

TRAFIK-PM GJUTMÄSTAREN 6 OCH 9 I ULVSUNDA INDUSTRIOMRÅDE

- UNDERLAG TILL PLANSAMRÅD

2019-10-10



UPPDRAG

Uppdragsnamn: Trafikutredning Gjutmästaren 6 och 9
Titel på rapport: Trafik-PM Gjutmästaren 6 och 9 i Ulvsunda industriområde
Version: 2.3 Slutversion
Datum: 2019-10-10

MEDVERKANDE

Beställare: Svefa AB
Kontaktperson: Margareta Catasús
Konsult: Brunnberg & Forshed
Kontaktperson: Sören Eriksson
Underkonsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Åsa Lilja
Trafikplanerare: Ali Esmaili
Granskare: Åsa Lilja

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	4
BAKGRUND & SYFTE.....	6
FÖRUTSÄTTNINGAR & STYRANDE DOKUMENT	7
NULÄGESBESKRIVNING	10
PLANFÖRSLAGET	14
GATUTYPER.....	16
SEKTIONER	18
FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	21
TRAFIKANALYS	32
SLUTSATSER.....	33

SAMMANFATTNING

För att nå de uppsatta målen om bostadsbyggande behöver förtätning av befintliga bostadsområden ske, samtidigt som nya bebyggelseområden utvecklas.

Det aktuella planområdet ligger i Ulvsunda och utgör idag ett industriområde. Genom omvandling från industri till en tätbebyggd blandstad förlängs staden utmed vattnet. Området har idag en splittrad struktur och kopplingarna, framförallt för gående och cyklister, är svaga.

Den planerade utvecklingen av området innehåller bostäder, hotell, kontor, idrott, kultur, skola m.m. Genom utvecklingen skapas goda möjligheter för att förändra områdets bildominans till att bli en stadsdel där majoriteten av resorna sker med hållbara transportslag. Ett sammanhängande gång- och cykelnät skapas och kompletteras av det stora utbudet av kollektivtrafik. För att skapa ytterligare möjligheter för hållbart resande föreslås låga parkeringstal som kompletteras med mobilitetsåtgärder. Dessutom föreslås öppna parkeringsgarage som möjliggör för samnyttjande.

Området ansluter mot det övergripande vägnätet i korsningen Norrbyvägen/Bryggerivägen samt Karlsbodavägen/Smältvägen. Korsningen Norrbyvägen/Bryggerivägen är idag kraftigt belastad och har begränsad framkomlighet för anslutande gator då bussprioritering längs Norrbyvägen ökar kollektivtrafikens framkomlighet. Korsningen Karlsbodavägen/Smältvägen har också begränsad framkomlighet då Tvärbanan har full prioritet. Med begränsad framkomlighet för biltrafiken bedöms möjligheterna för hållbart resande öka ytterligare.

Mer lokalt möjliggör gatunätet för angöring och varuhantering. I vissa fall sker varuhantering i underjordiska garage.

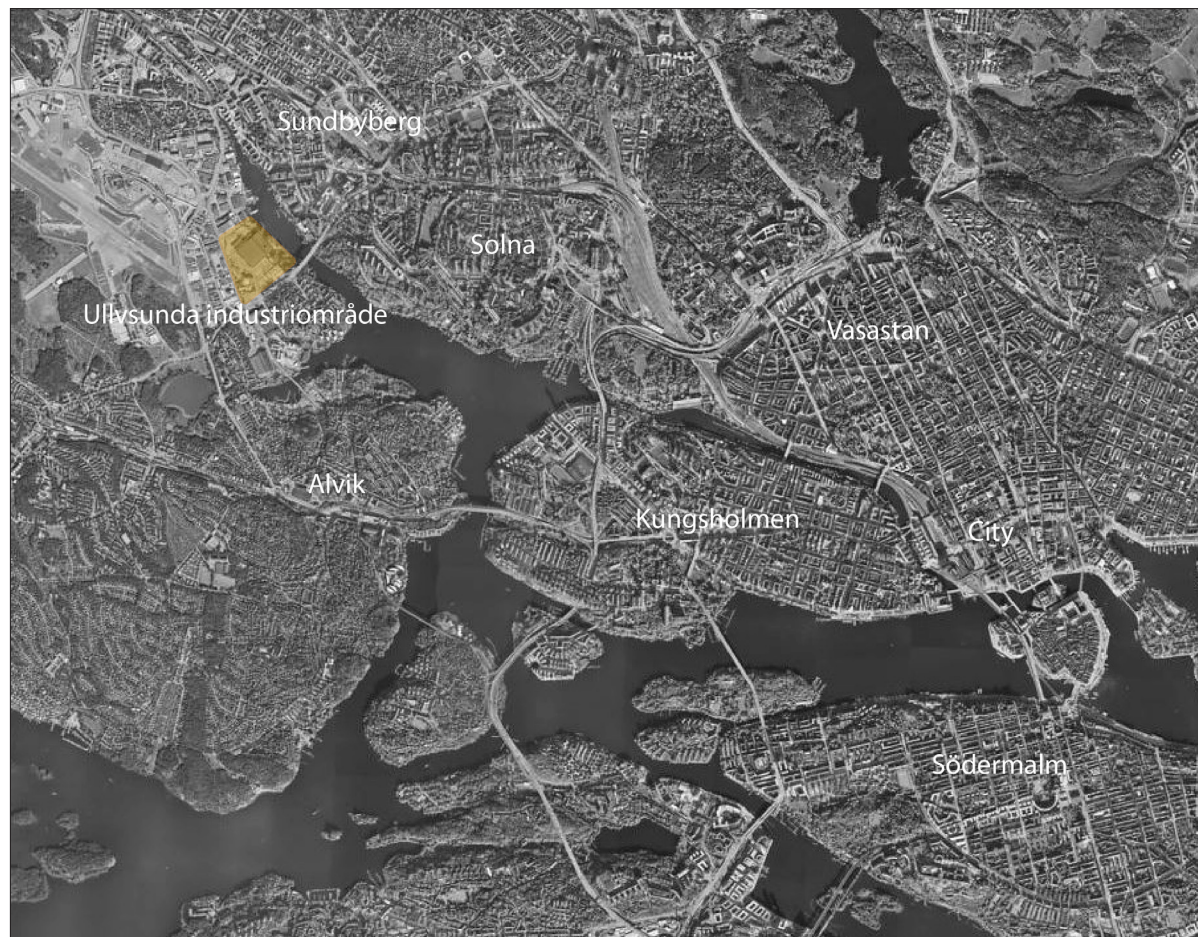
Gatorna inom planområdet utformas för att skapa förutsättningar för stadsliv, unga såväl som äldre kan röra sig på ett trafiksäkert sätt och i strategiska lägen breddas gångbanor för framtida utesereringar. Utmed Bällstaviken utvecklas strandpromenaden.

BAKGRUND & SYFTE

Stockholm växer och planerar för 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.

I Ulvsunda industriområde och Mariehäll pågår en större omvandling från att vara ett industriområde till en blandad stad med arbetsplatser, skolor och bostäder. I Mariehäll har omvandlingen påbörjats medan planeringen för Ulvsunda industriområde pågår. Inom detaljplanen Gutmästaren 6 planerar St. Eriks Markutveckling AB för bostäder, idrottslokaler, hotell, kontor och parker.

Tillkommande bostäder och bebyggelse innebär ändrade förutsättningar på befintligt trafiksystem i området. Detta trafik-pm syftar till att utreda vilka konsekvenser exploateringen medför och hur ett framtida trafiksystem ska fungera.



Ulvsunda industriområde i förhållande till andra stadsdelar i Stockholm

FÖRUTSÄTTNINGAR & STYRANDE DOKUMENT

Planeringen av Ulvsunda industriområde och Kv. Gutmästaren 6 utgår från Stockholms stads styrdokument. Övergripande för all planering inom Stockholms stad är "Vision 2040- Ett Stockholm för alla" som ger en övergripande bild av hur Stockholm ska vara år 2040.

ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLMS STAD

I översiktsplanen pekas Ulvsunda industriområde och Mariehäll ut som ett lokalt utvecklingsområde. En omvandling till tät blandstad pågår redan närmast Bällstaviken. Förutom tillkommande bebyggelse med nya lokala parker och torg finns goda förutsättningar för en sammanhängande strandpromenad längs med Bällstaån. Vidare beskrivs behovet av kultur, idrott och närservice i området.

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

PÅGÅENDE PROJEKT

Ulvsunda industriområde, Mariehäll och Bällsta är samtliga områden som står inför en större omvandling. Runt omkring Gjutmästaren 6 finns flera utvecklingsprojekt som befinner sig i olika skeden.

MASUGNEN 5 OCH 7

Kvarteret Masugnen 5 och 7 planeras omvandlas från kontor till bostäder. Inom fastigheterna planeras för 110 respektive 260 bostäder samt en förskola om fyra avdelningar.

VALSVERKET 10

Kvarteret Valsverket 10 ägs idag av Sagax men är sedan 2017 såld till S:t Erik Markutveckling som tillhör Stockholms stad. Staden planerar för en F-9 skola med kapacitet för cirka 900 elever på den aktuella fastigheten

GJUTMÄSTAREN 8

Gjutmästaren 8 befinner sig i byggskedet. Verksamheten innehåller yrkesbutiker inom VVS och bygg. Ovanpå handelsverksamheten planeras kontor i två våningar. Total BTA för fastigheten är 20 280 kvadratmeter.

ARCHIMEDES

I detaljplan för Archimedes 1 och del av Mariehäll 1:10 föreslår staden cirka 710 nya bostäder. I området planeras också ett grönt gångstråk med lekplats och torg.

BETONGBLANDAREN 2,10 OCH 13

Planområdet är beläget i Mariehälls företagsområde och angränsar till bland annat Bromma Blocks och Ulvsunda industriområde. Den föreslagna markanvändningen är främst bostäder och grundskola.

BROMMA BLOCKS

Utbyggnaden av Bromma Blocks planeras fördubbla antalet hyresgäster i fastigheten. I samband med bostads och kontorsutbyggnader i området är målet att vara en framtida stadskärna mer än en externhandelsplats.

FRAMTIDA PROJEKT

Stadsbyggnadsnämnden godkände i augusti 2017 programmet för centrala Bromma. I programet föreslås en ny stadsdel i Riksby med utgångspunkt i områdets befintliga karaktär och kvaliteter. Riksby är en del av sammankopplingen mellan Brommaplan, Bromma flygplats och vidare planområdet vid Norra Ulvsunda.

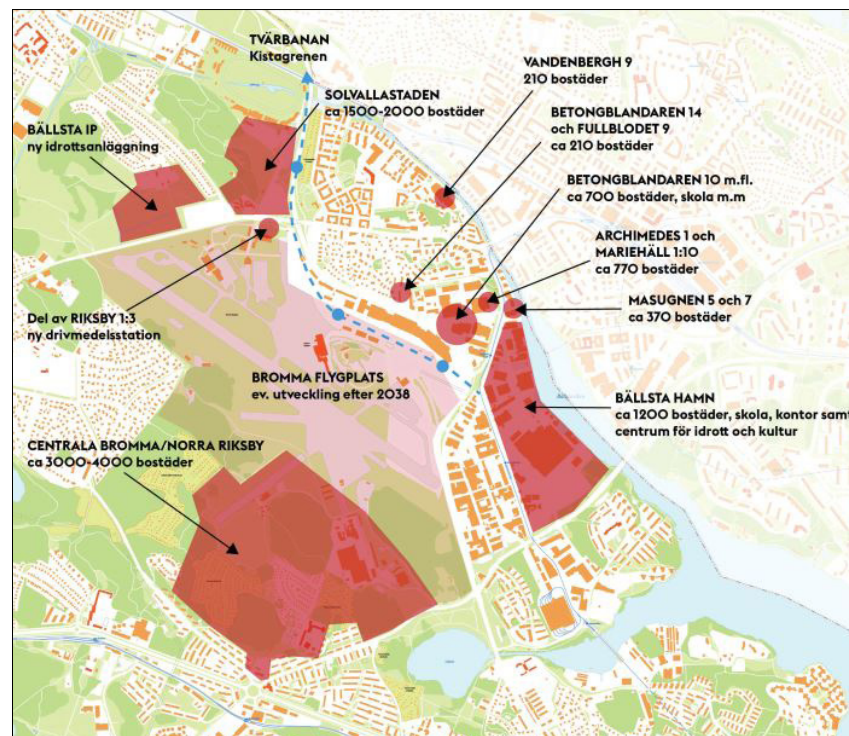
TVÄRBANANS KISTAGREN

Kistagrenen är åtta kilometer lång och stannar på sin väg mellan Ulvsunda och Helenelund vid tio nya hållplatser och passerar genom tre kommuner; Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna.

Med Kistagrenen knyts arbetsplatser i norr ihop med bostadsområden i söder. Resenärer i Stockholm ges en möjlighet till spårbunden kollektivtrafik till och från Bromma flygplats och Kistamässan. Vidare skapar Kistagrenen möjlighet till smarta byten till tunnelbana, pendeltåg och bussar.



Illustration över Tvärbanans linjedragning



Pågående projekt i närområdet av Gjutmästaren 6

NULÄGESBESKRIVNING

Utredningsområdet är beläget i Ulvsunda industriområde som står inför en stor omvandling. Närheten till Bällstaviken, Sundbybergs centrum och Tvärbanan innebär att området går från industriområde till ett mångsidigt bostads- och kontorsområde.

