

Juni
2024

Trafik-PM
Filipstadsbacken



Stockholms
stad

Uppdrag**Trafikutredning Filipstadsbacken****Titel på rapport:**

Trafik-PM Filipstadsbacken

Datum:

2024-06-10

Beställare:

Stockholms stad, exploateringskontoret

Kontaktperson:

Thomas Laiback, exploateringskontoret

Martin Viitanen, exploateringskontoret

Konsult:

Tyréns Sverige AB

Uppdragsansvarig:

Martin Larsson

Ali Esmaili (tom 240307)

Utredare:

Johan Rickardsson

Kvalitetsgranskare:

Janne Henningsson

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4
STYRDOKUMENT.....	5
NULÄGESBESKRIVNING	6
BEFINTLIGA SEKTIONER	8
PLANFÖRSLAG.....	9
FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	10
Typsektioner.....	10
Gångtrafik	11
Cykeltrafik.....	11
Motorfordonstrafik.....	14
SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT UTREDNING.....	17
Fortsatt utredning.....	17

Inledning

Planområdet är beläget intill Farsta Strand i söderort. Detaljplanen syftar till att möjliggöra för cirka 960 nya bostäder m.m. Förutom bostäder till Stockholms invånare ska bebyggelsen bidra till ökad trygghet i och omkring pendeltågsstationen.

Denna utredning syftar till att kartlägga nuvarande trafiksituation samt redogöra för den framtida trafiksituationen. Vidare utgör denna rapport en redogörelse för den programhandling som tagits fram för allmän platsmark och dess gator.



Orienteringskarta med utredningsområdet utmarkerat.



Filipstadsbacken.



Brattforsgatan.

Styrdokument

Arbetet med exploateringen på Filipstadsbacken utgår från stadens och regionens planeringsunderlag samt de mål och visioner som antagits. Nedan nämns ett urval av styrdokumentet och planeringsunderlagen.

Framkomlighetsstrategin

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket också innebär ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på trafiken. Kommunfullmäktige i Stockholm stad har antagit en framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Den anger styrande principer för hur stadens gator ska användas. Strategins fyra huvudinriktningar är:

- Prioritera kapacitetsstarka färdmedel genom mer reserverad plats i gatunätet
- Trafiken ska bli mer pålitlig genom förutsägbar restid
- Bättre förutsättningar för gående
- Minska de negativa effekter som trafiken kan ha på storstadslivet genom att prioritera miljövänliga färdmedel

Gångplan

Gångplanen grundar sig i framkomlighetsstrategin och beskriver hur staden ska arbeta och planera för en mer gångvänlig stad. Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ger förutsättningar för att kunna, vilja, veta och våga gå. Planen innehåller såväl fysiska som strategiska åtgärder.

Cykelplan / Cykelstaden

Med utgångspunkt i framkomlighetsstrategin har Stockholm stad tagit fram en cykelplan. Planen omfattar en rad åtgärder som att anlägga fler cykelbanor och cykelfält, anläggning av pendlingsstråk, förbättrad service m.m.

Gata Stockholm

Gata Stockholm är ett steg på vägen mellan Framkomlighetsstrategins övergripande mål och det praktiska genomförandet. Syftet med Gata Stockholm är att skapa en så enhetlig standard och kvalitet för stadens gator som möjligt. Gata Stockholm ska fungera som planeringsstöd främst vid utformning av nya gator. Den ska tydliggöra vilka funktionskrav och förutsättningar som ligger till grund för val av en sektion och är även tänkt att underlätta dialogen kring valet.

Plan för säkra och trygga skolvägar

Likt cykel- och gångplanen har Plan för säkra och trygga skolvägar tagits fram inom ramen för Framkomlighetsstrategin. Planen syftar till att skapa trygga och säkra trafikmiljöer i skolors närhet.

En stad för alla

En tillgänglig och användbar miljö skapar förutsättningar för full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkoren. Det är också en förutsättning för ökad självständighet och självbestämmande för personer med särskilda behov. Handboken är till för att utforma en tillgänglig och användbar miljö för alla.

Riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik

Rigata-Buss anger riktlinjer för utformning och syftar till att säkerställa en god framkomlighet för busstrafiken i Stockholmsregionen. Busstrafikens framkomlighet är av yttersta vikt för att möjliggöra en attraktiv kollektivtrafik och en förutsättning för att kollektivtrafiken ska anses pålitlig och vara ett effektivt transportmedel, såväl ekonomiskt som tidsmässigt.

Väghållare dokumenterar eventuella avsteg från riktlinjerna.

