

TRAFIKPLAN MARIEBERG



Uppdrag: Trafikplan Marieberg, 232120

Titel på rapport: Trafikplan Marieberg
Status: Förslagshandling

Datum: 2012-05-24

Medverkande

Beställare: Exploateringskontoret
Stockholms stad

Kontaktperson: Pierre Savard

Konsult: Tyréns
Uppdragsansvarig: Johan Nilsson, Tyréns
Handläggare: Arvid Gentele, Tyréns
Johan Källberg, Tyréns
Göran Nordberg, Tyréns

Kvalitetsgranskare: Kristina Glitterstam, Tyréns

Tyréns AB

118 86 Stockholm
Peter Myndes Backe 16
Tel: 08 566 410 00
www.tyrens.se

Säte: Stockholm
Org.Nr: 556194-7986

Revideringar

Revideringsdatum:

Version:

Initialer:

Foto på Framsida: **Marieberg skymtas från Västerbron** Foto: Tyréns

Sammanfattning

Under perioden mellan hösten 2011 och våren 2012 har denna trafikplan tagits fram för Marieberg, som ligger på sydvästra Kungsholmen.

Syftet med trafikplanen är att vara underlagsmaterial till det detaljplaneprogram som ligger till grund för fortsatt planeringa av området.

Trafikplanen tar upp biltrafik, och framförallt kapacitet och framkomlighet i området kring Västerbroplan. Simuleringar har genomförts med framtida utformning och ny bebyggelse som förutsättningar.

Vidare beskrivs förutsättningarna för kollektiv- och cykeltrafik och åtgärder visas hur dessa två trafikslag kan utvecklas.

Rålambsgatan och Gjörwellsgatan har fått delvis ny utformning och två nya gatukopplingar har öppnats för att bidra till mer stadsmässighet i området: Fyrverkarbacken ansluts till Västerbron och Wennerbergsgatan öppnas mot Gjörwellsgatan.



Programområdets avgränsning

källa: Stockholms stad 2012

Innehållsförteckning

1 Bakgrund	5	3.1 Inom planområdet	19
1.1 Marieberg ska förtätas	5	3.2 Utanför planområdet	19
1.2 Trafikplan Marieberg	5	4 Trafikanalys.....	20
1.3 Bilagor	5	4.1 Befintlig fordonstrafik.....	20
2 Befintlig trafik	6	4.2 Tillkommande trafik	21
2.1 Stads- och trafikstruktur	6	4.3 Kapacitetsutredning	21
2.2 Cykeltrafik	7	5 Gatustruktur och gatuutformning.....	24
2.3 Kollektivtrafik	9	5.1 Nya Västerbroplan	24
2.3.1 Hållplatslägen i Marieberg.....	9	5.2 Rålambsvägen	24
2.3.2 Bussar vid Västerbroplan	12	5.3 Gjörwellsgatan	24
2.4 Befintlig parkering	14	6 Nytt cykelnät	33
2.5 Gångtrafik.....	14	6.1 Stockholms cykelplan.....	33
2.6 Omledningsväg	16	6.1.1 Åtgärder på stråken i Marieberg.....	35
2.7 Trafikolyckor	17	6.2 Cykelparkering	35
3 Utbyggnadsområden.....	19	7 Kollektivtrafik efter utbyggnad	37
		7.1 Alternativ 4(2) hpl	37

1 Bakgrund

1.1 Marieberg ska förtätas

Marieberg ligger på sydvästra delen av Kungsholmen och har en god regional koppling och stora kvaliteter bland annat i form av närheten till innerstaden och till natur och vatten. Området har dock låg täthet, en svag lokal kärna och är dåligt integrerad mellan sina olika delar. Här finns alltså stora utvecklingspotentialer. Marieberg är utsett till ett av de områden som lämpar sig för höga hus.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att bättre kopplingar inom området och till dess omgivning, liksom ökad täthet genom till exempel exploatering med inslag av höga hus, skulle utgöra en god grogrund för en förstärkning av områdets stadsmässiga utveckling och skapa en stärkt lokal kärna med ökad stadsmässighet och attraktivitet.¹

1.2 Trafikplan Marieberg

Marieberg präglas trafikmässigt av Västerbron och Västerbroplan. Trafikmiljön är storskalig och påminner mer om ytterstad än om innerstad. Denna trafikutredning görs för att få fram förutsättningar och konsekvenser av förtätning och förändrad gatustruktur i Marieberg. Den största skillnaden är den föreslagna ombyggnaden av Västerbroplan, från dagens storskaliga och bilanpassade lösning till en lösning mer anpassad för fotgängare och cyklister, mer anpassad till



Marieberg från Riddarholmen
Foto: Tyréns

Promenadstaden. Trafikplanen innehåller en nulägesbeskrivning, en enkel presentation av föreslagna åtgärder och trafikmässiga konsekvenser av dessa. Tyngdpunkten i trafikplanen är Västerbroplan, där analyser, simuleringar och kapacitetsutredningar har gjorts för att säkerställa tillgänglighet för alla transportslag i framtiden. Trafikanalys ligger som separat kapitel, med start på sidan 20, eftersom det redovisning och jämförelse sker direkt mellan befintlig och prognosticerad trafik.

1.3 Bilagor

Till denna rapport hör fyra bilagor:

Parkeringsbeläggning Marieberg, som redovisar inventering gjord under vintern 2011/2012.

Trafikanalys nya Västerbroplan, Sammanfattar underlag till, och resultat av, analyser kring ny utformning vid Västerbroplan.

Hållplatslägen vid nya Västerbroplan, redovisar för- och nackdelar med olika placering av hållplatser vid Västerbroplan.

Cykelvägnätet i Marieberg, fördjupning av Stockholms cykelplan, samt fördjupning gällande cykelparkeringsbehov i området.

Samtliga bilagor finns längst bak i denna rapport.

¹ Stockholms stad (2011)

2 Befintlig trafik

2.1 Stads- och trafikstruktur

Hela detta delkapitel 2.1 är hämtat från startpromemoria för program för Marieberg.

Mariebergs stadsstruktur domineras huvudsakligen av modernistiska ideal med storskalig bebyggelse, breda gatudragningar och en trafikmässig prioritering för bilar, snarare än gående, cyklister och kollektivtrafik. Delar av området är svåra och oattraktiva att vistas genom som gående eller cyklist, till exempel vid Västerbroplan och delvis Rålambsvägen. Västerbroplan fungerar som den viktigaste kollektivtrafikpunkten i området, men

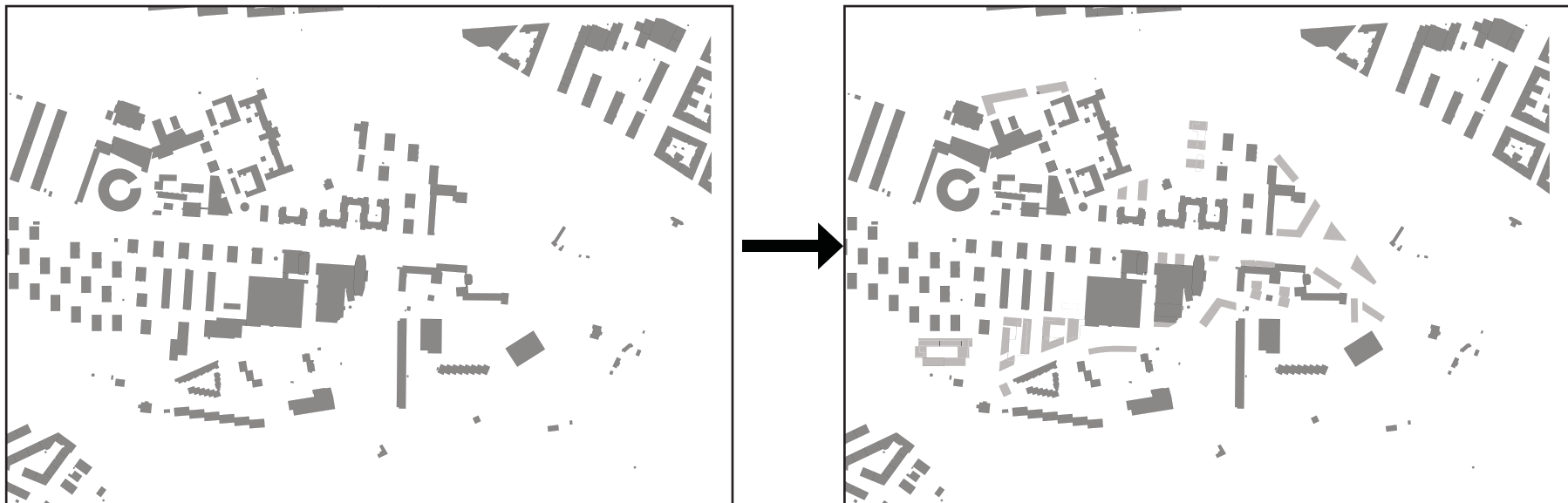
har trots det dålig tillgänglighet för fotgängare. Trafikplatsen är stor och utspridd med dålig koppling till det lokala sammanhanget. Många busslinjer stannar här, vilket gör det till en central omstigningsplats, bland annat för stomlinjerna 1 och 4, vilka på sikt avses bli spårvägslinjer. Västerbroplan är en stor tillgång för Marieberg, men platsen skulle kunna kopplas bättre till det lokala sammanhanget. Tillgängligheten för gående och cyklister bör förbättras avsevärt både vid Västerbroplan och vid korsningen Gjörwellsgatan – Rålambsvägen.

Närmaste tunnelbanestation i området är Thorildsplan som ligger i områdets norra del, inom en 500-metersradie från huvuddelen

av Mariebergs bebyggelse. Kopplingen till tunnelbanan bör förstärkas för att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafiken i området. Nya kopplingar mellan Rålambsvägen och Gjörwellsgatan bör studeras i samband med utvecklingen av området för att förstärka det interna flödet (se karta på sida 8). I området sker parkering till stor del som markparkering på större ytor och som kantstensparkering. Ett antal garage finns också i området, bland annat inom DN-husets byggnadskomplex.²

² Stockholms stad (2011)

Från förstad till promenadstad. Ökad förtätning krävs för att uppnå stadsmässighet i Marieberg. Nya byggnader är ljusgrå.



2.2 Cykeltrafik

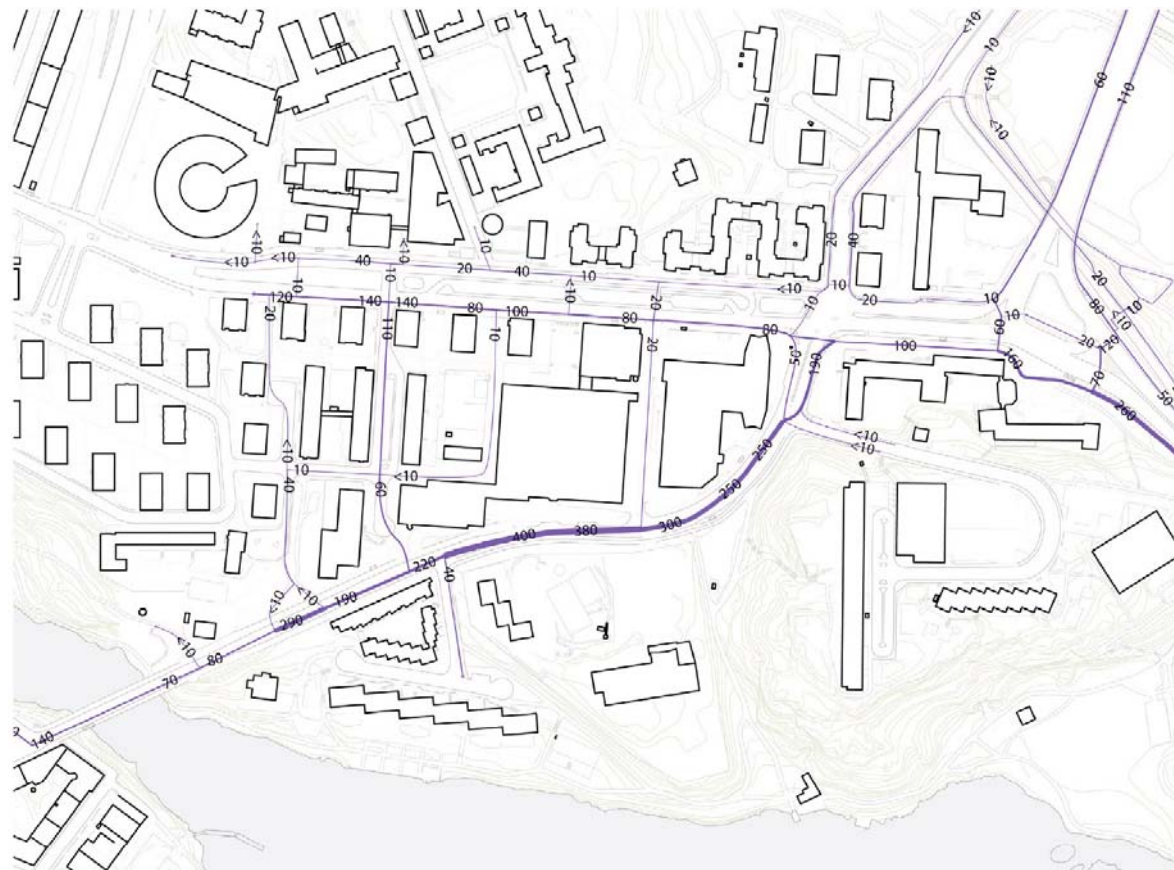
Cykelutvecklingen är stark i Stockholm. Räkningar visar att cyklingen sommartid ökat med över 80 procent de senaste 15 åren, och ännu mer vintertid. Detta är naturligtvis en utveckling som efterfrågas och uppmuntras, såväl ur miljö-, hälso- och tillväxtperspektiv. Det finns många styrande dokument för Stockholms stadsutveckling som talar om vikten av ett ökat cyklande, bland annat Vision 2030, översiktsplanen Promenadstaden, Framkomlighetsstrategin och Cykelplanen.

Den typiske Stockholmscyklisten cyklar i genomsnitt 9 km enkel väg och cyklar till och från jobbet för att det sparar tid och ger motion. Det är lika många män som kvinnor som cyklar, 70 procent av cyklisterna är mellan 30-49 år och 92 procent har körkort. Inkomst- och utbildningsnivån hos Stockholmscyklisten är över medelvärdet.³

Marieberg genomkorsas av cykelstråk mellan Bromma-Kungsholmen, Essingeöarna-Kungsholmen samt Kungsholmen-Södermalm.

De högsta cykelflödena i Marieberg är på morgonen och på eftermiddagen och är högst längs med Gjörwellsгатan främst utanför DN-skrapan. (Det är med andra ord många som cyklar till jobbet i DN-skrapan och i Sweco-huset) Cykelflödet är också relativt högt på Västerbron.⁴

Se karta på nästa uppslag för kartläggning av GC-banor inom stadsdelen.

