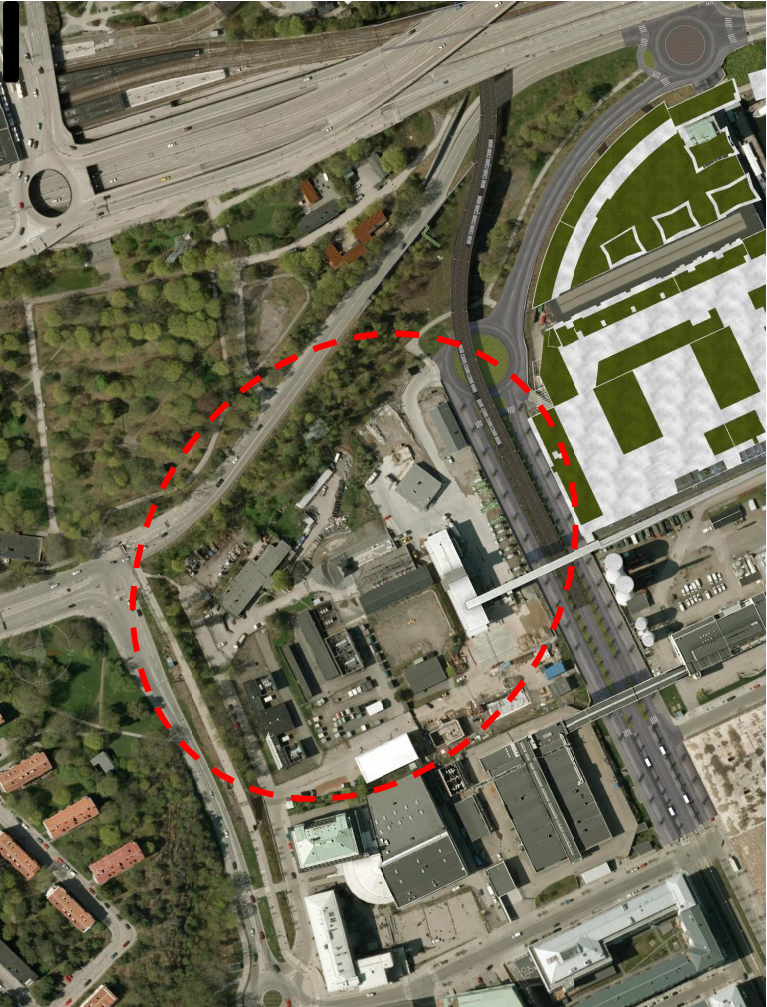


PM TRAFIK

Kvarteret Mårtensdal, Stockholms kommun



L:\7020\2011\10149974 - Mårtensdal\3_Dokument\36_PMPM Trafik 20130102.a.docx

WSP Stadsutveckling

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 8 688 60 00
Fax: +46 8 688 69 10
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se

Bakgrund

En utbyggnad av lokaler och verksamheter planeras i Hammarby Sjöstad inom kv. Mårtensdal 6, Stockholms kommun. Skanska Fastigheter Stockholm AB har genom bolaget Remulus Svealand AB fått markanvisning för kvarteret. Detaljplaneprocessen har påbörjats. I samband med arbetet med detaljplanen har trafikfrågorna kring kvarteret aktualiserats. Föreliggande trafikpromemoria utgör ett av flera underlag för det pågående detaljplanearbetet.

Förutsättningar

En utbyggnad av ca 55 000 m² kontor prövas inom kvarteret Mårtensdal 6, Stockholms kommun. Lokal- och verksamhetsytorna föreslås lokaliserade längs med Hammarbyvägen, Hammarbybacken samt Hammarby Allé.

I den norra delen, mot bro för spårväg, planeras en högre byggnad ca 28 våningar hög. Parkeering kan ske i souterrängplan mot Hammarbybacken och Hammarbyvägen. Gång- och cykel-förbindelse ska tillkomma längs med Hammarbybackens östra sida.

Kvarteret ska kunna nås såväl via Hammarbyvägen, Hammarbybacken, och Hammarby Allé som via ny lokalgata inom kvarteret.

Befintliga förhållanden

Hammarby Allé utgör en av huvudtillfarterna till Hammarby Sjöstad. Gatan är utformad som en bred boulevard där kollektivtrafiken har getts ett särskilt utrymme i mitten med ett genomgående körfält med längsgående parkeringsuppställning på ömse sidor därom. Gatan ansluter till Skansbron och Hammarbybacken i korsning utformad som en cirkulationsplats.

Norr om kvarteret Mårtensdal 6 m fl. utgör kollektivtrafikstråket en barriär till följd av att Tvärbanans spårvall långsamt stiger och övergår till en bro mot Gullmarsplan.

Där spårbron medger full fri höjd för trafik finns en cirkulationsplats lokaliserad. Denna utgör anslutning till kvarteret Fredriksdal och den utbyggnad i form av ett bussgarage samt bostads- och kontorslokaler som byggs ut norr om Hammarby Allé. Korsningspunkten utgör även anslutning för Betongindustri som har sin verksamhet inom kvarteret Mårtensdal. Denna verksamhet ska långsiktigt finnas kvar inom kvarteret.

Hammarbybacken knyter samman Södermalm med bebyggelsen inom Årsta, Gullmarsplan och Hammarbyhöjden. Den utgör därmed en lokal huvudgata utmed vilken övergripande gång- och cykelstråk löper. Gatan uppvisar regelmässigt köer under framförallt morgonens rusningstid. Gatan har ett körfält i vardera riktningen och en gång- och cykelbana utmed gatans västra sida mellan Skansbron och Hammarbyvägen.

Ännu en hårt belastad gata är Hammarbyvägen. Den leder trafik österifrån mot Globenområdet och väg 73, Nynäsvägen men även trafik till/från Södermalm. Korsningen mellan Hammarbyvägen och Hammarbybacken är trafiksignalreglerad.

I denna korsning sker ett stort antal passager av gående och cykeltrafikanter. Dels utgör Hammarbybacken ett övergripande gång- och cykelstråk dels medför tunnelbanestation Gullmarsplan med tillhörande bussterminal en stor målpunkt för verksamma och boende inom Hammarby Sjöstad. Dessa passerar naturligt den trafiksignalreglerade korsningen.

Det aktuella kvarteret är således lokaliserat med god tillgänglighet avseende alla trafikslag. Via Södra Länkens rampanslutningar i Gullmarsplan samt i Hammarby Sjöstad, mittför Lugnets Allé har de framtida hyresgästerna i kvarteret mycket goda förbindelser med det överordnade regionala vägnätet.

Även det övergripande regionala vägnätet uppvisar dock framkomlighetsproblem under de mest belastade timmarna morgon och kväll.

Skansbron

Broöppningar sker företrädesvis under sommarmånaderna. De förekommer dock året runt men under vintermånaderna dominerar större fartyg medan sommarperioden domineras av fritidsbåtar.

Sommartid sker upptill 3 öppningar i timmen medan stora fartygpassager inskränker sig till ca 1 per dag. Broöppning sker inte mellan kl. 06.30- 9.15 samt 15.30- 18.30.

För småbåtar tar det ca 6- 7 minuter att passera bron vilket hänger samman med att båtarna slussar samtidigt som de ska passera bron. För större fartyg kan det ta uppemot 15 minuter att passera.

Brovakten sitter på Liljeholmsbron och fjärrstyr broöppningen på Skansbron. Detta gör att broöppningen sker fullt ut vid varje passage och kan inte anpassas till de båtar som faktiskt ska passera.

Trafikmängder

Stockholm stad har ingen kontinuerlig trafikräkning på det kommunala gatunätet. Sammanställda trafikflödeskartor för Södermalm samt stadsdelarna i sydost är från år 1999 respektive 2004. År 2004 öppnade Södra Länken för trafik vilket gör att trafikuppgifter från år 2004 och tidigare är ytterst osäkra att använda för olika slag av bedömningar.

Det gäller även trafikuppgifter från den fasta räknepunkten vid Söderledens södra tunnelmynning. Detta eftersom arbeten med tunneln har skett i omgångar under de senaste åren vilket gör att det inte finns några aktuella ”ostörda” trafikräkningar för räknepunkten. Även andra arbeten på de övergripande gatorna har påverkat trafiken på berör gatunät.

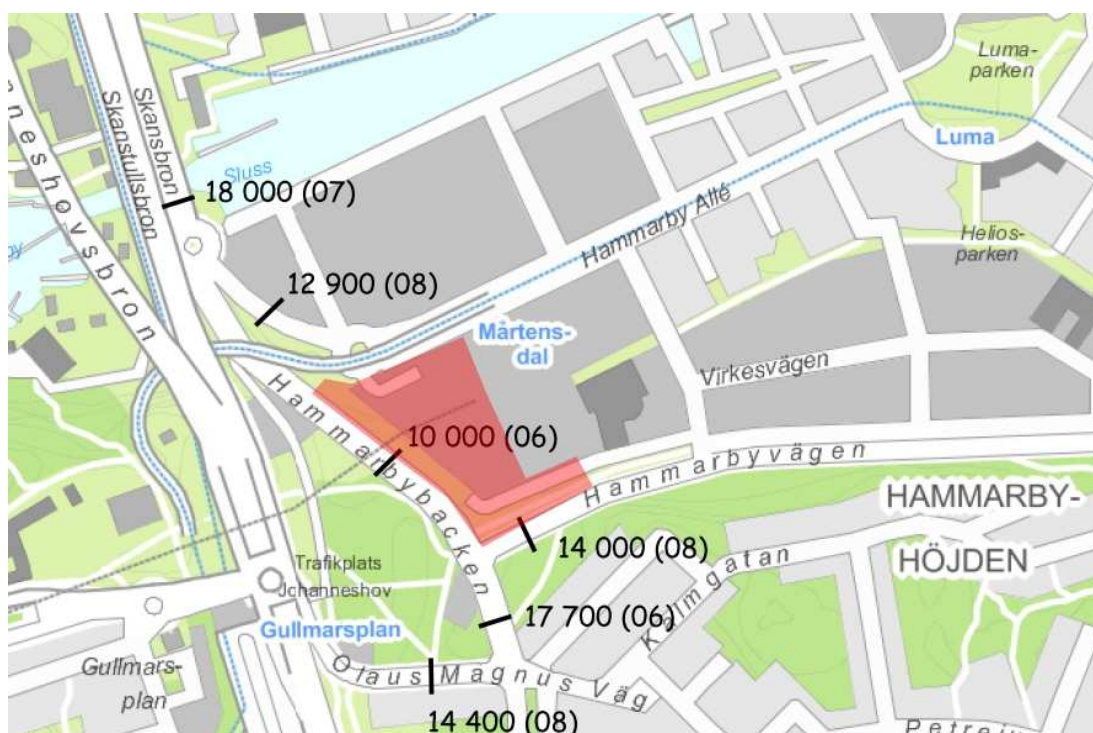
Trafikräkningar för år 2007 finns för Skansbron. Dessa uppvisar en påtaglig minskning av trafiken under hösten jämfört med våren. I figur nedan har vårens värde använts.

I korsningarna Hammarbybacken/ Hammarbyvägen samt Hammarbybacken Olaus Magnus väg finns manuella trafikräkningar för 6 timmar under ett dygn år 2006 timmarna är fördelade till 2 timmar under morgonen, eftermiddagen respektive lunchtid.

För Hammarby Allé, Olaus Magnus väg, Hammarbyvägen finns trafikräkningar utförd år 2008. Dessa räkningar redovisas i figur nedan.

Vissa trafikomlagringar på gatunätet kan ha skett under senare år som följd av utbyggnaden av Stockholmsarenan, husbyggnation i Hammarby Sjöstad med mera. En bedömning är dock att detta endast marginellt påverkat trafikbilden nedan.

Eftersom den allmänna trafikökningen till/från Stockholms innerstad inte har markant förändrats sedan trängelskatten infördes i Stockholm torde de trafikuppgifter som redovisas nedan fortfarande ge en bra spegling av de trafikflöden som kan förväntas på gatunätet under normala förhållanden.



Figur 1 Trafikflöden per dygn år 2006- 2008

En viss ökning av trafiken mellan de två trafiktopparna morgon – kväll kan ha uppstått i takt med att exempelvis Hammarby Sjöstad utvecklats till en mer innerstadslikande stadsdel. Denna trafikökning utgör dock inget problem för framkomligheten eller kapaciteten i gatunätet.

Det som dock utgör ett problem är just framkomligheten på det aktuella gatunätet under såväl morgonen som eftermiddagens rusningstimmar. Dessa störningar uppstår regelmässigt varje vardag under året.

Vid speciella evenemang i Globenområdet sker parkeringar på ett avstånd upp till två kilometer från arenan. Detta kan under korta tider påverka framkomligheten negativt lokalt i gatunätet. Det innebär även att de parkeringsmöjligheter som tillskapas i anslutning till eller inom kvarteret Mårtensdal 6 kan komma att nyttjas av evenemangsbesökare om så anses lämpligt.