Nulägesbeskrivning

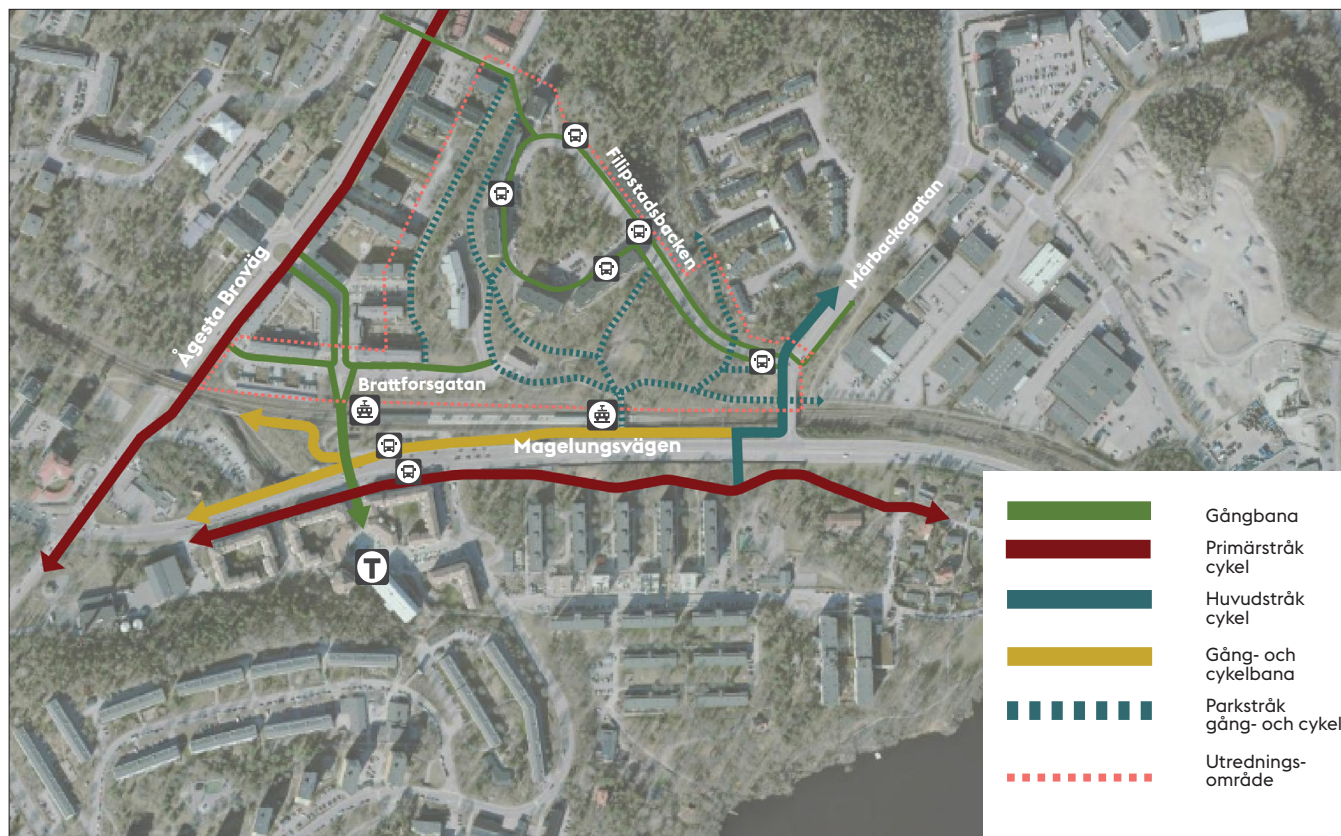
Planområdet är beläget intill Filipstadsbacken och Brattforsgatan i Farsta Strand. Söder om planområdet finns Magelungsvägen och i väst Ågesta Broväg som båda är viktiga huvudgator i området.

Filipstadsbacken är en dubbelriktad lokalgata med en sektion som varierar i sin bredd och innehåll. Gatan präglas av bred körbana och långsgående samt tvärställd parkering. Den breda körbanan möjliggör för god framkomlighet för busstrafiken som trafikerar gatan. Filipstadsbacken ligger delvis uppe på en höjd vilket innebär att den östra delen av Filipstadsbacken lutar kraftigt, cirka 7-10 procent.

Brattforsgatan är en dubbelriktad lokalgata som präglas av tvärställda parkeringsplatser. Gångbanorna mot befintlig bebyggelse på norra sidan håller god standard och är cirka 2,5 meter breda. Mot de tvärställda parkeringsplatserna saknas idag en gångbana. Brattforsgatan är generellt ganska plan men i östra delen lutar det cirka 7 procent.

Mellan Brattforsgatan och Filipstadsbacken finns ett natur- och parkområde med gång- och cykelkopplingar. Gång och cykelbanorna håller en generell bredd på 3,0 meter.

Utmed Magelungsvägen och Ågesta Broväg finns utpekade primärstråk för cyklisterna. Stråket längs Magelungsvägen ligger idag på södra sidan men planeras flyttas till norra. Från Mårbackagatan finns ett utpekat huvudcykelstråk som kopplar samman med primärstråket längs Magelungsvägen.



Befintliga gång- och cykelstråk inom och i anslutning till planområdet.

Intill planområdet finns ett brett utbud av kollektivtrafik som tillsammans skapar goda förutsättningar för hållbart resande. Utöver det befintliga utbudet av kollektivtrafik planeras för en utveckling av Farsta Strand som bytespunkt. I angränsande projekt "Nordmarksvägen etapp 2" planeras för flera nya hållplatslägen utmed Magelungsvägen.

Pendeltåg

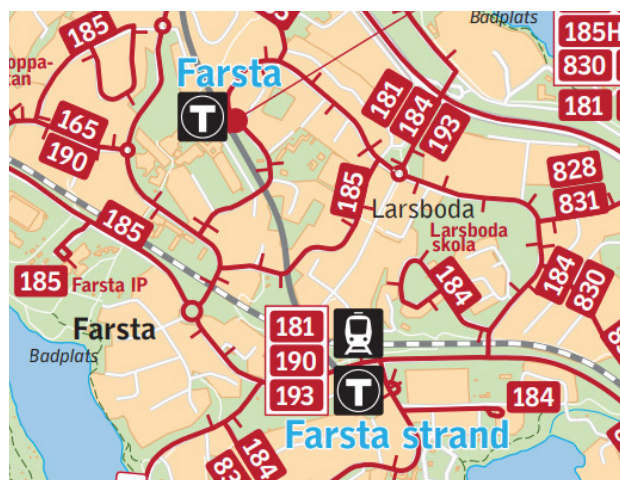
- 42X (Märsta-Nynäshamn)
- 43 (Bålsta-Nynäshamn)

Tunnelbana

- Gröna linjen 18 (Farsta Strand-Hässelby Strand)

Buss

- 181 (Skarpnäck-Farsta Strand)
- 190 (Centralen-Farsta Strand)
- 193 (Centralen-Farsta Strand)
- 184 (Farsta Centrum-Farsta Strand)



Källa: SL.se



Dagens trafikflöden och andel tung trafik i parentes, redovisade trafikflöden utgör ÅDT och ska ses som schablonmässiga.

Källa: Miljöbarometern.

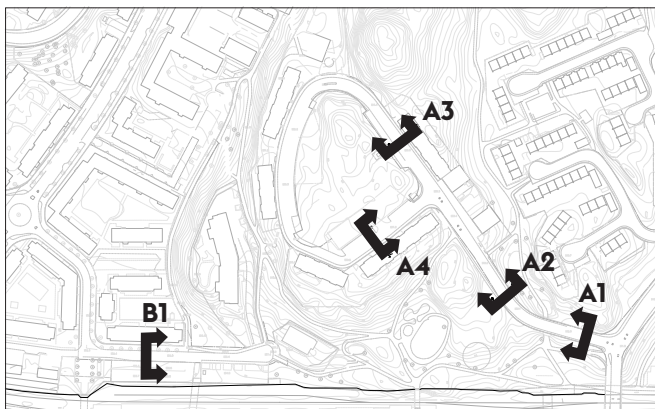
Filipstadsbacken och Brattforsgatan utgör två mindre lokalgator och trafikflödena bedöms understiga 1 000 fordon per dygn. Filipstadsbacken ansluter till Mårbackagatan och vidare söderut till Magelungsvägen som utgör en viktig huvudgata i söderort som trafikeras av cirka 16 000 - 17 000 fordon per dygn. Brattforsgatan ansluter till Ågesta Broväg som trafikeras av cirka 7 300 fordon per dygn. Redovisade trafikflöden för Brattforsgatan och Filipstadsbacken är schablonmässiga då det saknas mätningar på dessa gator.

