

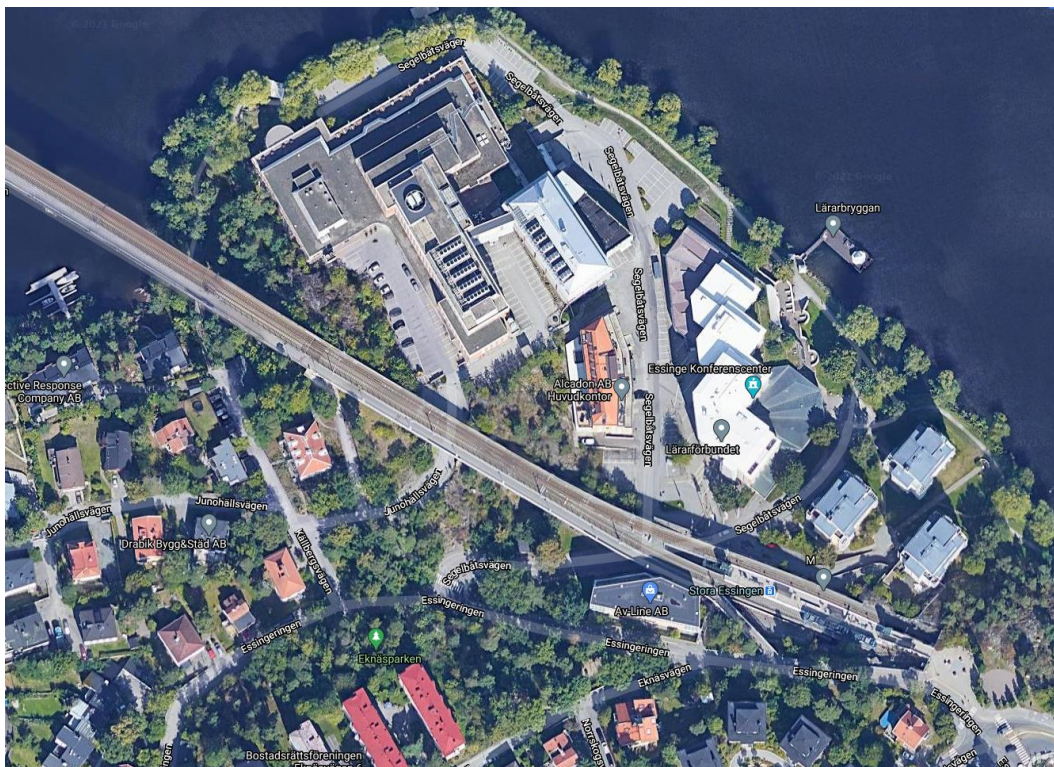
Avsedd för
Exploateringskontoret, Stockholms stad

Typ av dokument
Granskningsversion

Datum
November, 2023

ÅNGTVÄTTEN

TRAFIKUTREDNING



ÅNGTVÄTTEN TRAFIKUTREDNING

Projektnamn **Ångtvätten trafikutredning**
Projekt nr **1320054622**
Mottagare **Jonathan Boetsch, Exploateringskontoret**
Typ av dokument **Slutversion**
Version **1.0**
Datum **2023-12-12**
Förberett av **Lovisa Strandlund**
Beskrivning **Utredning av trafik**

Ramboll
Krukmakargatan 21
Box 17009
10462 Stockholm

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	2
1.1	Bakgrund och syfte	2
2.	Nulägesanalys	3
2.1	Gångtrafik	3
2.2	Cykeltrafik	4
2.3	Kollektivtrafik	5
2.4	Motorfordonstrafik	6
2.5	Parkering och angöring	7
2.6	Avfallshantering och leveranstrafik	8
3.	Föreslaget	9
3.1	Utformning och sektioner	10
4.	Analys av förslaget	13
4.1	Gångtrafik	13
4.2	Cykeltrafik	13
4.3	Kollektivtrafik	13
4.4	Motorfordonstrafik	14
4.5	Parkering och angöring	14

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund och syfte

Ett planarbete pågår i kvarteret Ångtvätten på Stora Essingen. Detaljplanen syftar till att omvandla kontor till nya bostäder. Planförslaget innebär ca 200 bostäder och en ny förskola med 4 avdelningar. Planen medför att en gata som idag ligger på kvartersmark blir allmän plats.