GÅNGTRAFIK

Området består idag främst av markparkering och gångbanorna i området är få och osammanhängande. Utmed Norrbyvägen finns gångbanor på båda sidor om vägen. Via stråket nås Lillsjön och vidare Bromma i väst, österut via Huvudstabron nås Solna.

Längs med Bällstaviken finns fina rekreativa värden, idag blockeras möjlighet till promenad längs vatten av de industriverksamheter som finns inom och utanför planområdet.

Norrbyvägen utgör en barriär för gående då vägen är en större transportled. Vägen kan endast passeras i de större signalreglerade korsningarna samt under Huvudstabron.

Utmed Ranhammarsvägen finns gångbanor på båda sidor av körbanan. Vidare finns ett kombinerat gång- och cykelstråk som löper utmed Tvärbanan.



LEGEND

- Gångbana
- - - Upptrampad stig
- - - Planområdesgräns

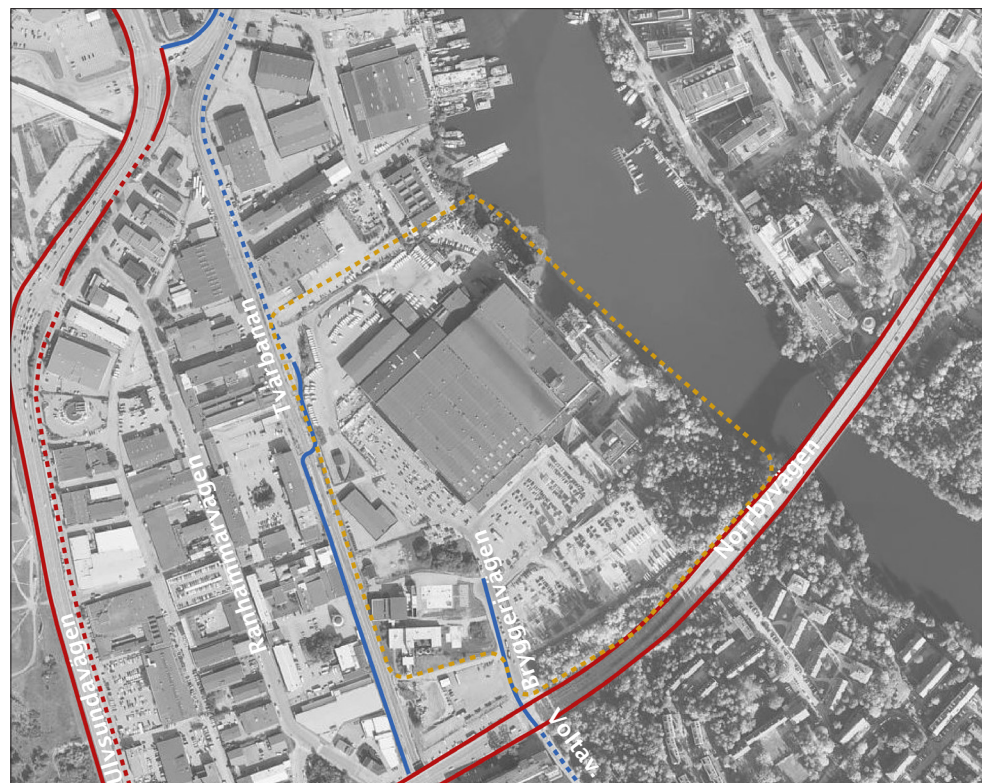
Planområdet består idag främst av markparkering och industrietor, gröna linjer markerar en del av de befintliga gångbanorna

CYKELTRAFIK

I närområdet av Gjutmästaren 6 finns två utpekade pendlingscykelstråk. Utmed Norbyvägen sträcker sig stråket mellan Solna och Bromma. Utmed Ulvsundavägen nås Mariehäll och Sundbyberg norrut samt Drottningsholmsvägen vidare mot innerstaden söderut. Kvaliteten på pendlingsstråken är av varierande kvalitet, breddmått i cykelplanen uppnås ej och på delar av sträckorna saknas separering mellan gående och cyklister. Utmed Ulvsundavägen pågår just nu arbete med att höja standarden på stråket.

Voltavägen söder om området är utpekad som ett huvudstråk, dock saknas cykelbanor och cykling sker i blandtrafik. I förlängningen av Voltavägen fortsätter huvudstråket på Bryggerivägen som kombinerad gång- och cykelbana.

Längs med Tvärbanans spår sträcker sig en kombinerad gång- och cykelbana. Utmed Masugnsvägen övergår cykelbanan till blandtrafik för att sedan koppla samman med Karlsbodavägen i höjd med Smältvägen. Kopplingarna till stråket är bristfälliga vid Karlsbodavägen då gång- och cykelpassage saknas. I höjd med Tvärbanans hållplats "Norra Ulvsunda" skiftar stråket sida om spåret för att vidare ansluta mot gång- och cykelbanan längs Norrbyvägen. Kopplingen uppfattas idag som mindre bra då den är placerad mellan befintliga korsningar.



Utpekade cykelstråk i anslutning till planområdet, röda stråk motsvarar pendlingsstråk och de blå huvudstråk

LEGEND

- Pendlingsstråk
- - Pendlingsstråk blandtrafik
- Huvudstråk
- - Huvudstråk blandtrafik
- - Planområdesgräns

KOLLEKTIVTRAFIK

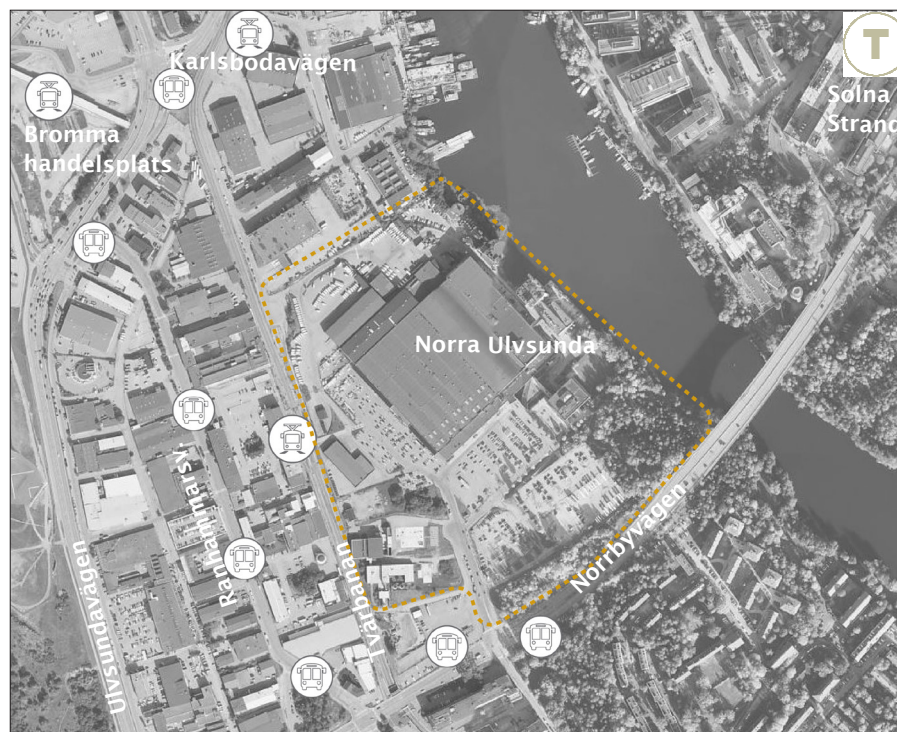
Intill området sträcker sig Tvärbanan med hållplatsläge vid Norra Ulvsunda. Med Tvärbanan nås viktiga knutpunkter som Liljeholmen och Alvik där byte till tunnelbanans röda respektive gröna linje kan göras. Dessutom kopplar Tvärbanan samman med Sundbyberg och Solna som möjliggör för byte till pendeltåg och tunnelbana. Under våren 2018 påbörjades utbyggnaden av Tvärbanans "Kistagren". Kistagrenen är en förlänging av spårvägen från Norra Ulvsunda via Bromma flygplats, Kista, vidare till Helenelund. Hållplatsen "Norra Ulvsunda" är sista hållplatsen innan Tvärbanan delar på sig vilket ökar turtätheten på spårvägen vid Gjutmästaren 6. Vidare kopplar Tvärbanan samman med pendeltågsstationer vid Årstaberg och i framtiden även Helenelund.

Stombuss 176 och 177 trafikerar sträckan Mörby station-Danderyds sjukhus-Solna-Brommaplan-Ekerö C-Svanhagen-Stenhamra och stannar längs Norrbyvägen i anslutning till utredningsområdet. I högtrafik kör linjerna i 10-minuterstrafik.

Utöver stombuss 176-177 trafikerar även hållplatserna av lokalbusslinje 110 som trafikerar sträckan Alvik-Bromma flygplats. I högtrafik kör linjen i 30-minuterstrafik. Utmed Ranhammarsvägen finns också flera lokalbusslinjer, buss 112 (Alvik-Spånga Stn), buss 155 (Brommaplan-Akalla), buss 509 (Brommaplan-Danderyd sjukhus).

Möjligheten att nå tunnelbanans blå linje är också god, stationen vid Solna strand finns inom ett avstånd på ca 1,5 kilometer (reellt avstånd) och kan nås på 5 minuter med cykel eller genom 10-15 minuters promenad.

Pendeltåget i Sundbybergs centrum finns 2 kilometer från planområdet och nås på 5-10 minuter med cykel.



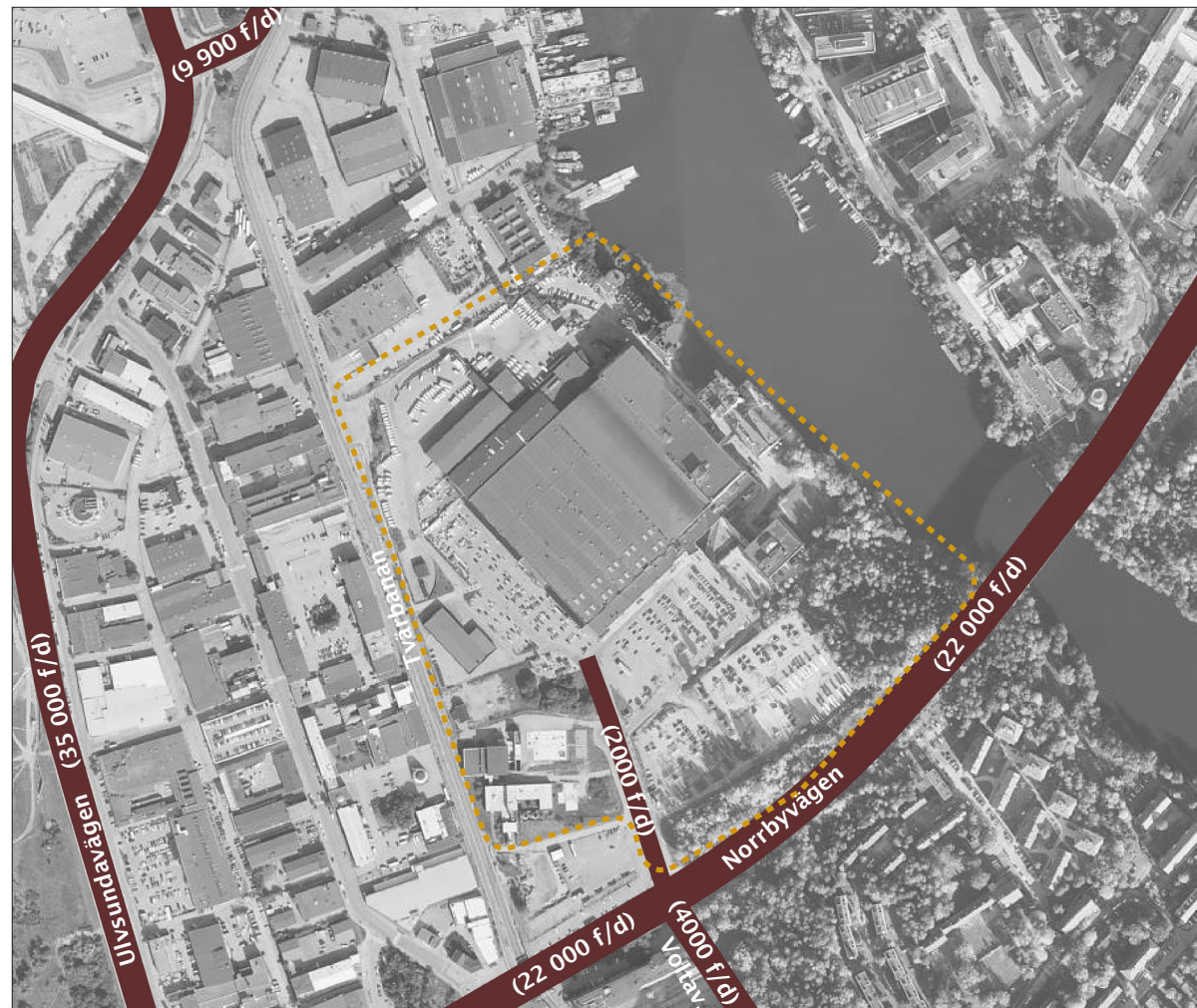
Kollektivtrafikutbudet inom och i anslutning till planområdet

BILTRAFIK

Planområdet nås via Norrbyvägen/Huvudstaleden via Bryggerivägen i söder samt via Karlsbodavägen och Smältvägen i norr. Norrbyleden/Huvudstaleden är den primära entrén till planområdet dels då tygnpunkten av bebyggelsen finns i anslutning till korsningen, dels då korsningen Smältvägen/Karlsbodavägen har begränsad kapacitet på grund av Tvärbanan.

