

SLUTRAPPORT
**TRAFIKUTREDNING DETALJPLAN
KV. LÖNELISTAN**



2017-11-22

UPPDRAG

276460, Kv Lönelistan 1 o 2, Kv Timpenningen 2

Titel på rapport:

Trafikutredning detaljplan. Kv. Lönelistan

Status:

Slutrapport

Datum:

2017-11-22

MEDVERKANDE

Beställare:

Fastighetsbolaget Timpenningen 2

Kontaktperson:

Johan Böckert

Konsult:

Tyréns AB

Uppdragsansvarig:

Hrund Skarphedinsdottir

Kvalitetsgranskare:

Johan Nilsson

REVIDERINGAR

Revideringsdatum

2018-01-18

Version:

Initialer:

Uppdragsansvarig:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

Handlingen granskad av:

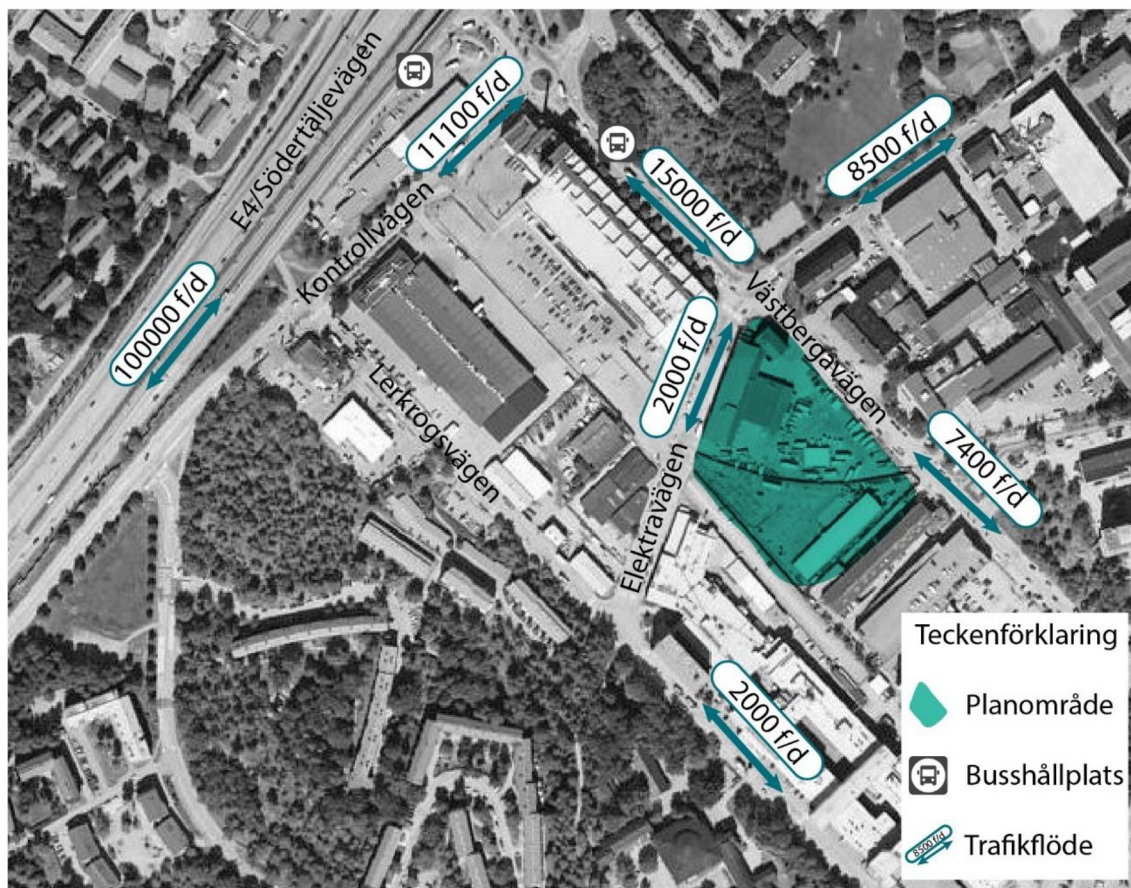
Datum: ÅR-MÅN-DAG

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	DAGENS SITUATION	4
2	UTBYGGNASSCENARION	6
3	TILLGÄNGLIGHET FÖR OLIKA TRAFIKSLAG	7
4	PARKERING	8
4.1	CYKELPARKERING	8
4.2	BILPARKERING	8
5	TRAFIKALSTRING	9

1 DAGENS SITUATION

Planområdet är beläget i Västberga i Stockholm och består till stor del av verksamheter, kontor och lättare industri. Fastpartner avser att förtäta och utveckla verksamheten på fastigheterna Lönelistan 1 och 2 samt Timpenningen 2. I Figur 1 hittas en orienteringskarta med aktuella trafikflöden över området.



Figur 1 Orienteringskarta över planområdet.

Planområdet ligger nära goda anslutningar till E4:an vilket innebär god åtkomst för trafik till och från området. E4:an/Södertäljevägen är en viktig transportled både inom Stockholmsregionen och nationellt. Västbergavägen och Elektravägen som omger planområdet är rekommenderade vägar för farligt gods och har en hastighetsgräns på 50 kilometer per timme. Planområdet angörs från Södertäljevägen med avfart vid Västbergamotet, som ligger mellan området och Telefonplans tunnelbanestation.

