

Trafik-PM Västra Hagsätra

**September
2020**



**Stockholms
stad**

Uppdrag	Trafik-PM Västra Hagsätra, 295287
Titel på rapport: Datum:	Trafik-PM Västra Hagsätra 2020-09-30
Beställare: Kontaktperson:	Stockholms stad, exploateringskontoret Peter Tryzno, exploateringskontoret Amanda Fjellström, exploateringskontoret
Konsult:	Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Kvalitetsgranskare:	Ali Esmaili Johanna Roos

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4
STYRDOKUMENT	5
Framkomlighetsstrategin	5
Gångplan	5
Cykelplan	5
Gata Stockholm	5
Gator för gående - att välja gatutyp	5
Plan för säkra- och trygga skolvägar	5
Stockholm - En stad för alla	5
BEFINTLIG TRAFIKSITUATION	6
Gång- och cykeltrafik	6
Kollektivtrafik	7
Fordonstrafik	7
PLANFÖRSLAGET	8
Gångfartsområdets funktion	8
UTFORMNING AV GÅNGFARTSOMRÅDET	9
FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	10
Gång- och cykelstråk	10
Kollektivtrafik	11
Fordonstrafik	11
Parkering och angöring	12
SAMLAD BEDÖMNING OCH VIDARE ARBETE	13

Inledning

Områdesplanering av Hagsätra och Rågssved syftar på en övergripande nivå att stärka och utveckla stadsdelarna med cirka 3000 nya bostäder och tillhörande service.

Planen för Västra Hagsätra ligger inom etappområde Hagsätra-Ormkärr och är en direkt följd av områdesplaneringen. Planen omfattar cirka 570 bostäder, en ny förskola, samt en kyrka för Etiopiska kyrkan. En del av planen ligger i anslutning till Hagsätra tunnelbanestation där det planeras för cirka 200 bostäder och tillkommande service. Delen intill tunnelbanan är också avgränsningsområdet för denna utredning.

Trafikutredningen syftar till att beskriva situationen idag samt redogöra den framtida trafiksituationen.



Detaljplanens utredningsområde



Orienteringskarta



Entré till Hagsätra centrum



Vy från tunnelmynning vid tunnelbana

Styrdokument

Nedan nämns **ett urval** av de styrande dokument och planeringsunderlag utgör underlag vid planering av stadens gaturum.

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

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.

Gator för gående - att välja gatutyp

2014 tog trafikkontoret tillsammans med exploateringskontoret fram rapporten "Kunskaps- och diskussionsunderlag för gånggata, gångfartsområde och shared space, version 1.0". Kunskapsunderlaget beskrev de tre olika gatutyperna, gånggata, gångfartsområde och shared space, och skulle vara ett stöd för att välja gatutyp. "Gator för gående - att välja gatutyp" är en vidareutveckling av kunskapsunderlaget från 2014 och har bland annat kompletterats med lågfartsgator.

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 skolers närhet.

Stockholm - 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.