Norrbyvägen/Huvudstaleden är en fyrfältig väg med cirka 22 000 fordon per dygn. Korsningen med Bryggerivägen och Voltavägen är signalreglerad med bussprioritering i signalen. Norrbyvägen/Huvudstaleden är en viktig huvudled i det övergripande trafiksystemet. I rusningstrafik är belastningen hög och köer uppstår. Att vägen redan idag går fullt bedöms vara en viktig förutsättning i vidare arbete med planområdet där bussens framkomlighet bör prioriteras och säkerställas.

Intill Gjutmästaren 6 finns flera verksamheter som planeras vara kvar, verksamheterna genererar tung trafik i form av varuleveranser och transporter av material. Inom Gjutmästaren 8 planeras t.ex. yrkesbutiker för VVS- och bygg, fastigheten ska kunna nås av semi-trailers vilket ställer krav på utformningen av gatunätet.



Trafikflöden på anslutande gator

(källa; <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-i-stockholm/>)

PLANFÖRSLAGET

I och med planförslaget omvandlas Ulvsunda industriområde till ett tättbebyggt bostads- och kontorsområde. Nedan beskrivs planförslaget på en generell och övergripande nivå.

BESKRIVNING

Planförslaget omfattar cirka 45 000 BTA bostäder som är placerade i den nord-östra delen av planområdet. De nya bostäderna i Prippts gamla byggnader ges en industriell karaktär vilket också ska präglade den direkta omgivningen. Styrande för placeringen och höjden på bostäderna är Bromma flygplats och dess bullernivåer. Vidare planeras för kontor, hotell, idrottsanläggning, kultur, butikslokaler, restauranger och en park. Konsekvensen av flygbullret styr de olika användningarna av fastigheterna som tillsammans skapar en blandstad.

Längs med Bällstaviken utvecklas strandpromenaden med bryggor, vistelseytor och en bastu/bas-säng. Målet är att skapa sammanhängande möjligheter att röra sig runt Bällstavikens vatten.

Norr om planområdet i Gårdsfogdevägens förlängning finns utrymme reserverat för en gång- och cykelbro över Bällstaviken som ytterligare stärker strandpromenaden och möjligheten att röra sig till fots och cykel i närområdet. Vidare studeras även en gång- och cykelbro som är gemensam med spårvägen över Ulvsundavägen och som landar i Karlsbodavägen. En sådan lösning ökar möjligheterna för att gå och cykla mellan Bromma Blocks, Bromma flygplats och planområdet.



Tvärbanan

källa: Stockholm stad



Lokal i båttenvåning

källa: Stockholm stad



Solbrygga

källa: Stockholm stad



Illustrationsplan över planförslaget

GATUTYPER

Gatunätet i Ulvsunda industriområde är ett viktigt strukturbildande element. Val av utformning, hastighet, och gestaltning baseras på det stadsrum som gatan är en del av. Gatornas utformning och gestaltning ska inte bara klara transportfunktioner utan också uppmuntra till vistelse och aktivitet samt hjälpa till att fördröja regnvatten.

Huvuddelen av gatorna inom planområdet är allmänna gator.

LIVSRUMSMODELLEN

Som stöd för en grov indelning av stadsrummen, med hänsyn till dess karaktärsdrag används livsrumsmodellen enligt TRAST- trafik för en attraktiv stad. Livsrumsmodellen uttrycker vilken potential olika stadsrum har beroende av dess form, inramning, läge i stadsstrukturen etc. I livsrumsmodellen delas staden in i tre olika "rum" och i två "mellanrum"; frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum

FRIRUM

Frirum är gator och stadsrum där gående- och cyklister är det primära trafikslaget. Utformningen av frirum planeras efter oskyddade trafikanters behov vilket innebär småskalighet och miljöer som inbjuder till vistelse och möten mellan människor.

Strandpromenaden, torg, lekplats, separata gång-

och cykelbanor, gata norr om lekpark samt kvartersgator inom det södra kontorskomplexet utgör frirum inom planområdet. I frirummet finns ingen annan biltrafik än den som krävs för skötsel.

INTEGRERAT FRIRUM

Integrerat 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.

Inom planområdet utgör gatan mellan hus 5 och Silos integrerat frirum. Eventuellt kan hela eller delar av de korta återvändsgatorna mellan Smältvägen och Strandparken i områdets norra del komma att provas som integrerat frirum.

Integrerat frirum regleras som gångfartsområde eller gågata.

MJUKTRAFIKRUM

Det mjuka trafikrummet karakteriseras av att gatan tillåter oskyddade trafikanter att röra sig längs och tvärs gatorna. I det mjuka trafikrummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspela och ytor för fordonstrafiken begränsas i så hög utsträckning som möjligt samtidigt som nödvändiga funktioner säkerställs. Högsta tillåtna hastighet är 30 km/h.

De flesta gatorna inom planområdet utgör mjuktrafikrum, exempelvis Smältvägen/Bryggerivägen, som är den uppsamlade gatan genom området från Norrbyvägen till Karlsbodavägen.

INTEGRERAT TRAFIKRUM

Det integrerade trafikrummet utgörs av gator där oskyddade trafikanter kan färdas längs med gatorna och korsa vid korsningspunkter. Rummet utgör tydligt en transportfunktion och högsta tillåtna hastighet är 40 km/h.

Karlsbodavägen är exempel på en gata som utgör integrerat trafikrum.

TRANSPORTRUM

Transportrum är gator och vägar var syfte är att säkerställa fordonstrafikens framkomlighet. Gående- och cyklister ska på ett tryggt och säkert sätt kunna passera ett transportrum. Högsta tillåtna hastighet är 60 km/h.

Norrbyvägen/Huvudstaleden utgör ett transportrum.





Olika gatutyper inom planområdet

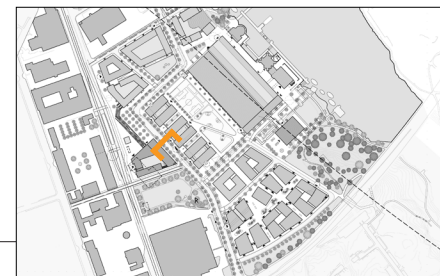
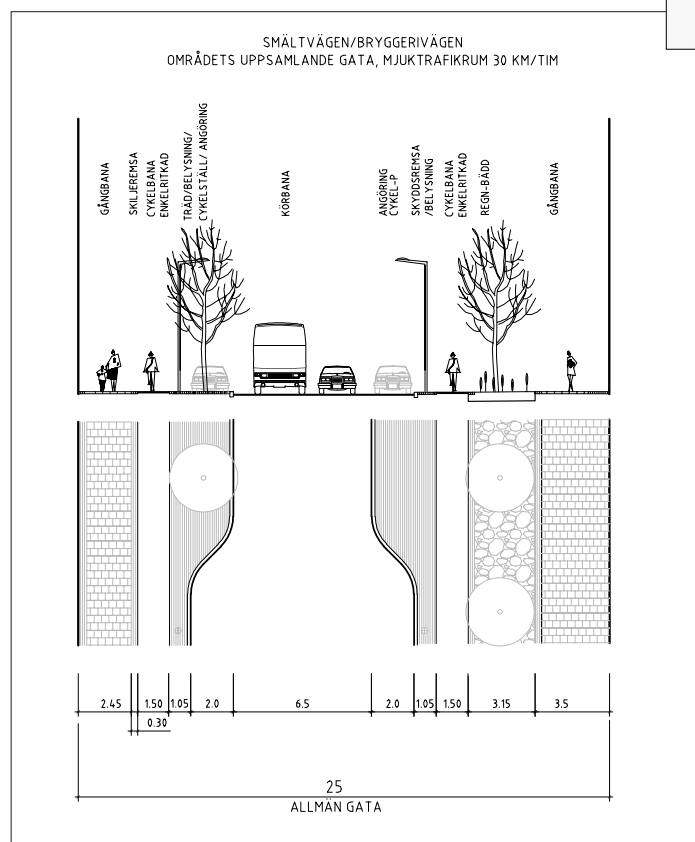
LEGEND

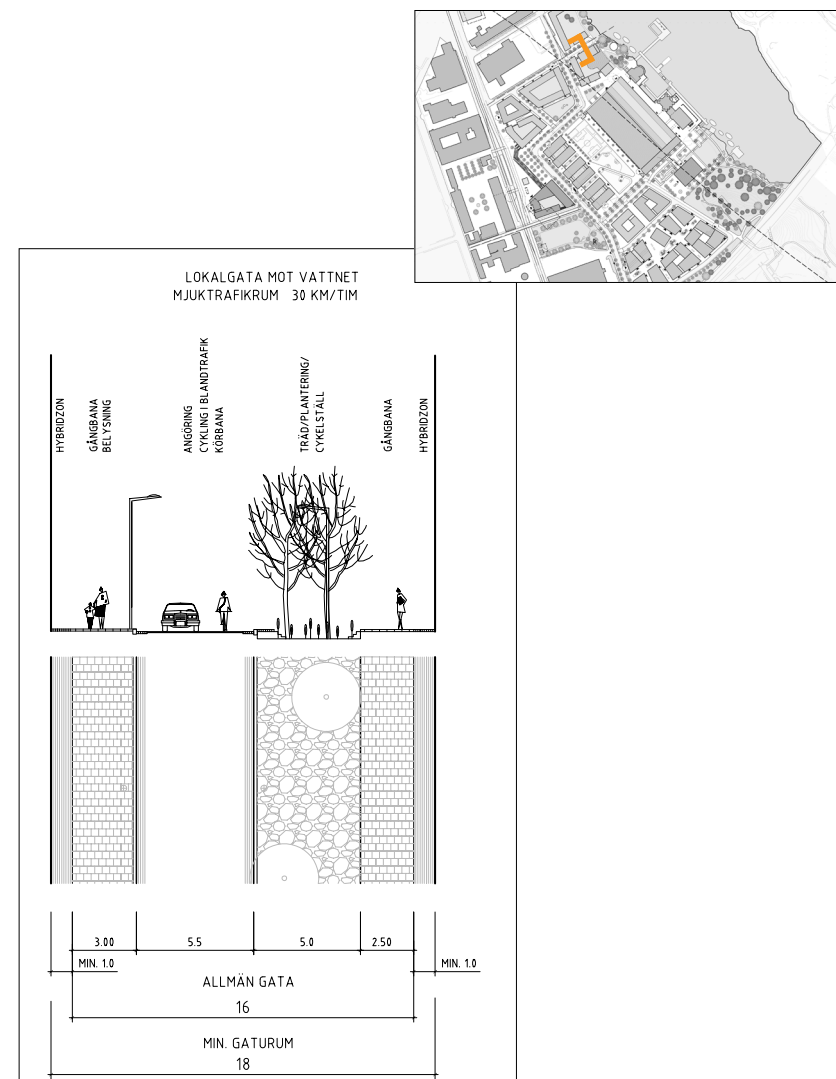
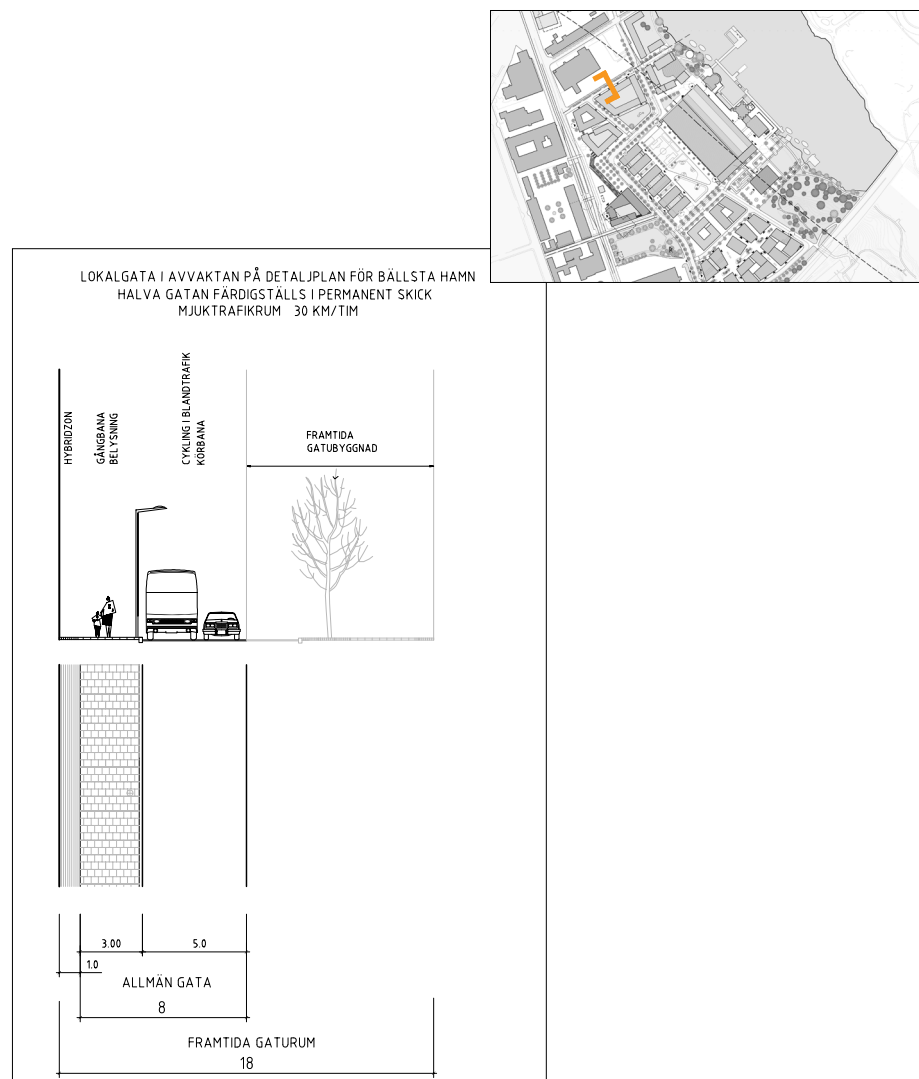
	Frirum
	Integrerat frirum
	Mjuktrafikrum
	Transportrum

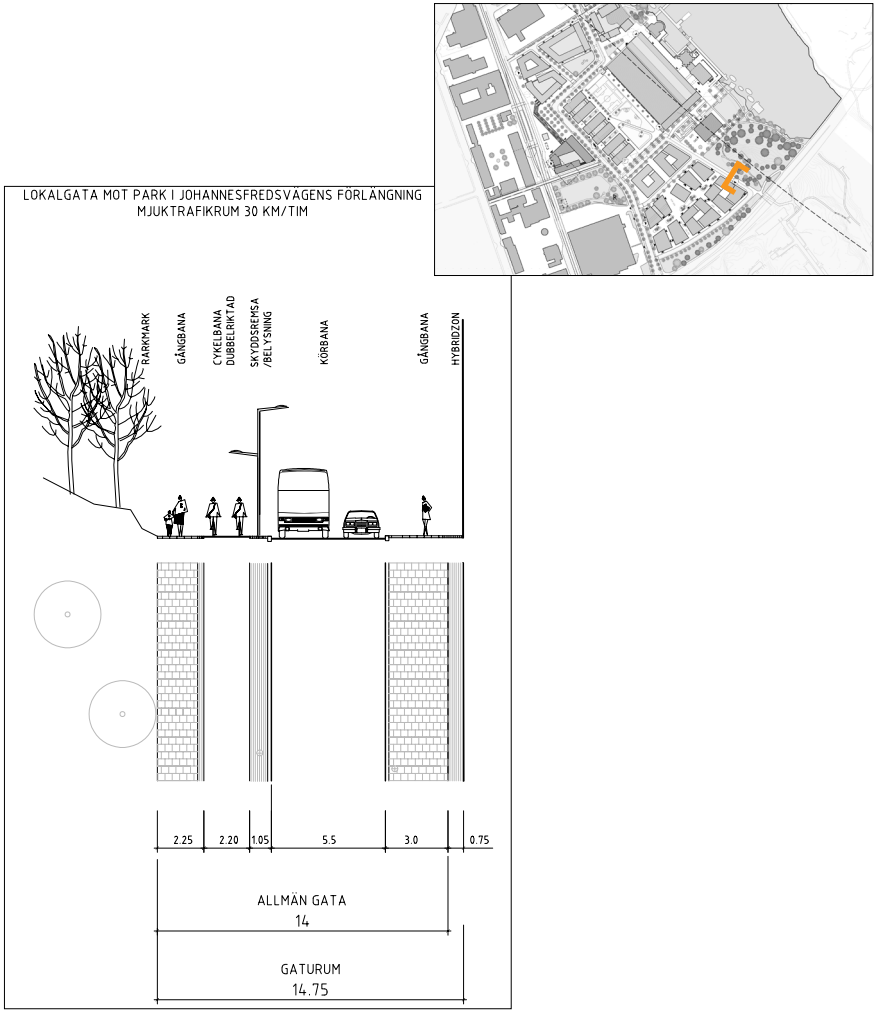
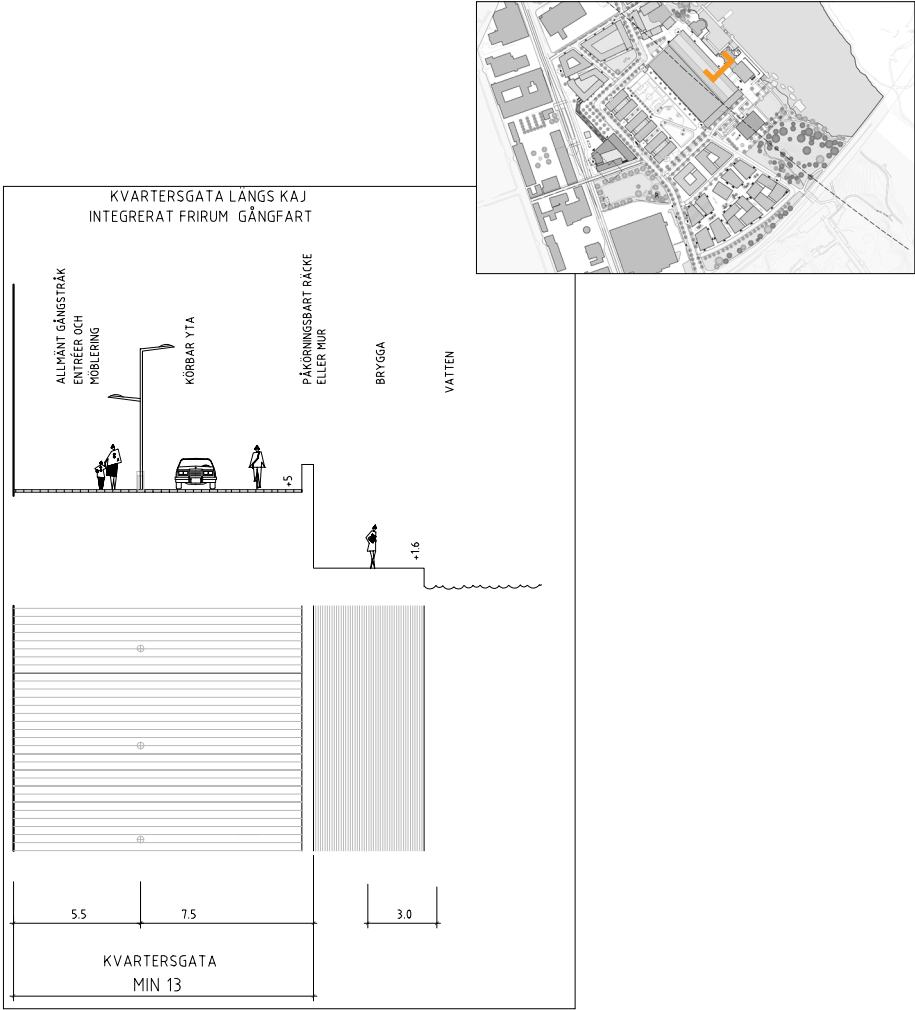
SEKTIONER

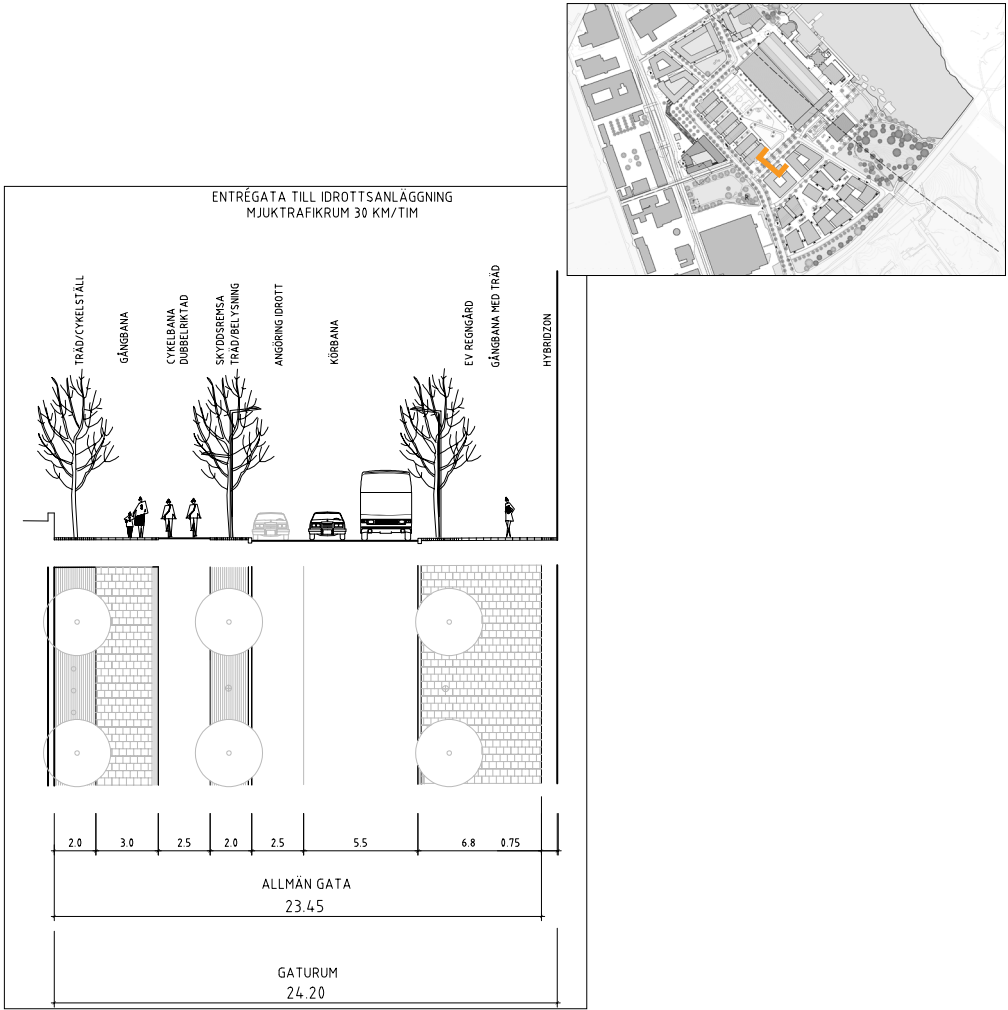
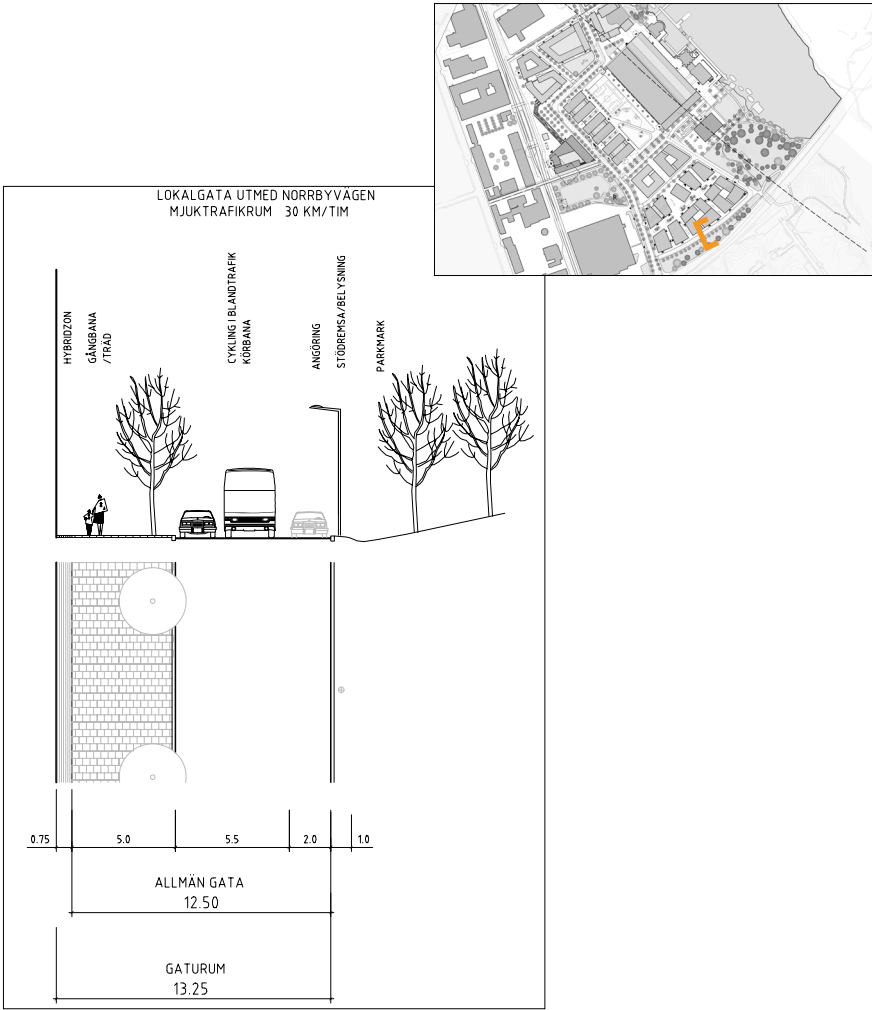
De allmänna gatorna i området ska utformas enligt stadens riktlinjer vad gäller trafiksäkerhet, framkomlighet, angöring mm.