Längs både Elektravägen och Västbergavägen finns idag gångbanor på båda sidor av gatan. Cykling sker i blandtrafik. I höjd med korsningen Elektravägen/Västbergavägen ansluter en gång- och cykelväg som leder till Västberga allé och Midsommarkransen, samt in mot centrum. Planområdet ligger cirka 750 meter från Telefonplan och cirka 7,5 kilometer från Stockholms centralstation.

Närmaste busshållplats är Kontrollvägen som ligger cirka 100 meter från planområdet. Busslinje 145 Älvsjö station-Liljeholmen och 726 Fridhemsplan-Tullinge station angör hållplatsen. Dessa linjer kör i 20-30 minuters intervall under morgon- och eftermiddagsrusningen.

Hållplats Västbergavägen är belägen cirka 250 meter från planområdet och angörs av flera linjer, med destinationer som Stockholm och Södertälje. Busslinje 151 Norsborg-Fridhemsplan, 161 Gröndal-Midsommarkransen-Bagarmossen, 190 Nattbuss, 743 Skäcklinge-Fridhemsplan, 745 Söderby-Fridhemsplan, 748 Liljeholmen-Fittja-Södertälje centrum och 749 Liljeholmen-Södertälje centrum trafikerar hållplatsen. Dessa linjer kör i 15-30 minuters intervall under morgon- och eftermiddagsrusningen.

Närmsta tunnelbanestation är Telefonplan och är lokaliserad cirka 750 meter från planområdet. I Figur 2 hittas en karta över dagens kollektivtrafikutbud i området.