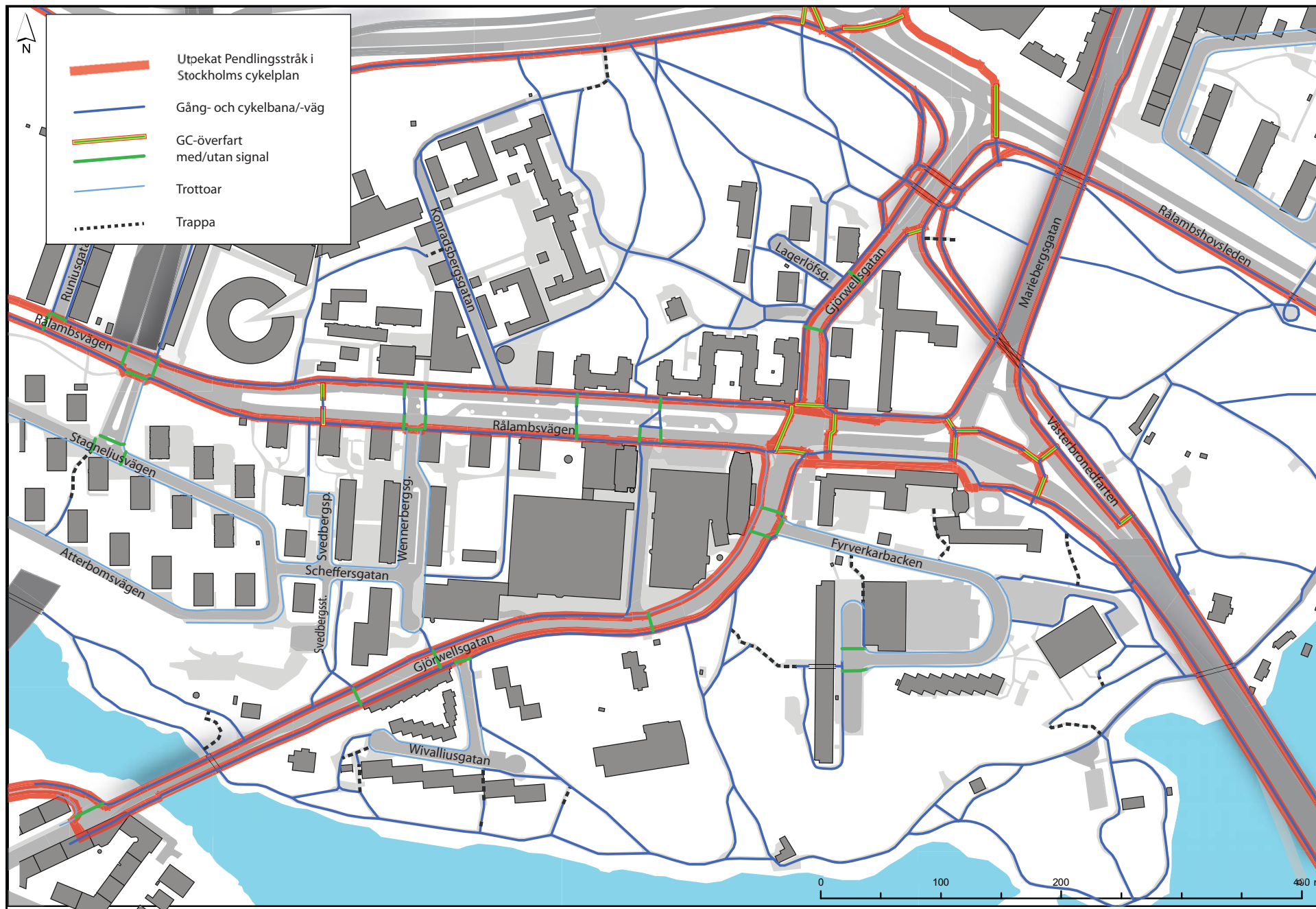


Cykelflöden per timme i Marieberg under maxtimme förmiddag

Källa: Spacescape 2011

³ Trafikkontoret/USK 2007

⁴ Spacescape 2011



2.3 Kollektivtrafik

Marieberg och Västerbroplan har god kollektivtrafikförsörjning, framförallt genom busstrafiken med två stombusslinjer, men även tack vare tunnelbana i Thorildsplan. Se även bilaga "Hållplatslägen vid nya Västerbroplan".

Västerbroplans busshållplats har cirka 9000 passagerare per dygn att jämföra med tunnelbanan i Thorildsplan som har cirka 16 000 passagerare per dygn.⁵

Stombuss 1 och 4 trafikerar Västerbroplan vilket ger hög turtäthet främst mot Fridhemsplan. Buss 4 stannar på Västerbroplan i sin rutt mellan Södermalm och Fridhemsplan. Buss 1 har hög turtäthet mellan Stora Essingen och "city" och stannar på tre hållplatser inom utredningsområdet. Förbindelsen mot Stora Essingen och tvärbanestationen är intressant, speciellt när tvärbanans nya sträckning nordväst om Alvik öppnas för trafik 2013. Då öppnas möjligheten att enklare ta sig mot Bromma flygplats och Sundbyberg/Solna.

Västerbroplan är en vanlig bytespunkt för trafikanter mellan buss 1 från Stora Essingen till buss 4 mot Hornstull, samt omvänd sträcka.

⁵ SL (2011)

Samlingskarta gång och cykel

Kartan till vänster visar befintliga gång- och cykelbanor i Marieberg. Generellt utpekas kopplingen till Rålambshovsparken som en svaghet i området.

Västerbroplan har i dagens utformning fyra hållplatslägen. I reserelationerna nämnda ovan används samtliga hållplatslägen. Bytet för resa mot Hornstull är idag enkelt, då ingen väg behöver korsas av fotgängare. I resan mot Stora Essingen däremot, behöver flertalet övergångsställen korsas och bytet är inte smidigt. Se mer om detta i kapitel 2.3.2.

Närmaste tunnelbanestation är Thorildsplan. Stationen tunnelbaneentré från Rålambshovsparken ligger långt från stadsgator, bebyggelse och naturliga och gena stråk och det krävs en god lokal-kännedom för att hitta till stationen. Thorildsplan trafikerar av samtliga linjer på Gröna linjen utom i lågtrafik då vissa tåg endast går till Odenplan. En resa från Thorildsplan till T-centralen tar 11 minuter utan byte. Det går även att byta till blå linje i Fridhemsplan vilket ger en kortare resa.

Både stombusslinje 1 och 4 planeras på sikt att byggas om till spårväg. De nu planerade ombyggnationerna i Västerbroplan och i Marieberg ska anpassas för att i framtiden inte omöjliggöra de svängradier och utrymmeskrav som spårväg har.

2.3.1 Hållplatslägen i Marieberg

Inom utredningsområdet finns sex hållplatser. Västerbroplan har fyra hållplatslägen som trafikeras av olika busslinjer. De andra hållplatserna har två hållplatslägen: ett åt vardera hållet.

Genom att studera statistik för passagerarmängder är det enkelt att se att Mariebergarnas huvudsakliga resriktning är mot Fridhemsplan/city. Den enskilt största passagerarmängden är dock påstigande i Västerbroplan mot Hornstull, men detta är också den enda hållplatsen i området som har direktanslutning till Hornstull/Södermalm.

Kring Västerbroplan finns många arbetsplatser, varför det är relativt stor avstigning på hållplatserna i detta område.

Närmast höger:

Marieberg i kollektivtrafiken

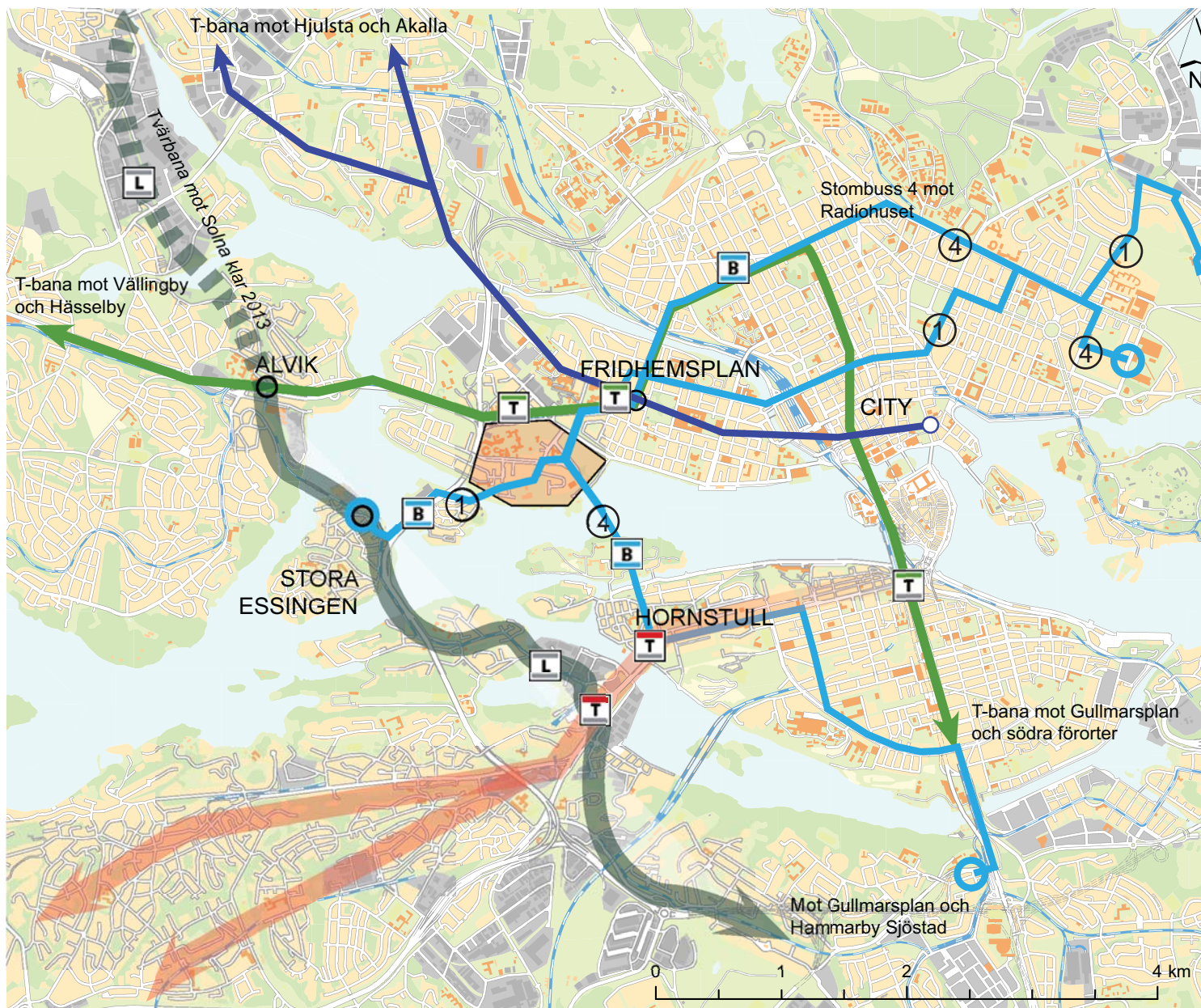
Kartan visar Mariebergs läge i förhållande till de stora kollektivtrafiklinjerna som finns i och i anslutning till området. Störst turtäthet finns i busstrafiken vid Västerbroplan.

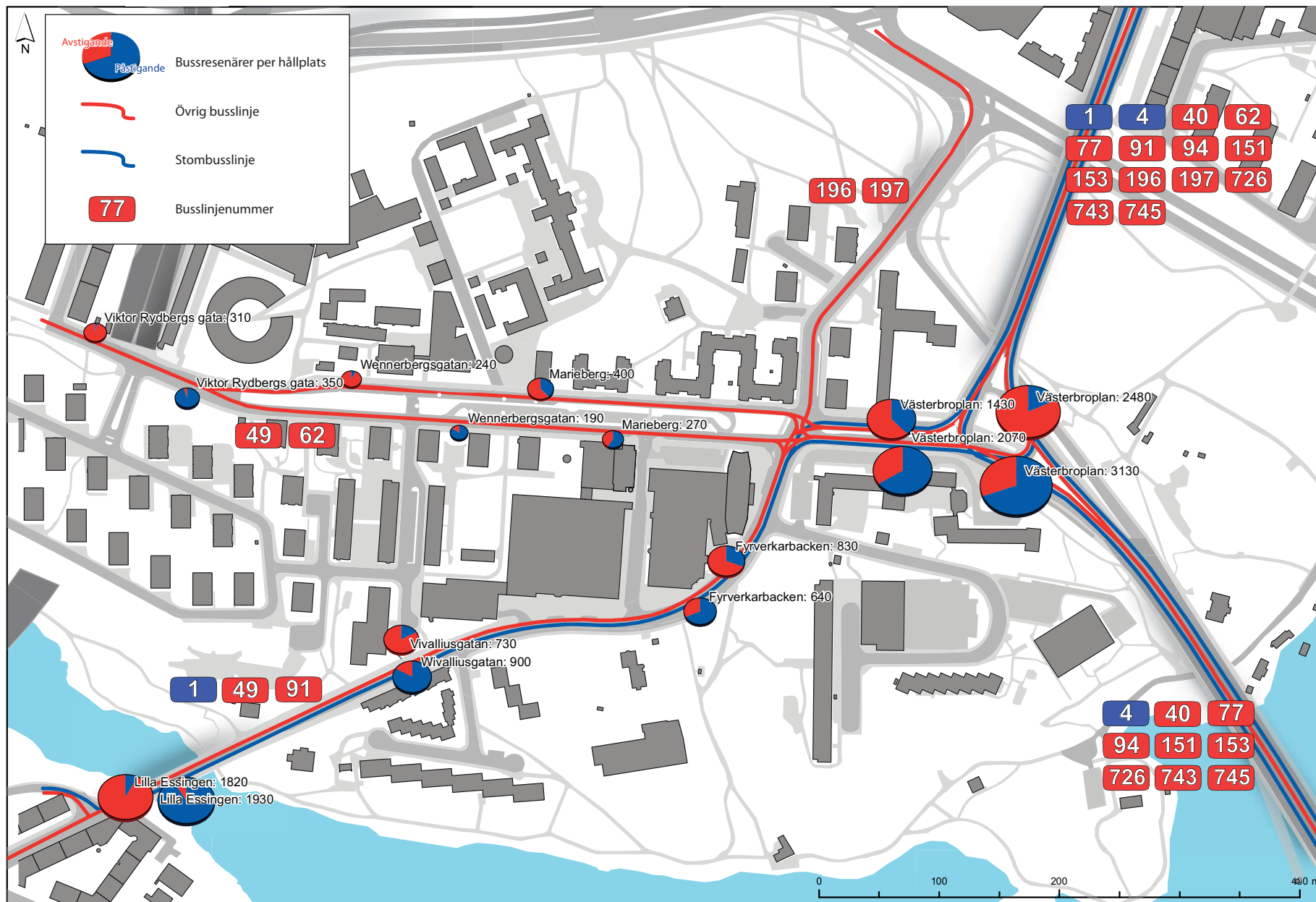
I rusningstid avgår buss mot Fridhemsplan så ofta som varje minut. Dessvärre går bussarna från två olika hållplatslägen som ligger en bit från varandra. Tvärbanan och stombuss 1 möts i en liten knutpunkt i Stora Essingen. Kopplingen är värdefull för Mariebergs södra områden, för resor mot Gröndal, Årsta och i framtiden upp mot Bromma.

Nästa sida:

Hållplatser i Marieberg

Kartan visar busslinjer, hållplatslägen samt antal på- och avstigande för de busshållplatser som ligger inom området (passagerare per dygn). Passagerardata från 2007. Källa: SL.





