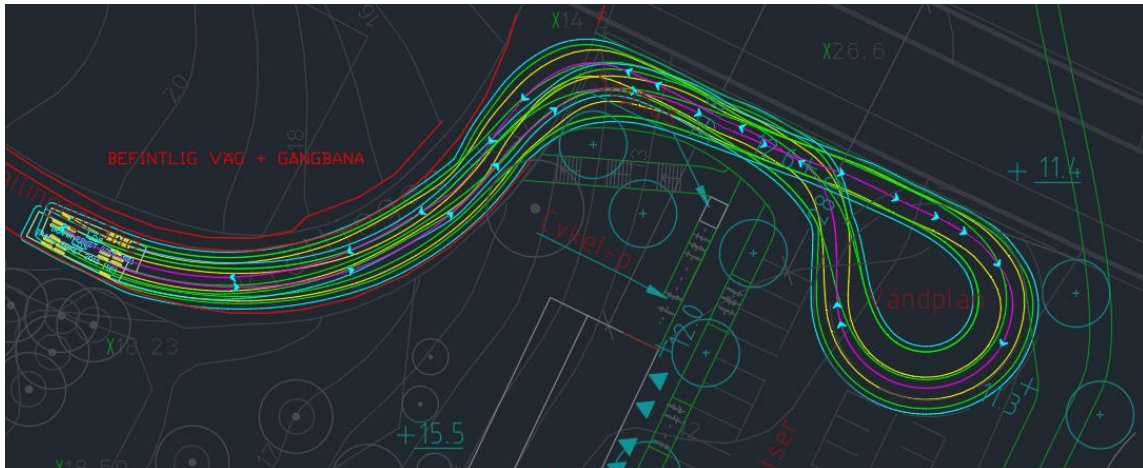
Närområdets trafikseparering innebär att gångbanor oftast saknas intill vägarna. Detta medför att angöring för avstigande från exempelvis spelarbuss saknas inom rimligt avstånd. Själva uppställningsplatsen för eventuell spelarbuss efter att ha lämnat av spelare vid idrottsplatsen anses dock vara möjligt, exempelvis utanför Spånga kyrka ca 400 meter söder om idrottsplatsen.



Figur 9: Omklädningsbyggnad samt trafikfunktioner kring parkeringen

Körspår för rundkörning av sopbil samt för backvändning av boggibuss kan återses i figurerna nedan. Illustrerat körspår för boggibuss innebär att även 12-meters lastbil kan ta sig runt via backvändning.

Det är viktigt att anslutningen mot Krällingegränd utformas på sådant sätt att förväntade fordon kan svänga in och ut.



Figur 10: Körspår för Sopbil (Los) – rundkörning



Figur 11: Körspår Boggibuss (Bb) - backvändning

4.6. Motorfordonstrafik

Som mest förväntas 400 besökande till anläggningen, i första hand sker detta vid större cricketmatcher vars matcherna vanligtvis sker under helgens eftermiddag/kväll under perioden mars – november.

Tanken är dock att så många som möjligt väljer annat färdmedel än bil.

Åtgärder för att uppmuntra cykling mm innebär att Idrottsförvaltningen skulle kunna hjälpa till att informera föreningar och klubbar som nyttjar idrottsplanerna. Viktigt är även att se till så att cykelparkeringen medger olika typer av cyklar, så att exempelvis även lastcyklar får bra möjligheter att användas. Den föreslagna bilparkeringen om 46 platser innebär att gator eller parkeringsområden i intilliggande områden inte ska behöva belastas av besökande. Förbättrad vägvisning längs gång- och cykelbanor så att idrottsplatsen finns med som vägvisningsmål längre bort från platsen är ett exempel på mindre åtgärd som kan uppmuntra till ökad gång- och cykeltrafik.

4.6.1. Alstring

De 46 parkeringsplatserna innebär en viss alstring av trafikflöde som kan antas till att vardera p-plats omsätts en till två gånger per dygn och därmed ca 90-180 trafikrörelser totalt. Summan ska således fördelas ut på intilliggande gatunät, men kan anses försumbart då det enbart utgör cirka 2-4% av trafikflödet på Spånga Kyrkväg.

Viss trafik kommer även alstras från de föräldrar som kör sina barn dit, men som inte själva stannar kvar på träning etc. Detta kan dock anses i större utsträckning ske på tider då det exempelvis inte är cricketmatch, då ju även det maximala antalet besökande förväntas. Ingen ytterligare trafikstring behöver därför tas i beaktande även om utrymme för just angöring kan behövas vid platsen. I första hand kan dock föreslagna vändplats nyttjas förutsatt att ingen kvarvarande angöring sker inom funktionen.

4.6.2. Färdmedelsfördelning

Här antas i genomsnitt 2 personer per bil som nyttjar parkeringen och därmed i genomsnitt ca 90 bilburna besökande vid ett och samma tillfälle.

Uppgifter från Idrottsförvaltningen innebär att anläggningen som helhet ska dimensioneras för 400 besökande. Med 90 personer via bil behöver resterande 310 anlända via andra transportsätt som t.ex. kollektivtrafik eller att gå/cykla. De för cykel föreslagna 60 parkeringsplatserna innebär att 250 personer kvarstår till bland annat kollektivtrafik eller till fots, dvs drygt 60% av det totala resandet.

Den goda närheten till såväl tunnelbana som buss samt närheten till befintliga bostadsområden gör att detta kan anses vara ett bra mål för projektet.

5. SAMLAD BEDÖMNING

Även med förväntat antal besökande om cirka 400 personer anses inte verksamheterna innebära några problem vad gäller kapacitet på gatunätet i övrigt. Viktigt dock att åtgärder som uppmuntrar och förenklar för gång- och cykeltrafiken anordnas i erforderlig omfattning.