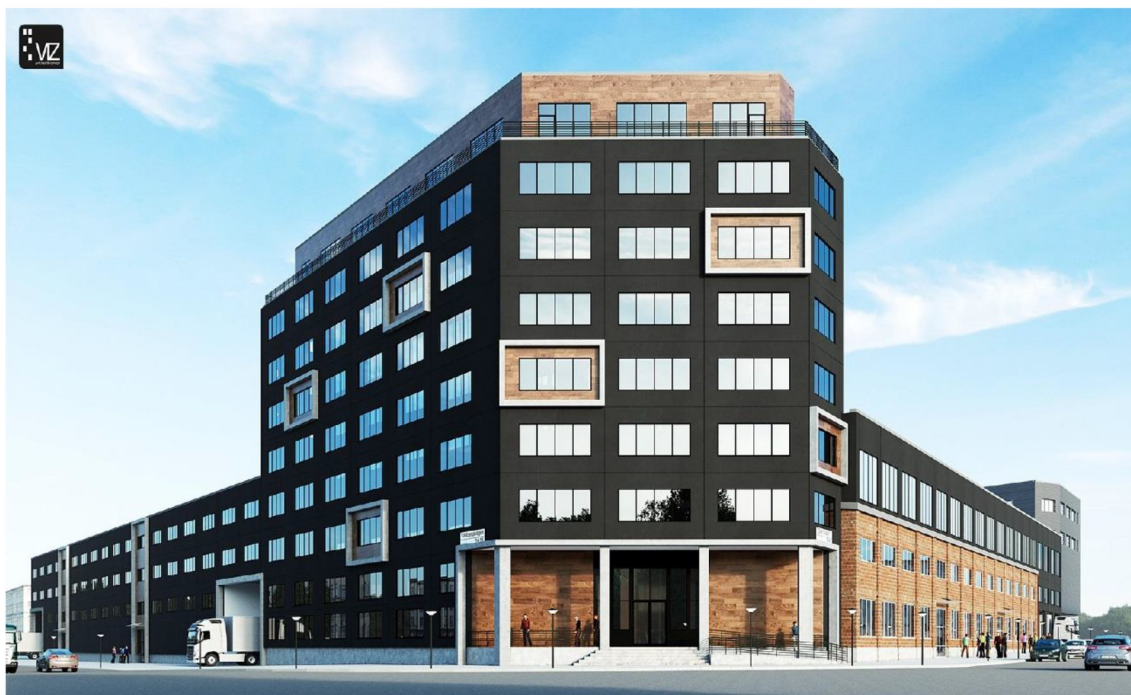


Figur 2 Karta över kollektivtrafiken i området. Planområdet är markerat med en stjärna. (SL, 2017)

2 UTBYGGNASSCENARION

Fastpartner avser att förtäta och utveckla verksamheten på fastigheterna Lönelistan 1 och 2 samt Timpenningen 2. Området används idag för verksamheter, kontor och lättare industri.

Förslaget som ska utredas under planarbetet gäller byggnader i upp till nio våningar ut mot korsningen med Västbergavägen och Elektravägen. I korsningen placeras också huvudentrén till kvarteret.



Figur 3 Utvändig vy - Visionsbild (Viz Arkitektkontor AB, 2017)