Beskrivning förslag

Ett antal huskroppar föreslås längs med Hammarbybacken, Hammarbyvägen och Hammarby Alle'. Byggnaderna erhåller entréer dels mot de kommunala gatorna dels mot föreslagen ny lokalgata mellan Hammarby Alle' och Mårtendalsgatan.

Lokalgatan föreslås lokaliserad på kvartersmark och utgör därmed inte en kommunal gata. De hus som placeras utmed Hammarbyvägen och Hammarbybacken utformas med ett antal garagevåningar i souterrängsplan. Dessa garageplatser nås via in- och utfarter utmed lokalgatan.

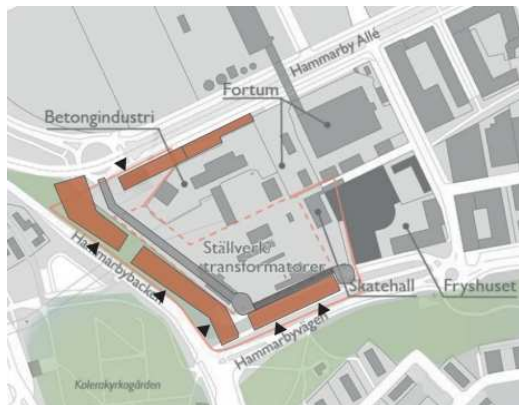
Den huvudsakliga trafikförsörjningen planeras ske via Hammarby Allé och via den befintliga cirkulationsplatsen. Lokalgatan föreslås utformad med två vändtor. Den ena utgörs av Mårtendalsgatan avslut och möte med kvartersgatan. Den andra utgörs av en vändplan vid lokalgatans södra ände. Mellan dessa två vändtor erhåller lokalgatan en avvikande markbeläggning som tillsammans med, förslagsvis pollare, möjliggör men inte inbjuder till trafik mellan de båda kommunala gatorna.

Eftersom lokalgatans huvudsakliga funktion är att säkerställa transporter till och från kontorshuset utgörs den framtida trafiken huvudsakligen av personbilar. Betongindustrins tyngre och längre distributionsfordon hänvisas, på samma sätt som idag, att nyttja Hammarby Allé som angöringsväg.

Dessa tunga transporter belastar därför endast den allra nordligaste delen av lokalgatan. In- och utfarten till betongindustrin föreslås vinklad mot lokalgatan. Detta för att såväl underlätta framkomligheten för de stora fordonen som att säkerställa tillfartsmöjlighet till Svenska Kraftnäs planerade transformatorstation.

Lokalgatan föreslås utformad med en bredd av ca 6,5 meter med längsgående parkering på ömse sidor. Parkeringsutrymmet mot husen föreslås något bredare för att möjliggöra angöring av distributionsbilar.

En gångbana längs lokalgatans västra sida ger access till kontorsentréerna samtidigt som möjligheten ges att gå mellan Hammarby Allé och Mårtendalsgatan på ett trafiksäkert sätt.



Figur 2 Principiellt utbyggnadsförslag



Exempel på markbeläggning och pollare

Hammarbybacken föreslås behålla ett körfält i vardera riktningen. Utmed gatans östra sida lokaliseras en ca 5 meter bred gång- och cykelbana längs planerad bebyggelse. Gång- och cykelförbindelsen föreslås förlängd norrut till Hammarby Allé. Utformningen kan komma att övergå i ett cykelfält och en gångbana på del av sträckan som följd av begränsat utrymme och stora höjdskillnader. Den föreslagna gång- och cykelförbindelsen blir dock oavsett standard ett önskvärt komplement till den befintliga gång- och cykelbanan utmed gatans västra sida. Denna bana är något smalare men mycket frekvent använt.



Figur 3 Gång- och cykelförbindelser

Utmed Hammarbyvägen föreslås inga angöringsplatser för den föreslagna bebyggelsen. Här sker dock en ombyggnad som följd av att husens placering inkräktar på den befintliga gång- och cykelvägen. Denna föreslås därför flyttad söderut, närmare Hammarbyvägen.

Gång- och cykelstråket kan utformas som en bana eller friliggande väg med en smalare grönremsa mellan gatan och gång-och cykelvägen. Med en utformning som medger en grönremsa kan en trädrad behållas utmed Hammarbyvägens norra sida.