Befintlig trafiksituation

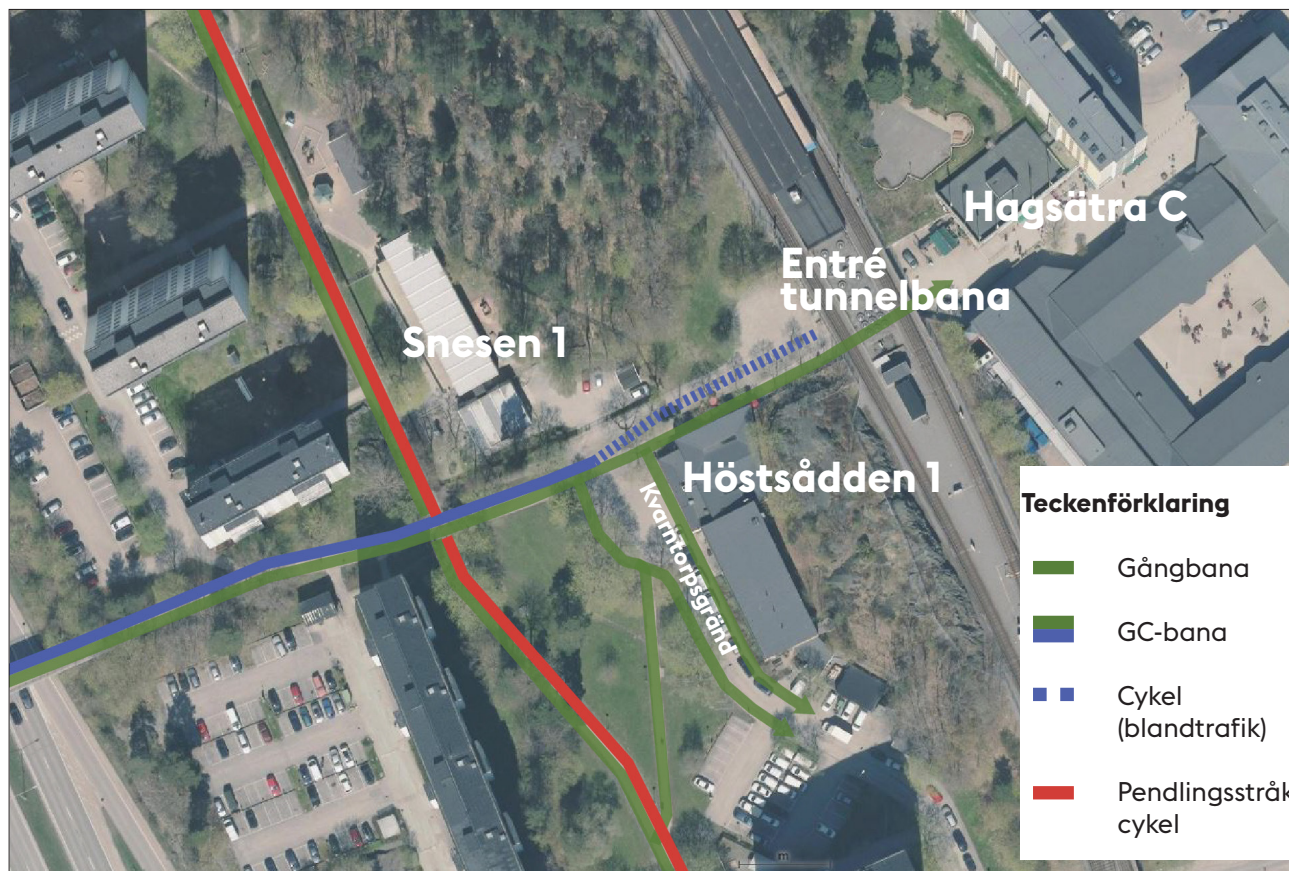
Utredningsområdet präglas idag av nivåskillnader vilka skapar otillgängliga lutningar. I följande kapitel redovisas trafiksituationen för respektive trafikslag.

Gång- och cykeltrafik

Inom området finns idag flera viktiga gångstråk som kopplar samman olika stadsdelar. Från Hagsätra centrum, förbi planområdet, vidare mot Ormkärr finns ett viktigt stråk som är en av entréerna till Hagsätra Centrum. Entrén upplevs idag som otydlig och något anonym. Längs med fasaden på fastigheten "Höstsådden 1" sträcker sig idag en tre meter bred gångbana som ansluter till tunnelbanan och vidare Hagsätra centrum.

Inom utredningsområdet sker cykling i blandtrafik för att sedan ansluta till den kombinerade gång- och cykelbanan som kopplar samman med Ormkärr.

I rapporten "Hagsätra Rågsved - Bästa platsen" framkommer att Hagsätra centrum upplevs som otrygg där många platser är skymda och underhållet eftersatt.