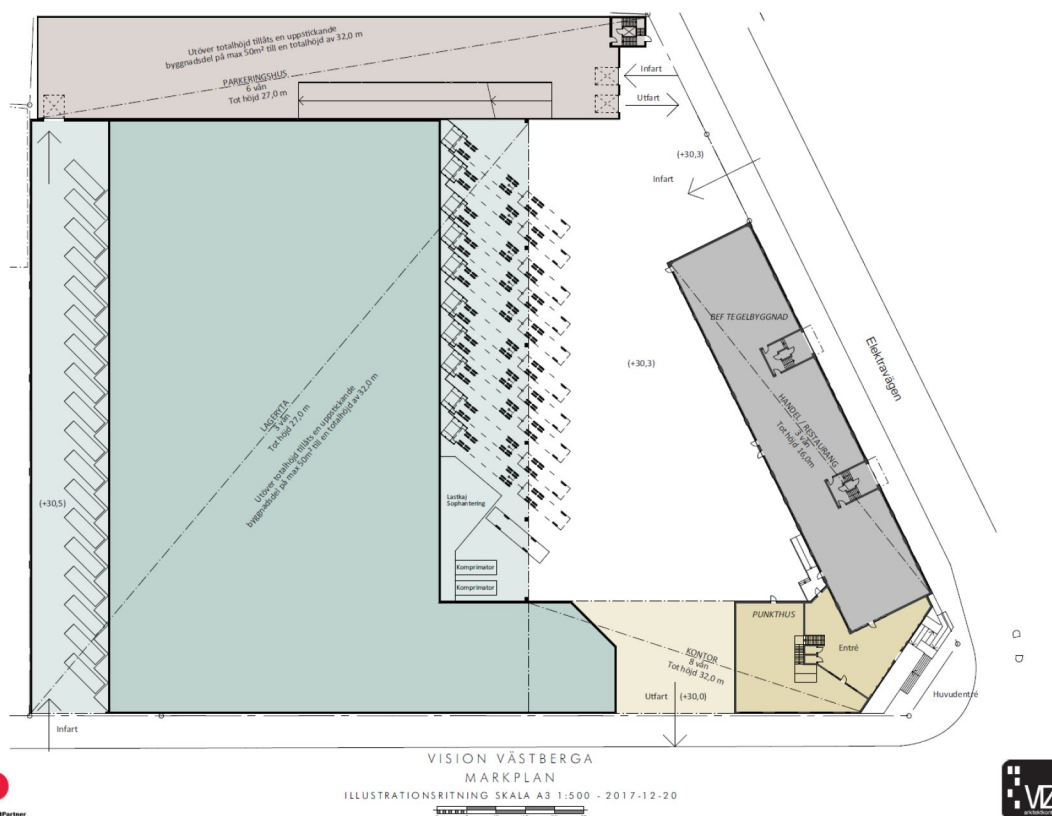
I gatubebyggelsen utreds i första hand möjligheten att lokalisera kontor men även en mindre del handel och restaurangverksamhet kopplad till den industriella verksamhet som bedrivs i området. Den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden med långsidan utmed Elektravägen bevaras. Möjligheten att bygga på byggnaden med ytterligare våningar ska utredas.

Ytorna inne på det gårdsområde som bildas används till lägre byggnader för lättare industri/verksamheter. Gårdsområdet dimensioneras för angöring med 24 m lastbilar. Cirka 44 900 kvadratmeter BTA skapas totalt, fördelat på ca 23 500 m² BTA lager, 8 520 m² BTA kontor, 1 115 m² BTA handel, 1 115 m² BTA restaurang och 10 650 m² BTA parkeringsanläggning.

3 TILLGÄNGLIGHET FÖR OLIKA TRAFIKSLAG

Utmed Västbergavägen skapas två anslutningar för transporter, en utfart för 24 m lastbilar och en infart för mindre lastbilar (mest 7,5 m långa). Längs Elektravägen skapas en in- och utfart som dimensioneras för 24 meters lastbilar. Vidare skapas även en ny in- och utfart till parkeringsanläggningen på Elektravägen. Fri höjd ska inte understiga 4,8 där 24 m lastbilar ska köra. De tilltänkta in- och utfarterna kan ses i Figur 4.

Parkeringshusets markplan fungerar även som genomfart för de mindre lastbilarna som har infart från Västbergavägen.



Figur 4 Illustrationsplan över planområdet. In- och utfarter är markerade med pilar i körriktningen.

Personbilar/färdtjänst/ambulanser ska kunna angöra inom 25 meter från entré. Inom 25 meter ska också en parkeringsplats för rörelsehindrade kunna anläggas, för god standard ska en RH-plats anläggas inom 10 meter från entré.

Lastplats, besöks- och RH-parkering samt taxiangöring anordnas på fastighetsmark.

Lutningar på ramper till entré bör inte överstiga 5% och bör förses med handledare på båda sidor.

Sopbilar ska kunna angöra i nära anslutning till soprum, utan backning över gångbana.

Siktlinjer vid in- och utfarter ska uppfylla staden krav om fri sikt. Normalt ska sikttrianglar om minst 1,5 x 1,5 meter utföras vid utfarter. En sikttriangel är den fria yta som krävs för att en fordonsförare ska ha godtagbar sikt från utfart mot gångbana och körbana. Detta kan komma att innebära att hörnavskärningar behövs alternativt kan gångbaneläggning ökas för att tillgodose kravet på fri sikt.