Figur 1. Planområdet är beläget norr om Alviksbron på Stora Essingen

2. NULÄGESANALYS

Ångtvätten är området norr om Alviksbron på Stora Essingen. Området består idag av kontorsbyggnader, småindustri, flerbostadshus samt en gymnasieskola. Två gator ingår i utredningsområdet, Östra Segelbåtsvägen som är en allmän gata och norra Segelbåtsvägen som är kvartersgata idag. I norr och öster angränsar planområdet till vattnet.



Figur 2. Ungefärligt planområde markerat med prickad linje

2.1 Gångtrafik

Gångbanor saknas på norra Segelbåtsvägens västra sida. På den östra sidan varierar gångbanebredd. Östra Segelbåtsvägen, som är allmän gata, har gångbanor på båda sidor vilka håller relativt låg standard med en bredd som varierar mellan 1,3 – 1,4 meter på den södra sidan och mellan 1,5 – 2,0 meter på den norra. Längs strandlinjen finns gångvägar på kvartersmark.

Målpunkter som genererar mycket gångtrafik är tvärbanans hållplats som har en entré i form av trappa och hiss ut mot Segelbåtsvägen samt en gymnasieskola i norra delen av planområdet. Gångkopplingen mellan tvärbanan och skolan upplevs som något ogen då en angoringsringa för bilar och tvärställd bilparkering upptar en stor del av gaturummet. Många skolelever går i körbanan.

Tillgängligheten inom planområdet är relativt god utan svår topografi, men det saknas tillgängliga passager över Segelbåtsvägen intill tvärbanans entré samt över norra Segelbåtsvägen. Gångkopplingar ner till strandstråket har branta lutningar. Kopplingarna till det närliggande gångnätet har svår topografi och höga längslutningar på gångbanorna som ansluter till Essingeringen vilket gör området svårtillgängligt och svårorienterat.

2.2 Cykeltrafik

Cykling sker i blandtrafik inom planområdet vilket bedöms som acceptabelt då trafikmängderna är låga och skyltad hastighet är 30 km/tim. På norra Segelbåtsvägen finns tvärställd parkering på båda sidor vilket innebär backrörelser ut mot den rörliga trafiken. Detta medför en trafiksäkerhetsrisk för cyklister som färdas längs gatan.



Figur 3. Segelbåtsvägen norrut

Ett primärt cykelstråk angränsar planområdet. Cykelstråket går längs Alviksbron mot nordväst, Essingebron mot sydöst och Gamla Essinge broväg mot nordöst. Cykelkopplingarna på de tre broarna binds samman av Essingeringen och Badstrandsvägen. Det primära stråket har brister i form av saknade kopplingar, smala breddmått och gemensam bana för gående och cyklister.



Figur 4. Utpekade cykelstråk intill planområdet

2.3 Kollektivtrafik

Planområdet har god kollektivtrafikförsörjning. Tvärbanans hållplats Stora Essingen ligger i direkt anslutning till planområdet. Stombusslinje 1 och busslinje 56 nås från Badstrandsvägen söder om tvärbanebron. Inom hela planområdet nås hållplatser inom 500 meters verkligt gångavstånd i enlighet med *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län* från Trafikförvaltningen.

Tvärbanan trafikerar sträckan Sickla - Solna Station via Gullmarsplan, Liljeholmen och Alvik. I Norra Ulvsunda har en förgrening av tvärbanan byggts till Bromma flygplats och fortsatt utbyggnad pågår av förgreningen som ska få en slutstation i Helenelund, via Rissne, Ursvik och Kista.

Stombusslinje 1 trafikerar sträckan Stora Essingen - Frihamnen via Fridhemsplan och busslinje 56 trafikerar sträckan Stora Essingen - Hornsberg via Stadshagsplan.

Under rusningstid går tvärbanan och stombuss 1 i 7-minuterstrafik och buss 56 i 20-minuterstrafik.



Figur 5. Kollektivtrafik i närområdet

2.4 Motorfordonstrafik

Gatunätet för motorfordonstrafik inom planområdet består av lokalgatorna Segelbåtsvägen med skyltad hastighet 30 km/tim. Gatorna nås från Essingeringen som kopplar till Essingeleden och Gamla Essinge broväg.

Norra Segelbåtsvägen ansluter till Segelbåtsvägen i söder och avslutas i parkeringsytor och en lastplats i norr, Östra Segelbåtsvägen avslutas i en vändplats i öster. Trafikflödesmätning saknas, men är låga. Enligt Stockholms trafikflödeskarta från 2014 uppgår trafikflödena på Essingeringen till 200 f/d (ÅMVD) väster om korsningen med Badhusvägen och 6500 f/d sydöst om Badhusvägen.



Figur 6. Trafikflöden motorfordonstrafik, redovisas som årsmedelvardagsdygnstrafik (ÅMVD)

2.5 Parkering och angöring

Cykelparkering saknas på allmän plats inom planområdet. Intill tvärbanans entré finns endast ett fåtal cykelparkeringsplatser på kvartersmark vilka saknar möjlighet att låsa fast ramen. På kvartersmark finns ett fåtal cykelparkeringar inom planområdet.

Bilparkering till befintliga bostadshus och kontorsverksamheter finns i garage samt som markparkering. På norra Segelbåtsvägen finns tvärställd parkering på fastighetsmark. På Östra Segelbåtsvägen finns gatuparkering på allmän plats längs del av gatan, totalt rymms ca 10 bilar.



Figur 7. Cykelparkering på kvartersmark i anslutning till tvärbanan (bild från google maps)

2.6 Avfallshantering och leveranstrafik

Till fastigheten Ångtvätten 12 finns lastkaj och lastramper ut mot gatan där lastning och lossning sker.

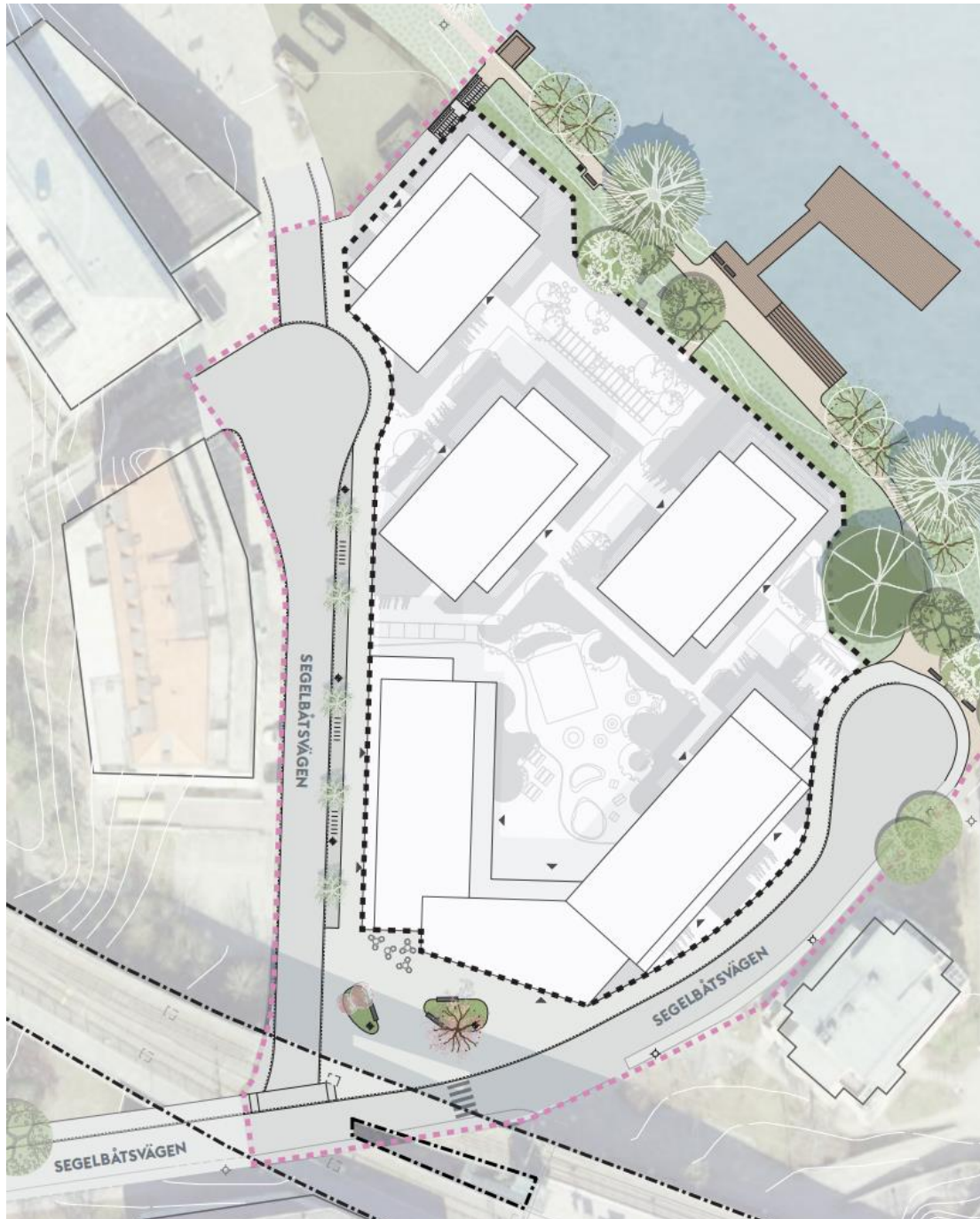
Vändplatsen i östra delen av Segelbåtsvägen är inte dimensionerad för sopbil.