Gång- och cykelstråk inom och i anslutning till utredningsområdet



Vändplats invid Hagsätra centrum



Hagsätra centrum

Kollektivtrafik

Planområdet är beläget i direkt anslutning till Hagsätra tunnelbanestation som är slutstation för tunnelbanans gröna linje 19. Tunnelbanan avgår i 10-minutersintervaller i högttrafik.

Vidare försörjer busslinje 143 området och trafikerar sträckan Älvsjö-Högdalen. Bussen kör i 15-minuters trafik i högttrafik. Busshållplatserna finns längs huvudvägnätet (Olshammargatan och Vintrosigatan).

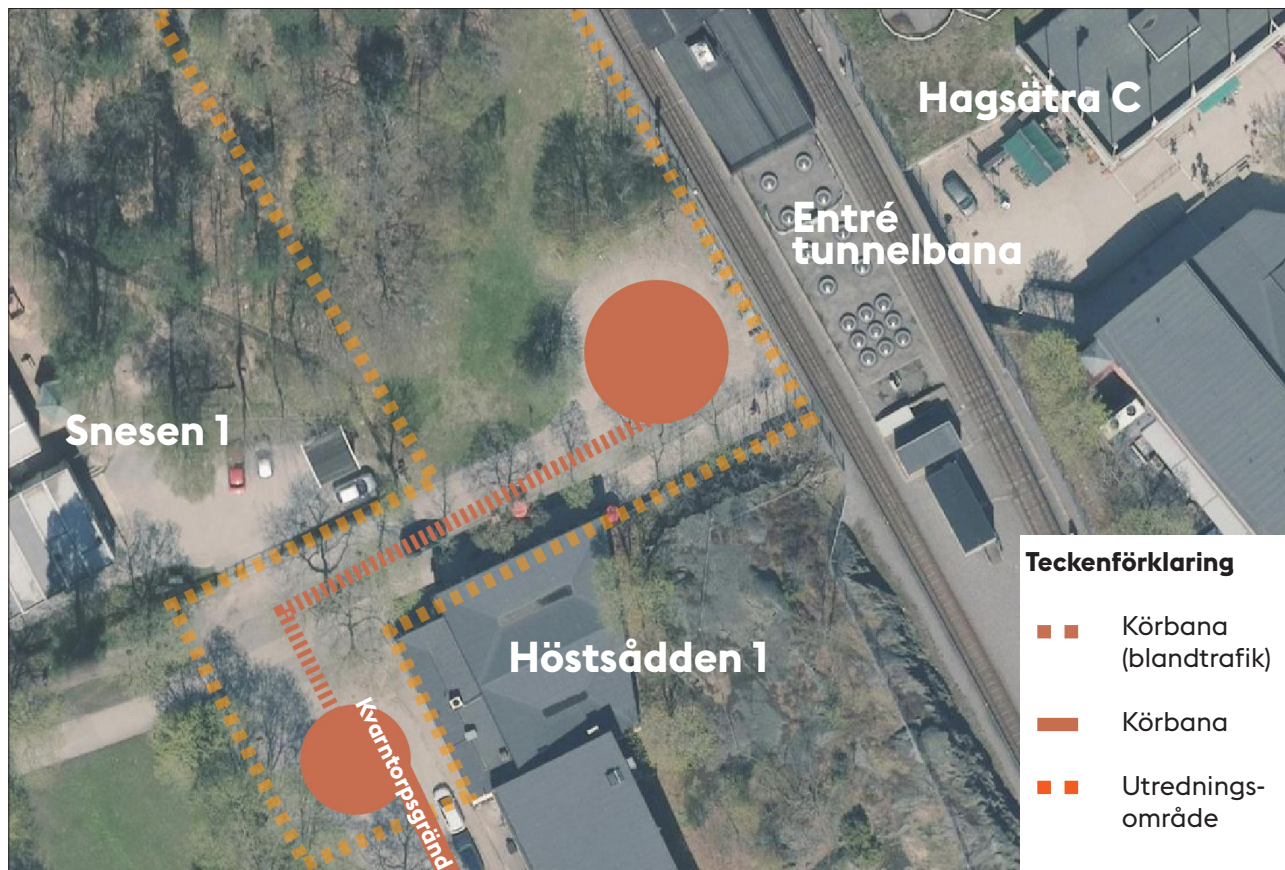
Intill tunnelbanan, vid vändplatsen, finns idag cykelparkeringar som har hög beläggning.