4 PARKERING

4.1 CYKELPARKERING

Med rätt utformade cykelparkeringar som är enkla, bekväma att använda, trygga och stödsäkra ökar användandet av cykel. Cykelrum kan utrustas med cykelpump och verktyg för cykelservice. Utrymme för låd- och lastcyklar är en bra service för de som arbetar på fastigheten.

Korttidsparkering och besöksparkering för cyklar till verksamheterna ska ordnas på kvartersmark. Målet för utformningen ska vara att det ska vara enklare att använda sin cykel än sin bil.

Enligt Stockholm stads riktlinjer för cykelparkeringstal i nyproduktion bör den nya exploateringen tillskapa minst 0,2 cykelparkeringsplatser per anställd. Alternativt bör 20-30 cykelparkeringsplatser per 1000 BTA handel, 10-20 cykelparkeringsplatser per 1000 BTA kontor samt 5-10 cykelparkeringsplatser per 1000 BTA industri tillhandahållas. Detta ger ett spann mellan 175-1050 cykelparkeringsplatser beroende på fördelning av slutlig BTA. Antalet cykelparkeringsplatser regleras i slutändan i bygglovsfasen.

När det gäller parkering – både cykelparkering och bilparkering – uppmuntrar Stockholms stad idériedom och nytänkande hos exploatören. Se skriften "Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm" för inspiration till hållbara mobilitetslösningar. [länk till PDF](#)

4.2 BILPARKERING

"Behov" av PPL:			
Typ av verksamhet	BTA	ppl/1000 BTA	PPL
Lager	14 000 – 24 000	2,5	35 - 60
Kontor	8 500 - 11 000	20	170 - 220
Handel	1 000 – 2 300	20	20 - 46
225 - 326			
Tillgång på PPL:			
	BTA	BTA/PPL	Antal PPL
Parkeringsanläggning	7 000 - 11 000	25	280 - 440

Utifrån tabellen ovan kan läsas att planerad parkeringsanläggning om 7 000-11 000 kvadratmeter BTA räcker för fastighetens ändamål. I en P-anläggning om 11 000 m² BTA bör ca 400 platser kunna inrymmas.

Stockholms stad har inga krav på P-tal för denna sorts verksamhet utan de ska överenskommas i varje projekt. Antalet parkeringsplatser ska dock täcka verksamhetens behov, enligt PBL. P-talen ovan är tal som har använts tidigare, men de varierar kraftigt även inom staden. Vissa kontor i innerstaden har 0 i p-tal.

Angöring på allmän gata utanför planområdet får stämmas av med stadens trafikplanerare. Västberga industriområde planeras få parkeringsavgift på gatumark i närtid. Att kunna erbjuda parkeringsplatser i garage på kv. Lönelistan bör därmed fungera väl ur marknadssynvinkel.

5 TRAFIKALSTRING

Det finns redan verksamheter på planområdet idag som alstrar trafik. Den nya trafikallstringen antas bli något större än dagens allstring. Ca 30-40 långtradare antas angöra den ny anläggningen.

I dag finns en befintlig utomhusparkering i markplan på fastigheten som används för personalparkering av intilliggande verksamhet. Det nya parkeringshus som skapas ska ersätta den befintliga parkeringen, av den orsaken antas just den verksamhetens trafikallstring förbli oförändrad.

Planerad verksamhet i den nya anläggningen är bland annat omlastning och utkörning av matvaror till privatpersoner och företag. Tjänsten antas kunna minska behovet av transporter, då hemkörning till flera hushåll med en bil, kan ersätta flera privatresor. En viss ökning av trafiken från anläggningen kan därmed ersätta privatresor från andra områden och det totala trafikarbetet minska.