



Förenklad Åtgärdsvalsstudie

Bredängs trafikplats Augusti 2017

Uppdrag Förenklad Åtgärdsvalsstudie Bredängs trafikplats
Titel på rapport: Förenklad Åtgärdsvalsstudie Bredängs trafikplats; *framtaget utifrån Trafikverket, boverket och SKLs mall för förenklade åtgärdsvalsstudier*
Datum: 2017-08-17

Medverkande

Beställare: Stockholms stad, Exploateringskontoret
Kontaktperson: Mohammed Al Kamil, Stockholm stad

Konsult: Tyréns
Uppdragsansvarig: Carolina Stenbeck
Trafikplanerare: Ali Esmaili
Carolina Stenbeck
Kvalitetsgranskare: Åsa Lilja



Stockholm Stad, Exploateringskontoret

Box 8189

104 20 Stockholm



Innehållsförteckning

1. Inledning	6
2. Bakgrund och syfte	7
3. Problembild	7
4. Avgränsningar.....	8
5. Aktörer	9
6. Tidigare planeringsunderlag och gällande planer	9
7. Preciserade av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter	10
7.1 Nuläge	10
7.2 Kommande utveckling	11
7.3 Krav.....	12
7.4 Mål för lösningar.....	12
8. Arbetsprocessen	16
9. Bilagor.....	18

1. Inledning

Trafikplats Bredäng är en av två trafikplatser som hanterar trafiken från Skärholmen, den andra är Trafikplats Kungens Kurva. I anslutning till trafikplatsen byggs förbifart Stockholm. Öster om utredningsområdet finns trafikplats Västertorp. Trafikplats Bredäng ansluter till Skärholmsvägen som är en kommunal fyrfäktig väg med två körfält i vardera riktning.



Figur 1. Orienteringskarta

2. Bakgrund och syfte

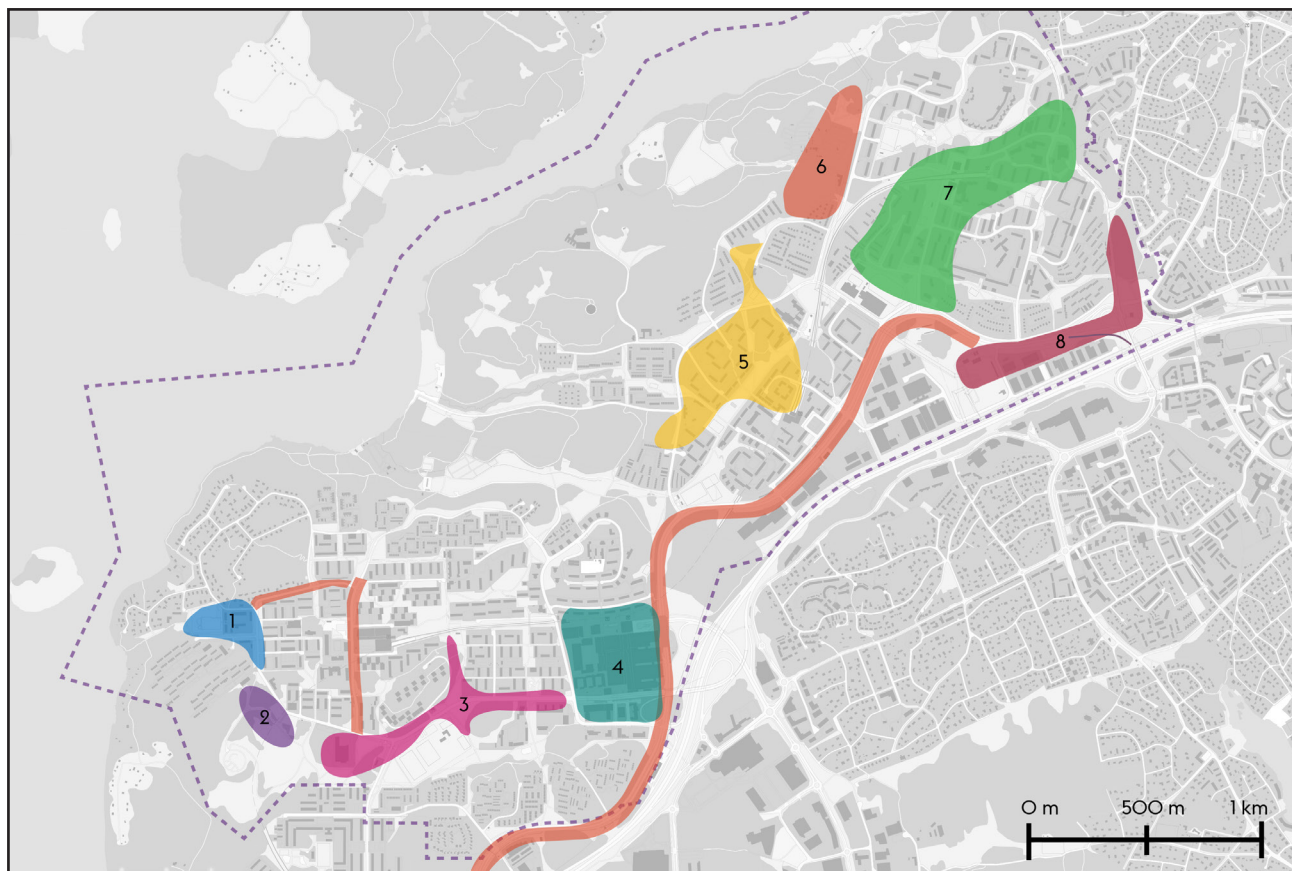
Stockholm växer och kommunen har som mål att bygga 140 000 bostäder fram till år 2030. Skärholmen är en utpekad tyngdpunkt i översiktsplanen och i december 2015 beslutade stadsbyggnadsnämnden att påbörja arbetet med Fokus Skärholmen där avsikten är att tillföra området minst 4000 bostäder och förbättrade stadskvaliteter.