Fordonstrafik

Utredningsområdet nås via Kvarntorpsgränd som ansluter till Olshammarsgatan. Via Olshammarsgatan kan det övergripande vägnätet i form av Huddingevägen nås för vidare resa mot Huddinge i söder eller Årsta och Södra länken i norr. Vidare kopplar Olshammarsgatan till Hagsätravägen och Magelungsvägen i öster för vidare resa mot Farsta.

Olshammarsgatan trafikeras av cirka 3 000 fordon per dygn och högsta tillåtna hastighet är 50 kilometer i timmen.

I anslutning till utredningsområdet finns verksamheter med angöringsbehov. Förskolan inom Snese 1 angörs idag med backvändning, frukthandeln inom Höstsådden 1 angörs via förlängningen av Kvarntorpsgränd för att sedan vända i befintlig vändplats invid tunnelbanan. Vidare möjliggör vändplatsen för tillgänglig angöring till tunnelbanan. Det förekommer att fordon, via vändplanen, olovligen passerar under tunneln in till Hagsätra centrum.



Vägnät inom utredningsområdet



Hagsätra tunnelbanestation



Fordon som olovligen kör genom gc-tunnel

Planförslaget

Hela planförslaget innefattar cirka 570 bostäder, centrumverksamheter, en förskola och en kyrka. Inom trafikutredningens utredningsområde planeras för cirka 200 bostäder med service i bottenvåningar.

De nya bostäderna inom utredningsområdet (vid vändplanen) angörs via förlängningen av Kvarntorpsgränd som planeras regleras som gångfartsområde. Vidare planeras parkering att lösas i ett garage med utfart mot gångfartsområdet. Parkering för fastigheten "Höstsådden" ordnas i ett parkeringshus som ingår i detaljplanen för Håstsådden 1 m.fl.

Gångfartsområdets funktion

Gångfartsområdet väntas ge en torgliknande upplevelse och blir en ny mötesplats i Hagsätra. Liv och vistelse väntas också ge en trygghetshöjande effekt.

Från vändplatsen på Kvarntorpsgränd skapas en tydlig entré in till gångfartsområdet. Via den körbara delen av gaturummet nås tunnelbanan, befintliga och tillkommande verksamheter samt tillkommande bostäder, för tillgänglig angöring. Vidare skapas en "skyddad" gångbana runt den körbara delen.

Då platsen främst används av angöringstrafik och boende i tillkommande bostäder väntas trafikflödet vara färre än 300 fordon per dygn. Andelen gående som passerar och vistas på platsen bedöms vara större vilket skapar goda förutsättningar för ett gaturum som används av främst gående.

I den tillkommande bebyggelsen planeras för kommersiella verksamheter vilka tillsammans med befintliga målpunkter (Hagsätra centrum, tunnelbana, frukthandel m.m.) inbjuder till liv och vistelse.

Vidare skapas en ny trappa mellan tillkommande bebyggelse och befintlig förskola inom fastigheten Snese 1. Trappan leder upp till naturområdet som i ordningställs och utvecklas med stigar och samlingsplats. Trappan förlängs ut i gaturummet och kan användas som sitttrappa. De kommersiella verksamheterna i den tillkommande bebyggelsen och trappan har ett utmärkt solläge och platsens vistelsevärden stärks. Genom att ta vara på platsens värden och tillskapa nya förstärks och tydliggörs entrén till Hagsätra centrum.

Utformning av gångfartsområdet

Utformningen av gångfartsområdet är begränsad av flera olika faktorer:

- Höjder och fastighetsgräns mot förskolan inom fastigheten Snese 1
- Höjder och fastighetsgräns Höstsådden 1
- Höjder och läge för tunnelmynning mot Hagsätra torg och tunnelbanan
- Ingen påverkan på spårområdet

Med de förutsättningar som råder har kompromisser krävts gällande gångfartsområdets höjdsättning.

Längs med fastigheten Höstsådden 1 breddas gångbanan till 4,5 meter. Gångbanan avgränsas mot den körbara delen av gångfartsområdet genom en två meter bred planteringsyta. Planteringsytan används för att ta upp den höjdskillnad som krävs mellan den körbara delen och den skyddade gångbanan som ansluter mot entréen i fastigheten Höstsådden 1. Den körbara delen kan nås av gående genom trappsteg som korsar trädplanteringen. Trappstegen placeras i höjd med den större trappan.

Den körbara delen av gångfartsområdet har en bredd om sju meter och vändplatsens vändradie är nio meter. Vändplatsen ska möjliggöra för tillgänglig angöring för den tillkommande bebyggelse och till tunnelbanan, detta ställer krav på lutningar vid angöringsplatsen.

Den tillgängliga angöringen tillsammans med de fasta punkterna (Snese 1, tunnelmynning, Höstsådden 1 och Kvarntorpsgränd) innebär större lutning mellan Kvarntorpsgränd och vändplatsen. Lutningen är som mest cirka tio procent på en 15 meters sträcka. Vidare lutar den skyddade gångbanan cirka åtta procent som mest.

I vidare arbete bör höjdsättningen detaljstuderas i syfte att förbättra tillgängligheten och för att minska lutningarna.



Illustrationsplan över utredningsområdet källa: Nyréns Arkitektkontor

Framtida trafiksituation

Den framtida trafiksituationen präglas av de utmaningar som finns gällande höjdsättning. I följande kapitel redovisas den framtida trafiksituationen för respektive trafikslag.

Gång- och cykelstråk

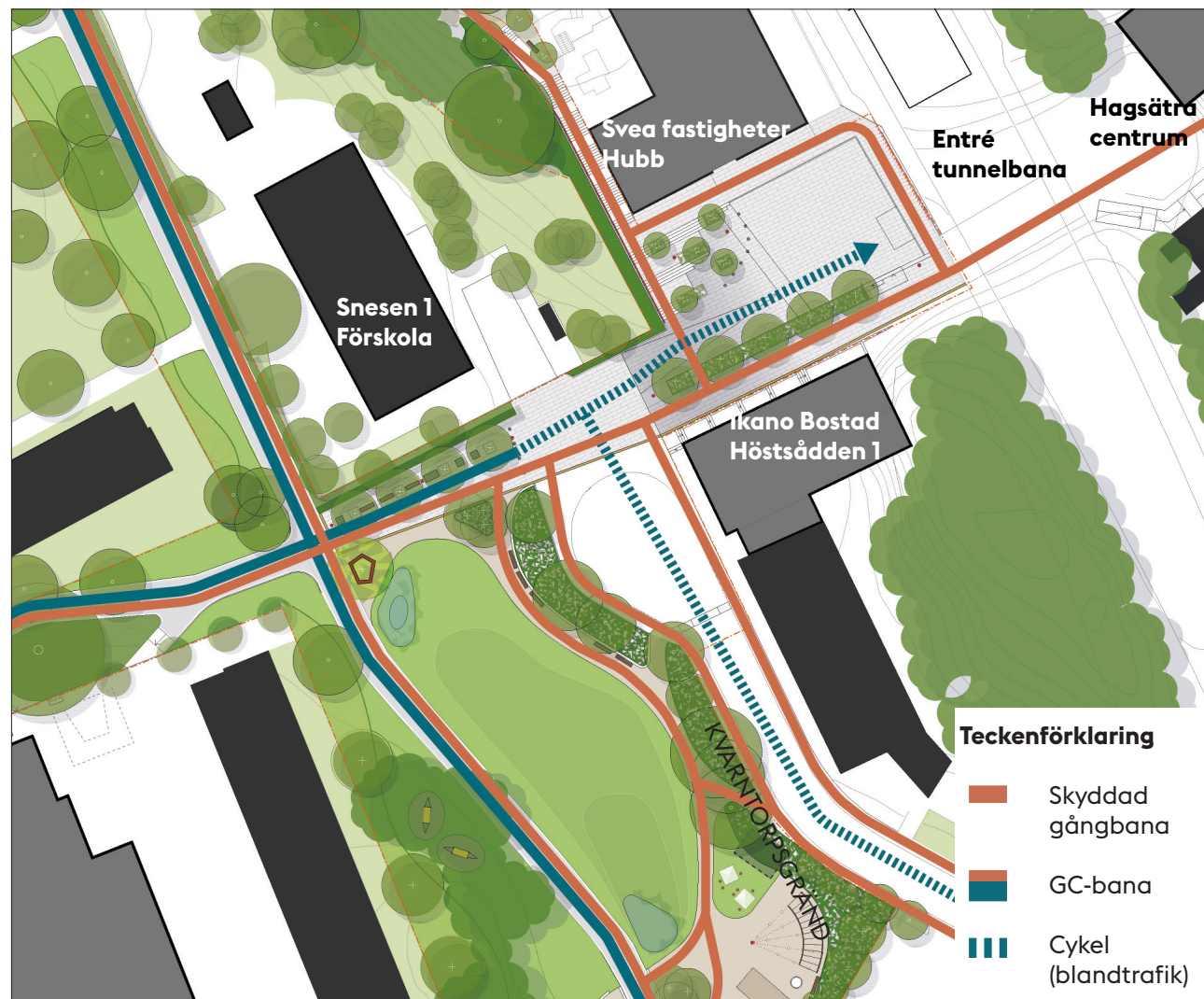
På den södra sidan av gångfartsområdet breddas gångbanan från cirka tre meter till 4,5 meter. Gångbanan skiljs från den körbara delen av gaturummet med en två meter bred trädplantering. Då den körbara delen ligger på en högre nivå tas höjdskillnaden upp i trädplanteringen.