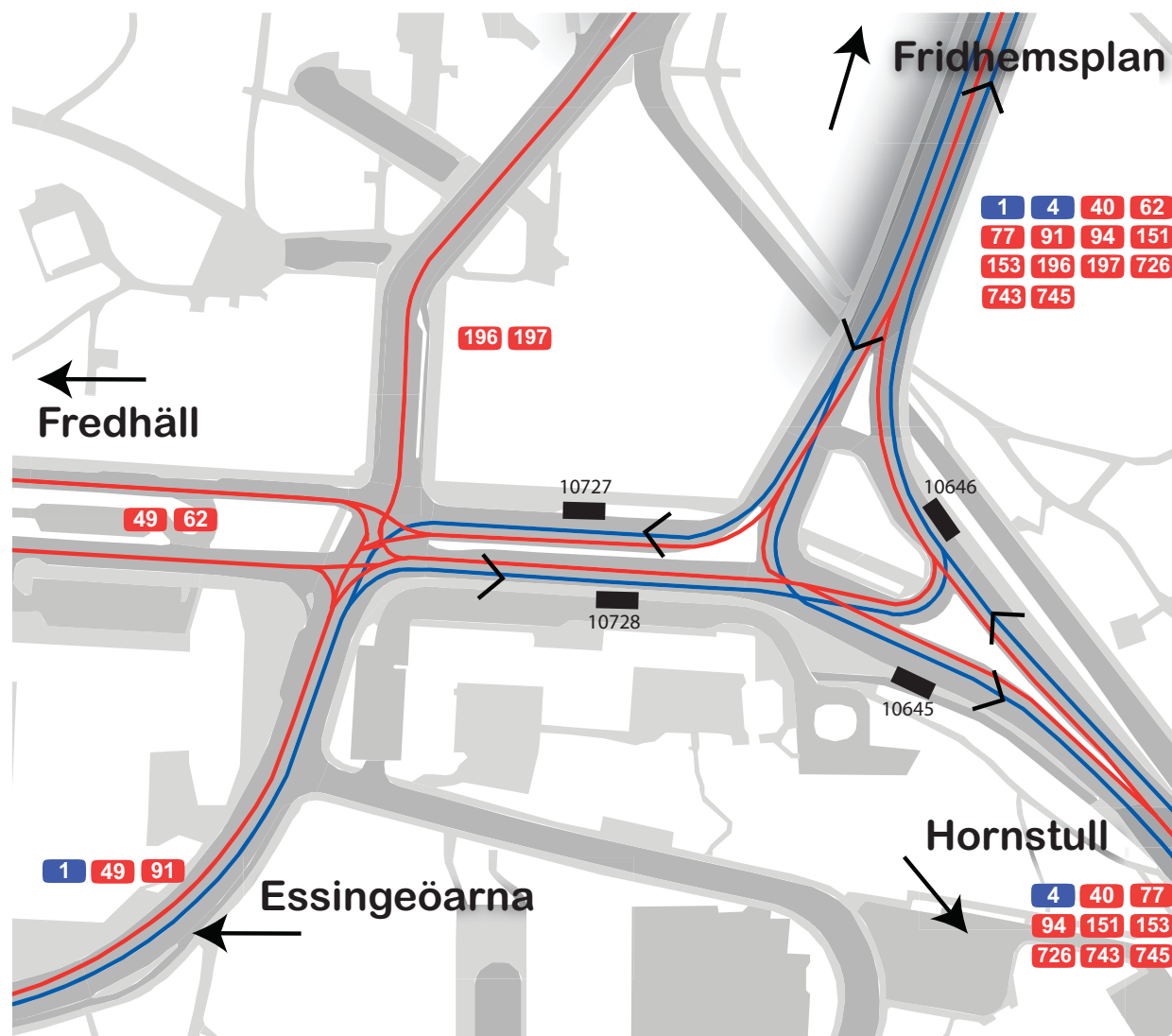
2.3.2 Bussar vid Västerbroplan

På Västerbroplan finns i dag fyra hållplatser för busstrafiken. Alla heter Västerbroplan och trafikeras av olika busslinjer. Generellt går bussarna i tre huvudriktningar: mot Fridhemsplan, mot Hornstull och mot Fredhäll/Essingeöarna. Den vanligaste bussresan från Västerbroplan är från hållplatsläge 10645 mot Hornstull. Trafik i motsatt riktning, det vill säga avstigning på hållplatsläge 10646 med buss från Hornstull har nästan lika många passagerare. Se även karta "Hållplatser Marieberg" på föregående sida där passagerarmängder redovisas.

Bussituationen i Västerbroplan

I Västerbroplan går bussarna enligt kartan nedan. Tabellen visar antal bussar i maxtimmarna. Turtätheten är som synes mycket hög.

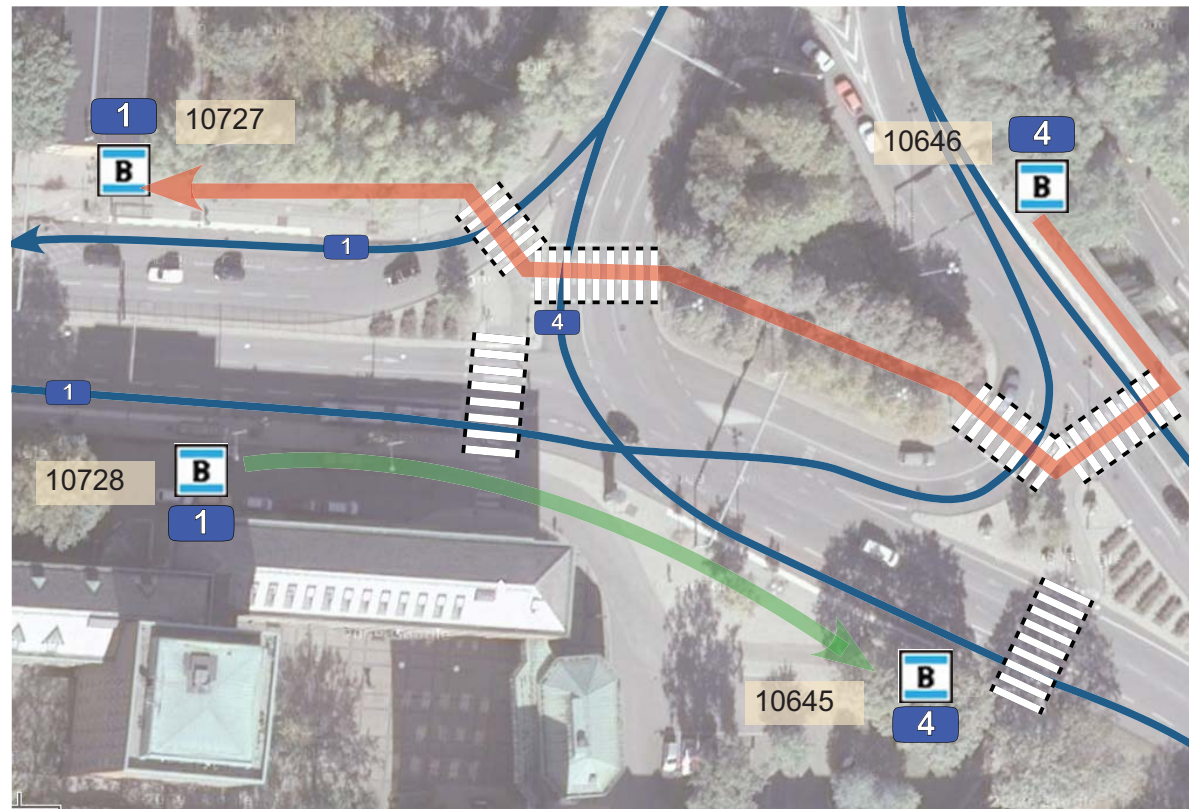
VÄSTERBROPLAN		kl 8-9	kl 17-18
Hplläge	Destination	Antal bussar	
10645	Mot Hornstull	26	43
10646	Mot Fridhemsplan	48	26
10727	Mot Stora Essingen/Fredhäll	16	17
10728	Mot Fridhemsplan	19	17



Det är vanligt att byta buss mellan 1 och 4 på Västerbroplan för resa från Essingeöarna mot Södermalm. Resan mot Södermalm sker relativt problemfritt med avstigning på 10728 och påstigning på 10645, se grön pil i karta till höger. Inga gator korsas och avståndet är drygt 100 meter. I motsatt riktning, från Hornsull mot Essingeöarna, är dock bytet långt mer komplicerat: inte mindre än fyra gator måste korsas, med långa väntetider i trafikljusen (röd pil i kartan).

För resande i Marieberg mot Fridhemsplan kan med fördel buss 1 användas. Den har hög turtäthet och stannar närmare Marieberg än buss 4 gör. Detta skapar dock viss irritation hos de resande mot Fridhemsplan: att stå och vänta på buss mot Fridhemsplan i hållplatsläge 10728 och se bussar stanna vid 10646 är irriterande. Det vore önskvärt att samla alla bussar mot Fridhemsplan i ett gemensamt hållplatsläge. Pendlarlinjerna från söderförort som stannar på 10646 har endast avstigning i Västerbroplan.

Dagens utformning är god ur trafikteknisk synvinkel för bussarnas framkomlighet.



Problembytet i Västerbroplan

Grön pil visar det enkla bytet från buss 1 till buss 4 mot Hornstull/Södermalm. Den röda pilen illustrerar det omvända bytet, från buss 4 till buss 1 mot Stora Essingen.

2.4 Befintlig parkering

En separat parkeringsutredning har gjorts under hösten/vintern 2011-2012. Slutsatser från denna utredning är att det finns ett visst överskott av parkeringsplatser för bilar inom området. Se separat bilaga "Parkeringsbeläggning Marieberg".

Fotgängare på Gjörwellsgatan

Kring förmiddagsmaxtimmen och eftermiddagsmaxtimmen samt vid lunchtid, rör sig många fotgängare i området..



2.5 Gångtrafik

I underlagsmaterial beskrivs gångtrafiken i området som stor, framförallt under morgon- och eftermiddagsrusning samt vid lunch.

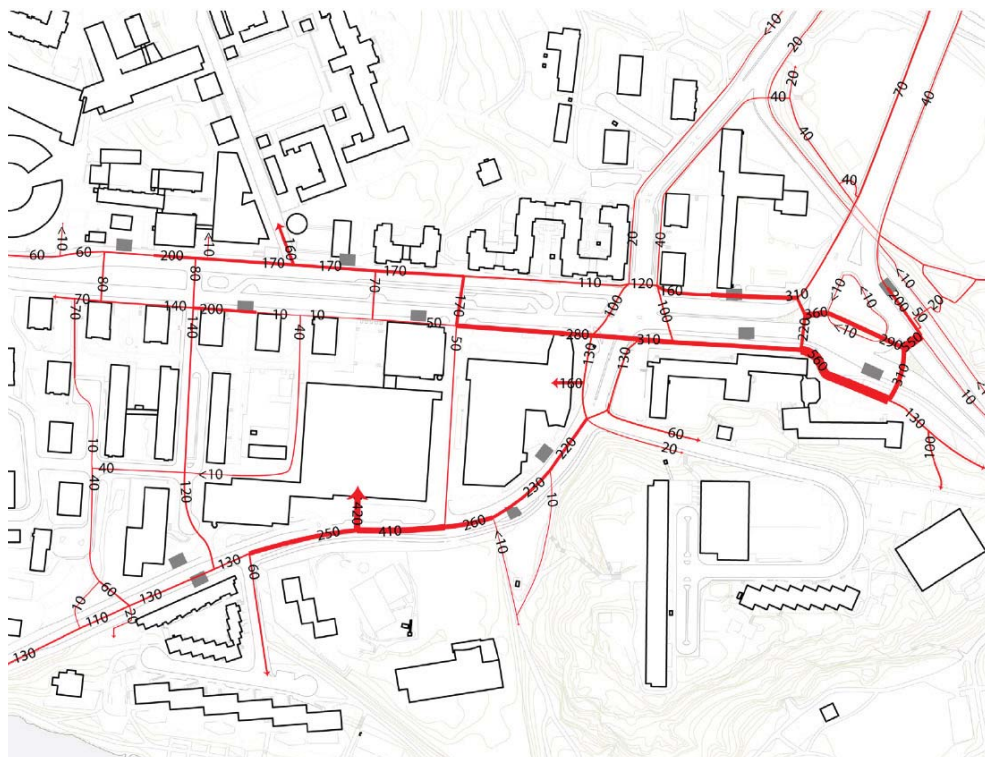
Vid förmiddagens och eftermiddagens maxtimmar är rörelserna störst kring busshållplatser och tunnelbanestation. Det finns även en rörelseström utanför arbetsplatserna på Gjörwellsgatan samt mellan Lilla Essingen och Marieberg.

Under kvällar och helger är gångtrafiken liten. Sommartid ökar gångtrafiken och nya målpunkter, såsom Smedsuddsbadet och Rålambshovsparken blir viktiga. Viktiga gångstråk i området är Gjörwellsgatan och Rålambsvägen, men även stråket mellan Rålambsgatan och Thorildsplan tunnelbanestation är viktigt för de gående.

En ytterst liten del av bebyggelsen längs Gjörwellsgatan har fasader med urbana, utåtriktade verksamheter. Majoriteten av gångstråken på Västerbroplan ligger ej bredvid av bebyggelse. Det är först och främst väster om Gjörwellsgatan, vid tidningshusen, som gångstråken får aktiva fasader med utåtriktade urbana verksamheter. Gångstråk utan konstituering av fasader och eller utåtriktade verksamheter upplevs ofta som oattraktiva passager. Gångstråk som saknar fasader och entréer upplevs också ofta som mer otrygga.⁶

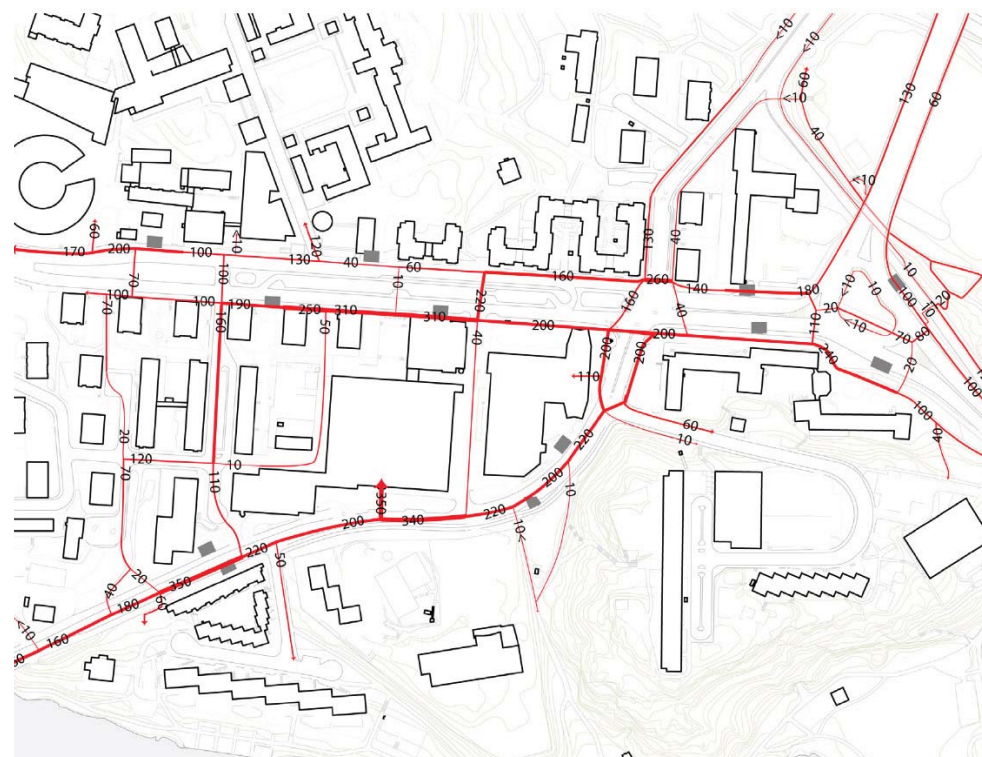
Gjörwellsgatans norra sida har mycket goda sollägen. Delar av den norra sidan av gatan kantas av otillgänglig förgårdsmark. DN-skrapans entréplats har ett mycket gott solläge och har därför möjlighet att utvecklas till en lokal mötes- och rekreationsplats. Rålambsvägens norra sida har ett bra solläge. Dock tas inte detta läge tillvara idag. Det saknas vistelseytor där man kan sitta i solen och det är få fasader som angränsar till och tar tillvara den solbelysta trottoaren.⁷

⁶ Spacescape 2011
⁷ Ibid.