3. Problembild

När stadsdelens trafikinfrastruktur planerades och byggdes ut under 1960- och 70-talet var trafiksäkerheten styrande. Tidigare planering var bilprioriterad, genom att helt separera biltrafik från gående och cyklister kunde den oroväckande olycksutvecklingen som kommit till följd av bilplaneringen brytas. Detta planeringsideal syns i dagens separerande trafikstruktur med överdimensionerade bilvägar. Lite eller ingen bebyggelse ligger i direkt anslutning till områdets huvudvägar.

Trafikplats Bredäng präglas kraftigt av tidigare planeringsideal som idag innebär en stor överkapacitet och ytkrävande utformning. Stockholms Stad har i områdesprogram från 2007 identifierat ytor i och omkring trafikplatsen som möjliga att bebygga och viktiga för att förbättra stadskvaliteten i området.

Den primära anledningen till att metoden förenklad åtgärdsvalsstudie valts är att projektet är ett stadsbyggnadsprojekt. Det innebär att om trafikplatsen inte byggs om (steg 3) så kan ingen exploatering tillskapas, därav den förenklade metoden av åtgärdsvalsstudie.



Figur 2. Exploateringsområden inom utredningsområdet för Fokus Skärholmen

4. Avgränsningar

Området avgränsas till befintlig trafikplats samt dess anslutande vägar. Den del av trafikplatsen som direkt berörs av den planerade nyexploateringen är delen nordväst om trafikplatsen.



Figur 3. Flygbild nuläge med markägoförhållanden. Ommarkerade vägar ligger inom Stockholms Stad, gröna ytor är fastigheter inom Stockholms Stad, orangea vägar tillhör Trafikverket, blå markering ligger i Huddinge.

5. Aktörer och övriga intressenter

- Stockholm Stad
- Trafikverket
- Huddinge kommun
- SLL
- Länsstyrelsen
- Ellevio
- Boende
- Verksamhetsidkare
- Räddningstjänsten

6. Tidigare planeringsunderlag och gällande planer

Hela trafikplatsen är i gällande plan från 1964 reglerad som specialområde, motorväg.