Utmed Brattforsgatan norra sida finns idag 22 långsgående korttidsparkeringar (2-timmar). Längs Filipstadsbacken finns cirka 50 långsgående kantstensparkering som idag är gratis. Utöver den långsgående kantstensparkeringen finns det längs Filipstadsbacken även ordnade markparkeringar som omfattar totalt 114 parkeringsplatser.

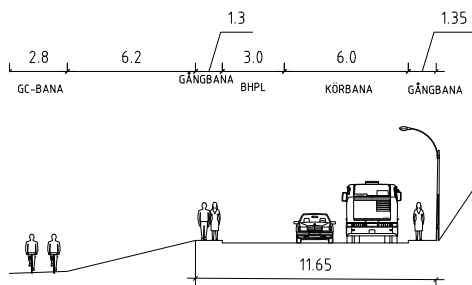
För vidare redovisning av parkeringssituationen inom området hänvisas till "Parkeringsutredning-Filipstadsbacken".

Befintliga sektioner

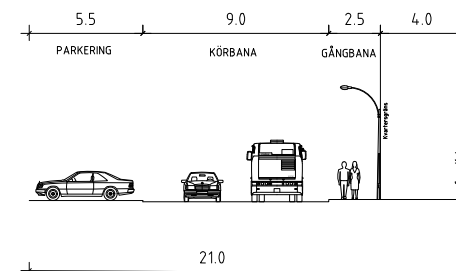
I illustrationen till höger redovisas utvalda gatussektioner för Filipstadsbacken och Brattforsgatan. Generellt präglas gaturummet av stora asfalterade ytor som skapar plats för såväl stillastående fordon som fordon i rörelse.



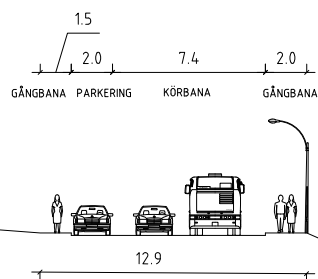
Översikt med sektionsmarkeringar.



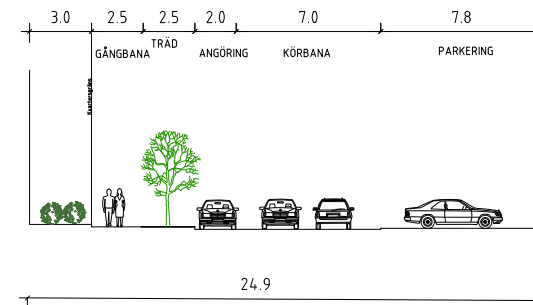
A1- Filipstadsbacken



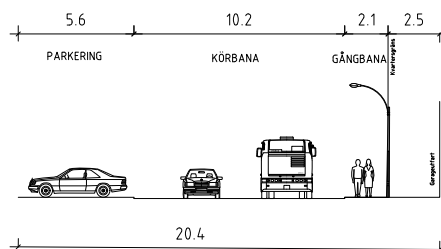
A4 - Filipstadsbacken



A2 - Filipstadsbacken



B1 - Brattforsgatan



A3 - Filipstadsbacken

Planförslag

Planförslaget innebär nya flerbostadshus utmed Filipstadsbacken och Brattforsgatan. Totalt planeras för cirka 960 bostäder. En stor del av den nya bebyggelsen planeras på ytor som idag består av markparkeringar.

Planförslaget i sig innebär inga större strukturella förändringar. I samband med utvecklingen anpassas dock gaturummet för att säkerställa funktioner till såväl befintliga som planerade hus. Vidare utvecklas gaturummet genom nya trädplanteringar. Filipstadsbacken och "ringen" runt den nya bebyggelsen enkelriktas för att skapa plats för ny bebyggelse och för att spara parkering och angöring mot befintliga flerbostadshus.

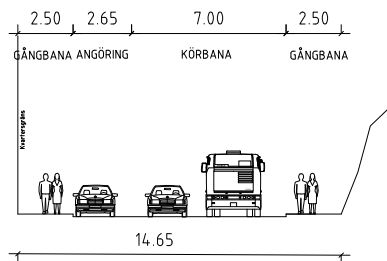


Illustrationsplan med kvartersnamn.

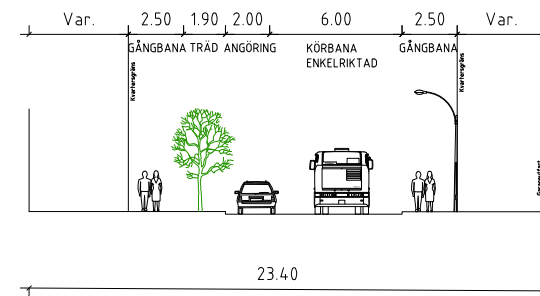
Framtida trafiksituation

Typsektioner

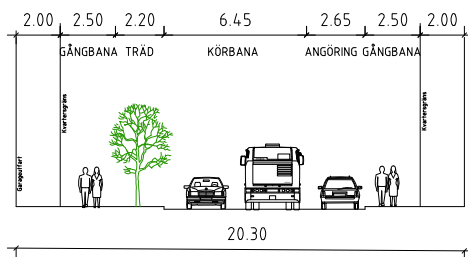
I illustrationen till höger redovisas föreslagna gatusektioner för Filipstadsbacken och Brattforsgatan. För att möjliggöra för ny bebyggelse och samtidigt skapa en gatumiljö som är attraktiv för de som bor och vistas i området har andelen ytor som är avsedda för motorfordon minskats. Detta har gjorts till förmån för breddade gångbanor och fler träd och där ambitionen har varit att tillskapa så mycket träd och grönska som möjligt. Samtidigt tillgodoses behovet av viktiga funktioner så som angöring till bostadsentréer och miljörum samt framkomlighet för kollektivtrafik.