Platsen planeras regleras som gångfartsområde (planläggs som gata). För att möjliggöra korsande fotgängarrörelser skapas trappor mellan gångbana och den körbara delen. Gångbanan har på grund av höjdskillnaderna och de förutsättningar som gäller för höjdsättningen en lutning på cirka åtta procent. Från tunnelmynning längs med brokonstruktionen finns en tre meter bred gångbana som är skyddad från den körbara delen och är tillgänglig. Den tillgängliga gångvägen hamnar dock i konflikt med den cykelparkering som planeras längs med brokonstruktionen. Gångvägen och cykelparkeringen behöver studeras mer i detalj i kommande skeden.

De målpunkter som finns och som tillskapas bedöms vara goda förutsättningar för ett välfungerande gångfartsområde med korsande såväl som längsgående rörelse.

Cykeltrafiken påverkas i mindre omfattning av planförslaget då cykling fortsatt sker i blandtrafik. Dock föreslås pollare mot parken för att hindra biltrafik att köra på gång- och cykelbanor. I vidare arbete bör cykelvänlig utformning och utseende säkerställas.

Framför den tillkommande byggnaden (norr om gångfartsområdet) skapas en 4,5 meter bred yta som möjliggör för t.ex. uteservering. Mellan den tillkommande bebyggelsen och befintlig förskola inom Snesen 1 skapas en allmän trappa som sträcker sig vidare upp i skogspartiet.



Gång- och cykelstråk vid den framtida trafiksituationen

Kollektivtrafik

Den tillkommande bebyggelsen får mycket god tillgång till kollektivtrafik då bostadsentréerna placeras cirka 30 meter från tunnelbanan. I skrivande stund pågår en utbyggnad av Stockholms tunnelbanesystem. I samband med utbyggnaden övergår Hagsätragrenen från gröna till blåa linjen som från Gullmarsplan avgränsas till Sofia vidare mot T-centralen. Genom förändringen skapas utrymme för övriga linjer som trafikerar sträckan Gullmarsplan-Slussen.

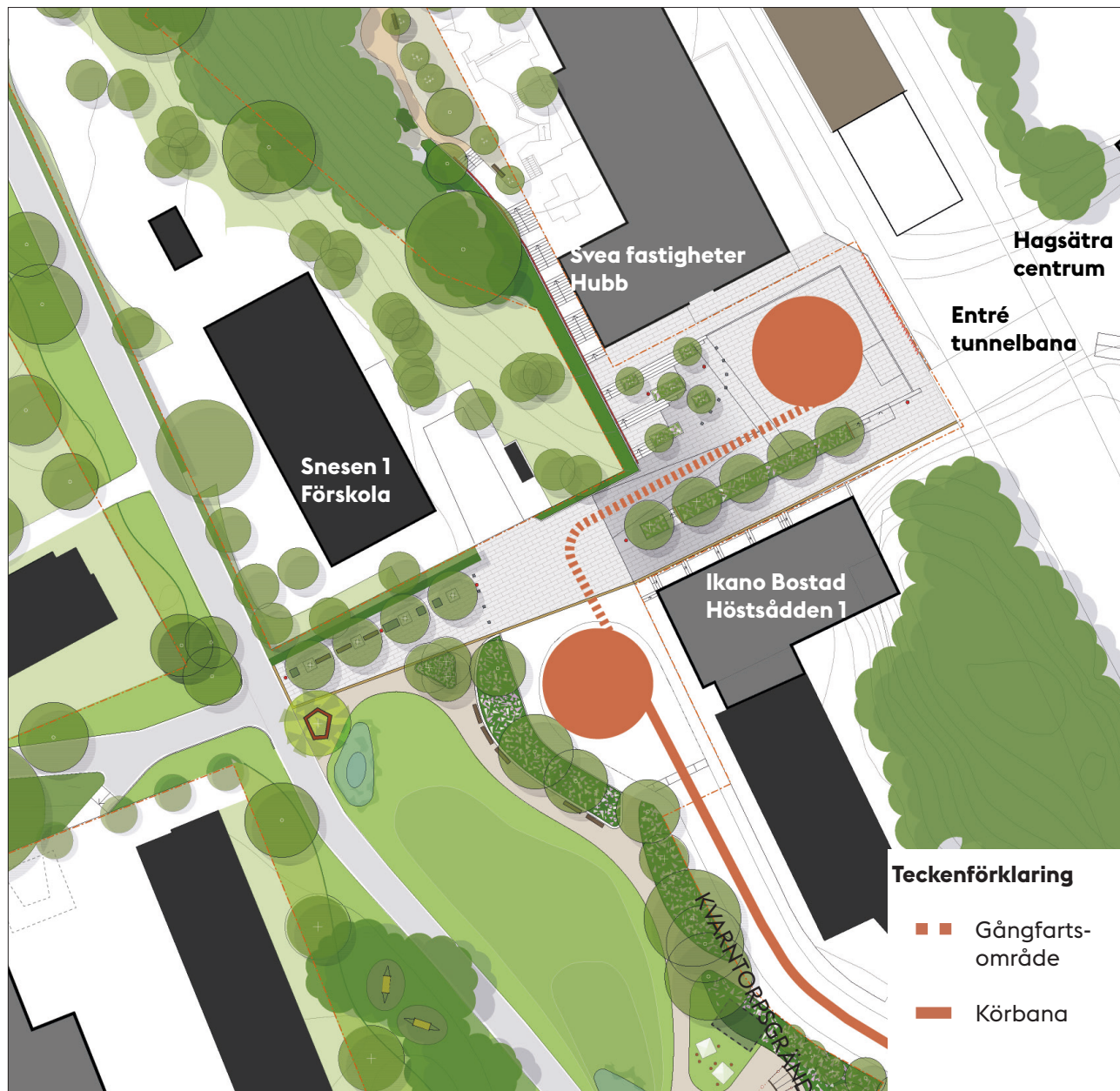
Vidare försörjer busslinje 143 utredningsområdet och trafikerar sträckan Älvsjö-Högdalen. Bussen kör i 15-minuters trafik i högttrafik.