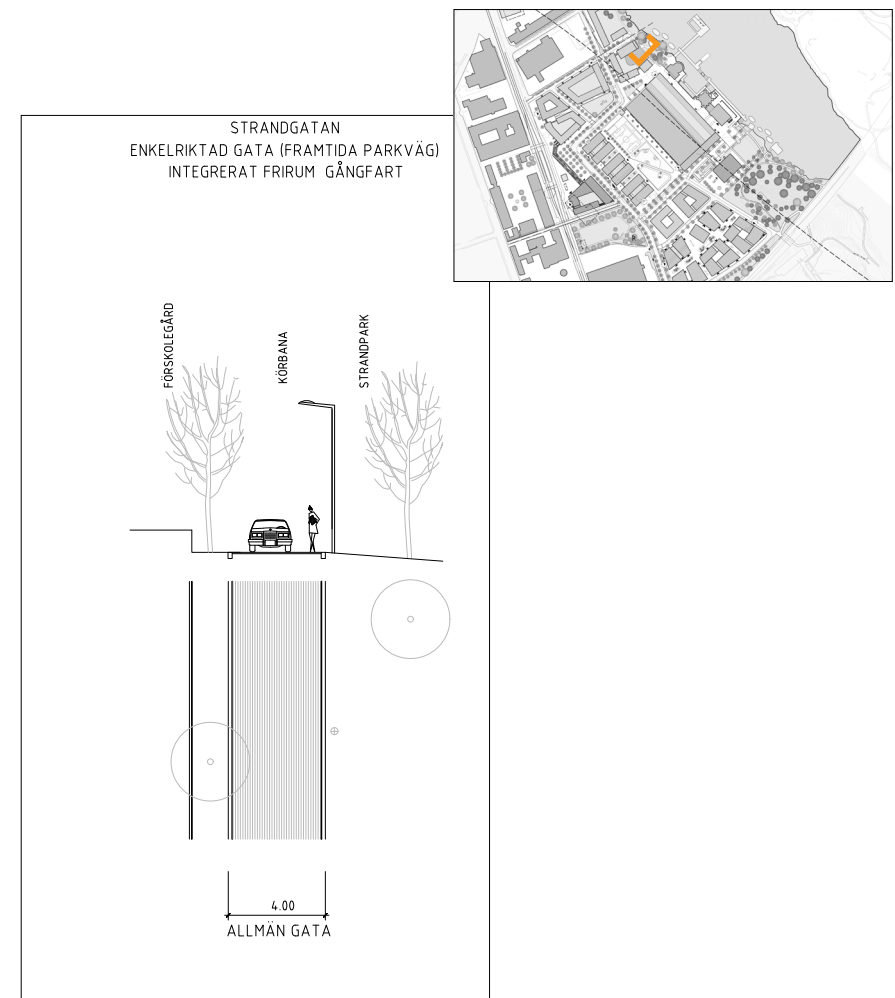
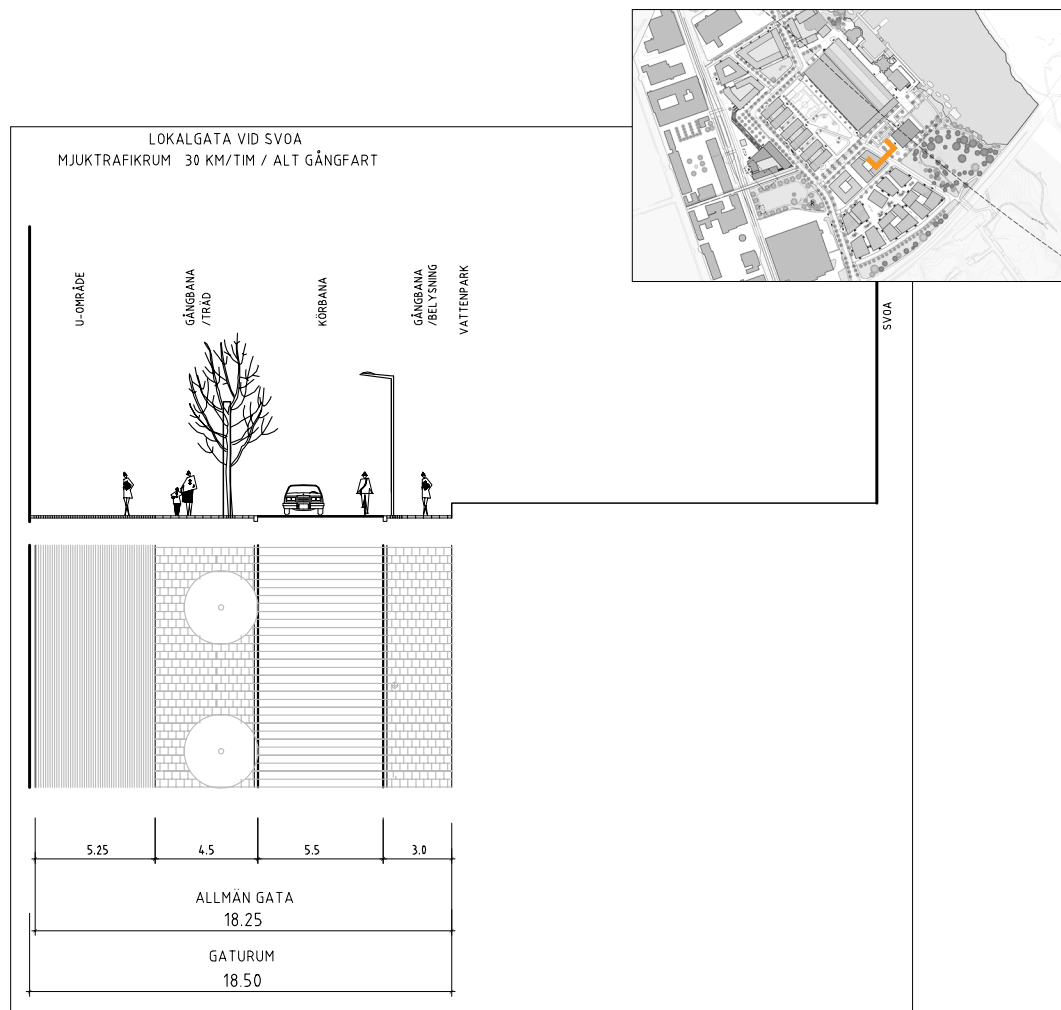
Nedan visas sektioner för olika gatutyper inom planområdet.

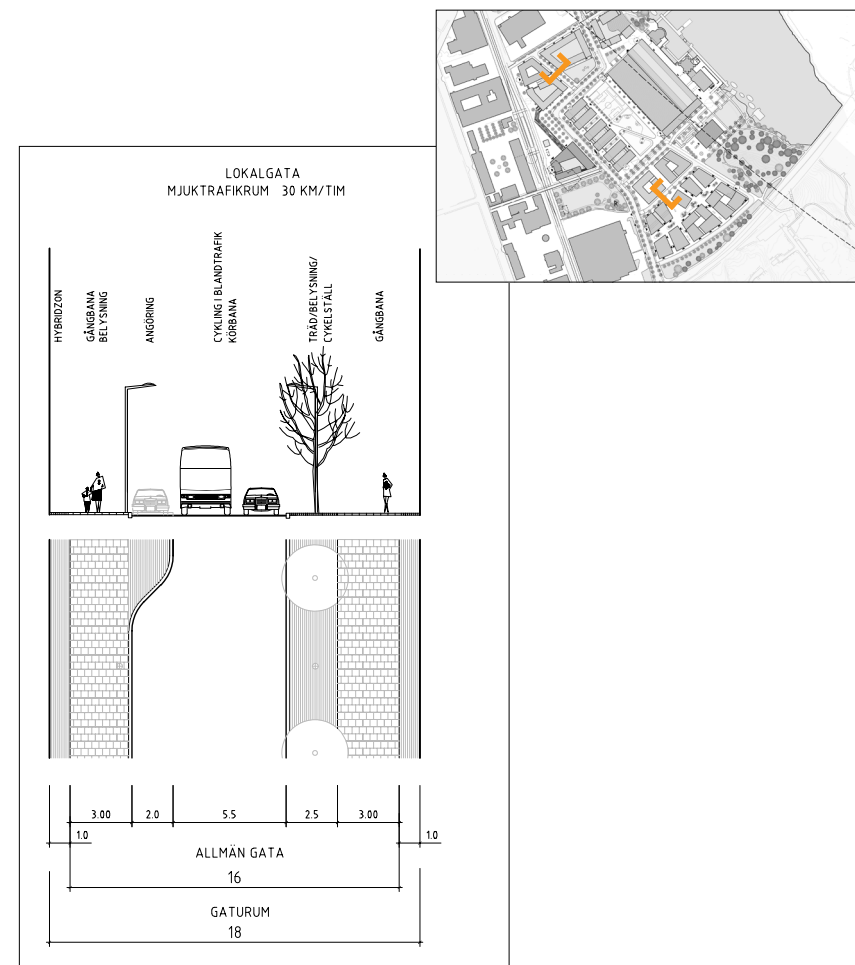
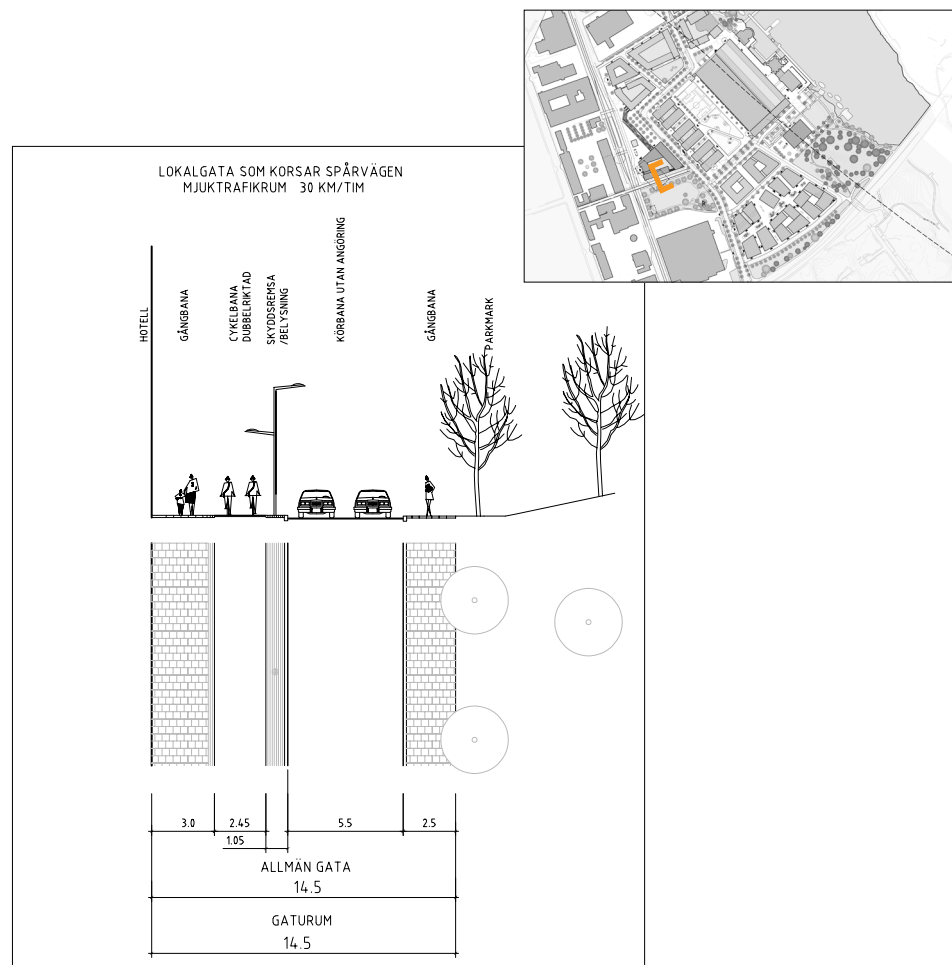