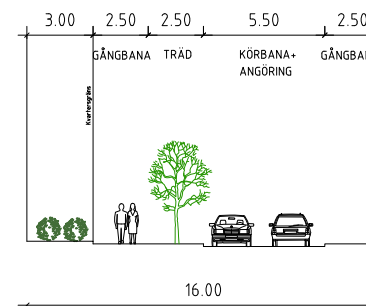
A1 - Filipstadsbacken



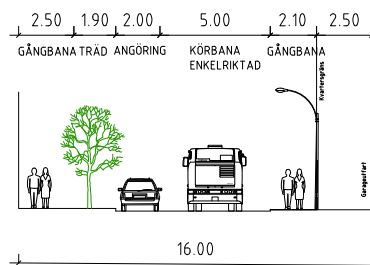
A4 - Filipstadsbacken



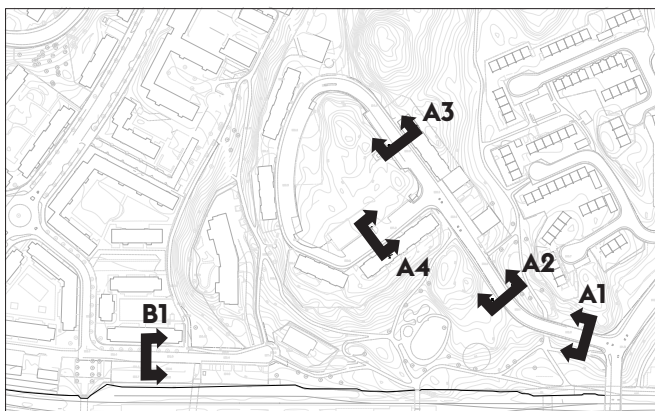
A2 - Filipstadsbacken



B1 - Brattforsgatan



A3 - Filipstadsbacken



Översikt med sektionmarkeringar.

Gångtrafik

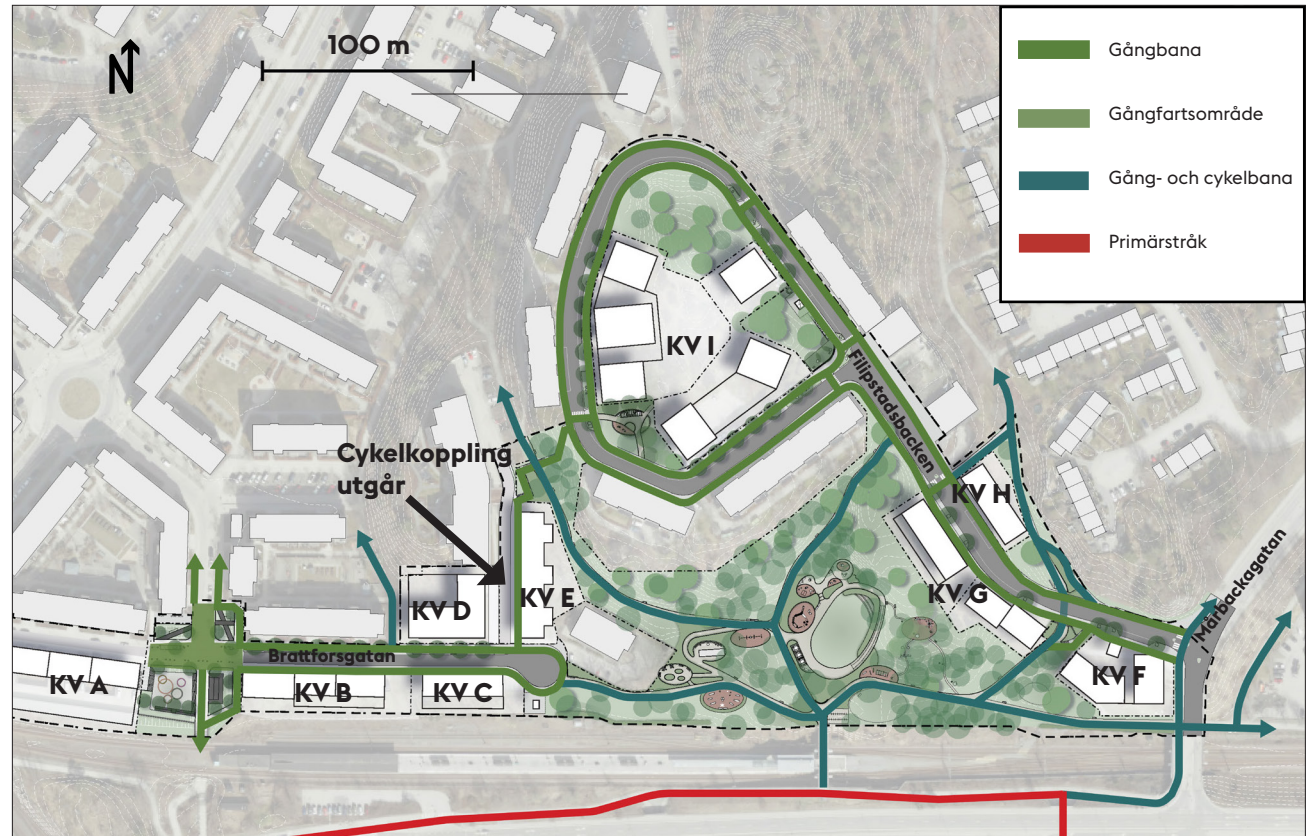
Generellt innebär förslaget förbättrad standard för hela området. Nya gångbanor inom planområdet föreslås ha en minsta bredd om 2,5 meter. Längs med hela Filipstadsbacken och Brattforsgatan föreslås gångbanor på båda sidor om körbanan.

Då nya hus planeras intill korsningen Filipstadsbacken Mårbackagatan påverkas befintliga parkstråk. Från att idag ansluta på södra sidan av Filipstadsbacken föreslås en ny koppling på norra sidan. Befintlig koppling lutar cirka 6-7 procent medan den nya på norra sidan lutar cirka 4-5 procent. För att behålla kopplingen på den södra sidan föreslås en ny trappa mellan parkstråket och Filipstadsbacken.

Intill Brattforsgatan finns idag ett parkstråk för gång och cykel som går parallellt med befintlig kvartersgata i nordsydlig riktning. Förslaget innebär att gångkopplingen flyttas till kvartersgatan.

Planförslaget innebär förbättrade vistelsevärden vid såväl Filipstadsbacken som Brattforsgatan. Vid Filipstadsbacken skapas en ny entréplats och vid Brattforsgatan utvecklas torget invid pendeltåget.