Fotgångarflöden på trottoarerna i Marieberg under maxtimme förmiddag

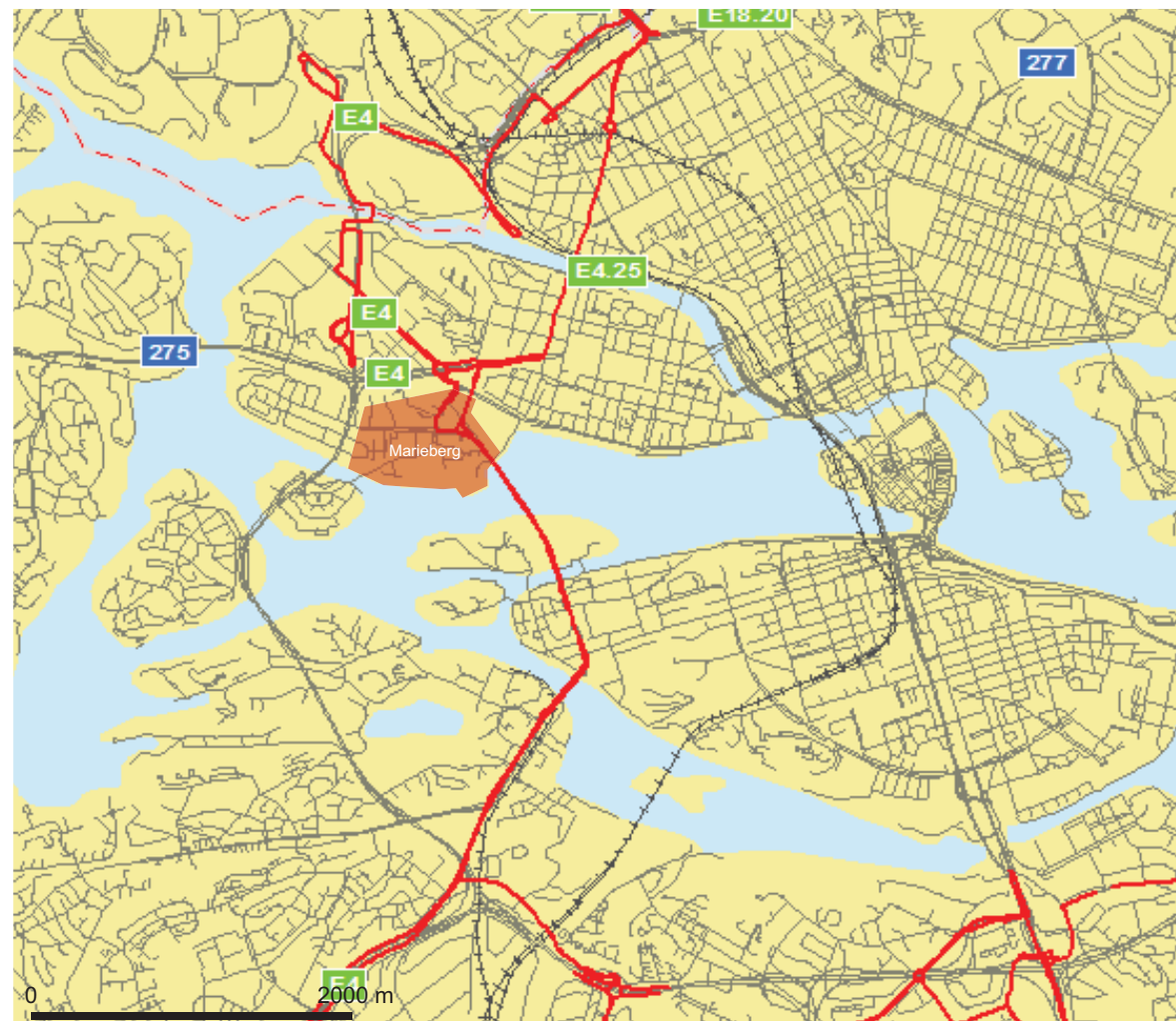
Källa: Spacescape 2011



2.6 Omledningsväg

Västerbron, Västerbroplan, Östra delen av Rålambsvägen, Mariebergsvägen och norra delen av Gjörwellsgatan ingår i omledningsvägnätet för Essingeleden.

Trafik skall kunna omledas från Essingeleden av flera olika anledningar. Dels för drift och underhållsavstängningar, dels för nödavstängningar.



Omledningsvägnät
Västerbron ingår i omledningsvägnätet för Essingeleden.
Källa: NVDB

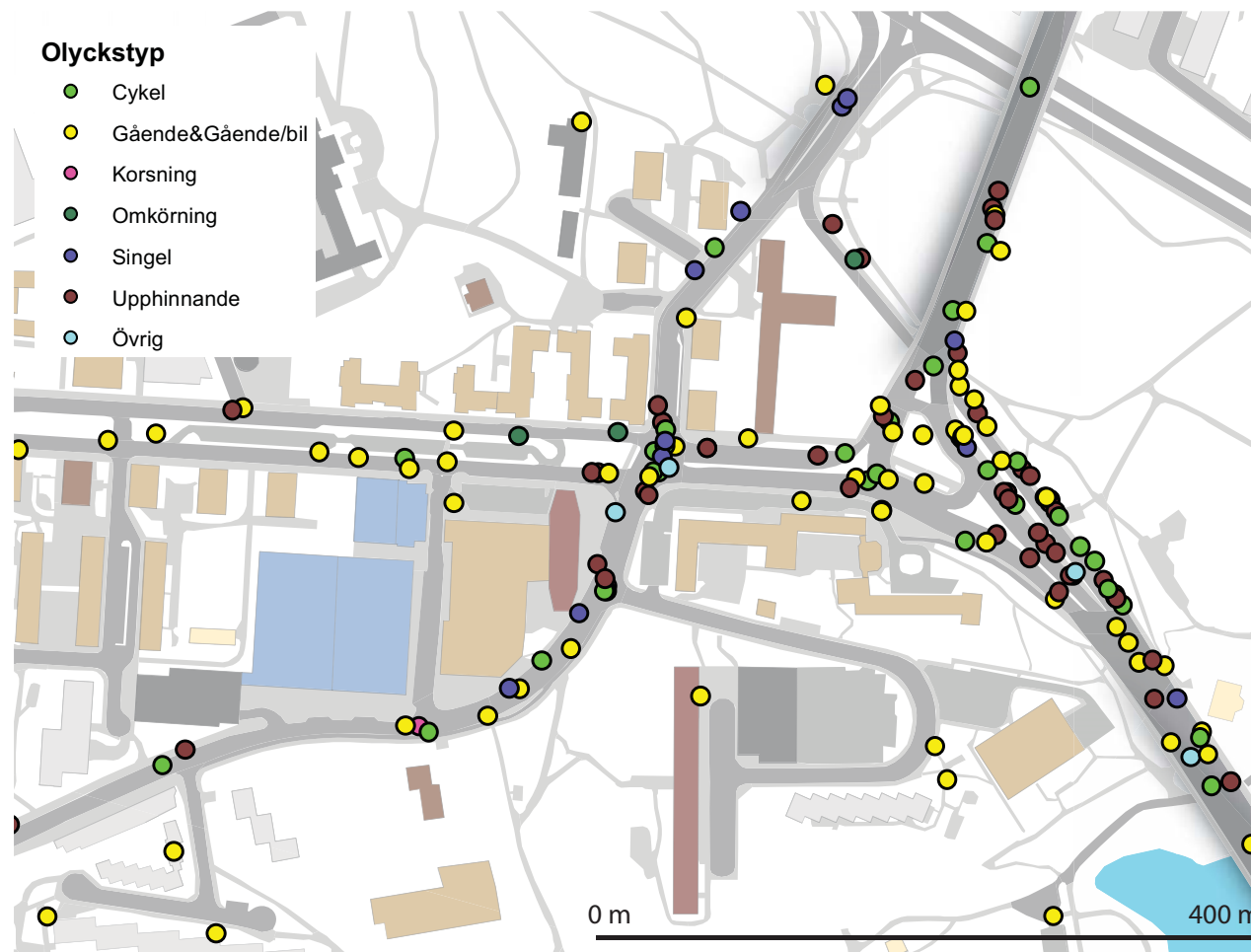
2.7 Trafikolyckor

Kartan till höger visar utdrag ur trafikolycksdatabasen STRADA, som bygger på uppgifter från polis och sjukvård.

Från år 2000 till och med februari 2012 har 170 olyckor rapporterats i området avgränsat enligt kartan till höger. 139 av dem bedömdes som lindriga. Två dödsolyckor har ägt rum, båda gångerna var den avlidna en oskyddad trafikant.

Den vanligaste olyckstypen är upphinnande-olyckor, där ett vanligt scenario är att personbil saktar in för oskyddad trafikant och därpå blir påkörd bakifrån. Även cykelolyckor, både singelolyckor och kollision cykel/övrig är vanliga i området, företrädesvis i backen ner från Västerbron. Hält väglag är vanligt vid de rapporterade cykelolyckorna. Rapporteringen av cykelolyckor har ökat kraftigt de senaste åren.

Gula prickar utanför gatorna visar olyckor där fotgängare skadats när de råkat ut för en "singelolycka". Gul prick på gatorna visar olycka då fotgängare blivit påkörd av fordon. Gula och gröna prickar innefattar oskyddade trafikanter, övriga prickar är olyckor med motorfordon.



Utdrag ur STRADA

Prickarna visar var rapporterade olyckor ägt rum mellan januari år 2000 till och med februari 2012.

Källa: STRADA



*Essingeleden över Kungsholmen
Storskalig trafik vid Fredhällstunnelns mynning
Foto: Tyréns*

3 Utbyggnadsområden

3.1 Inom planområdet

Cirka 1200 nya lägenheter planeras inom planområdet. Även arbetsplatser om cirka 13 000 kvadratmeter, utbyggd skola samt ambassad-utbyggnad ingår i utbyggnadsförutsättningarna. Kartan på sida 23 visar vilka utbyggnadsområden som ingår i förutsättningarna för denna trafikutredning.

3.2 Utanför planområdet

Strax utanför aktuellt område planeras bebyggelse som kommer att påverka Marieberg. Det är framförallt exploatering på nordöstra Kungsholmen och Lilla Essingen som planeras i närtid.

Nordvästra Kungsholmen genomgår en omfattande omdaning från tidigare industriområde till bostads- och kontorsområde. Det planeras cirka 5000 lägenheter och 350 000 kvm lokaler inom området. Befolkningen i stadsdelarna Kristineberg och Stadshagen tredubblas, från dagens cirka 7000 boende till över 20 000. Arbetsplatserna ökar från cirka 15 000 till cirka 35 000.⁸

På Lilla Essingens norra sida planeras uppförande av vattennära boende- och parkmiljö. Totalt planeras området få cirka 400 nya lägenheter.⁹

⁸ Stockholms stad (2012)

⁹ Stockholms stad (2010)



Ovan: Skiss av ny bebyggelse i Lindhagen
Källa: Stockholms stad (2012)



Skiss av ny bebyggelse i kvarter Primus, Lilla Essingen
Källa Stockholms stad (2010)

4 Trafikanalys

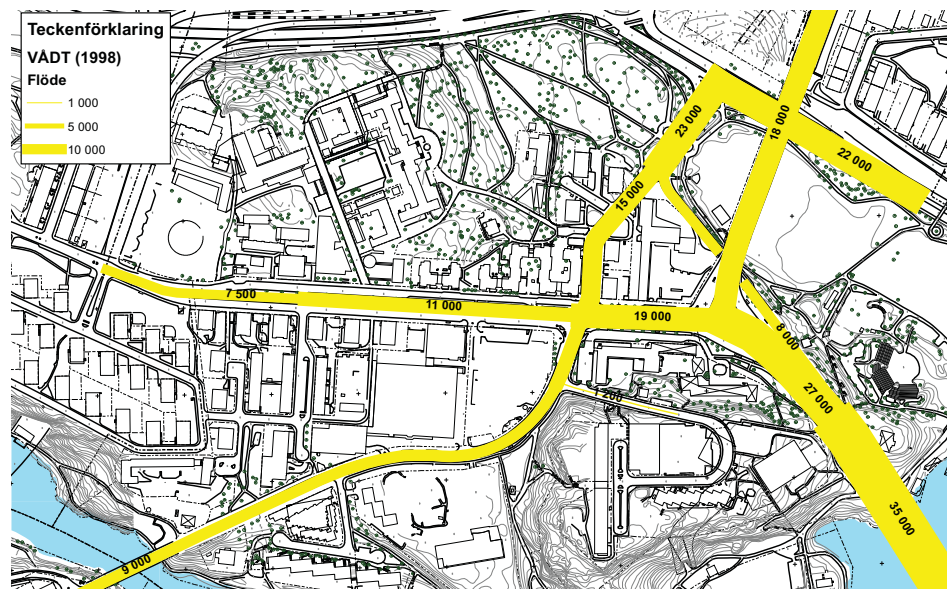
En viktig del i trafikplanen för Marieberg är att hantera förväntad framtida biltrafik i området. Simuleringar har gjorts för framtida utformning av Västerbroplan och korsningen Gjörwellsgatan/Rålambsvägen, vilket redovisas i sin helhet i separat bilaga. Förslag på den utformning som bäst hanterar prognosticerade trafikflöden visas på sida 22. Ny utformning av Västerbroplan använder utrymmet mer effektivt och möjliggör ny bebyggelse på platsen som kan öka stadsmässigheten.

4.1 Befintlig fordonstrafik

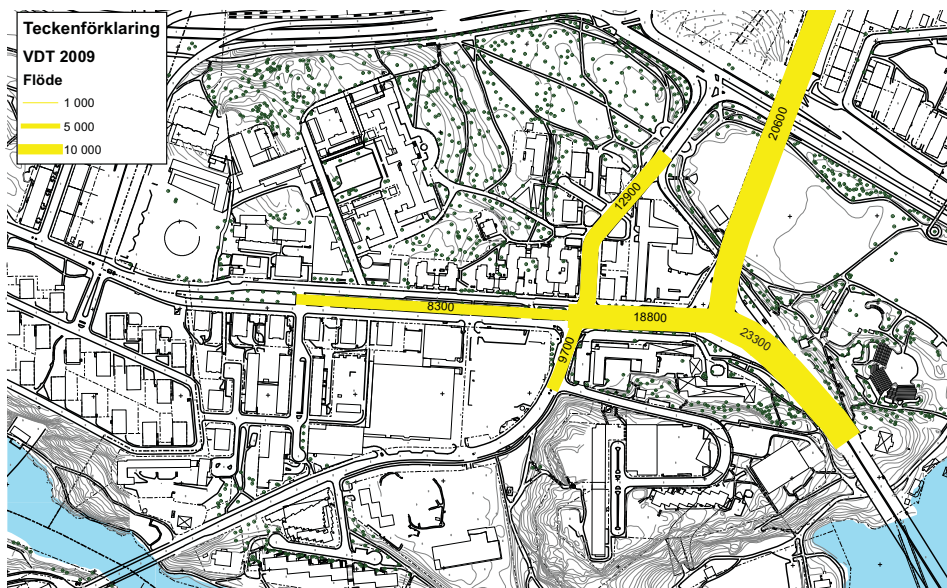
Bilden överst till höger, visar uppmätt trafik 1998. Någon heltäckande mätning har inte gjorts sedan dess. Trafiken borde ändå ha minskat sedan 1998 beroende på trängselavgiften som infördes 2007. Till exempel har trafiken på Västerbron minskat med cirka 15% från 1998 (idag cirka 30 000 fordon/dygn). Detta ligger i linje med utvecklingen i övriga delar av innerstaden.