Figur 8. Leveranstrafik till Ångtvätten 12, fastigheten till höger i bild

3. FÖRESLAGET

Planförslaget syftar till att tillskapa ca 200 nya lägenheter samt en ny förskola med 4 avdelningar. Den nya bebyggelsen föreslås på den yta som idag inrymmer kontor och konferensytor och en restaurang, som planeras att rivas. Den nya bebyggelsen föreslås bestå av flerbostadshus fördelat på fyra huskroppar. I den större huskroppen föreslås en förskola rymmas i bottenplan med entré mot norra Segelbåtsvägen. Ett nytt torg föreslås där norra och östra Segelbåtsvägen möts.



Figur 9. Illustration över planförslaget (Landskapslaget). Projektområde (rosa streckad linje) och fastighetsgräns (svart streckad linje)

3.1 Utformning och sektioner

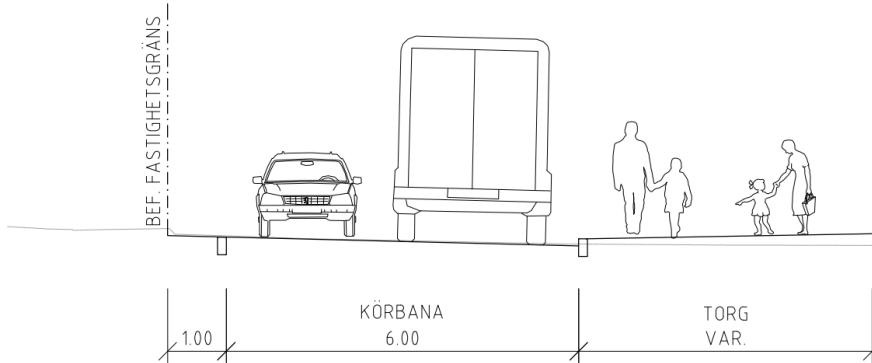
Gatuutformning har främst fokuserat på norra Segelbåtsvägen som i och med planförslaget får en ny karaktär och blir allmän gata.



Figur 10. Skiss på föreslagen gatuutformning

Norra Segelbåtsvägen

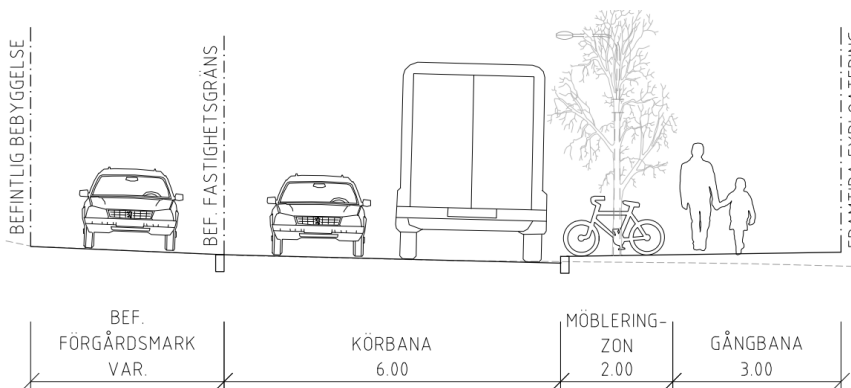
Segelbåtsvägens anslutning till korsningen i söder begränsas av tvärbanebrons brostöd och föreslås bibehålla dagens läge. I norr avslutas den allmänna gatan i en vändplats dimensionerad för sopbil. Vändplatsen har placerats så att befintliga bilramper till fastigheten Ångtvätten 12 nås från vändplatsen, men tillräckligt långt söderut för att möjliggöra en yta fredad från motorfordonstrafik utanför gymnasieskolans entré. Därutöver har vändplatsen placerats så långt västerut som det är möjligt, för att gångbanan öster om vändplatsen inte ska bli allt för ogen för gående till skolan.