En del av torget kommer att regleras och utformas som gångfartsområde för att därigenom öka gångvänligheten på platsen. Med hänsyn till den kommande exploateringen med fler lokaler i bottenvåning och ett ökat flöde av människor finns det goda förutsättningar för en platsbildning. Genom att reglera torget som gångfartsområde kan gående korsa Brattforsgatan på flera sätt än idag. Regleringen och utformningen som gångfartsområde innebär att fordon färdas med gångfart och på gåendes villkor. Det tillskapas också skyddade zoner för



Illustrationsplan med gång- och cykelstråk inom området.

de gående längs med fasad vilka avgränsas mot motorfordon med grönska och möblering.

Cykeltrafik

Förslaget innebär inga större förändringar av cykelinfrastrukturen inom området. Längs med Filipstadsbacken och Brattforsgatan sker cykling i blandtrafik.

Den befintliga gc-kopplingen från parken till

gatan söder om Filipstadsbacken flyttas till norra sidan. Läng Filipstadsbacken går detta cykelstråk i blandtrafik. Utmed Mårbackagatan utvecklas huvudcykelstråket inom angränsande projekt "Sillo 5" för att ansluta mot primärstråket längs med Magelungsvägen.

Intill Brattforsgatan finns idag ett parkstråk för gång och cykel som går parallellt med befintlig kvartersgata. Förslaget innebär att cykelkopplingen utgår, i parken finns dock alternativa vägar som ersätter den utgående.

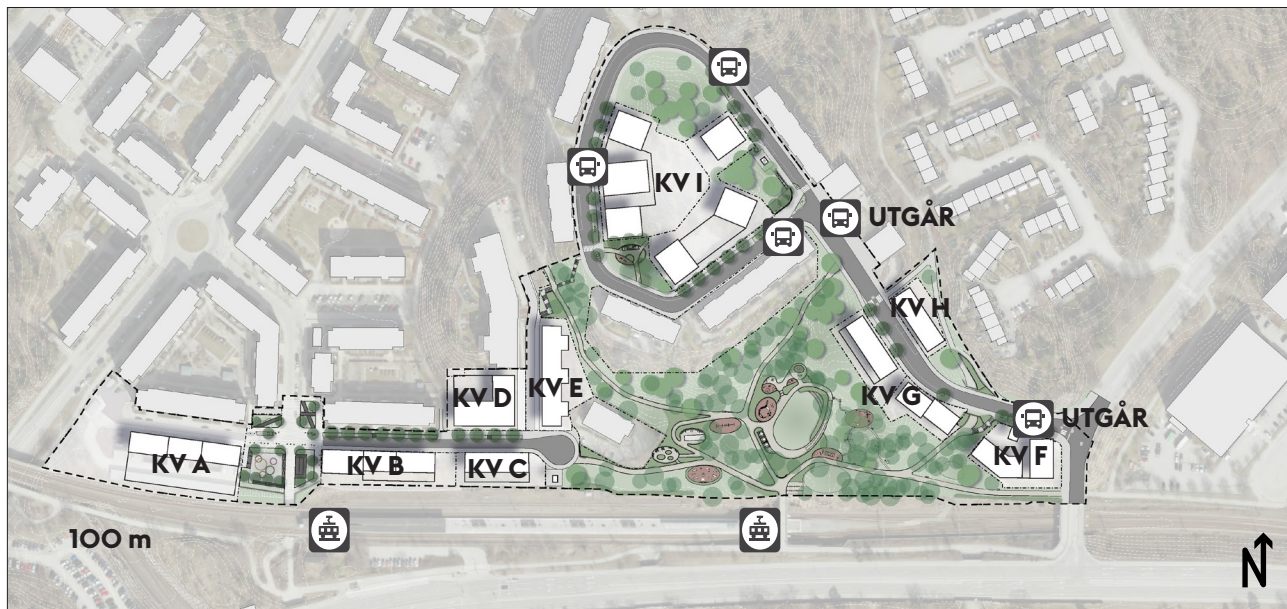
Kollektivtrafik

Den nya bebyggelsen hamnar i ett läge med brett utbud av kollektivtrafik med närhet till såväl tunnelbana som pendeltåg. Därtill planeras för en större bytespunkt för busstrafik på Magelungsvägen. Planerad bebyggelse intill Brattforsgatan placeras i direkt anslutning till pendeltågstationen och cirka 200 meter från tunnelbanan medan bebyggelse längs med Filipstadsbacken får något längre, cirka 450 meter, men får också en placering i nära anslutning till den planerade bytespunkten för buss på Magelungsvägen.

Längs med Filipstadsbacken går idag lokalbusslinje 184. Längs med Filipstadsbacken finns idag flera hållplatser varav två föreslås utgå för att möjliggöra för den nya bebyggelsen och ny gatuutformning. De två hållplatserna som utgår redovisas i illustrationen till höger. Borttagningen av hållplatserna bedöms innebära marginella konsekvenser då flertalet hållplatslägen finns i direkt närhet till de två borttagna hållplatserna.

Förslaget innebär ny utformning av hela Filipstadsbacken där körfältsbredder anpassats efter busstrafik. I backen hålls en generell bredd om minst 7 meter, i anslutning till kvarter G och H sker dock en avsmalning av körbanan. Detta görs i syfte att minska intrång i viktiga naturområden och gångstråk i parken och samtidigt möjliggöra för lastplatser samt träd. Den lokala avsmalningen förbi lastplatserna är som smalast cirka 5,65 meter bred och utformad för att en buss och personbil ska kunna mötas samtidigt som en lastbil eller sopbil angör något av kvarteren. Lastplatserna är 2,65 meter breda.