Tidigare utredningar:

- Områdesprogram för Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg. Stadsbyggnadskontoret Stockholm stad (2006-04-03)
- Gatuprogram för Bredäng - Sättra - Skärholmen - Vårberg. Underlag för områdesprogram. Stockholm stad och WSP (Mars 2006)
- Bredängs trafikplats Skissförslag till minskad trafikplats. Tyréns (2016-02-16)
- Stråk- och strukturutredning Fokus Skärholmen. Stockholms Stad och Tyréns (September 2016)
- Fokus Skärholmen Parkeringstal. Stockholms Stad och Tyréns (aug 2017)
- Bredängs Trafikplats trafikanalys. Stockholms Stad och Tyréns (aug 2017)
- Mälaräng trafik PM. Stockholms Stad och Tyréns (aug 2017)

7. Preciserade av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter.

Trafikplats Bredäng är planerad efter 60- och 70-talets bilorienterade planeringsmetodik och är kapacitetsstark men samtidigt mycket ytkrävande. Stockholmsregionen har sedan dess haft en stor befolkningstillväxt och den trenden fortsätter. Det har fått följden att det övergripande vägnätet är överbelastat med långa köer på E4. Valet av färdmedel har därför ändrats från bil i första hand till att man alltmer väljer att resa med kollektivtrafik. Den utvecklingen är nödvändig och önskvärd också framöver och stöttas av Stockholms övergripande strategier för byggande och trafik. Utvecklingen är även i linje med nationella strategier och mål. Det förändrade resebeteendet har gjort att trafikplats Bredäng har stor överkapacitet och tar värdefull mark i anspråk som kan utnyttjas till bostadsbyggande.

Staden planerar att exploatera Skärholmen med cirka 4000 nya bostäder. I direkt anslutning till trafikplatsen planeras Mälaräng som innebär en omvandling av området kring trafikplatsen till en funktionsblandad stadsbebyggelse som bidrar till att koppla samman Bredäng, Mälarhöjden, Västertorp, Fruängen och Segeltorp genom att tillskapa cirka 1100 bostäder samt möjliggöra för levande och aktiva gatumiljöer, parker, offentlig service och kommersiella lokaler. En förutsättning för detta är att trafikplatsen får en ny utformning som är mindre ytkrävande och frigör mark för exploatering.

Detaljplanen för Mälaräng synliggör en stor utmaning för Stockholms framtida bebyggelseutveckling vilket också aktualiseras i den nya översiktsplanen och Trafikverkets remissvar på samrådsversionen; den att den byggbara marken inom Stockholms stad börjar bli en allt större bristvara samtidigt som det finns större krav på sammanhållen, tät och effektiv stad byggd på främst kollektivtrafik, gång och cykel men med ett robust trafiksystem. Tillsammans leder detta till mål om fler bostäder på kortare tid, utvecklandet av nya urbana stråk och att befintlig gatumark ska nyttjas effektivt. I översiktsplanen redovisas dessa mål mer generellt och detaljplanen för Mälaräng är ett svar på hur det kan ske i praktiken. I det sammanhanget är det viktigt att ha med sig att stadsbyggandet i grunden är en målstyrd process och att stadens utveckling grundar sig i ett antal demokratiskt beslutade mål och att målen bör vara överordnade prognosmodeller vid utvecklandet av den framtida staden.

7.1 Nuläge

Trafikplatsen utbredning tar idag viktig och värdefull mark i anspråk. Vägarna som ansluter till trafikplatsen är överdimensionerade och ytkrävande. Gång och cykeltrafiken har fått underordna sig biltrafiken, vilket lett till långa omvägar och planskildheter med nivåskillnader. Det regionala cykelstråket som passerar trafikplatsen är svårorienterbart och inte gent. Längs med alla gator utom Skärholmsvägen finns smala gångbanor.

I området finns verksamheter, längs Murmästarvägen finns flera bilhandlare med stort parkeringsbehov. I figuren till höger visas bilder på Murmästarvägen som präglas av den bilhandel som finns. Förutom bilhandel finns andra verksamheter, bland annat ett tvätteri, som innebär en hel del tung trafik. Längs med Bredängsvägen och i anslutning till trafikplatsen finns en bensinmack med utfart mot Slättgårdsvägen.