Fordonstrafik

Från vändplatsen på Kvarntorpsgränd skapas ett gångfartsområde som möjliggör för fordonstrafiken att angöra befintlig och tillkommande bebyggelse.

Vändplatsen utformas med en radie på nio meter vilket möjliggör för ett renhållningsfordon att vända. Intill tunnelmynningen har höjdsättning och lutning anpassats för tillgänglig angöring till tunnelbanan. Vidare har höjdsättningen anpassats längs med den tillkommande bebyggelsen för fungerande avfallshantering.

Då gångfartsområdet utgörs av en vändplats väntas trafikflödet vara lågt. Beroende på slutligt projektspecifikt och grönt parkeringstal kan antalet parkeringsplatser variera. I detta skede planeras för drygt 50 parkeringsplatser för bil. Dessa 50 platser tillsammans med angöringstrafik till bostäder och verksamheter bedöms tillsammans understiga ett trafikflöde på 300 fordon per dygn.



Trafikföring för fordonstrafik vid den framtida trafiksituationen

Parkering och angöring

Infarten till garaget placeras på det tillkommande husets östra sida mot spårområdet. Utformningen av in- och utfart samt skyddad gångbana ska tydligt markera att gående har företräde.

Parkering för fastigheten Höstsådden ordnas i ett parkeringshus som ingår i planen.

Det lägsspecifika parkeringstalet för de tillkommande bostäderna är 0,5 bilplatser per bostad (inklusive. besöksparkering). I vidare arbete fastställs de projektspecifika och eventuellt gröna parkeringstalet.

Cykelparkeringstalet är satt till 3,5 cykelplatser per 100 kvadratmeter ljus BTA. Cykelparkeringen ska vara lättillgänglig med automatik på eventuella dörrar, vidare bör minst tio procent av cykelplatserna utformas för mer utrymmeskrävande cyklar. Intill tunnelbanan planeras också för allmän cykelparkering.

Via gångfartsområdet skapas möjligheten till angöring för befintliga verksamheter samt tillkommande verksamheter och bostäder. Vidare möjliggör gångfartsområdet för tillgänglig angöring till tunnelbanan. För att avfallshanteringen för tillkommande bostäder ska fungera har lutningen på vändplatsen satts till cirka två procent.

P-TAL, CYKEL

3,5 CYKELPLATSER /100 kvm
ljus BTA

LÄGESSPECIFIKT P-TAL, BIL

0,5 BILPLATSER /BOSTAD



Tillgänglig angöring till tunnelbanan och tillkommande bebyggelse

Samlad bedömning och vidare arbete

Den tillkommande exploateringen tillsammans med den utvecklade entrén till Hagsätra centrum och tunnelbanestation bedöms innebära ett stort lyft för platsen. Förutom den förstärkta entrén väntas gångfartsområdet inbjuda till vistelse och ha en trygghetshöjande effekt.

Trafikföringsmässigt sker inga större förändringar på platsen. De stora utmaningar som finns i höjdsättningsarbetet bör studeras vidare i kommande skeden. Arbetet bör eftersträva att skapa så små lutningar som är möjligt. Vidare bör utformningen och möblering av gångfartsområdet studeras mer i detalj.

Den tillgängliga gångvägen som hamnar i konflikt med planerad cykelparkering utmed tunnelbanans brokonstruktion behöver detaljstuderas i vidare arbete.

I förslaget föreslås pollare för att hindra biltrafik att köra på gång- och cykelbanor. I vidare arbete bör utformningen av pollarna säkerställa god framkomlighet för cyklister samt belysas så att de är synliga även när det är mörkt ute.

Förlängningen av Kvarntorpsgränd föreslås regleras som gångfartsområde och planläggas som gata.