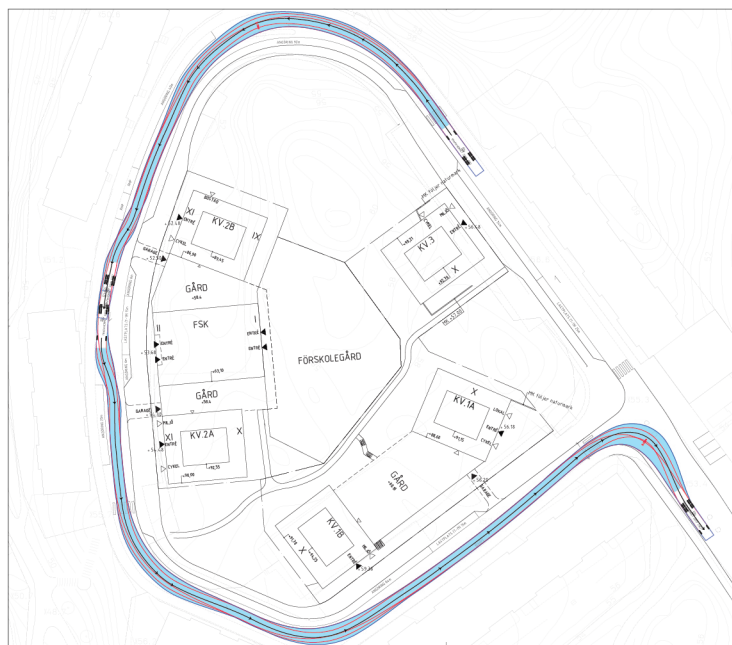
“Ringens” runt kvarter I föreslås enkelriktas och varierar i bredd, minsta föreslagna bredd är cirka 4 meter körbana.



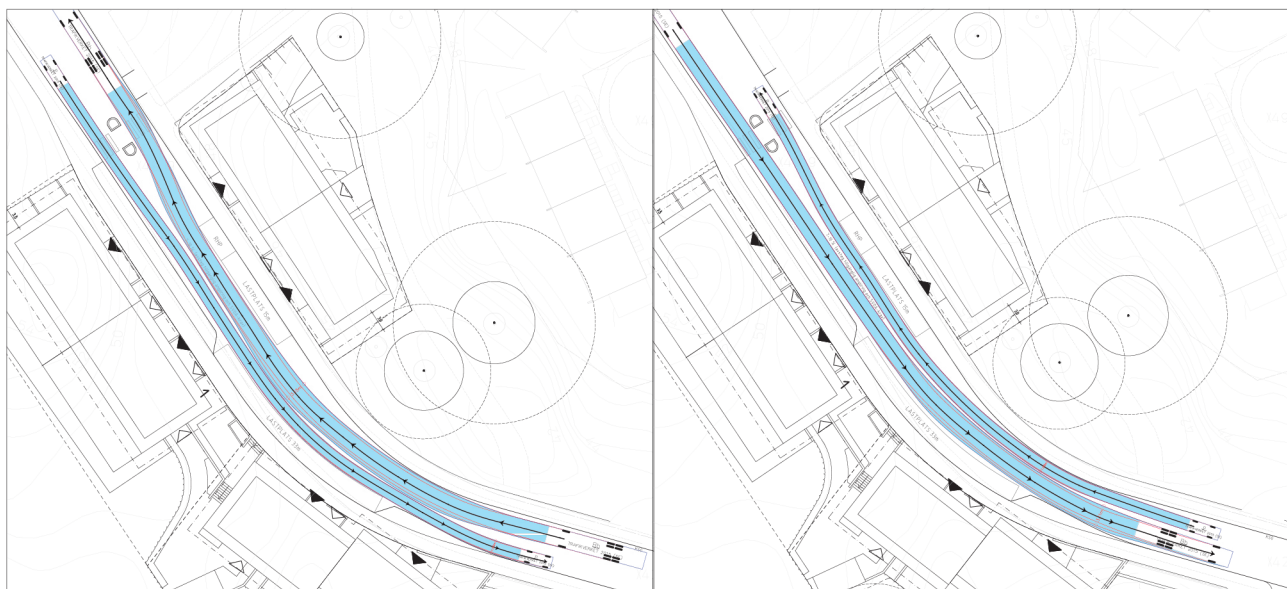
Illustrationsplan med busshållplatser och pendeltågsstation.

För att säkerställa framkomligheten för busstrafiken längs Filipstadsbacken har körspårsanalyser gjorts. För “Ringens” har de genomförts med 15 meter boggibuss i 30 km/tim på sträcka och kurvor samt i 20 km/tim i korsning och in- och utkörning till hållplats.

För “Backen” har de genomförts för möte mellan Boggibuss och personbil i 30 km/tim. Körspår redovisas i illustrationer nedan.



Körspår för hållplatser.



Körspår vid lokal avsmalning längs Filipstadsbacken.

Motorfordonstrafik

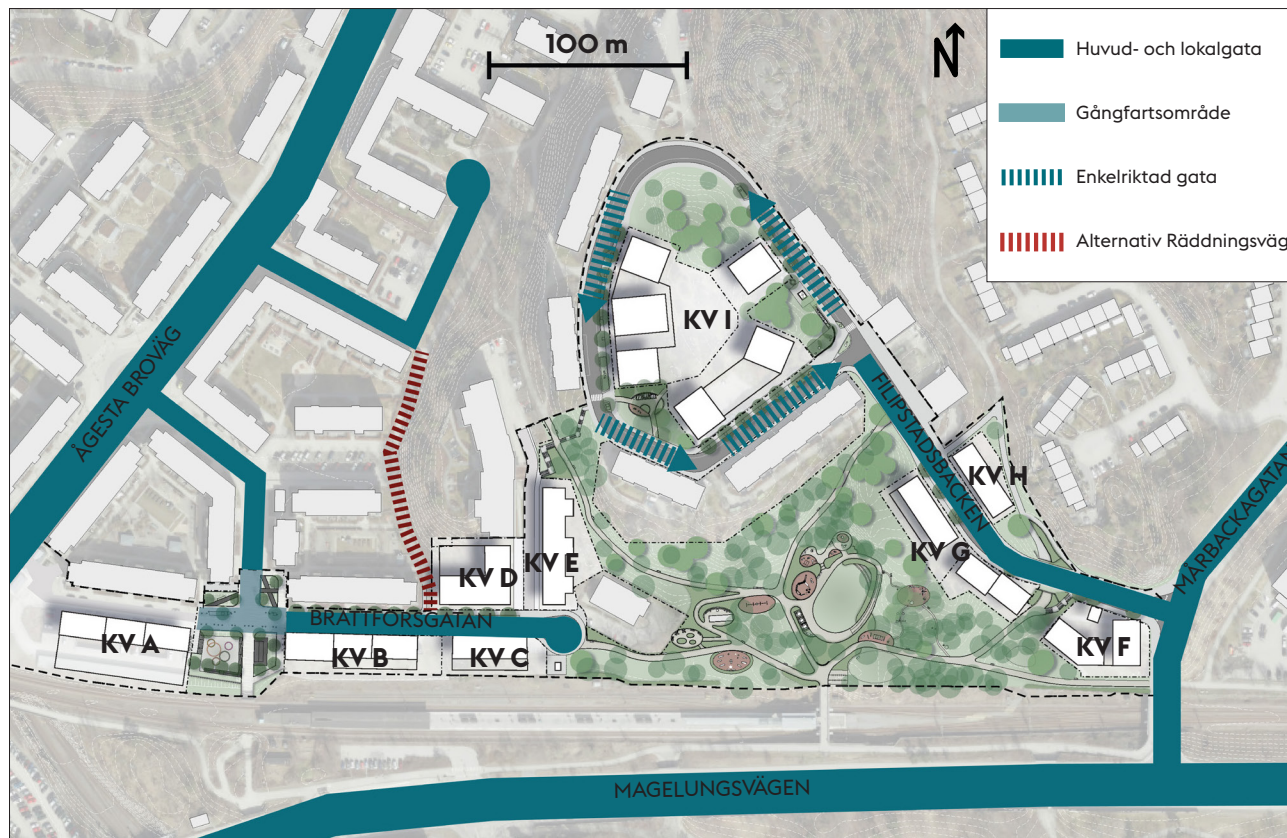
Förslaget innebär att Filipstadsbackens övre del och "ringen" runt kvarter I enkelriktas. Detta görs bland annat för att kunna behålla så många som möjligt av befintliga parkeringsplatser längs den yttre kantstenslinjen. Enkelriktningen påverkar boendes körväg till och från sina entréer och parkeringsplatser på kvartersmark. Konsekvensen bedöms vara lokal och möjliggör för fortsatt god framkomlighet för busstrafiken.