Längs E4 går ett högspänningsstråk som måste tas hänsyn till vid projektering av ny trafikplats.

Skärholmsvägen ingår, tillsammans med Smista Allé och andra vägar på Huddingesidan, i ett omledningsnät för E4/E20.

För vidare och mer detaljerad nulägesbeskrivning se "Stråk- och strukturutredning Fokus Skärholmen".

7.2 Kommande utveckling

Tillväxten i Stockholm leder till ett ökat resande. Av trängsel- och klimatskäl måste allt fler välja andra färdmedel än bil. Nya kollektivtrafiksatsningar är därför beslutade som Spårväg Syd och nya tunnelbanelinjer. Gång- och cykelnät byggs också ut och förbättras med högt ställda mål om att fler ska gå och cykla.

Genom olika åtgärder kan hållbara transportslag göras mer attraktiva medan bilens attraktivitet kan minska.

Åtgärder för att öka cykelns attraktivitet:

- Gena kopplingar för viktiga cykelstråk
- Cykelparkering på strategiska platser, t ex vid t-bana och spårväghållplatser
- Cykelparkering av hög kvalitet i bostäder
- Cykelpool
- Prioritera cykel i signaler

Åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet:

- Öka turtäthet för bussen
- Timglashållplatser och andra kollektivtrafikprioriterande åtgärder
- Spårväg syd ses som en möjlighet att stärka området och minska bilanvändningen
- Viktigt med god kollektivtrafik även innan Spårväg syd

Åtgärder för att skapa ett område med god "stadsmässighet":

- Ny bebyggelse gör att läget blir mer attraktivt ur kollektivtrafiksynpunkt, platsen blir ej perifer utan hamnar i ett tryggare och mer centralt läge. Det samt större resandeunderlag bidrar positivt till kollektivtrafikresandet.
- Ju mer exploatering desto bättre förutsättningar för delningsekonomi i form av olika bil- och cykeldelningstjänster, t ex bilpool eller cykellånesystem.
- Skapa trygga miljöer, med aktiva fasader och integrerade trafikslag

Åtgärder för att påverka beteende och resval:

- I samband med ombyggnad kommer kapaciteten för biltrafiken vara låg vilket ger ett bra tillfälle att genomföra olika typer av kampanjer för ett ändrat resan-demönster hos boende i området
- Då boende flyttar in i de nya bostäderna bör kampanjer sättas in för att få in hållbara resvanor
- Få livspusslet att fungera genom att t ex erbjuda reseplanering eller arbeta tillsammans med skolor för att få ner bilresandet

Förbifarten och tvärförbindelse Södertörn kommer påverka biltrafiken i området. Förbifarten antas avlasta E4 och minska känsligheten för störningar i Stockholms trafiksystem. Tvärförbindelse Södertörn antas avlasta Häradsvägen vilket i sig avlastar Trafikplats Bredäng.

Nationellt finns mål att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Med en ny klimatlag som regeringen föreslår blir det olagligt att prioritera bort klimatet.

7.3 Krav

- Trafikplatsens utformning ska kunna hantera prognostiserad trafik utan att påverka den regionala framkomligheten på E4.
- Frigöra byggbar mark för bostäder och verksamheter.
- Som följd av minskade trafikytor ska stadsdelar kopplas samman genom stadsbyggnad.
- Lösningen ska prioritera hållbara transportslag.
- Den nya bebyggelsen ska planeras för ett lågt bilinnehav och bilanvändande.
- Som följd av minskade trafikytor och förändrad utformning av trafikplats ska barriäreffekt av E4 minska.

7.4 Mål för lösningar

Det primära målet med åtgärden är att frigöra mark till förmån för ny bebyggelse som binder samman stadsdelar. Trafikplatsens nya utformning bör minskas och den överkapacitet som finns bör istället lämna plats för exploatering och den nya stadsdelen Mälaräng. Vilket i sig hjälper till att uppfylla Stockholms mål om 140 000 bostäder fram till år 2030.