Parkering

Den föreslagna bebyggelsen är lokaliserad på kort gångavstånd från kapacitetsstarkt och välfrekventerat kollektivtrafik. Den är också lokaliserad i närheten av regionala cykelstråk. Hammarby Sjöstad utgör dessutom en stadsdel inom Stockholm stad med hög miljöprofil. Bilpooler finns inom stadsdelen vilka även företag kan anslutas till. Behovet av parkeringsplatser kan därför anse vara lågt.

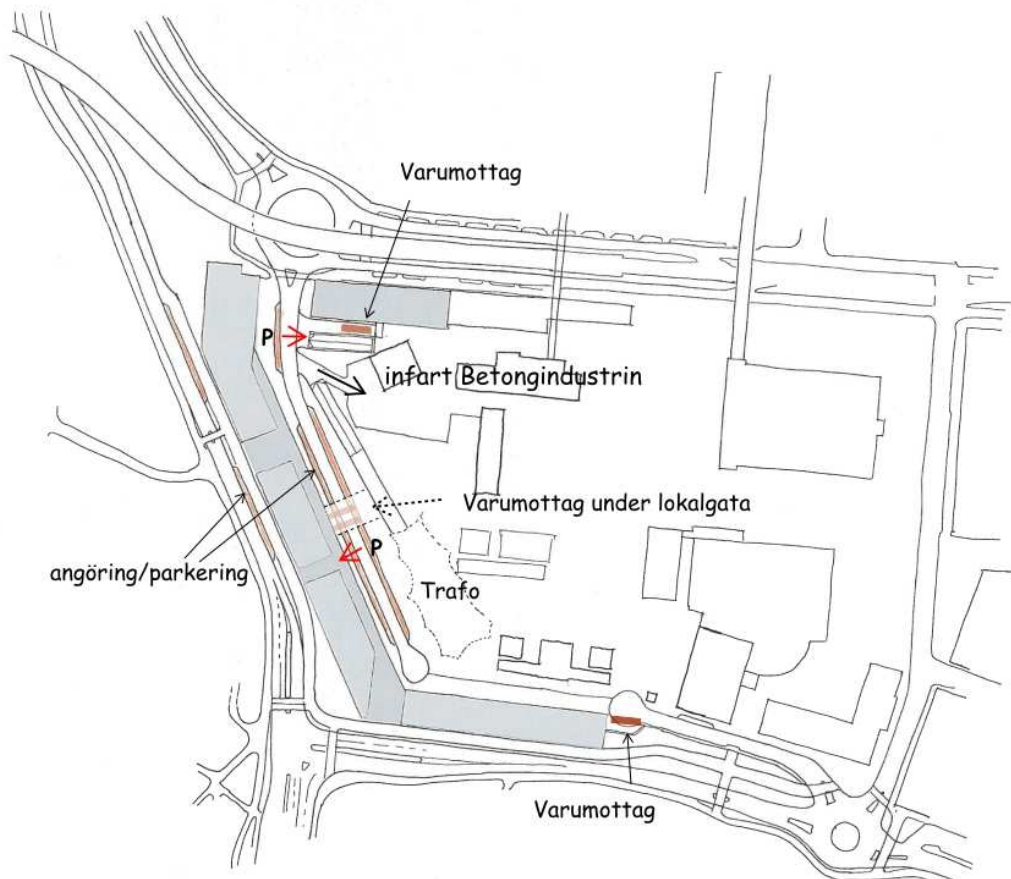
Samtidigt ger topografin inom kvarteret en möjlighet att ordna ett större antal garageplatser i mörkare souterrängplan. Med ett antagande om att 7 platser per 1000 m² kontor är tillfyllest skulle det medföra ett parkeringsbehov av ca 390 platser. Detta antal platser kommer att inrymmas i garage.

Till detta kommer ett antal angöringsplatser utmed Hammarbybacken samt utmed lokalgatan. Dessa bedöms uppgå till ca 40 platser. Sammantaget medger det att ett högre parkeringstal kan fås för den föreslagna bebyggelsen trots dess goda tillgänglighet med kollektivtrafiken.

Betongindustrins huvudbyggnad och kontorhuset jämte detsamma erhåller en parkeringstillfart till ett underliggande garageplan vid lokalgatans norra del. Denna tillfart samlokaliseras med distributionstillfart för Betongindustrins distributionsbilar samt körfar till Svenska Kraftnäts transformatorstation.

Stockholms stad bygger planmässigt ut cykelvägnätet i de centrala delarna av staden. Det innebär att den aktuella kontorsutbyggnaden kommer att kunna nås av en allt större befolkning via ett sammanhängande cykelvägnät i framtiden.