Brattforsgatan föreslås fortsatt vara dubbelriktad och 5,5 meter bred. I samband med utvecklingen längs gatan föreslås befintlig vändplats göras om med radie om 9 meter för att möjliggöra vändning med sopbil och lastbil (typfordon Los) enligt Stockholms stads riktlinjer. Vidare justeras höjdsättningen på Brattforsgatan för att underlätta anslutningen av kvartersgatan. Därutöver har detaljutformningen av gångfartsområdet anpassats för att möjliggöra möten mellan sopbil eller lastbil (typfordon Los) och personbil.

Trafikalstring

Förslaget innebär att cirka 100 parkeringsplatser längs med Filipstadsbacken utgår på allmän plats. I den nya bebyggelsen planeras samtidigt för cirka 231 nya parkeringsplatser varav cirka 186 på kvartersmark. Viss angöringstrafik kommer att uppstå till förskolan som planeras i kvarter I men då förskolan främst bedöms serva de boende i området bedöms angöringstrafiken dit få marginell påverkan.

Även längs Brattforsgatan försvinner befintlig markparkering som ger plats för ny bebyggelse. Totalt försvinner där 12 platser på allmän gata. Brattforsgatan regleras med parkeringsförbud. I planerad bebyggelse planeras för 129



Illustrationsplan som redovisar enkelriktning, kvartersgata och alternativ räddningsväg.

parkeringsplatser på kvartersmark.

Sammantaget väntas antalet parkeringsplatser på sikt i princip vara oförändrad och därför antas även trafikflödena i princip vara oförändrade. Den samlade bedömningen blir därmed att trafikstringen inte kommer att ha någon betydande effekt på trafiknätet.

Räddningsvägar

Vid ett 100 års-regn finns risk att delar av den nya och befintliga bebyggelsen inte kan nås av räddningstjänsten via Brattforsgatan. För att säkerställa räddningstjänstens framkomlighet föreslås gc-banan genom parkområdet utgöra en alternativ räddningsväg. I vidare projekteringsarbete ska denna anpassas för att räddningstjänstens fordon ska komma fram. En del av den föreslagna räddningsvägen lutar cirka 8-9 % vilket överstiger räddningstjänstens krav om max 8 %.

Angöring, RHP och avfallshantering

Utmed Filipstadsbacken skapas utrymme för angöring och avfallshantering för den tillkommande och befintliga bebyggelsen. Genom gatuutformningen möjliggörs för tillgänglig angöring inom 25 meter från entréer. Angöringsfickor och lastplatser anpassats efter entréer och miljörum.

För RHP gäller stadens generella riktlinje om att dessa placeras på kvartersmark. För kvarter H görs dock ett avsteg då kvarteret inte planerar för något underliggande garage samt att konsekvenserna av att tillskapa markparkering anses vara för stora. RHP föreslås ligga i gatan vilken lutar cirka 7-10 %. Detta utgör ett avsteg från vad som anses som tillgängligt. Läget för RHP har emellertid anpassats så att personer som nyttjar platsen främst behöver röra sig i tvärlutning och inte i så stor utsträckning i brant längslutning. I vidare projekteringsarbete fortsätter arbetet med dessa anpassningar.

I backen föreslås lastplatser till kvarter F, G och H. Lastplatserna vid kvarter G och H behöver anordnas där gatan lutar cirka 7-10 procent. Detta utgör avsteg från SVOA:s riktlinjer för avfallshantering, vilket innebär att dessa angöringsfickor inte ses som tillgängliga på grund av den kraftiga lutningen. Läget för lastplatserna har anpassats så att personer som nyttjar platsen främst behöver röra sig i tvärlutning och inte i så stor utsträckning i brant längslutning. I ringen anordnas 3 lastplatser som föreslås tidregleras mellan 7-19. Övrig tid kan de nyttjas för parkering.

Brattforsgatan utformas med en bredd om 5,5 meter körbana och regleras med parkeringsförbud. Genom denna utformning finns möjlighet för tillgänglig angöring och avfallshantering längs hela gatan. 1 RHP möjliggörs på gatan.

Bilparkering

Förslaget innebär en betydande förändring av parkeringssituationen längs Filipstadsbacken där en stor del av befintliga parkeringsplatser på allmän plats utgår. På befintliga parkeringsplatser föreslås ny bebyggelse och en utveckling av gatan. Förslaget innebär att antalet parkeringsplatser på allmän plats på Filipstadsbacken reduceras från cirka 164 till cirka 61 parkeringsplatser. Varav 3 är möjliga RHP. 3 tidreglerade lastplatser (kl. 7-19) föreslås anordnas i "Ringens" som på övrig tid regleras som parkeringsplatser. Lastplatserna motsvarar cirka 10 parkeringsplatser.