Dessutom ska den nya utformningen vara tillräckligt kapacitetsstark för att inte påverka den regionala framkomligheten på E4. Samtidigt ska utformningen bidra till en stadsmässig miljö som innebär förbättrade kvaliteter för gång, cykel och kollektivtrafik.

Pröva tänkbara lösningar

Nr	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprinci- pen	Relevans måluppfyllelse	Uppskattad kostnad för åtgärd	Bedömningar genom- förbarhet	Gå vidare	Kommentar
1		Ny utformning av Trafikplats bredäng. Avfartsramp ansluter i en tvåfältig cirkulationsplats, Skärholmsvägen ersätts av Murmästarvägen som ny huvudgata. Se bilaga 1.	Steg 3-4	Målen bedöms delvis uppfyllas. Utformningsförslaget innebär målkonflikt då den oförändrade framkomligheten på E4 påverkar gående och cyklisters förutsättningar. Vid utredning har en stark förutsättning varit oförändrad framkomlighet på E4 vilket inneburit att gående och cyklisters förutsättningar blivit nedprioriterade.			Ja	

Pröva tänkbara lösningar

Nr	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegsprinci- pen	Relevans måluppfyllelse	Uppskattad kostnad för åtgärd	Bedömningar genom- förbarhet	Gå vidare	Kommentar
2	Ny utformning av trafikplats Bredäng. Avfartsramp ansluter i en signalreglerad korsning. Skärholmsvägen ersätts av Murmästarvägen som ny huvudgata. Se bilaga 2.			Målen bedöms delvis uppfyllas. Utformningsförslaget innebär mållkonflikt då gående och cyklisters förutsättningar förbättras avsevärt. Utformningsförslaget innebär dock för låg kapaciteten för att inte påverka den regionala framkomligheten.			Nej	Påverkar den regionala framkomligheten

Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Åtgärds-förslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegs-principen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genom-förande	Ansvariga aktörer, genom-förande	Förslag till finansiering	Kommentar
1	Nytt utformningsförslag med tvåfältig cirkulationsplats. Nya bostäder med krav på byggher-rar att prioritera hållbart resande och lågt bilinnehav.	Steg 3-4		Planläggning-sprocess Projektering (systemhandling)			Nej

8. Arbetsprocessen

Områdesprogram för Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg 2006

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i maj 2004 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till områdesprogram för området. I programmet redovisas förutsättningarna för områdets utveckling med förslag till ny bostadsbebyggelse, utveckling av verksamheter samt utbyggnaden av ny eller ombyggd infrastruktur. Programmet innehöll förslag på ca 3000 bostäder.

I programmet föreslås att ombyggnaden av Skärholms-vägen görs i form av en stadsgata samt att Bredängs trafikplats byggs om med en cirkulationsplats som möjliggör att tung trafik till industriområdet angör Murmästarvägen direkt från trafikplatsen och att trafik som ska söderut längs E4/E20 får en direkt anslutning.

Ett gatuprogram togs fram som underlag för områdesprogrammet med nulägesbeskrivning, trafikprognoser med målår 2020, trafiknät samt gatuutformning.

Samråd hölls april-juni 2006 och Stadsbyggnadsnämnden beslutade att godkänna redovisningen av programsamrådet sept 2007.

Bredängs trafikplats Skissförslag till minskad trafikplats 2015-11 – 2016-02

Uppdrag från ExplK Stockholms Stad till Tyréns. Även personer från TK och SBK var med i utredningen. Möte mellan SBK och TrV för att från stadens sida informera om pågående planer för Bredängs Trafikplats.

Ett antal versioner skissades upp och förkastades. Tre alternativ togs vidare till nästa skede. Dessa beskrivs närmare i "Bredängs trafikplats

Skissförslag till minskad trafikplats 2016-02-16, Tyréns"

Fokus Skärholmen 2015-12 - pågående

Uppdrag att utveckla en levande stadsdel med minst 4000 nya bostäder i antagna detaljplaner till 2018.