Antalet cykelparkeringsplatser bör därför dimensioneras med tanke på detta. Utbyggnaden av dem kan ske i etapper men reserverat utrymme för dem bör finnas inom kvarteret. Ett större antal cykelparkeringsplatser kommer att inrymmas i de garageplan som planeras i kontorshusen.



Figur Parkering, infart garage samt placering varumottag

Trafikalstring

Med stöd av prognostiserade trafikalstringstal för delar av Söderort har den föreslagna bebyggelsens trafikalstring estimerats till ca 3 000 fordonsrörelser per dygn. Av dessa bedöms ca 60 % utgöra arbetspendling dvs. ungefär 1800 fordonsrörelser. Med ett antagande om att 15 % av dessa arbetsresor sker under dimensionerande timme medför det att ca 260 fordonsrörelser tillkommer på berört gatunät under rusningstimmarna.

Ett flertal av de blivande verksamma inom kvarteren i Mårtensdal kan antas redan färdas på gatunätet eftersom regionens arbetsresande i väldigt stor utsträckning sker inom de trafiksektorer som radiellt försörjer förort med närförort/staden. De köer som regelmässigt bildas medger ingen ökning av trafiken under de dimensionerande timmarna. I viss mån kan den lokalt alstrade trafiken "trycka" bort de trafikanter som har andra alternativ vägval.

Med ett antagande om att de verksamma som färdas med bil kommer från alla väderstreck skulle under maxtimmen morgon ytterligare 70 fordon komma på Skansbron norrifrån, 70 på Hammarbyvägen alternativt Hammarby allé österifrån och ca 140 från Hammarbybacken söderifrån. De som kommer söderifrån förväntas i stor utsträckning färdas via Hammarbyvägen och Textilgatan alternativt Mårtendalsgatan till kvarteret.

Några kapacitetshöjande åtgärder synes inte motiverade att genomföra som konsekvens av den föreslagna utbyggnaden. Läget medför, med sina korta gångsavstånd till tunnelbanestation och bussterminal i Gullmarsplan, en mycket hög tillgänglighet för stora delar av region-

ens bostadsmarknad. Med Tvärbanans hållplats i korsningen Hammarby Allé/Textilgatan ökar tillgängligheten i takt med att Tvärbanan förlängs mot Helenelund och Slussen.

Framtida utveckling i södra Skanstull och inom Slakthusområdet samt Gullmarsplan, som del i Söderortsvisionen kan komma att påverka trafikförutsättningarna för aktuellt kvarter.

Tillgänglighet

Kvarteret inrymmer stora höjdskillnader mellan förelagen lokalgata och omkringliggande kommunala gator. Utvändiga trappförbindelser kommer att finnas mellan dessa gator

De föreslagna gångstråken kommer att följa kommens standard avseende tillgänglighet för personer med olika funktionshinder. Lokalgatan eftersträvas exempelvis att ges en maximal längd lutning av 5 %.

Särskilda angöringsplatser och parkeringsplatser kommer även att finnas för rörelsehindrade såväl utomhus som i garageplanen i omedelbar närhet av de skilda entréerna.

Distributionstrafik

Den föreslagna kontors- och verksamhetsutbyggnaden planeras inom några skilda byggnads-volymer. Distributionstrafiken till dessa skilda byggnadsdelar ska ske via kvartersgatan. För huskroppen längs med Hammarby Allé föreslås ett varumottag längs den södra fasaden. Detta nås via en backningsrörelse från kvartersgatan. Eftersom gångbana föreslås utmed lokalgatans västra sida sker backningsrörelsen inte över något gångstråk.

Den huvudsakliga distributionen till de planerade kontors- och verksamhetslokalerna kommer att ske via det körfar Svenska Kraftnät iordningsställer som tillfart för ny transformatorstation. Körfaret utformas som en rak gata med ett relativt vågrätt körplan i anslutning till transformatorn.

Lokaliseringen av transformatorn omedelbart öster om kvartersgatan samt körfarets lägre höjdplacering ger möjlighet till att ordna ett lastmottag under lokalgatan via backningsrörelser i körfaret.

Det hus som föreslås vid Mårtendalsgatans föreslagna vändplan kan antingen nyttja varumottaget enligt ovan eller erhålla ett mindre eget distributionsmottag, förslagsvis i anslutning till vändplanen.

Stockholm 2013-01-03

WSP Stadsutveckling

Lars Kiesel