Trafiken vid Västerbroplan räknades manuellt under sex timmar 2009. Den nedre bilden visar teoretiska flöden när sextimmarvärden räknas om till dygnsvärden. Skillnaderna från trafiken 1998 är relativt små. Den enda trafik som enligt räkningarna har ökat, är trafiken över Lilla Västerbron. Trenden från övriga innerstaden återfinns därmed inte vid Västerbroplan.

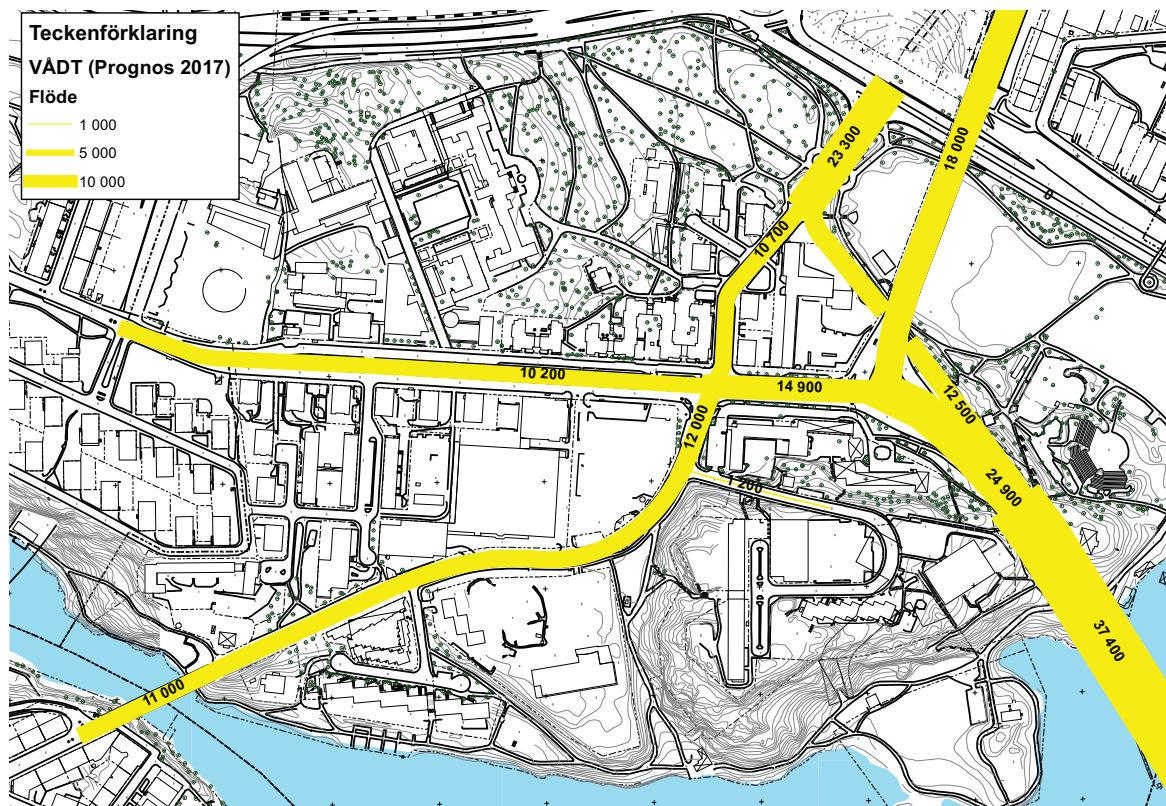
Befintlig trafik utgörs främst av genomfartstrafik mellan Södermalm och Kungsholmen. Västerbron utgör en av fem förbindelser över det så kallade Mälar-/ Saltsjösnitt, det vill säga sammanbindande trafik över Mälaren och Saltsjön.



Trafikflöden i området vardagsdygnstrafik 1998. Dygnsmätning.



Trafikflöden i området vardagsdygnstrafik 2009. Uppräknad sextimmarräkning.



Prognosticerade trafikflöden i området vardagsdygnstrafik (2017)

4.2 Tillkommande trafik

När den nya bebyggelsen i Marieberg är klar kommer trafiken i området att öka. För att visa hur mycket trafik det blir och hur trafiken fördelas har en särskild trafikprognos tagits fram. Prognosen baseras på en modell (Contram), som beräknar framtida trafik med ett antal parametrar, såsom nybyggda områden, trängselskatter men främst kapacitet i omkringliggande trafiknät. Prognosen har utarbetats av Movea.

Tillkommande trafik beräknas från planerad bebyggelse i området. Biltrafikallsträngen för de trafikanalyser som gjorts uppgår till 1,8 fordon rörelser per dag per lägenhet. Biltrafik genererad från området skulle i detta fall bli cirka 2000 tillkommande fordon rörelser per dygn, och knappt 160 i maxtimmarna. Vanligtvis räknas maxtimmarna utgöra 10 % av dygnstrafiken, men i en stad som Stockholm tenderar maxtimmarna att fördelas under en längre period dels på

grund av det överbelastade trafiksystemet och dels på grund av trängselskatten som har kapat efterfrågetopparna - "rusningstrafiken" börjar tidigare och avslutas senare. På grund av detta har maxtimmen antagits vara drygt 8% av dygnstrafiken.

Trafiken som har använts för kapacitetsutredningen för Västerbroplan är beräknad för för- och eftermiddagens maxtimmar 2017. Bilden till vänster visar värdena uppräknade till dygnsvärden för att få en jämförelse mellan 1998 och 2009. Förbifart Stockholm är ej inräknad i trafiknätet. Förbifart Stockholm medför en trafikminskning på Västerbron. I kapacitetsutredningen har prognoserna justerats i samråd med Movea.

4.3 Kapacitetsutredning

I bifogat PM Trafikanalys Nya Västerbroplan redogörs för simuleringar och de alternativ som har utretts. Två huvudalternativ har analyserats: **Alternativ 1:** En ombyggnad där Västerbronedfarten bibehålls. **Alternativ 2:** Samma som alternativ 1, men Västerbronedfarten utgår. Slutsatserna är följande:

- Den studerade förändringen av Västerbroplan, enligt alternativ 1, klarar att avveckla dagens trafik vid Västerbroplan och Gjörwellsgatan.
- Utformningen klarar även den trafikökning som förväntas om programförslagen för Nordvästra

Kungsholmen och Marieberg genomförs fullt ut. Däremot överskrids kapaciteten om Västerbronedfarten tas bort, enligt alternativ 2.

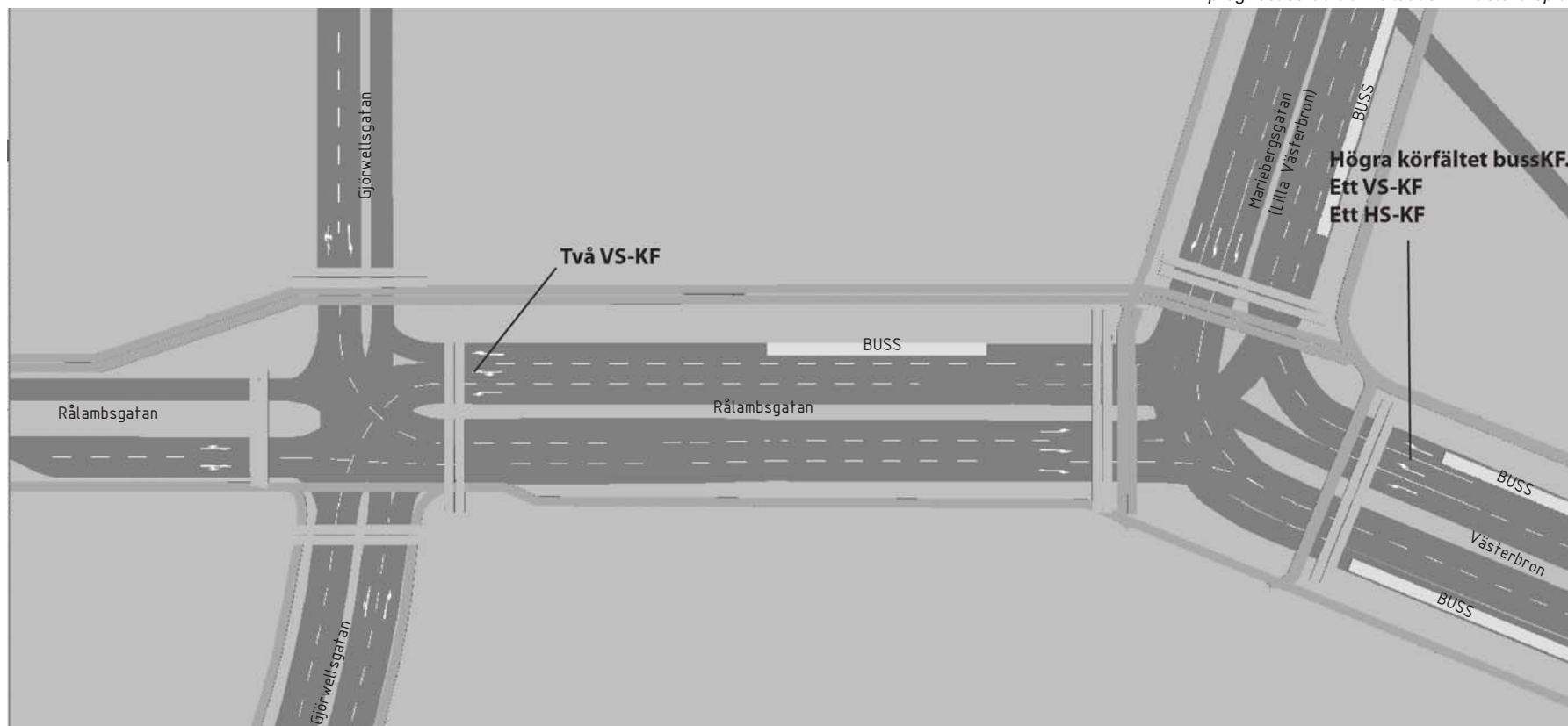
- För att kapaciteten ska klaras, utan Västerbronedfart, krävs en betydande omfördelning av trafik till andra förbindelser över Saltsjö-Mälarsnittet och fler körfält i korsningarna

vid Västerbron och Görwellsgatan.

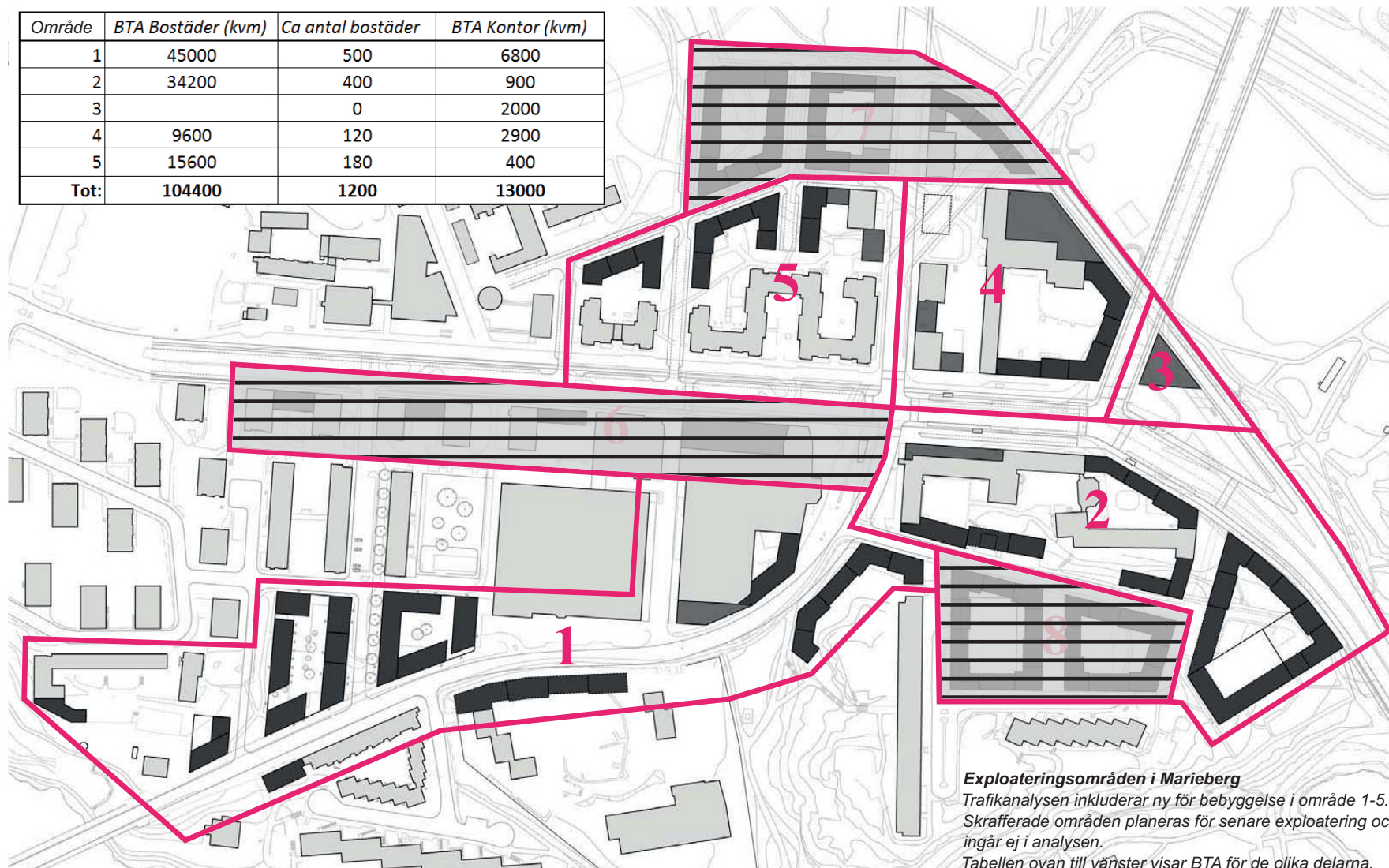
- De trafikanalyser som gjorts (Movea) visar i och för sig att det kan finnas ledig kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet under eftermiddagens maxtimme. Det är däremot oklart om det finns kapacitet även under förmiddagarna.

- Med de störningar som kan förväntas vid Slussen, under kommande mångåriga ombyggnad, bör man knappast minska kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet genom att ta bort Västerbronedfarten.

Alternativ 1 Västerbroplan Det utformningsalternativ som framkommit som mest effektivt i simuleringarna av prognostiserad trafiksituation i Västerbroplan.



Område	BTA Bostäder (kvm)	Ca antal bostäder	BTA Kontor (kvm)
1	45000	500	6800
2	34200	400	900
3		0	2000
4	9600	120	2900
5	15600	180	400
Tot:	104400	1200	13000



5 Gatustruktur och gatutformning

Inom ramen för programarbetet för den nya bebyggelsen i Marieberg har även gatunätet studerats.

På strukturell nivå syftar studierna till att försöka hitta ett öppnare och mer stadsmässigt gatunät med nya kopplingar för att stärka sambanden inom stadsdelen.

Vid sidan om detta har studier gjorts av de olika gaturummen framförallt Västerbroplan, Rålambsvägen och Gjörwellsgatan.

Skisser har gjorts för Västerbroplan att förvandla dagens trafikplats till ett mer tidsenligt stadsrum, kantat av ny bebyggelse. I sammanhanget har även prövats möjligheten att skapa en ny anslutning till Västerbron från Fyrverkarbacken.

En annan studie har handlat om att se om det är trafikmässigt möjligt att ta bort Västerbronedfarten (för biltrafik).