Figur 11. Sektion A-A. Norra Segelbåtsvägen i höjd med det planerade torget

Körbanan följer befintlig fastighetsgräns till Ångtvätten 12 och ges en bredd på 6,0 meter för att möjliggöra möte mellan tunga fordon. Gatudragningen anpassas till att på sikt kunna förlängas norr om planområdet, om det eventuellt skulle bli aktuellt att utveckla området norr om vändplatsen framöver. Då den befintliga fastighetsgränsen till Ångtvätten 12 viker av västerut i den norra delen medför gatudragningen att körbanan breddar upp sig innan vändplatsen.

Gångbanan föreslås få en bredd på 3 meter för effektiv drift, god framkomlighet för gående och för att möjliggöra för trädplantering. Mellan körbana och gångbana föreslås en möblerings- och planeringszon på 2 meter som kan rymma cykelställ, träd eller annan grönska. Ingen parkering planeras intill gångbanan, men angöring är möjlig i körbanan för leveranser till förskolan och tillgänglig angöring till bostadsentréer.

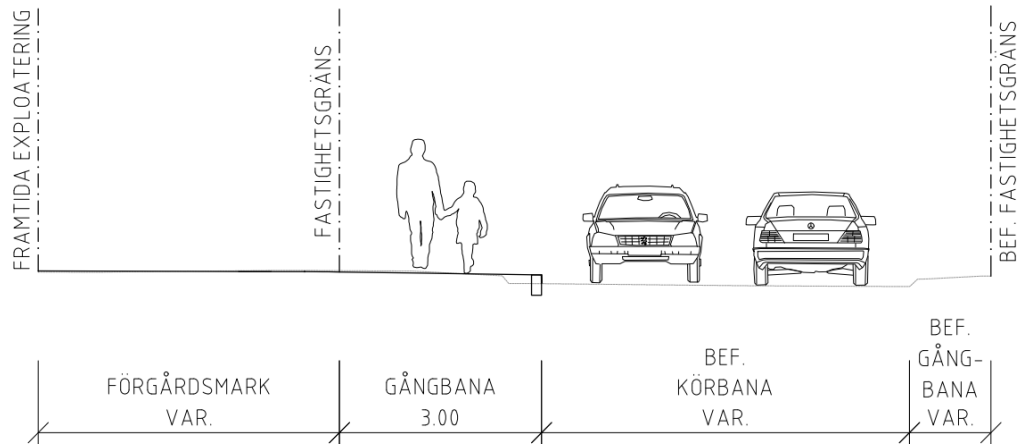


Figur 12. Sektion B-B. Norra Segelbåtsvägen i höjd med den planerade förskolan

På västra sidan av Segelbåtsvägen, intill Ångtvätten 12, blir dagens tvärställda parkering längsgående för att rymmas inom fastigheten. Gatans föreslagna utformning gör det möjligt att inrymma en gångbana även på västra sidan på sikt, om det eventuellt blir aktuellt att utveckla Ångtvätten 12 i framtiden.

Östra Segelbåtsvägen

På östra Segelbåtsvägen föreslås gångbanan breddas till 3 meter på norra sidan intill de nya bostäderna. Gångbanan breddas hela vägen till Essingeringen men smalnas av något i den västra änden, men uppfyller dagens standard på 2,5 meter. Dagens vändplats behåller befintligt läge och storlek.



Figur 13. Sektion C-C. Östra Segelbåtsvägen innan vändplatsen

4. ANALYS AV FÖRSLAGET

Nedan redogörs för planförslaget påverkan på olika trafikslag.

4.1 Gångtrafik

Det största gångflödet kan även framöver förväntas komma från entrén till tvärbanan.

Nya och breddade gångbanor inom planområdet skapar bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för gående. Befintlig gångbana mot den nya bostadsbebyggelsen på östra Segelbåtsvägen breddas till 3 meter. Den södra gångbanan behåller dagens bredd. Korsningspunkten över norra Segelbåtsvägen föreslås utformas som genomgående gångbanan för att prioritera gående. Gångkoppling till befintligt gångnät sydväst om planområdet får en högre standard genom att Segelbåtsvägens norra gångbana breddas till 2,5–3 meter fram till korsningen med Essingeringen.