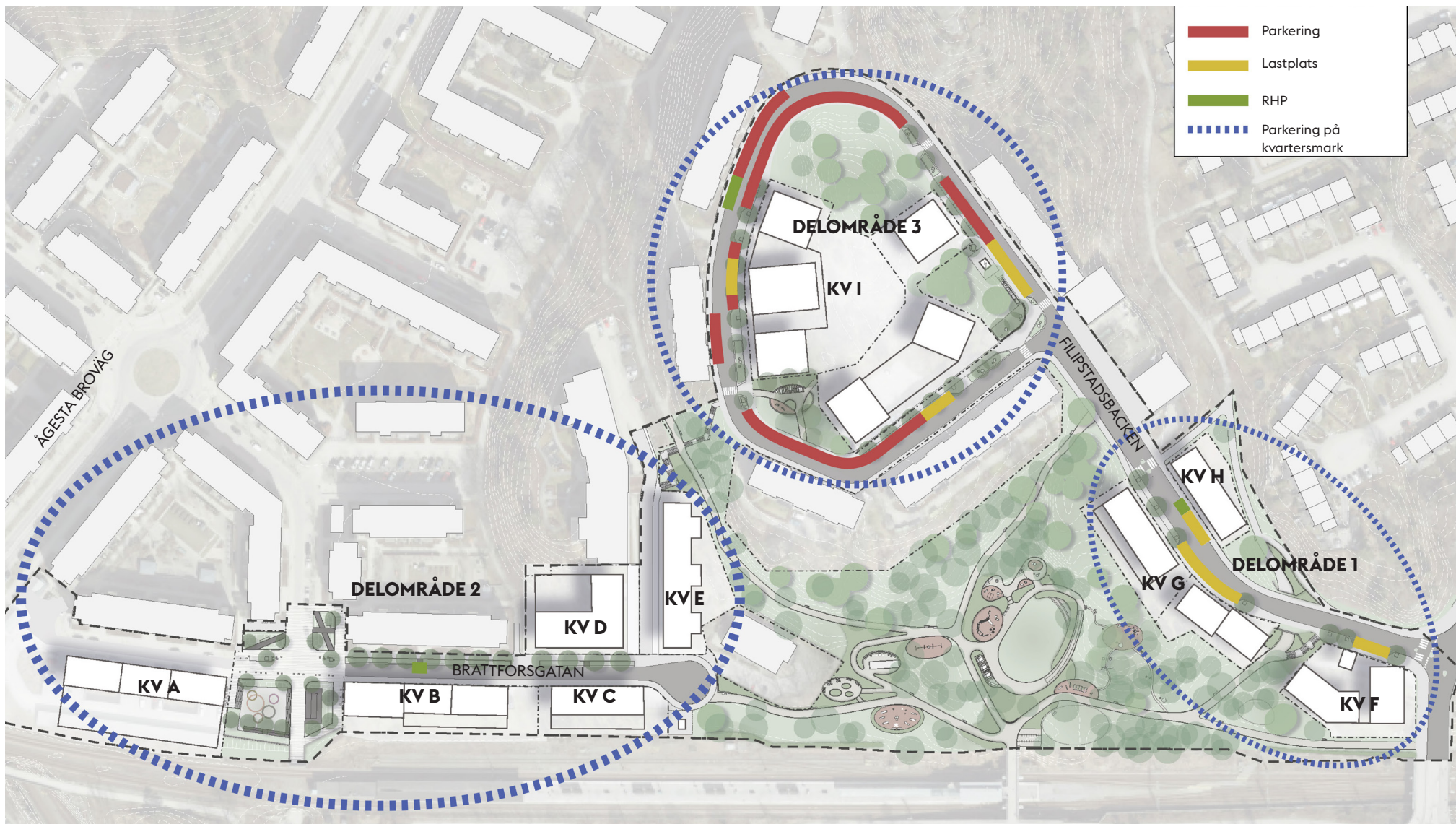
Brattforsgatan som får bebyggelse på ömse sidor gatan regleras med parkeringsförbud. Det innebär att 12 längsgående korttidsparkeringsplatser på allmän gata försvinner. Förslaget möjliggör 1 RHP på Filipstadsbacken.

I PM "Parkering - Filipstadsbacken" redogörs parkeringsfrågan ytterligare. Bland annat redovisas en beläggningsstudie som redovisar hur parkeringen används idag och av vem.

Cykelparkering

Intill pendeltågsstationen vid torget finns idag cirka 70 cykelparkeringar. Omgestaltningen av torget innebär att samma antal cykelparkeringar som idag bibehålls. På sikt väntas antalet resenärer att öka. Enligt stadens riktlinjer ska kollektivtrafikens knutpunkter förses med 5-15 cykelparkeringar per 100 påstigande resenärer under morgonrusningen.

Enligt uträkningar som utgår från boendeprognoser och resandestatistik uppskattas behovet av nya cykelparkeringar till cirka 70-215 platser. I projektet "Nordmarksvägen etapp 2" planeras för ett överskott av 30 cykelparkeringar som kan tillgodoses.



Parkering, lastplatser och RHP på allmän plats samt delområden för parkering på kvartersmark.

Samlad bedömning och fortsatt utredning

Sammantaget bedöms de utvecklingsåtgärder som planeras i samband med exploateringen på Filipstadsbacken att medföra förbättrade förutsättningar för gående, cyklister och kollektivtrafik. Det är av stor vikt att dessa åtgärder implementeras även i kommande detaljprojektering av allmän plats. Det är även viktigt att byggaktörer verkar för mobilitetslösningar av hög kvalitet på kvartersmark för att främja ett minskat bilåkande och lägre parkeringsefterfrågan.

Fortsatt utredning

Vid den fortsatta planeringen av området kvarstår några delar som behöver utredas vidare:

- Detaljprojektering av gångfartsområdet inklusive övergångar mellan kantstensvisningar på Brattforsgatans sydvästra del mot Familjebostädens kvarter och gångfartsområdet. Fördjupat höjdsättningsarbete behövs för att bibehålla kantstensvisning om 12 cm hela vägen fram mot gångfartsområdet.
- Skyfallshantering på Brattforsgatan behöver studeras vidare för att säkerställa framkomlighet för räddningsfordon vid skyfall.
- Utredning kring möjligheten att anpassas gång- och cykelbana genom parkområdet till räddningsväg.
- Detaljerad höjdsättning av vändplanen på Brattforsgatan.
- Detaljutformning av korsningen Filipstadsbacken - Mårbackagatan.