5.1 Nya Västerbroplan

Den största förändringen av gatunätet gäller Västerbroplan. Här föreslås genomgripande förändringar där dagens utbredda trafikplats görs om till en stor trevägskorsning. Även Rålambsvägen, närmast Västerbron har ingått i studien. Här föreslås att trafikytorna minskas genom att ta bort lokalkörbanan på södra sidan. Med krympta trafikyor öppnas möjlighet till ny bebyggelse och

cykelstråk med hög standard, vilket kan bidra till ett bättre fungerande, publikt stadsrum i nära kontakt med Rålambshovsparken.

Antalet körfält kommer att bli stort även efter en ombyggnad. Inte minst de många och viktiga busslinjerna ställer krav på utrymmen och möjlighet till prioritering i trafiksignalerna. I arbetet har även beaktats diskussionerna kring nya spårvagnslinjer som ersättning för stombusslinjerna 1 och 4.

En särskild och omfattande studie har genomförts kring Västerbronedfarten. Den enkelriktade rampen intill parken förstärker kraftfullt trafikbarriären mellan Marieberg och Rålambshovsparken. Om rampen kan utgå förbättras förbindelsen och sambandet med parken. De trafikanalyser som genomförts talar dock för att rampen måste behållas för att slippa köbildningar.

En annan delstudie har handlat om att koppla Fyrverkarbacken till Västerbron genom förlängning av Fyrverkarbacken. För- och nackdelar kommer att prövas i det fortsatta planarbetet.

5.2 Rålambsvägen

Även Rålambsvägen bör kunna krympas. Gatan är över 40 meter bred. En stor del upptas av parkering i gatans mitt. Trots det ovanligt breda gaturummet är gångbanorna smala och cykelbanor saknas.

En mängd olika varianter på ny utformning har testats, en del med kompletterande bebyggelse på norra sidan.

Nuvarande förslag innebär att parkeringen i gatumitt utgår och, till en del, ersätts med gatuparkering utmed sidorna. Gångbanan på norra sidan breddas till ett nästan 20 meter brett parkstråk där en av dagens två trädrader inordnas. I parkstråket integreras även en ny dubbelriktad cykelbana.

Även södra sidan får ny trädrad och cykelbana. Någon ny bebyggelse föreslås inte utmed gatan.

5.3 Gjörwellsgatan

Gjörwellsgatan har idag en varierande, otydlig och orolig utformning. Bredden varierar mellan cirka 19-22 meter.

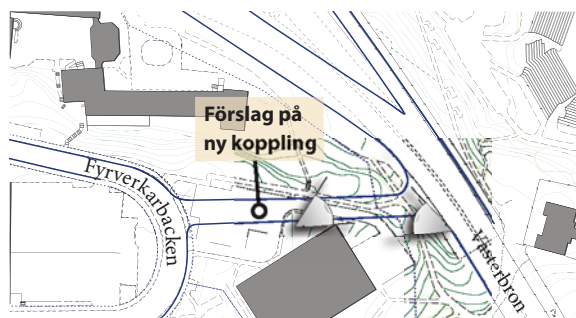
Utmed gatan planeras för ny bebyggelse. För att optimera bebyggelse och trafikfunktioner redovisas en mer enhetlig sektion och funktion. Gatan föreslås bli 22 meter med cykelbanor och parkering på båda sidor.

Anslutningen mot Rålambsvägen flyttas för att bättre stämma med anslutningen på norra sidan av korsningen.

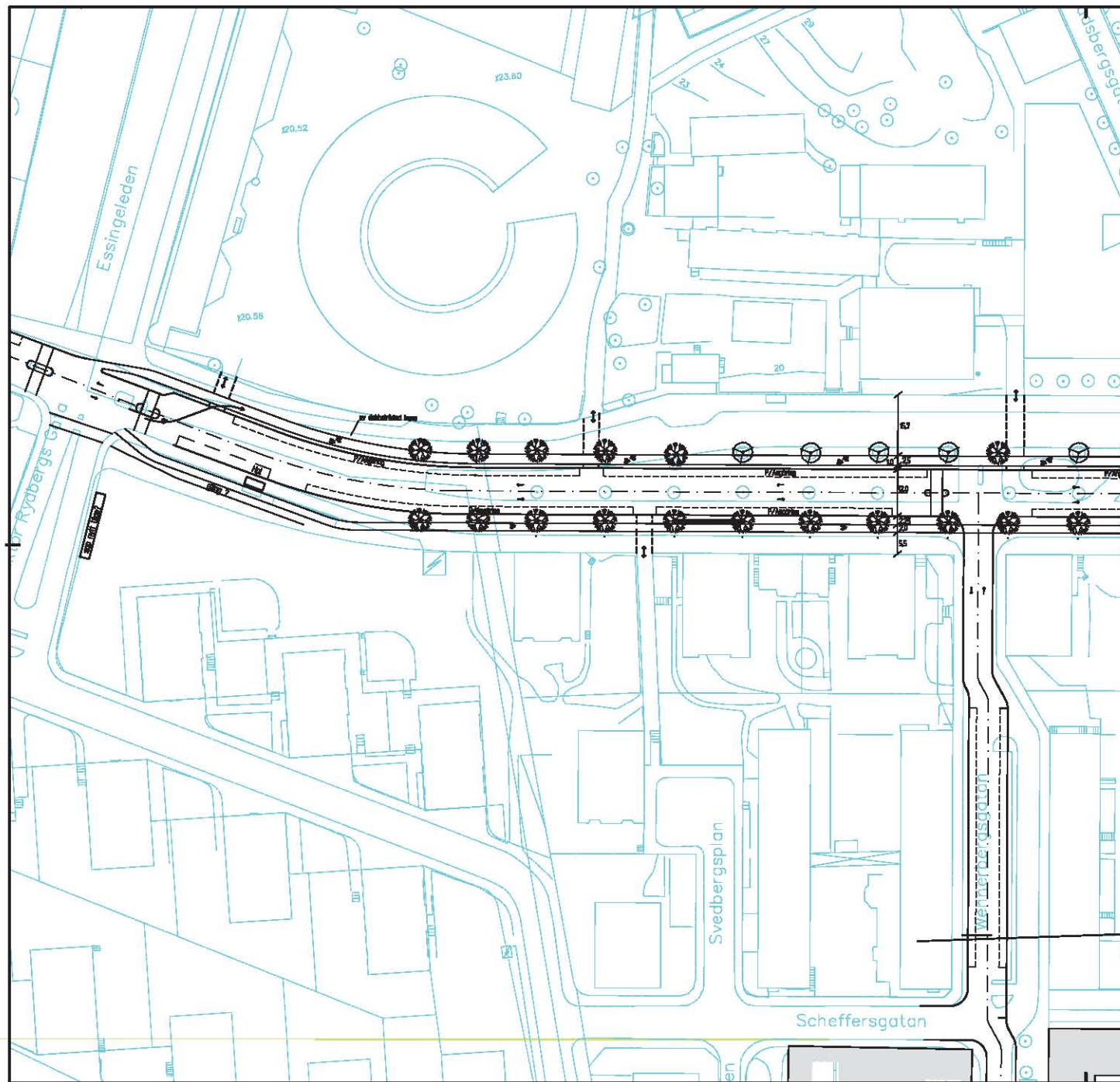
Wennerbergsgatan byggs om och förlängs för att kunna anslutas till Gjörwellsgatan. Detta är en av de strukturella åtgärder som föreslås för att öppna upp gatunätet och stärka sambanden inom Marieberg. Även gatan bakom "tidningshusen" omformas och görs tillgänglig för att öppna upp de djupa och slutna kvarteren mellan Rålambsvägen och Gjörwellsgatan.

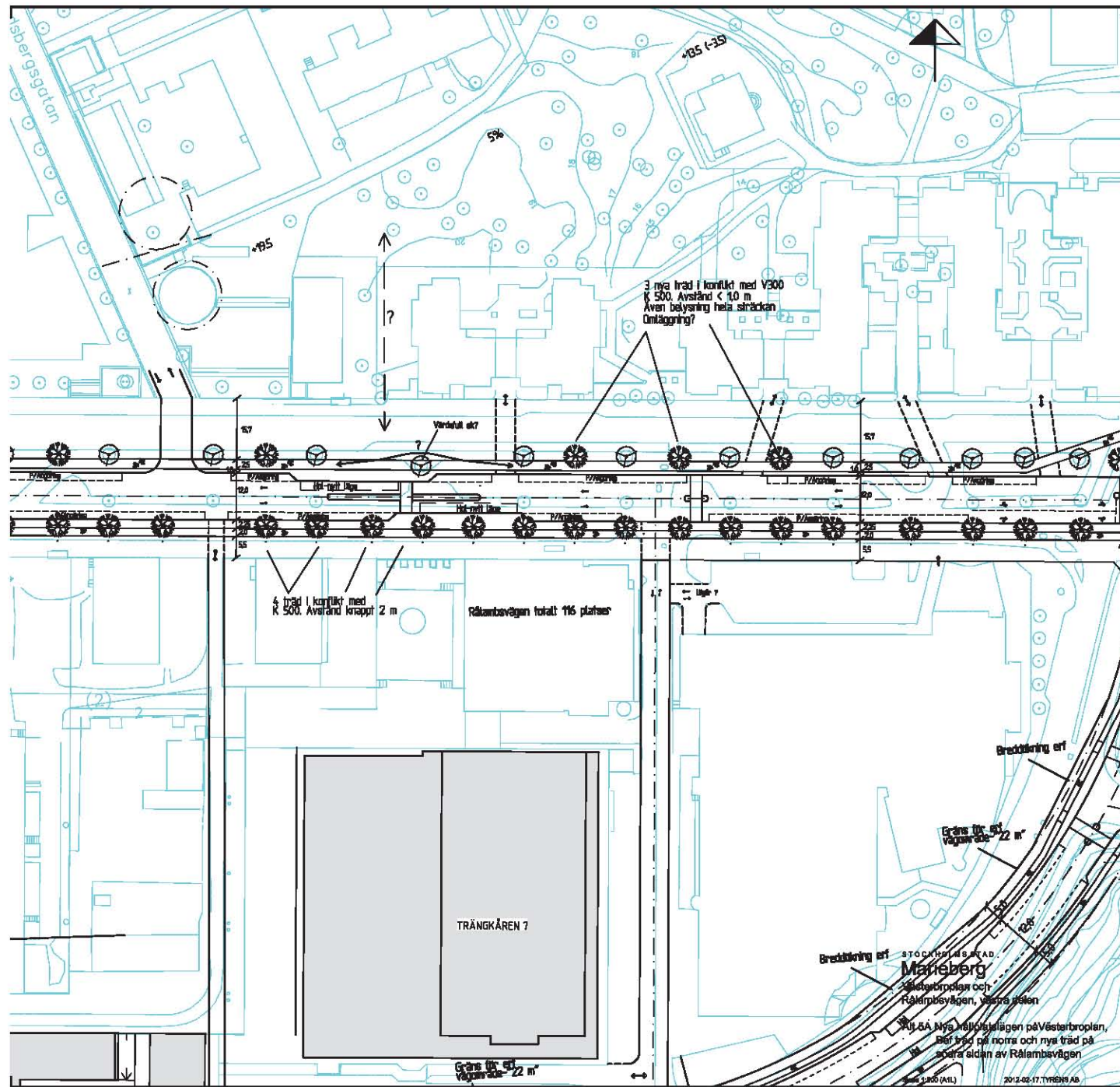


Koppling Fyrverkarbacken
Från Västerbron överst och uppifrån Fyrverkarbacken nederst. Se fotopunktskarta nedan.
Foto: Tyréns



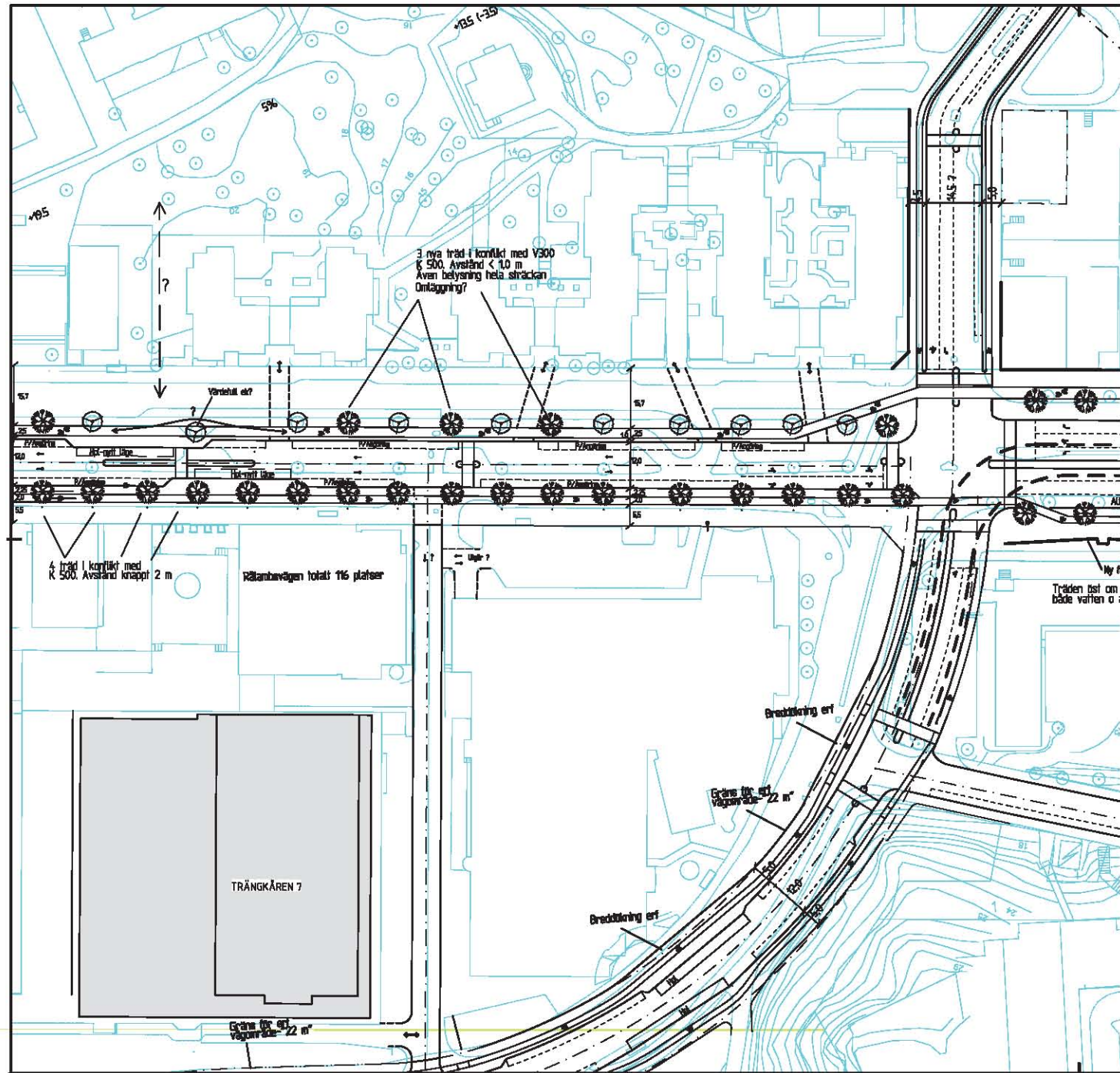
Rålambsgatan västra
Gatan får ny utformning och ett stort område längs norra delen tillgängliggörs för oskyddade trafikanter. Befintliga parkeringsplatser i mitten av Rålambsgatan försvinner till stor del.