På norra Segelbåtsvägen skapas en gen och trafiksäker koppling mellan tvärbanan och norra delen av planområdet. En ny passage för gående föreslås över Segelbåtsvägen i höjd med entrén till tvärbanan. Gående leds över en ny torgyta, som idag består av en angringsringsslinga för personbilar, och vidare längs en 3 meter bred gångbana på den östra sidan. I norr kopplas gångbanan samman med en torglik yta framför befintlig gymnasieskola, till ett nytt föreslaget stråk mot strandpromenaden samt ett befintligt stråk på Ångtvätten 22. Topografin i planområdet medför att delar av kopplingen till vattnet utgörs av en trappa. Ytan utanför skolans korsas av en angringsgata som fortsätter till de parkeringsplatser och lastkajer som finns norr om planområdet.

På västra sidan av gatan upprättas ingen gångbana då ytan består av kvartersmark med olika funktioner för angring, lastning och lossning.

4.2 Cykeltrafik

Cykelflödet kan förväntas öka något i och med den nya förskolan och en utökning av bostäder inom planområdet. Samtidigt ersätter bostäderna ett befintligt kontorshus så flödet bedöms inte skilja sig avsevärt från dagens flöde.

Cykling föreslås fortsatt ske i blandtrafik då hastigheterna är låga och biltrafiken även fortsättningsvis kommer ha låga flöden.

Norra Segelbåtsvägen får högre trafiksäkerhet i och med att den tvärställda parkeringen som idag backar ut mot körbanan ersätts med längsgående parkering.

4.3 Kollektivtrafik

Tvärbanans Kistagren är under utbyggnad med planerad trafikstart till Helenelund år 2025. Utbyggnaden av tvärsparvägen medför att kollektivtrafiken i planområdet förstärks ytterligare.

4.4 Motorfordonstrafik

Både norra och östra Segelbåtsvägen behåller karaktären av lokalgatan med hastighetsbegränsning på 30 km/tim.

I likhet med övriga trafikflöden kan ritningen på flödet under rusningstid förväntas ändras något jämfört med idag, med ett högre flöde ut från området under förmiddagens maxtimme och ett lägre flöde in, och en motsatt situation på eftermiddagen. Detta då kontor ersätts med bostäder. Förskolan kommer troligtvis främst ha barn från närområdet som går och cyklar till förskolan. Vuxna som hämtar och lämnar barn med bil till förskolan förväntas generera låga flöden biltrafik då förutsättningarna för att gå, cykla och åka kollektivt är goda.

4.5 Parkering och angöring

Cykelparkering för bostäder planeras på kvartersmark. På allmän plats finns möjlighet att inrymma cykelparkering på möbleringsytan mellan gångbanan och körbanan på Segelbåtsvägen intill förskolan. Intill tvärbanans entré behövs cykelparkering som möjliggör för fastlåsning i ram. Då ytan intill entrén är kvartersmark upprättas cykelparkering förslagsvis på den södra delen av det planerade torget. Då uppfylls trafikförvaltningens riktlinjer om cykelparkering inom 25 meter från entré/hållplats (Riktlinjer Infartsparkering). Enligt Stockholms stads riktlinjer ska 5-15 cykelparkeringsplatser per 100 resenärer, påstigande under morgonrusningen, upprättas vid knutpunkter för kollektivtrafik och hållplatser. Tvärbanans hållplats Stora Essingen har ca 1600 påstigande per vardagsdygn (år 2021) vilket ger uppskattningsvis ca 160 påstigande under maxtimmen. Detta innebär att 8-24 cykelparkeringsplatser behövs intill tvärbanan. Vissa parkeringsplatser finns dock redan vid andra änden av plattformen, vid korsningen Essingeringen/Badstrandsvägen.

Bilparkering till bostadshusen ordnas i garage. Ingen gatuparkering ordnas inom planområdet. På norra Segelbåtsvägen utgår all tvärställd parkering. För fastigheten Ångtvätten 12, som ska vara kvar, inryms 4 längsgående parkeringsplatser inom kvartersmark. Idag står fler bilar, men idag ryms de inte inom fastigheten uppställda i och med att de står tvärställda.

Angöring till bostadsentréer och leveranser till förskolan är möjligt från körytan då trafikflödet är lågt.