<http://vaxer.stockholm.se/omraden/skarholmen-fokus-skarholmen/>

Bästa platsen dialogturné

Under våren 2016 genomfördes en dialogturné där projektet Fokus Skärholmen fick möjlighet att träffa många boende i Vårberg, Skärholmen och Sättra och Bredäng. I samband med detta lanserade projektet en digital enkät för att samla in synpunkter från området. Enkäten resulterade i totalt 476 platsbeskrivningar.

<http://dialog.spacescape.se/skarholmen/>

Parallella skisser 2016-01 – 2016-06

Tre arkitektkontor genomförde parallellskisser på tre utvalda fokusområden (varav Mäläräng var ett) för att studera alternativa strukturer och förhållningssätt. Baserat på programförutsättningar som staden tagit fram. Detta har sedan legat till grund för fortsatt arbete med detaljplanen för Mäläräng och trafikstrukturen som kopplar till Bredängs Trafikplats.

Stråk och strukturutredning 2016-02 – 2016-09

Uppdrag från Stockholms Stad ExplK och TK till Tyréns. Även personer från SBK var med i utredningen.

Nulägesbeskrivning, riktlinjer för alla trafikslag, nya och förstärkta kopplingar. Möjlig koppling av Murmästarvägen till Bredängs Trafikplats och hopslagning av Skärholmsvägen och Eksätravägen. Nytt läge pendlingscykelstråk längs E4 förbi Bredängs Trafikplats. Förstärkta GC-kopplingar på Bredängsvägen över E4.

Parkeringsutredning

Uppdrag från Stockholms Stad ExplK och TK till Tyréns. Även personer från SBK var med i utredningen.

P-tal och cykelparkeringsprinciper för hela Fokus Skärholmen. Syftet är att fungera som handledning för byggherrar under detaljplane- och bygglovsprocess samt tydliggöra stadens intentioner avseende parkering, både för cykel och bil.

Trafikanalys Skärholmen 2016-O8 – pågående

Uppdrag från Stockholms Stad ExplK och TK till Tyréns samt med Movea som underkonsult. Även personer från TK och SBK var med i utredningen. Möten och avstämningar har även hållits med TrV.

- Trafikanalys Bredängs Trafikplats
- Alstring från ny exploatering hela Fokus Skärholmen

Planarbete Mälaräng 2016- pågående

Trafikutredning och programhandling för gator och minskad trafikplats. Uppdrag från ExplK Stockholms Stad till Tyréns som en del av planarbetet för Mälaräng. Arbetet har utförts i nära samarbete med SBK, landskapslaget och AIM arkitekter. Mötesserie mellan Stockholms Stad och TrV.

Plansamråd september 2017

Granskning första kvartalet 2018

Antagande beräknas till andra kvartalet 2018

Workshop – ÅVS – Bredängs Trafikplats 2017

Som en del i planarbetet för Mälaräng och arbetet med Trafikplats Bredäng hölls en workshop med alla berörda aktörer. Syftet var dels att informera alla berörda om stadens pågående planer för Fokus Skärholmen och Mälaräng samt att diskutera hur de mål som finns kan nås och om det behövs vägplan eller endast detaljplan.

Mer information om vad som kom fram under workshoppen finns i "Mälaräng trafik PM aug 2017, Stockholms Stad, Tyréns"

Deltagare workshop-ÅVS:

Johanna Skur	Trafikverket
Ola Björklin	Trafikverket
Christer Strömberg	Trafikverket
Shiva Norvad	Trafikverket
Joakim Ax	Trafikverket
Susann Sass-Jonsson	Länsstyrelsen
Marika Norrberg	Huddinge kommun
Siri Brolén	Trafikförvaltningen
Lena Hall	Stockholms stad ExplK (extern)
Joel Berring	Stockholms stad SBK
Magnus Ståhl	Stockholms stad TK
Jeffrey Archer	Stockholms stad TK
Nina Mjaaland	Stockholms stad SBK
Carolina Stenbeck	Tyréns AB
Ali Esmaili	Tyréns AB
Johanna Rahm	Tyréns AB

9. Bilagor

Bilaga 1- Utformningsförslag med tvåfältig cirkulationsplats

Bilaga 2- Utformningsförslag med signalreglerad korsning



**Stockholms
stad**