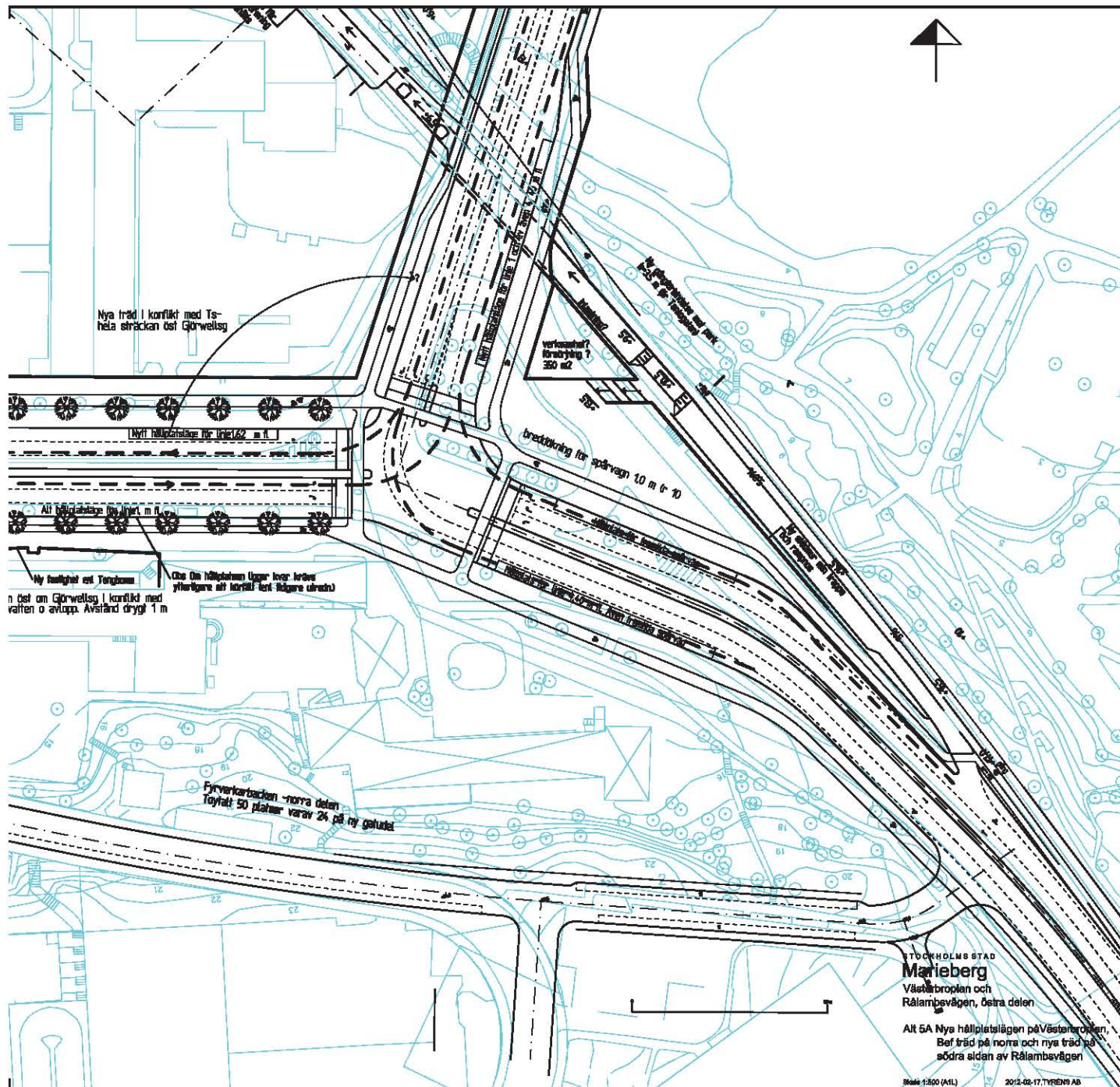


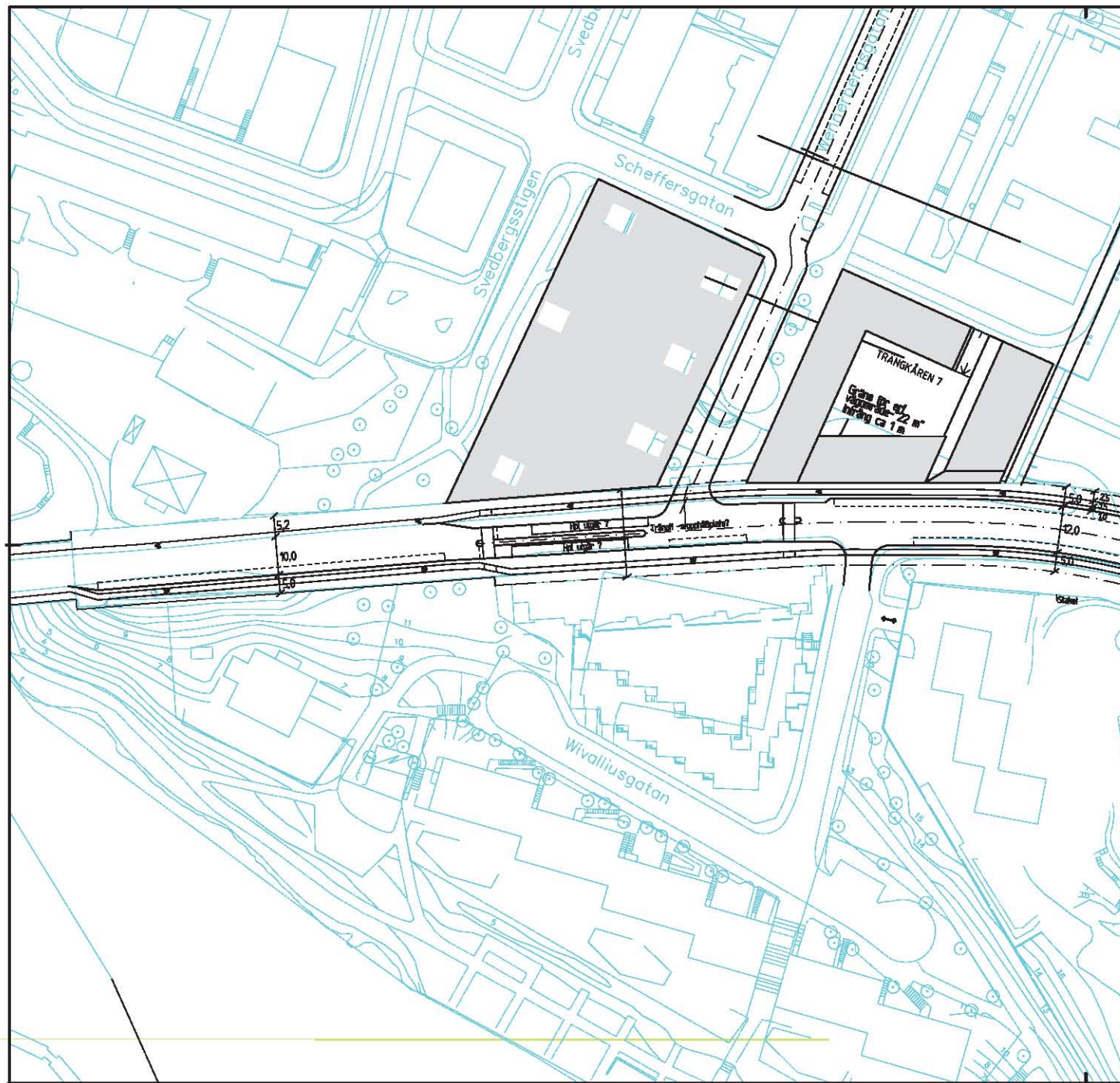


**Rålambsgatan östra
och Västerbroplan**

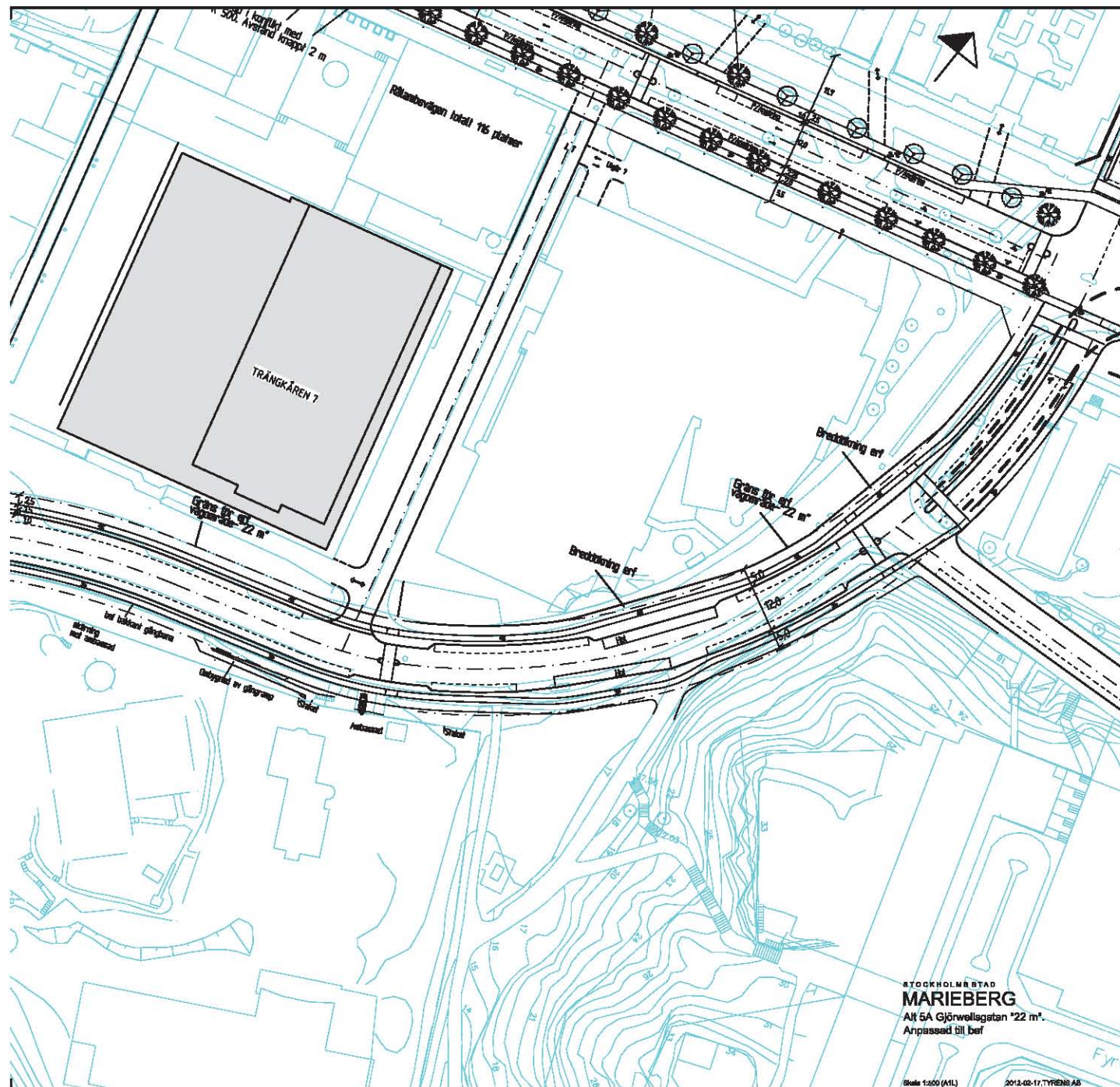
Gatan får ny utformning. Korsningen mellan Gjörwells gatan och Rålambsgatan görs om, liksom Västerbroplan som föreslås få en mer stadsmässig utformning.







Gjørwellsgatan
Anpassas till ny korsning i den
nordöstra delen. Gatan föreslås
få kantstensparkerering i större
utsträckning än i dagens situation.

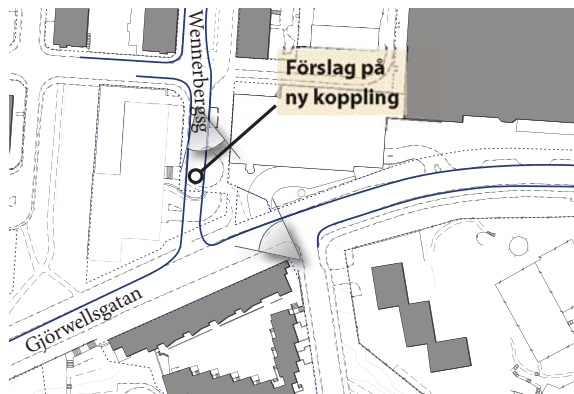




Wennerbergsgatan

Befintlig vändplan i Wennerbergsgatan överst
buskaget sett från Gjörowellsgatan underst. Se
fotopunktskarta nedan.

Foto: Tyréns



6 Nytt cykelnät

Stockholm satsar på cykeltrafiken. Trafikkontoret arbetar för närvarande med Stockholms cykelplan, i vilken stråkens funktion, vilka åtgärder som krävs och vilken prioritering som åtgärderna har redovisas. Förslagen för nytt cykelvägnät i trafikplanen för Marieberg bygger delvis på Stockholms cykelplan, men anpassas till de mer detaljerade förslag som tas fram för förtätning och ombyggnad. Text och kartor som rör Marieberg redovisas i bilaga "Cykel i Marieberg".

6.1 Stockholms cykelplan

Under hösten 2011 och vinter 2012 har en cykelplan för hela Stockholms stad tagits fram. Syftet med cykelplanen är att skapa förutsättningar för ett ökat cyklande. Ett ökat cyklande är ett sätt att nå Framkomlighetsstrategins (Trafikkontoret, planerad nämndbehandling våren 2012) mål om ökad kapacitet, bättre framkomlighet, en attraktiv stad och en minskning av vägtrafikens negativa effekter. Vidare bidrar ett ökat cyklande till uppfyllandet av kommunens inriktningsmål för minskad miljöpåverkan från trafiken och ökad cykeltrafik i Miljöprogram 2012-2015. Cykelplanen ska ligga till grund för de insatser som görs inom cykelområdet i Stockholms stad.