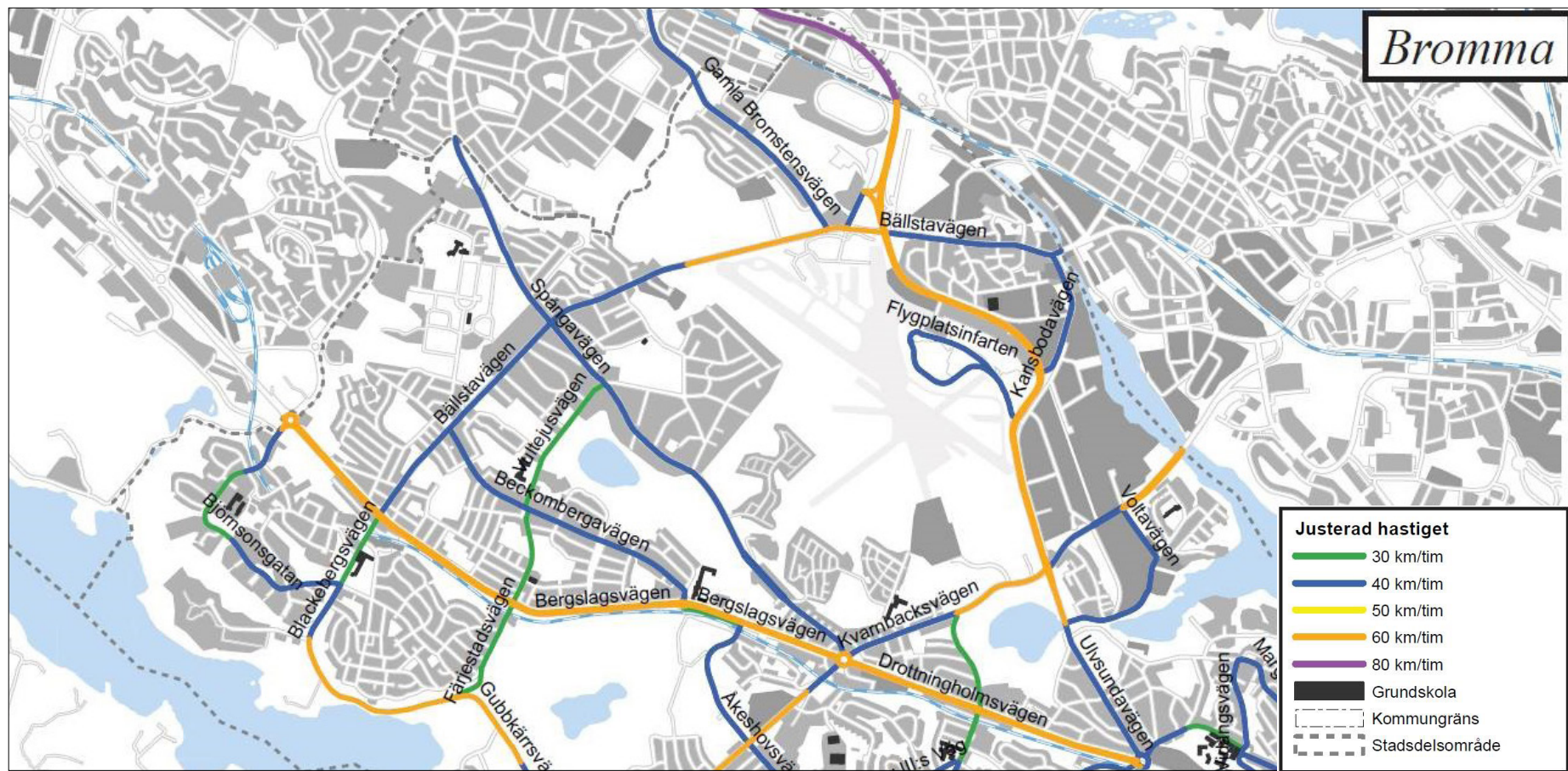


Illustration från Hastighetsplanen som visar nya hastighetsgränser på gatunätet

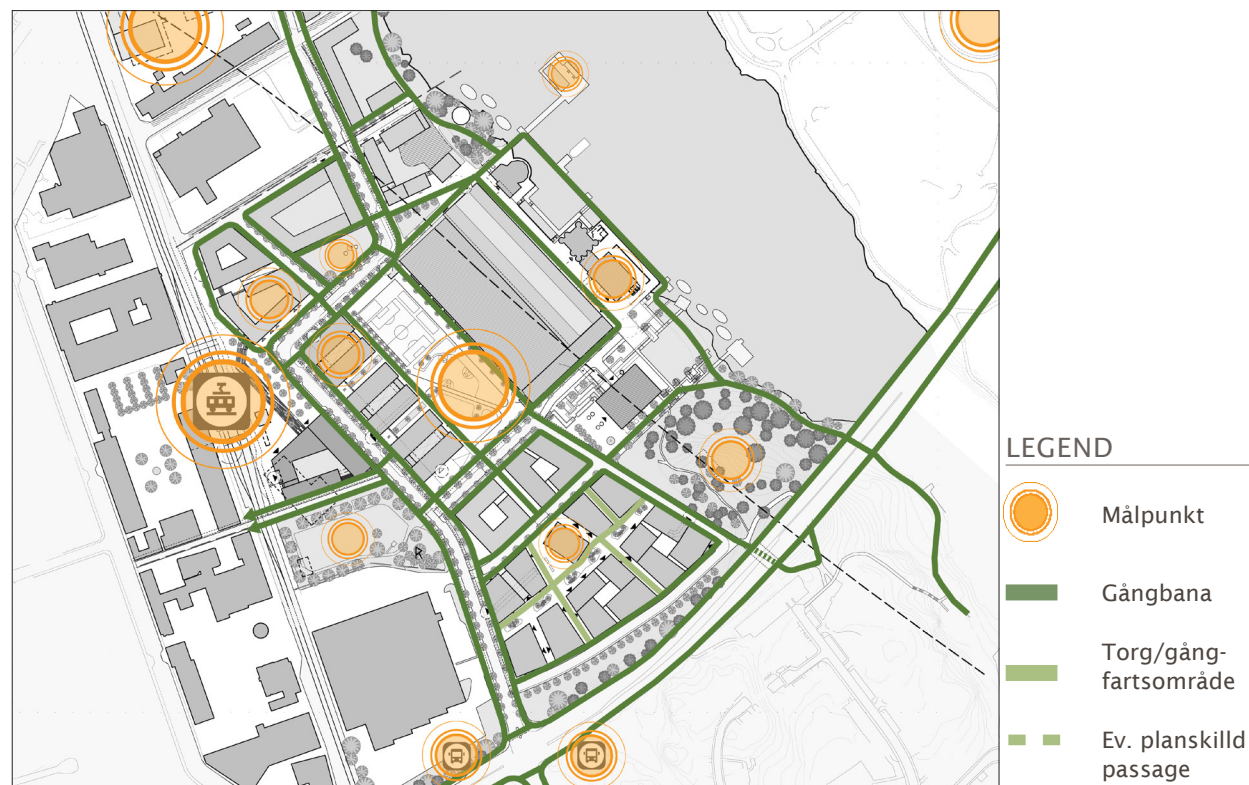
FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

I och med omvandlingen från industriområde till ett tättbebyggt bostads- och kontorsområde förändras trafiksystemet inom planområdet. Nedan beskrivs den framtida trafiksituationen för respektive trafikslag.

GÅNGTRAFIK

I och med omvandlingen från industriområde till ett tättbebyggt bostadsområde tillgängliggörs planområdet för gående. Vid planeringen av gångstråken har viktiga målpunkter inom och utanför planområdet studeras. Planeringen säkerställer gena, trafik-säkra och framkomliga stråk för gående.

Utmed Bällstaviken utvecklas strandpromenaden som kan användas som ett gent gångstråk samtidigt som det är ett rekreativstråk. I och med utveckling av området skapas förutsättningar för gående att röra sig både norr och söderut längs vattnet. Söder om Tvärbanans hållplats öppnas en ny koppling mot Ranhammarsvägen och Bromma flygplats. Korsningen med Tvärbanan signalregleras. Den nya hållplatsen för Tvärbanan som byggs på grund av den nya grenpunkten får passager för gående och cyklister i båda ändar av plattformarna. Norr om planområdet studeras en möjlig gång- och cykelbro över Ulvsundavägen som landar vid Karlsbodavägen. Bron syftar till att minska biltrafikens barriäreffekt och öka framkomligheten gång- och cykeltrafiken.



Planerade gångstråk och målpunkter inom planområdet

Gångbanorna inom området ges en bredd om minst 2,5 meter och separeras tydligt från cyklisterna för att undvika konflikter. Längs viktiga sträckor eller i bra sollägen är ofta gångbanelängder bredare för att även ge plats för vistelse. Vid gatuanslutningar till Smältvägen/Bryggerivägen dras gång- och cykelbanor igenom korsningen för att prioritera gående - och cyklisterna.

SÄKRA SKOLVÄGAR

Norr om planområdet planeras för en F-9 skola med cirka 900 elever. Strukturen möjliggör för barn att på ett tryggt och trafiksäkert sätt gå eller cykla till skolan. Övergångsställen på Smältvägen/Bryggerivägen hastighetssäkras för att barn och vuxna på ett säkert sätt kan passera.

Vid den fysiska planeringen av skolan bör utgångspunkten vara att aktivt jobba för att minska andelen föräldrar som skjutsar sina barn till skolan. Begränsade angöringsmöjligheter i direkt närhet till skolan är den viktigaste åtgärden för att minska biltrafiken i skolans närhet.



Fotgängare som utgör stadsliv

CYKELTRAFIK

I samband med utvecklingen av området skapas ny cykelinfrastruktur. Den största delen av det nya cykelvägnätet utformas som enkelriktade cykelbanor, dock förekommer delar som är dubbelriktade. Enkelriktade cykelbanor ges en bredd om 1,5 meter medan de dubbelriktade stråken är 2,5 meter. Cyklisterna separeras tydligt från gående för att undvika konflikter och säkerställa framkomlighet med god trafiksäkerhet och trygghet. På de lokalgator som saknar cykelbanor sker cykling i blandtrafik.

Söder om Tvärbanans hållplats öppnas en koppling med dubbelriktad cykelbana mot Bromma flygplats. I framtiden kan denna koppling utvecklas och koppla samman med exploatering i Riksby och eventuell framtida bebyggelse på Bromma flygplats. Cykelstråket längs med Tvärbanans spår kvarstår som kompletterande cykelstråk till huvudstråket som sträcker sig utmed Smältvägen/Bryggerivägen.

Det lokala cykelvägnätet knyter samman med pendlingsstråket längs Norrbyvägen/Huvudstaleden i söder och Karlsbodavägen i norr. På lokal nivå skapar detta ett sammanhängande cykelvägnät med tydliga hierarkier.

Det nya cykelvägnätet skapar goda möjligheter för boende och anställda i området att cykla.



Planerade cykelstråk inom planområdet samt anslutande pendlingsstråk

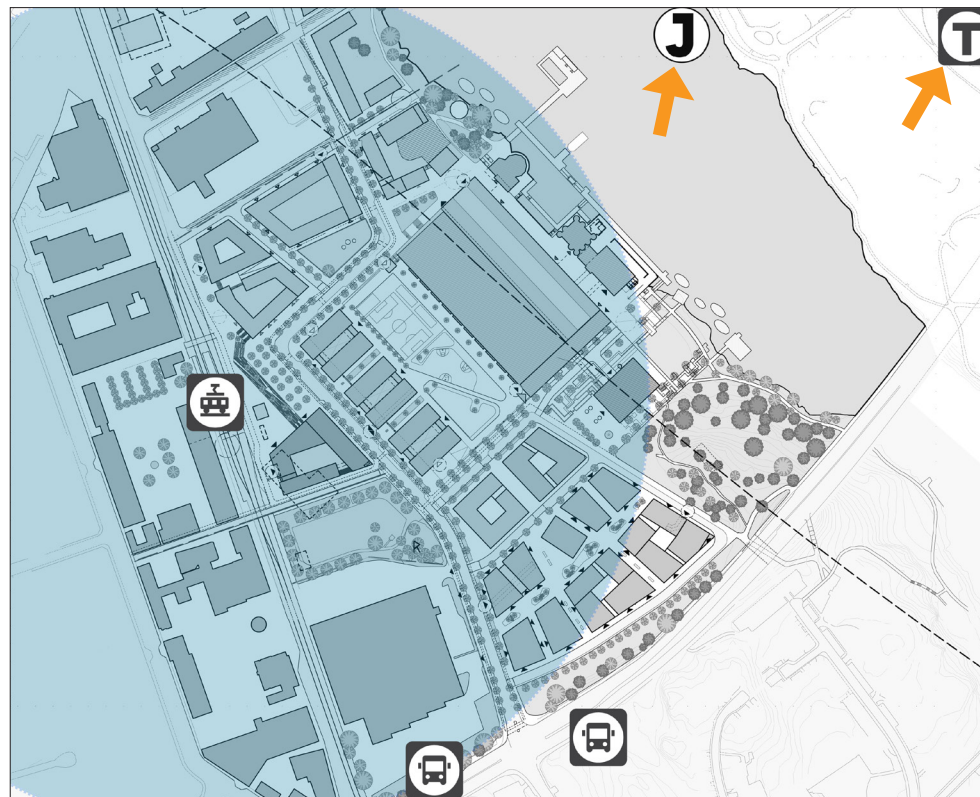
KOLLEKTIVTRAFIK

Området har en god tillgång till kollektivtrafik med främst stombussar och Tvärbanan men även tunnelbana i Solna strand och Sundbyberg.

Med Tvärbanan nås viktiga knutpunkter som Liljeholmen och Alvik där byte till tunnelbanans röda linje respektive gröna linje kan göras. Dessutom kopplar Tvärbanan samman med Sundbyberg och Solna som möjliggör för byte till pendeltåg och tunnelbana. I samband med utvecklingen av området kommer Tvärbanans Kistagren stå helt färdig. Kistagrenen byggs i etapper med trafikstart på Sträckan Norra Ulvsunda till Bromma flygplats år 2020, sträckorna Ursvik och Helenelund planeras börja trafikeras år 2021 respektive år 2023. I illustrationen till höger redovisas ett radiellt gångavstånd om 400 meter från Tvärbanans hållplats som indikerar på närheten till spårbunden kollektivtrafik.

Stombuss 176 och 177 trafikerar sträckan Mörbystation-Danderyds sjukhus-Solna-Brommaplan-Ekerö C-Svanhagen-Stenhamra och stannar längs Norrbyvägen i anslutning till utredningsområdet. I högtrafik kör linjerna i 10-minuterstrafik.

Trafikförvaltningen tillsammans med Trafikverket och flera kommuner har låtit genomföra en Åtgärdsvalsstudie i syfte att förbättra framkomligheten för de aktuella stombusslinjerna. Bland annat diskuteras kollektivtrafikkörfält på Norrbyvägen/Huvudstaleden. Dessa är svåra att förverkliga då Huvudstabron begränsar.



LEGEND

-  Hpl stombuss
Voltavägen
-  Hpl Spårväg
Norra Ullvsunda
-  Hpl Tunnelbana
Solna Strand (gång-
och cykelavstånd
cirka 1,5 km)
-  Pendeltåg Sundby-
berg (gång- och
cykelavstånd cirka
2,0 km)

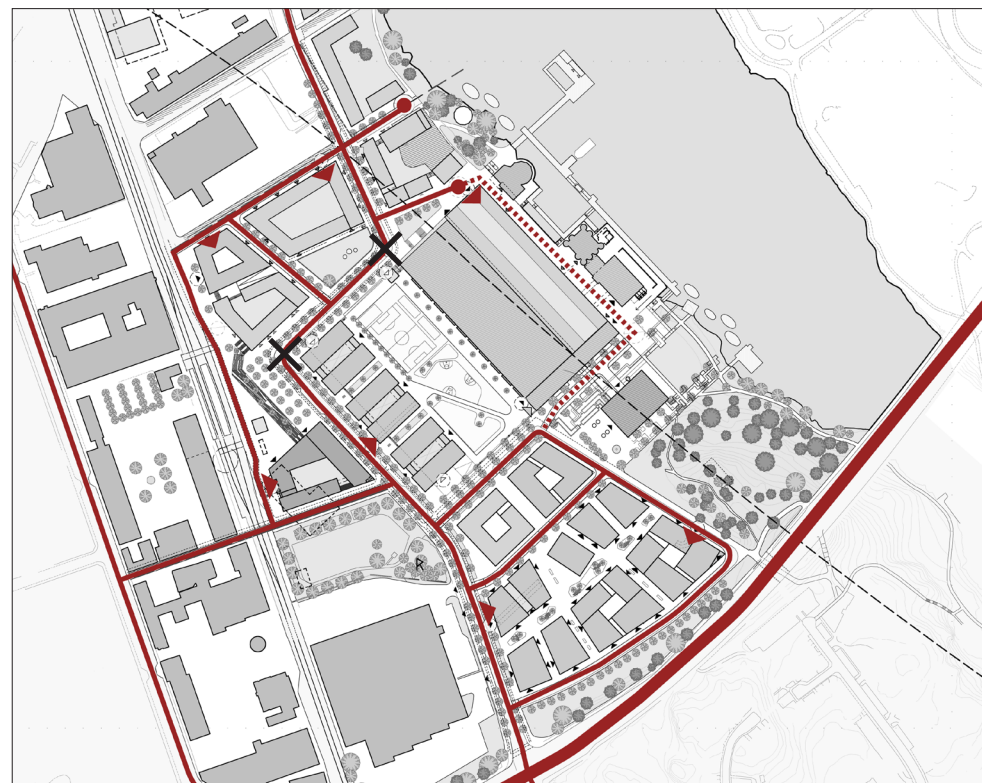
Kapacitetsstark kollektivtrafikutbud inom planområdet samt radiellt gångavstånd om 400 meter till Tvärbanan vilket motsvarar 500 meter i verkligt gångavstånd

Utöver stombuss 176-177 trafikerar även hållplatserna av lokalbusslinje 110 som trafikerar sträckan Alvik-Bromma flygplats. I högtrafik kör linjen i 30-minuterstrafik.

BILTRAFIK

Den primära entrén till området för fordonstrafiken är via Norrbyvägen/Bryggerivägen medan den sekundära är Karlsbodavägen/Smältvägen. Antagandet bygger dels på trafiksituationen på anslutande trafiknät, dels på det geografiska läget. Korsningen Norrbyvägen/Bryggerivägen är idag högt belastad med prioritet för trafiken längs Norrbyvägen för att öka framkomlighet för stombusslinjer. Framkomligheten för trafiken på anslutande gator är därför begränsad. Dessutom påverkas framkomligheten längs Norrbyvägen av korsningen Ulvsundavägen/Norrbyvägen som också är högt belastad. Vidare pågår en utbyggnad av Tvärbanan som innebär ökad turtäthet för spårvägstrafiken. I korsningen Karlsbodavägen/Smältvägen innebär spårvägens turtäthet begränsad framkomlighet för övrig trafik då spårvägen har full prioritet i korsningen. Den ökade turtätheten för tvärbanan kommer med högsta sannolikhet innebära kapacitetsproblematik i korsningen. Principen antas dock vara att man väljer den närmsta vägen med minst antal signalreglerade korsningar. Den nya vägkopplingen över Tvärbanan vid Ranhammarsvägen kommer att ha låg framkomlighet på grund av spårvägens prioritet i korsningen. Den nya vägkopplingen kommer därför vara av mindre vikt som entré för biltrafiken.

Inom området finns flera garage. Det södra garaget under kontorskomplexet har två in- och utfarter. En av infarterna är placerade mot Bryggerivägen som är områdets uppsamlande bostadsgata, infarten nyttjas av varuleveranser medan persontrafik nyttjar infarten vid lokalgatan.



LEGEND

- Gata
- - - Lågfartsgata
- ▲ Garageinfart
- X Kurva där mötesikt särskilt behöver beaktas

Vidare planeras för en bilkoppling direkt söder om Tvärbanans hållplats vilken kan öppna upp för smittrafik. Bedömningen är att storleken på smittrafiken är ytterst liten då Tvärbanan måste korsas i plan. Med den planerade turtätheten på tvärbanan antas tidsvinsten för den möjliga smitvägen vara obefintlig i högrafik.

Längs med Smältvägen finns två skarpa kurvor. Dessa har utformats för att möjliggöra för möte mellan 12 meter lastbil och personbil. I kurvorna är sikten viktig för att möjliggöra samspel mellan fordon. Husens placering medför att det finns sikt genom kurvorna, i fortsatt arbete behöver möbleringen av gatan ta hänsyn till siktproblematiken.

ANGÖRING OCH VARULEVERANSER

Generellt gäller parkeringsförbud längs gatorna inom planområdet. På särskilt anvisade platser tillåts dock korttidsangöring och parkering för rörelsehindrade.

Angöring och möjlighet att ordna parkering för rörelsehindrade är placerade för att uppnå Stockholms stads riktlinje på 10 meter från entré, i de fall riktlinjen inte kan nå säkerställs tillgänglighetskravet krav på 25 meter.

Verksamheter i området kräver utrymme för varuleveranser m.m. Vid en del av verksamheterna kan varuleverans ske i garage, för resterande del av verksamheterna anläggs lastplatser utmed gata. I illustrationen till höger redovisas var angöringsmöjlighet finns och vart varuhantering sker i garage. Längs gator med parkeringsförbud är det tillåtet att stanna för lastning eller på- och avstigning. Det är också tillåtet att parkera upp till tre timmar med handikapptillstånd.



Angöring och behov av parkering för rörelsehindrade

LEGEND

- ||||| Angöring/rhp
- ||||| P-förbud (rhp & varuhantering tillåten på båda sidor om gatan)
- ||||| P-förbud (rhp & varuhantering tillåten på gatans ena sida)

PARKERING (BIL)

Gatumark ska endast användas för att säkra tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, ärenden, lastning och lossning. Detta regleras bland annat med pris- och tidsreglering. För att styra parkering till kvartersmark bör avgiften på allmän platsmark vara lika hög eller högre motsvarande parkering på kvartersmark.

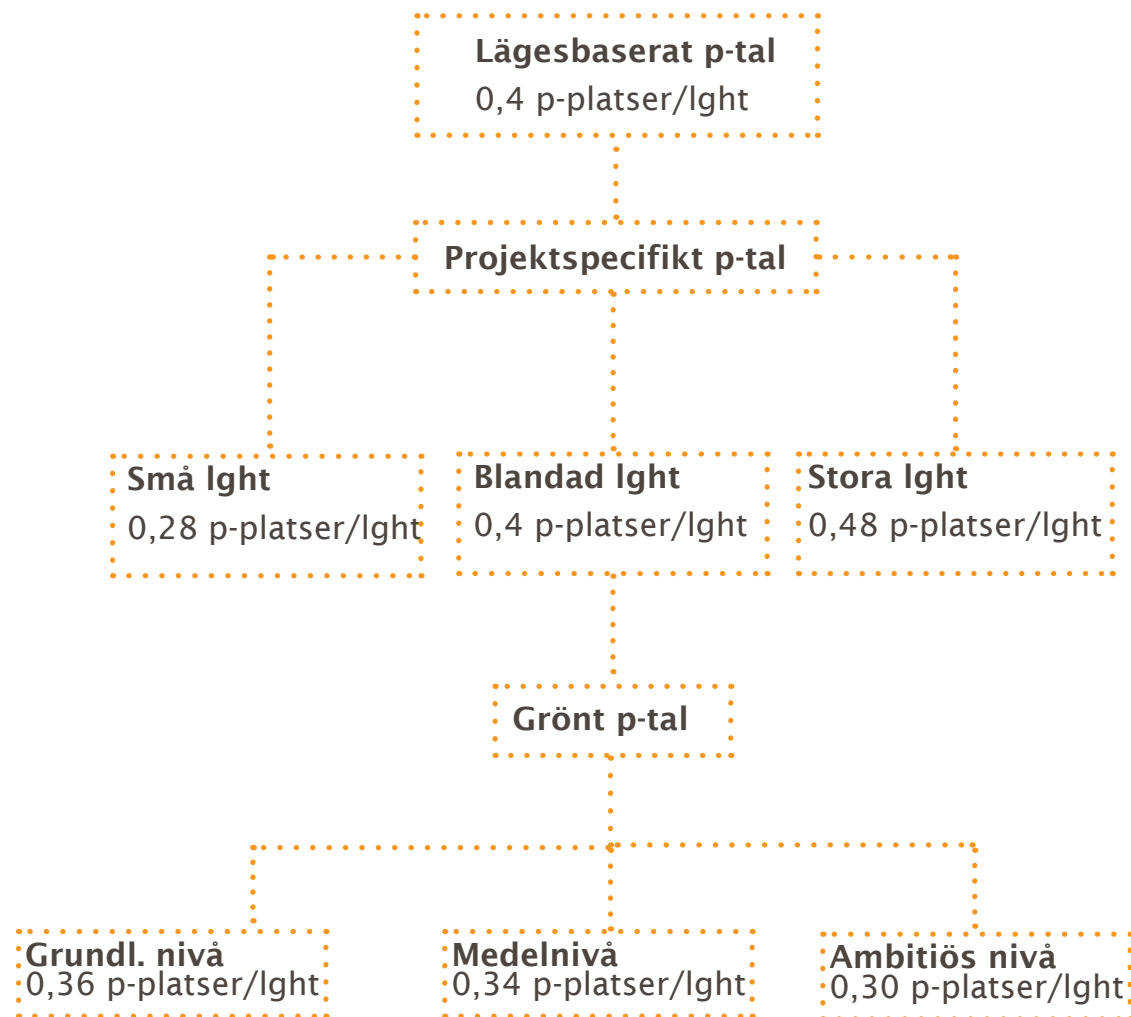
All övrig parkering för boende, besökare och anställda inom planområdet är förpassade till de garage som planeras på kvartersmark.

BOSTÄDER

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

Det lägesbaserade parkeringstalet för bostäder är enligt stadens uppgift 0,4 p-platser per lägenhet (lika som i Masugnen 5 och 7). Beroende på slutlig lägenhetslista fastställs det projektspecifika parkeringstalet. Den mest troliga lägenhetsfördelningen är blandade storlekar vilket innebär att det projektspecifika parkeringstalet är 0,4 p-platser per bostad. Beroende på vilka mobilitetsåtgärder som passar planområdet kan ytterligare avdrag göras på parkeringstalet. Alla redovisade parkeringstal förutsetter gemensam besöksparkering.

Föreslagna mobilitetsåtgärder i syfte att sänka parkeringstalet ska slås fast i avtal med staden.



VERKSAMHETSPARKERING

Inom området planeras för olika typer av verksamheter, bland annat hotell, kontor, idrott och hotell för längre vistelse. I rådande planeringsarbete har tagare av respektive ytor inte fastställts och behovet av parkering bygger på den användning som är känd.

Parkering är det starkaste styrmedlet för att påverka människors resval. Ett lägre parkeringstal alstrar mindre biltrafik och är därför viktig för att få den låga bilandel som eftersträvas.

Kontor

Kontoren omfattar cirka 8 000 anställda. För att den omgivande trafiksituationen inte ska bli mer ansträngd än vad den är idag krävs ett parkeringstal som får anställda att välja andra färdmedel.

Med 6 parkeringsplatser per 1000 BTA möjliggörs en bilandel om 8 %. Behovet för besökare uppskattas till cirka 1 parkeringsplats per 1 000 BTA. Sammantaget föreslås ett parkeringstal om 7 parkeringsplatser per 1 000 BTA. Parkeringstalet innebär ett behov om cirka 700 parkeringsplatser för kontor.

Parkeringstalet kan jämföras med 1-4 parkeringsplatser per 1000 BTA i Hagastaden som har ett mer centralt läge med bättre kollektivtrafikutbud.

7 p-platser / 1 000 BTA

I vidare planeringsarbete bör inriktningen vara att skapa en kontorsverksamhet där parkeringstalet kan sänkas ytterligare för att inte belasta det omgivande vägnätet ytterligare.

Hotell

Inom planområdet planeras för cirka 13 000 BTA hotell och antas omfatta cirka 390 rum och 65 anställda (1 per 200 kvadratmeter).

Antaget att 30 % av de anställda kör bil till jobbet finns ett behov om 20 platser för anställda. Vidare antas hotellets gäster främst resa med andra transportmedel än bil, cirka 10 % av gästerna antas köra bil. Vid fullbelagt hotell finns med redovisade antaganden ett behov om 39 parkeringsplatser för gäster.

Totalt bedöms behovet vara 60 parkeringsplatser vilket kan översättas till 4,6 parkeringsplatser per 1000 BTA.

4,6 p-platser / 1000 BTA

Hotell för längre vistelse

Totalt planeras för cirka 33 000 BTA hotell för längre vistelse. Med BOA/BTA relation på 0,70 och snittstorlek om 45 kvm per enhet antas hotellet innehålla cirka 500 enheter. Gästerna antas köra mer bil än "vanliga" hotellgäster då vistelsen är över en längre period. Färdmedelsfördelningen antas vara samma som för kontor och bostäder.

Vid fullbelagt hotell och med antagen färdmedelsfördelning om 20 % biltrafik antas hotellet ha ett parkeringsbehov om 100 parkeringsplatser. Parkeringstalet för hotell för längre vistelse bedöms till 3 parkeringsplatser per 1 000 BTA.

3 p-platser / 1 000 BTA

Idrottsverksamhet

Inom planområdet planeras för cirka 16 500 BTA idrottsverksamhet. Under dagtid kommer anläggningen att främst nyttjas av skolbarn. Under kvällar och helger ökar behov av parkering. Detta parkeringsbehov har goda möjligheter att täckas genom samnyttjande med kontorsparkering.

Parkeringsstalet för idrottsverksamheten grundas på den alstringsberäkning som har gjorts. Totalt antas verksamheten alstra cirka 825 fordon/dygn (ADT). Antaget att cirka 60 % av biltrafiken är parkerande fordon och resterande 40 % endast angör finns ett behov om cirka 250 parkeringsplatser. Parkeringsstalet för idrottsverksamheten föreslås därför till 15 parkeringsplatser per 1 000 BTA.

15 p-platser / 1 000 BTA

Kultur

Inom planområdet planeras för 6 500 BTA kulturverksamhet som antas ha ett lokalt upptagningsområde och en hög kollektivtrafikandel för de som kommer från längre håll. Verksamheten har sin primära verksamhet på kvällar och helger och har därför goda möjligheter för samnyttjande med kontor.

Baserat på den alstringsberäkning som gjorts antas kulturverksamheten alstra 200 bilresor per dygn, likt idrottsverksamheten antas 60 % vara parkerande fordon. Med dessa antaganden bedöms parkeringsbehovet till 60 parkeringsplatser. Parkeringsstalet för kulturverksamheten föreslås därför till 9 parkeringsplatser per 1 000 BTA.

9 p-platser / 1 000 BTA

Lokaler

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

SAMNYTTJANDE

Olika parkeringsanvändare gör anspråk på parkering i olika omfattning och under olika tider på dygnet. Genom att samma parkeringsplatser används av flera grupper skapas ett mer effektivt utnyttjande av parkeringsplatserna. Kostnaden för parkeringen kan också enklare belasta den enskilde användaren. På så sätt kan det totala parkeringsutbudet, och därmed även kostnaderna för parkering, minska.

Förutsättningar för samnyttjande är att flera brukargrupper med olika parkeringsbehov finns inom ett acceptabelt gångavstånd och att parkeringsplatser är flytande dvs. inte är öronmärkta för enskilda personer. För att boende ska ha möjlighet att lämna bilen hemma och undvika bilresor till jobb för att istället välja mer hållbara transportslag bör inte boendeparkering samnyttjas [Parkerings- och mobilitetsplan, Frihamnen, Göteborg, 2015]. Däremot är lösningar som gynnar mer flexibelt bilnehav och parkeringsbehov önskvärda.

Inom Gjutmästaren 6 finns goda förutsättningar för samnyttjande mellan kontor, hotell, idrott och kultur och möjlighet att bygga gemensamma parkeringsanläggningar. Med gemensamma garage finns också möjlighet att ordna effektiva lösningar för bilpooler, låd- och elcykelpooler mm. Dessa lösningar kan nyttjas av hela området. Gemensamma parkeringsanläggningar underlättas av att det kommer in en särskild aktör för drift av anläggningen.

PARKERING SOM STYRMEDEL

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 vidare planeringsarbete utgå från att parkeringstalet hålls på en så låg nivå som möjligt.

När reglering av parkering sätts på en nivå som påverkar den privata ekonomin påverkas boende/anställda till att välja andra transportslag som är mer hållbara. Likaså gäller utbudet av parkering, med ett lågt utbud får boende/anställda svårare att hitta en plats och uppmuntras att välja andra trafikslag.

Planområdet ansluter till Norrbyvägen/Huvudstaleden i söder. I dagsläget har denna väg kapacitetsproblem under morgon- och eftermiddagsrusningen. Trängseln i korsningen Ulvsundaleden/Norrbyvägen fortplantar sig till korsningen Norrbyvägen/Bryggerivägen som är planområdets entré. Att anslutande trafiksystem går fullt bör användas som en planeringsförutsättning som innebär att mobilitetslösningar för att gynna kollektivtrafik, gång och cykel enklare får genomslag.

NY TEKNIK OCH ÖPPNA GARAGE

Genom öppna garage som förvaltas av ett parkeringsbolag kan kostnader för parkering fördelas på de som faktiskt kör bil. Risken för utebliven intäkt minskar då ett öppet garage möjliggör för uthyrning till andra än exempelvis en specifik bostadsrättsförening. På så sätt undviks stora investeringar i ett garage som sedan inte nyttjas fullt ut.

Teknikutvecklingen har under senare år tagit fart och gör den öppna garagelösningen än mer attraktiv. Genom helt digitaliserade lösningar kan garaget användas till mer än bara en plats för stillastående fordon och in- och utpassering kan göras på ett säkert och tryggt sätt för alla.

I det öppna garaget kan mobilitetstjänster som bilpool, pool för elscooter, varu- och matleveranser m.m. samlas.

I vidare planeringsarbete bör den öppna garagelösningen studeras för minskad klimatpåverkan och för maximerad potential av fastigheternas garage.

PARKERING (CYKEL)

Cykelparkering för boende och verksamheter bör utformas på ett sätt som gör det enkelt för boende/anställda att cykla. 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. För arbetsplatser är det också viktigt att planera in goda möjlighet för omklädning och dusch för cykelpendlare.

Parkeringsstalet vid planering av bostäder föreslås till 4 parkeringsplatser per 100 kvadratmeter bostad enligt stadens riktlinjer. En bra utgångspunkt är en cykelparkering per boende samt ett tillägg om 10 % för besökare. I ett skede där lägenhetsstorlekar fastställts kan parkeringsbehovet fastställas.

För kontor och arbetsplatser föreslås ett parkeringstal om minst 0,2 cykelplatser per anställd. Inom planområdet planeras för cirka 100 000 kvadratmeter BTA kontor med 8 000 anställda. Med en generell närvarograd om 75 % (6 000 anställda) innebär föreslaget parkeringstal innebär detta 1200 parkeringsplatser.

Vid handel föreslås parkeringstalet 20-30 cykelplatser per 1000 kvadratmeter BTA. Parkeringsbehovet bedöms variera beroende på vilken typ av handel som planeras. Då typ av handel fastställts kan också parkeringstalet för cykel fastställas.

Idrottsanläggningen bör ges ett högt utbud av cykelparkering då det är önskvärt att barn- och ungdomar cyklar till fritidsaktiviteter. Genom ett högt parkeringstal kan andelen hämta- och lämnaresor minimeras. Stadens riktlinjer anger ett parkeringstal om 30-40 platser per 1000 BTA. Det motsvarar i detta fall 500-650 platser. Om 30 % cyklar till idrottsaktiviteten och aktiviteterna går omlott i tid så motsvarar 600 platser 900 personer samtidigt i idrottshallen vilket bedöms som orimligt. Tillsvidare föreslås 90 platser som med 20 % cykelandel motsvarar 450 personer.

En del av detaljplanen kommer möjliggöra en gymnasieskola. Stadens riktlinjer anger ett intervall på 30-70 parkeringsplatser per 100 elever. Då planområdet har ett bra kollektivtrafikläge bedöms 30 parkeringsplatser per 100 elever som en rimlig miniminorm för den eventuella gymnasieskolan. Vidare kan samnyttjan med idrottsanläggningen vara aktuell, förutsatt att avståndet mellan parkering och skolentré är kort.

Generellt bör minst 5-10 % av platserna på respektive cykelparkering utformas för att inrymma lådcyklar. Generellt ska cykelställ vara utformade för att möjliggöra säker fastlåsning i bakhjul och ram och placeras i närhet av målpunkter. Avstånd längre än 25 m från cykelparkering till målpunkt minskar snabbt attraktiviteten för parkeringsplatsen.

Parkeringsbehov vid Tvärbanans hållplats är enligt riktlinjer 5-15 platser/100 påstigande resenärer i morgonrusningen. De flesta av Tvärbanans rese-

närer, båda boende och arbetande i planområdet kommer att gå till stationen. De som cyklar till tåget kommer främst från närliggande områden som t.ex. det planerade Riksby. Dagens resande från Norra Ulvsunda är mycket lågt och är inte relevant för planeringen av cykelparkering. En bedömning av att antalet resenärer till 3000 påstigande / dygn har därför gjorts där det antagits att antalet framtida påstigande motsvarar Tvärbanans större stationer men inte de allra största stationerna som ligger vid bytespunkter med tåg och tvärbana. Enligt Trafikförvaltningens statistik stiger 24% av resenärerna på under morgonrusningen. Det motsvarar för Norra Ulvsunda 720 resenärer eller 30-110 cykelställ. Man kan tänka en stegvis utbyggnad av cykelparkeringen med 30 platser inledningsvis med möjlighet att bygga ut till 110 platser öster om spåren. Cykelparkeringen bör fördelas på ömse sidor av hållplatsen.

Vidare kan station för Stockholms stads lånecykel-system vara aktuell invid Tvärbanans hållplats.



Väderskyddad cykelparkering med säker fastlåsningensmöjlighet

TRAFIKANALYS

TRAFIKALSTRING

Trafikalstring kan beräknas på flera olika sätt, som utgångspunkt i projektet har Trafikverkets alstringsverktyg använts. Beräkningen av trafikallstring redovisas i sin helhet i "Kv. Gjutmästaren 6 - trafikallstrings PM".

Den alstrade trafiken har lagts ut på vägnätet och baseras dels på en övergripande fördelning, dels fördelat på garageinfarter. Den övergripande fördelningen bygger på antagandet om att Norrbyvägen/Bryggerivägen blir den primära huvudentrén för Gjutmästaren 6 trots begränsad kapacitet. Då Tvärbanans utbyggnad står klar är kapaciteten vid den andra entrén Karlsbodavägen/Smältvägen också begränsad och det troliga är då den väg som innebär kortast körväg och minst signalreglerade korsningar.

KAPACITETSSTUDIE

Inom planarbetet för Gjutmästaren 6 har en kapacitetsstudie för korsningen Norrbyvägen/Bryggerivägen gjorts. Syftet med kapacitetsstudien har varit att säkerställa att den planerade exploateringen inte påverkar framkomligheten för kollektivtrafiken. Kapacitetsstudien redovisas i sin helhet i "Kv. Gjutmästaren 6- Kapacitetsanalys Norrbyvägen/Bryggerivägen".

I analysen konstateras att den planerade exploateringen och dess alstrade trafik **inte** har någon negativ påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet. Begränsningen bedöms istället finnas i korsningen Ulvsundavägen/Norrbyvägen.



SLUTSATSER

SUCCESSIONS UVECKLING AV OMRÅDET

I anslutning till planområdet finns områden där stadsutveckling pågår samt områden där inga utvecklingsplaner finns. Planen ska därför fungera med befintliga verksamheter, norr om plangränsen, kvar. Det innebär att gatans bredd minskar och att körning runt Kv. Gjutmästaren 4 behöver vara möjlig under överskådlig tid. Även Gjutmästaren 5 kommer att få en begränsad vägbredd i ett första skede.

Planområdet har goda förutsättningar att utvecklas till en trevlig blandad stadsdel där de flesta reser hållbart. Kollektivtrafikutbudet i området är stort och framtida boende och anställda har flera valmöjligheter. Med utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren blir kollektivtrafiknätet än finmaskigare. För att göra kollektivtrafiken än mer attraktiv är parkering en nyckelfråga i den fortsatta planeringen. Parkeringsbehovet behöver i den fortsatta arbetet hanteras på ett smart sätt som bidrar till ett hållbart resande.

Områdets gator utformas för låga hastigheter där passager över Smältvägen/Bryggerivägen hastighetssäkras. Tillsammans med separerade cykelbanor möjliggör det aktiva transporter för alla mellan 8 och 80 år. Samtidigt som området utformas för att främja gående och cyklister har angoringsbehov m.m. säkrastllts genom utformningen av det lokala vägnätet.

Då korsningspunkter med det mer övergripande vägnätet idag är högt belastade har kapacitetsanalyser gjorts. Om trafikstringen hålls på den uppskattade nivån visar analyserna att områdets exploatering inte försämrar framkomligheten på det övergripande vägnätet och framförallt inte påverkar kollektivtrafikens framkomlighet. Det är av extra stor vikt att bilandelen hålls mycket låg genom låga parkeringstal och andra mobilitetsåtgärder, i synnerhet om 8000 arbetsplatser byggs.

Genom omvandlingen av området utvecklas den sammanhängande strandpromenad längs Bällstaån som pekas ut i Stockholms stads översiktsplan. Förutom ett vackert promenadstråk formas ett planskilt stråk mot Norrbyleden.



Tyréns AB, 118 86 Stockholm, www.tyrens.se