Cyklister

En allt vanligare syn i Stockholmstrafiken

Foto: Tyréns



- Utpekat Pendlingsstråk i Stockholms cykelplan
- Gång- och cykelbana
- GC-överfart med/utan signal
- Planskild GC-passage

Stor lutning

Långa ramper krävs för att uppnå 5% lutning till anslutande stråk

Stor lutning

Långa ramper krävs för att uppnå 5% lutning till tunnelbaneentré

Önskad koppling mot pendlingsstråk

Behåll och förstärk spontant uppkomna stråk, där de kan bestå

Tydliggör passage mellan bebyggelsen och Thorildsplan

Förslag på ny gensträckning av GC-bana genom parken

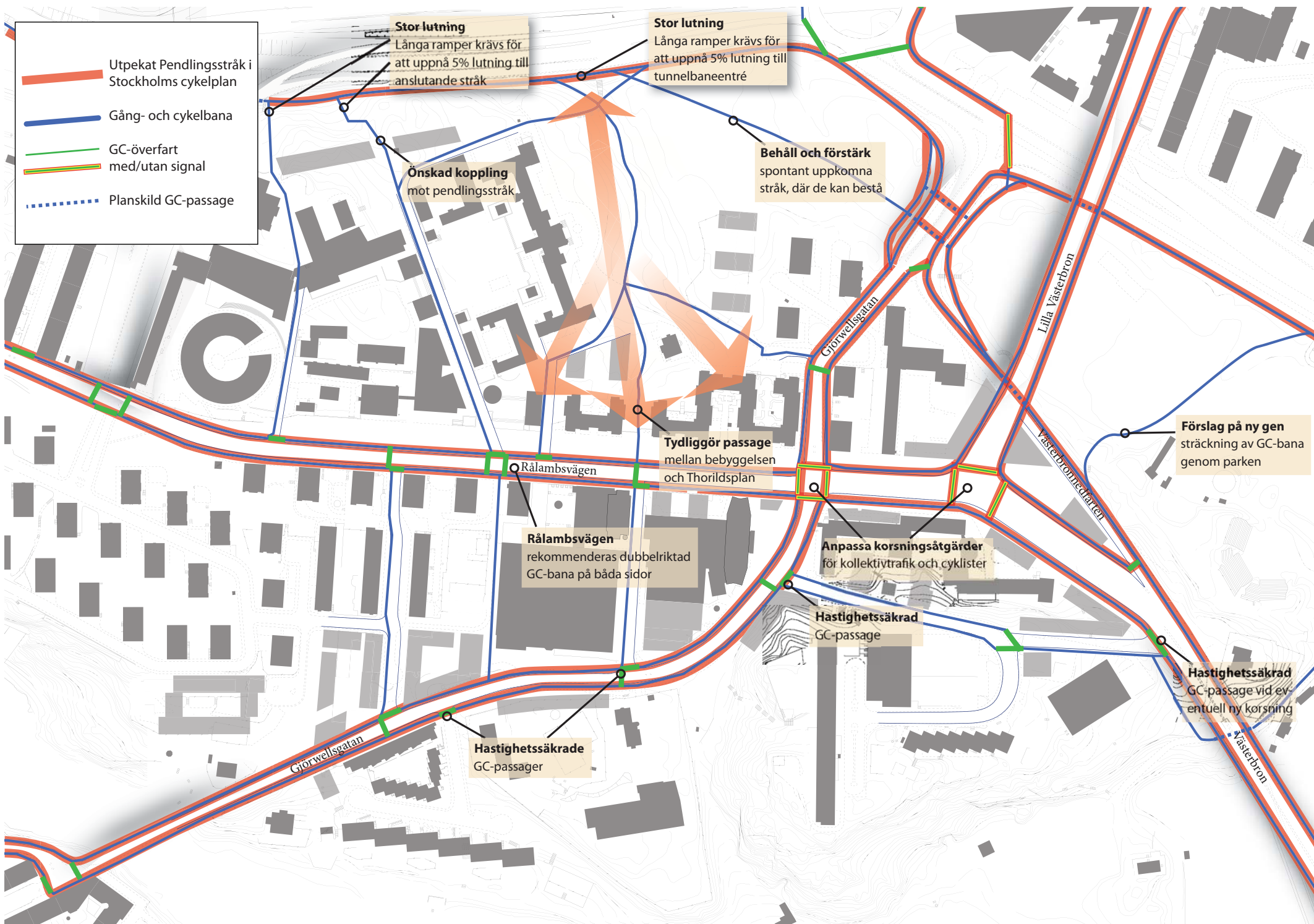
Rålambsvägen rekommenderas dubbelriktad GC-bana på båda sidor

Anpassa korsningsåtgärder för kollektivtrafik och cyklister

Hastighetssäkrad GC-passage

Hastighetssäkrad GC-passage vid eventuell ny korsning

Hastighetssäkrade GC-passager



6.1.1 Åtgärder på stråken i Marieberg

I Marieberg framgår från Stockholms cykelplan att de åtgärder som behövs främst är breddning av befintliga stråk, nyanläggning av stråk längs Rålambsgatan mot Fredhäll samt korsningsåtgärder generellt. Korsningarna med pendelstråk ska enligt cykelplanen utformas som genomgående och hastighetssäkrade. Koppling till pendlingsstråken i områdets norra del kräver långa ramper på grund av kraftig lutning. Vissa föreslagna kopplingar är därför endast schematiskt utsatta.

6.2 Cykelparkering

Lika viktigt som att bygga ut och förbättra cykelnätet är att kunna erbjuda attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringsplatser på rätt platser i staden. I Stockholm och andra städer finns mängder av exempel på bebyggelse där cykelplaneringsbehovet inte planerats för. Resultatet är att cyklar parkeras fritt kring målpunkterna, låses fast i stamskydd, stolpar, räcken eller bänkar. Ofta ses cyklar stående på balkonger i nybyggda områden vilket kan vara ett tecken på att cykelrum saknas eller inte är tillräckligt attraktivt.

Cykelnätskarta Marieberg

De i cykelplanen utpekade pendlingsstråken behålls och förstärks i möjlig utsträckning. Åtgärder föreslås i korsningar och förstärkning av stråket mellan Marieberg och tunnelbanestationen i Thorildsplan.

Var cykelparkeringen placeras är avgörande. En cykelparkering utformad enligt konstens alla regler kommer att stå tom om den inte är placerad på rätt ställe.

Enligt en enkät som genomfördes i samband med ett examensarbete (Cyklisters parkeringsvanor. GFK, 1997) visade det sig att cyklisterna parkerar sin cykel inom en radie av högst 25 meter från målpunkten.






Antalet befintliga arbetsplatser i området bedöms till 6000 st. Antalet befintliga bostäder är cirka 3000 st. Med planerad utbyggnad förväntas antalet arbetsplatser bli ungefär 6500 och antalet bostäder omkring 4200.

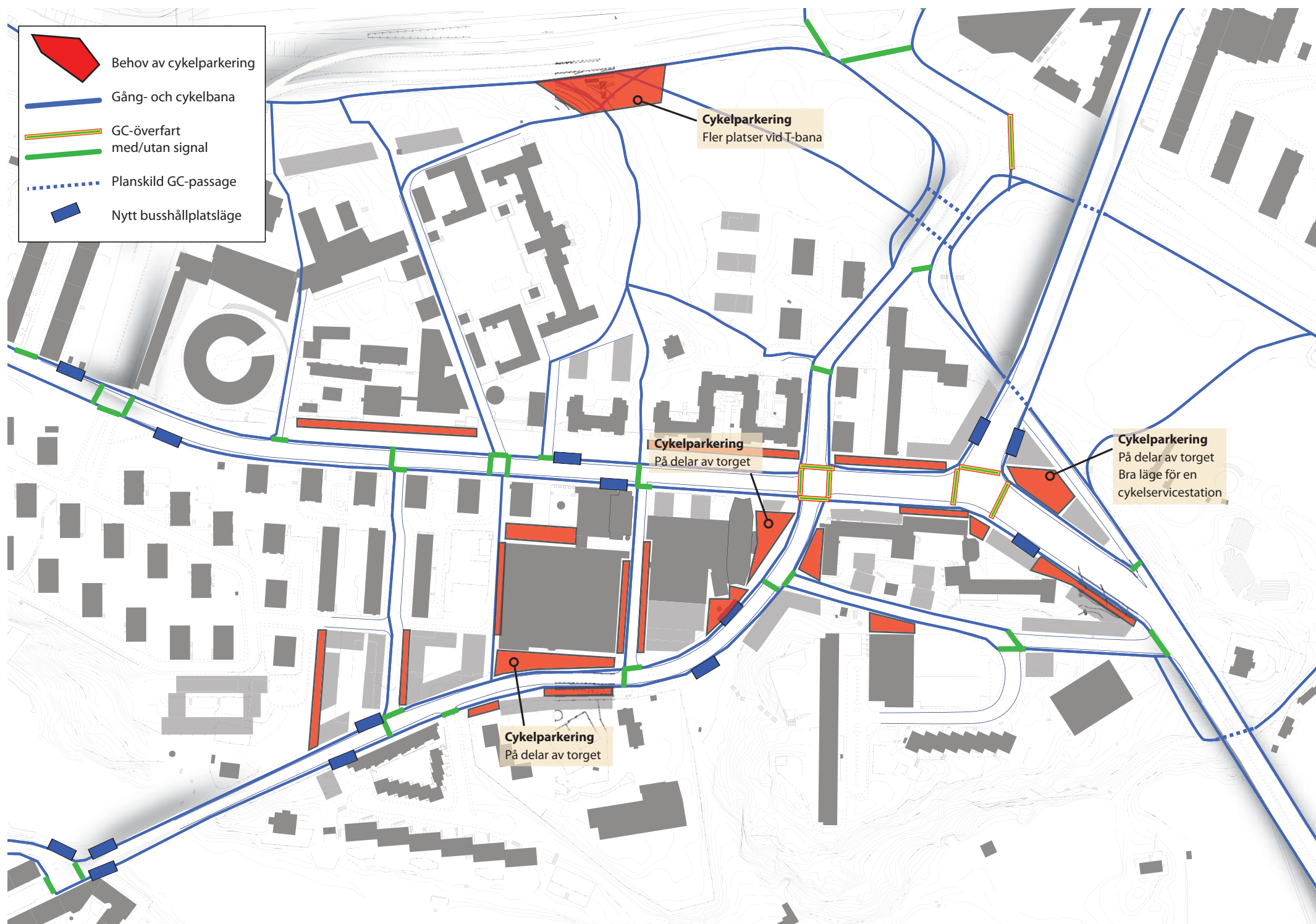
Cykelparkeringsnormerna för nyproducerade enheter är:
för arbetsplats: 0,25 cykelp/anställd
för boende 2,0 -2,5 cykelp/lgh.

Detta innebär att den tillkommande bebyggelsen kräver cykelparkeringsplatser enligt nedan:

1200 bostäder: 3000
500 arbetsplatser: 125

I bilaga finns fördjupning av cykelparkeringsavsnitt. Det är på många platser redan idag brist på cykelparkeringsplatser i Marieberg, dessa platser har inventerats och redovisas på nästa sida, tillsammans med ytterligare platser där den tillkommande bebyggelsen kommer att alstra nya cykelparkeringsbehov.

-  Behov av cykelparkering
-  Gång- och cykelbana
-  GC-överfart med/utan signal
-  Planskild GC-passage
-  Nytt busshållplatsläge



Cykelparkering
Fler platser vid T-bana

Cykelparkering
På delar av torget

Cykelparkering
På delar av torget
Bra läge för en
cykelservicestation

Cykelparkering
På delar av torget

7 Kollektivtrafik efter utbyggnad

Det finns som tidigare visats i kapitel 2.3, inga busslinjer från Essingeöarna till Södermalm, bussbyte krävs på Västerbroplan. Vid eventuell omDispositionering av hållplatslägen kan nya busslinjer vara intressanta för utredning.

I trafikanalysen har olika lösningar för hållplatslägen vid Västerbroplan utretts. Dessa olika alternativ redovisas separat i bilaga "Hållplatslägen vid nya Västerbroplan". Till höger visas det alternativ, alternativ 4(2) som anses sammanväga kapacitet och tillgänglighet på bästa sätt.

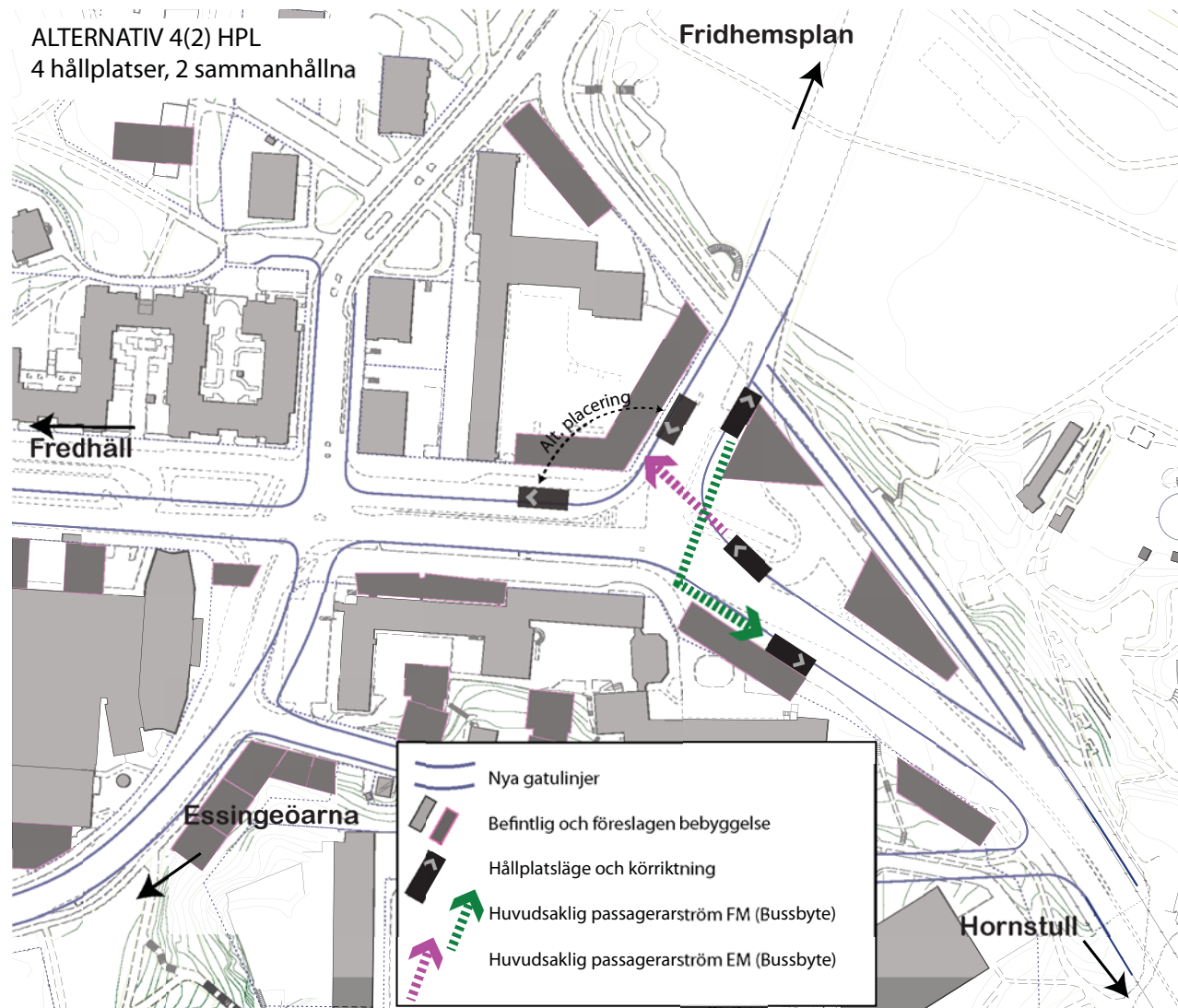
7.1 Alternativ 4(2) hpl

I alternativet med fyra hållplatslägen, likt dagens situation, kommer de för- och nackdelar som finns behållas.

Förslaget innebär att de dominerande passagerarbytena mellan bussarna förenklas något, tack vare färre korsningar med biltrafiken. Fortfarande finns två olika hållplatslägen för bussar mot Fridhemsplan, men de ligger nära varandra och trafikanterna bör kunna passa båda för nästa buss.

t. v.: Nya cykelparkerings-möjligheter i Marieberg
Kartan visar områden där behov finns för cykelparkering i Marieberg.

t. h.: Alternativ 4(2) HPL
Det alternativ där hållplatslägen i nya Västerbroplan kombinerar tillgänglighet och framkomlighet på bästa sätt.



KÄLLOR:

Stockholms stad (2010):

Program för kv Primus 1 inom stadsdelen Lilla Essingen. Januari 2010 Dnr. 2006-05021-54

Stockholms stad (2011):

Startpromemoria för program för Marieberg, Trängkåren 7 m.fl. (TJUT DNR 2011-06771-53, 2011-04-20)

Stockholms stad (2012):

<http://stockholm.se/lindhagen> 2012-02-09

SL (2011):

AB Storstockholms lokaltrafik: Fakta om SL och Länet 2010

Trafikkontoret/USK (2007):

Behov av cykelgarage - En studie bland cyklister som parkerar i cykelställen utanför pendeltågsstationerna Centralen, Karlberg och Södra Station.

Spacescape (2011):

Från Förstad till Promenadstad

NVDB:

2012-02-08: Omledningsvägnät

STRADA:

2012-05-09: Olycksstatistik:

