

Dnr 2013-O1629 tillhörande samrådshandling maj 2016

Övergripande Trafik-PM

Detaljplan Kolkajen

stockholm.se/kolkajen

Handläggare
Jenny Simonsson
08-508 26 271

Övergripande trafik-PM Norra Djurgårdsstaden, detaljplan Kolkajen

Detta PM beskriver principerna för trafikplaneringen i området Kolkajen i Norra Djurgårdsstaden. Trafikplaneringen i området har gjorts utifrån en helhet för hela Kolkajen-Ropsten. Kartorna i detta PM redovisar näten för olika trafikslag för hela Kolkajen-Ropsten, men beskrivs endast för delen Kolkajen. Trafikprognosen redovisas för hela området.

Norra Djurgårdsstaden utgör ett av kommunfullmäktige utpekat miljöprofilområde och området ska utformas för att främja ett hållbart resande. Trafikplaneringen i Kolkajen utgår från att gående, cyklister och kollektivtrafik ges högsta prioritet i området.

Gatuutformning

Gatorna i området ska utformas så att det tydligt framgår att gående och cyklister är prioriterade framför motorfordonstrafik. Gator som inte trafikeras av busstrafik ska i största möjliga mån utformas som vistelsegator. Med vistelsegata avses en gata där det av utformningen av gatan framgår att gatan är avsedd att användas för vistelse.

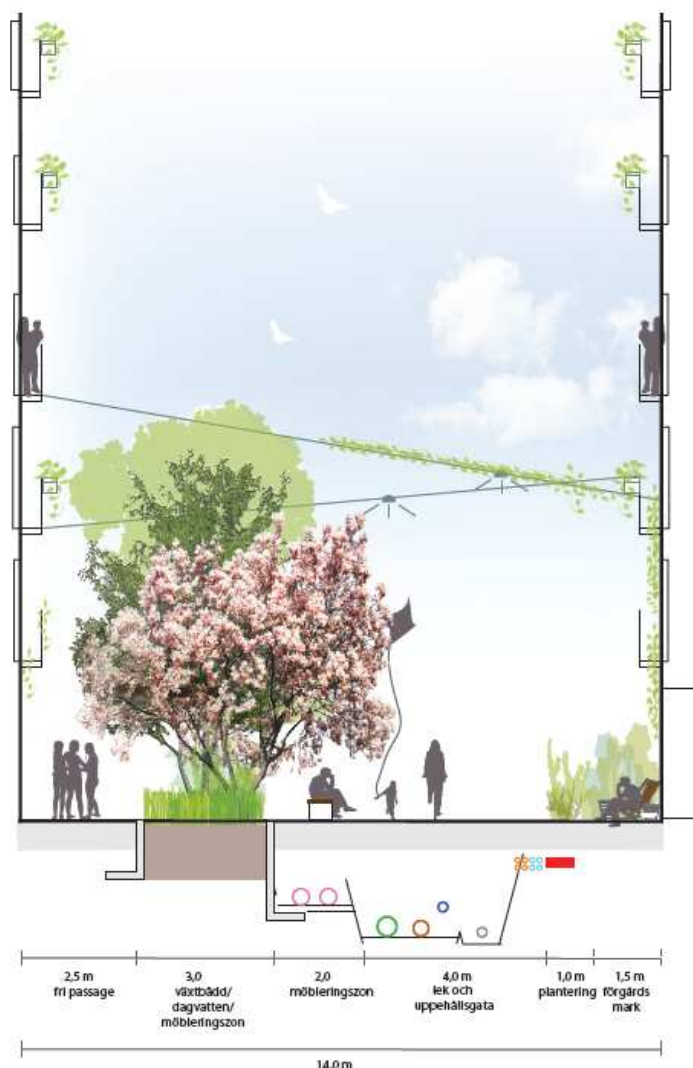


Illustration av gatutyper

Vistelsegator

Enhetliga material och avsaknad av kantstenar på vistelsegatorna uppmuntrar till vistelse på hela ytan. Möbleringszonerna kan vara breda och inrymma till exempel grönska som lokalt omhändertar dagvatten, sittmöjligheter och cykelparkering. Det är viktigt att genom utformningen av gatorna visa på vilken trafikrytm som är tänkt, till exempel att det är tillåtet att köra bil, men utformningen ska inte uppmuntra till detta.

Utgångspunkten är att alla gator ska vara dubbelriktade, men vistelsegatorna kan utformas så att möten mellan bilar inte är möjliga utmed hela sträckan utan bara på enstaka platser. Det ska vara möjligt att angöra alla entréer med bil, men inga parkeringsplatser är planerade utmed vistelsegatorna utan endast angöring ska ske från gatan.



Exempel på möjlig sektion för en vistelsegata

Övriga gator

Bobergsgatan och Gasverksvägen kommer inte att utformas som vistelsegator, utan ha mer traditionell gatuutformning då dessa trafikeras av busstrafik.

Gångtrafik

Gångtrafik är prioriterat i Norra Djurgårdsstaden. Det är viktigt att genheten för gående är god och att barriärer undviks, både inom området och till omgivningen. I området kommer den största andelen av gatorna att vara vistelsegator med låga hastigheter och biltrafikmängder. På vistelsegatorna sker gång i blandtrafik. Gående kan då röra sig som de vill i gatuutrymmet.

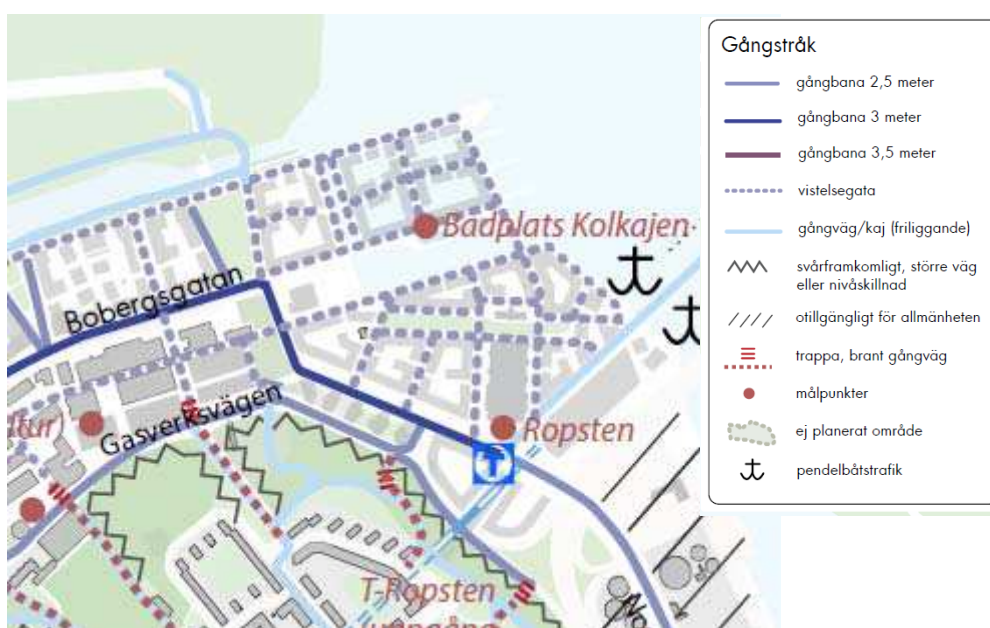


Illustration av gångnätet i området

Cykeltrafik

Cykelbanor i området ska utformas enligt stadens cykelplan. Det finns pendlingsstråk och huvudstråk för cykeltrafiken som passerar Kolkajen, se nedanstående kartbild. Pendlingsstråket utmed Bobergsgatan planeras som enkelriktat på södra sidan och dubbelriktat på norra sidan. Det är viktigt att framkomligheten för cyklisterna är god och korsningspunkterna med övrig fordonstrafik är trafiksäkra.

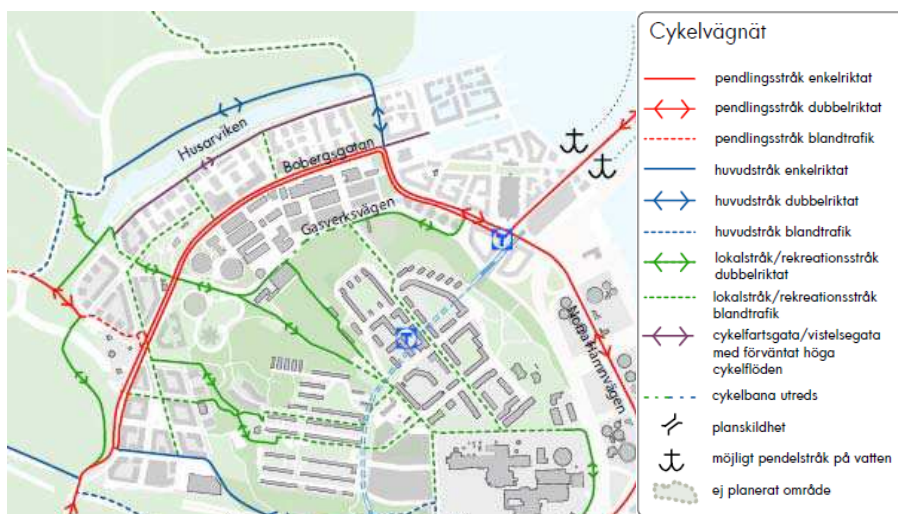


Illustration av cykelnätet i området.

Kollektivtrafik

Bobergsgatan och Gasverksgatan byggs för att kunna trafikeras av busstrafik. Bobergsgatan planeras att trafikeras av en stombusslinje som i framtiden kan komma att göras om till spårvägslinje. Gatan ska byggas så att framtida spårvägstrafik inte omöjliggörs, men inga förberedande arbeten för eventuell spårvägstrafik genomförs. Bobergsgatan kommer även att trafikeras av andra busslinjer.

Dessutom ligger området nära Ropsten där det finns tunnelbanans röda linje, Lidingöbanan samt bussar mot Lidingö. Vid Ropsten planeras även för båthållplats för pendelbåtstrafik. Se illustration av möjlig kollektivtrafik 2030 nedan.

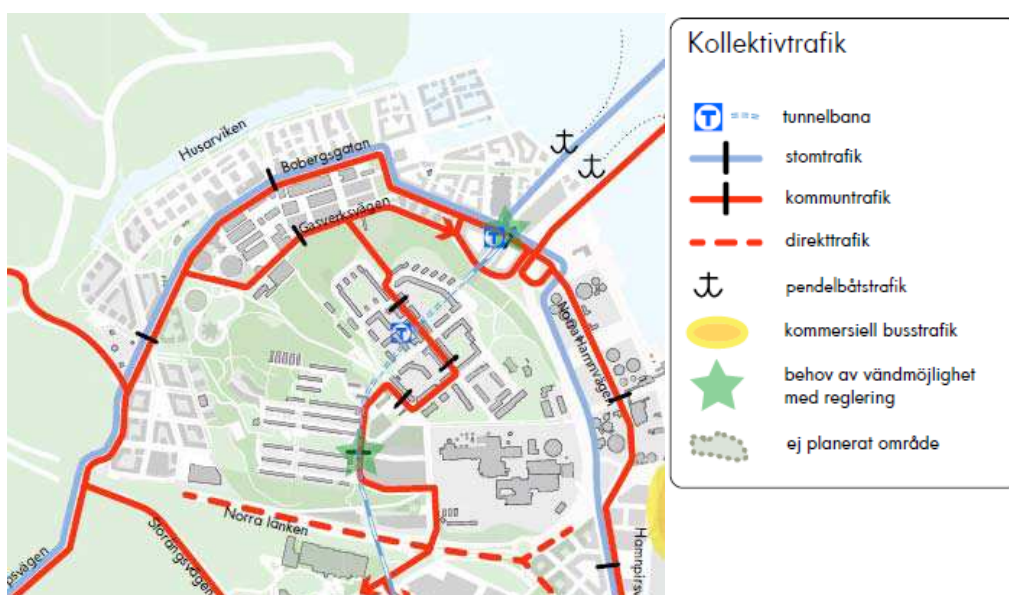
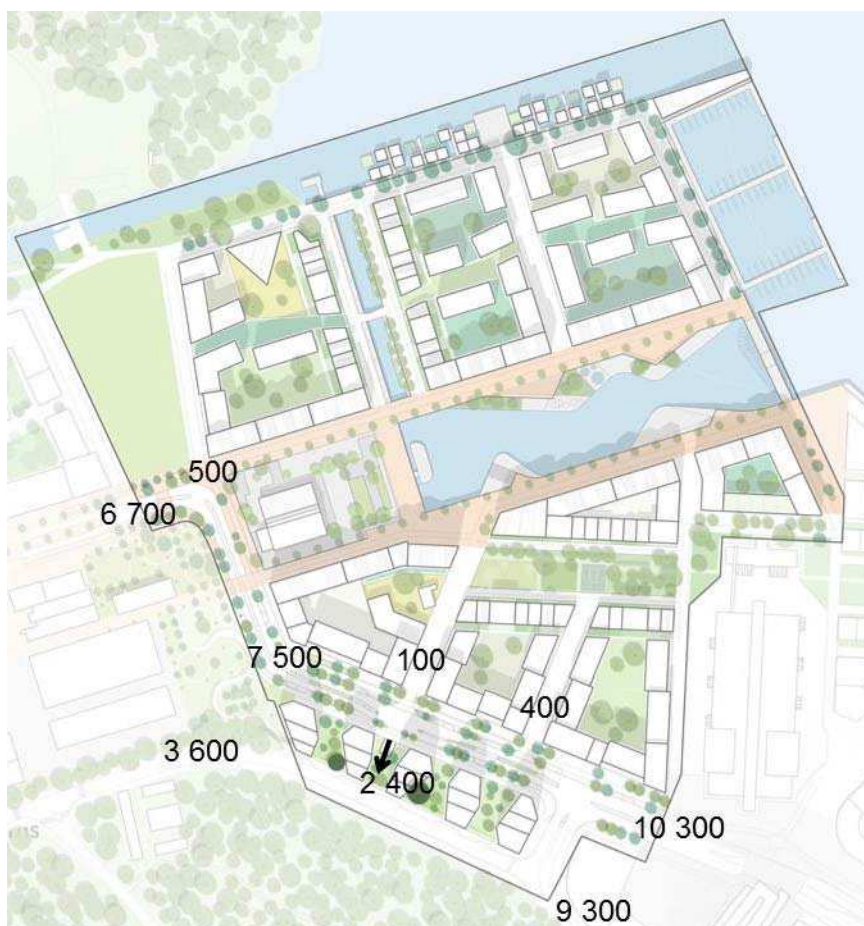


Illustration av möjligt kollektivtrafknät i området 2030

Biltrafik

För att få en uppfattning om förväntade biltrafikflöden för år 2030 har en Contram-simulering genomförts (Trafikutredning Hjorthagen, Norra Djurgårdsstaden, Contram Hjorthagen del 2, 2015-04-28, SWECO). Eftersom området planeras utifrån en annan trafikplanering är traditionellt är trafikstringen i området svår att uppskatta. Det kan därför finnas behov av att uppdatera simuleringen när planeringen av området fördjupats ytterligare. Trafiksimuleringen baseras på planeringen i hela Kolkajen-Ropsten.

På nedanstående karta redovisas förväntade trafikflöden för området Kolkajen-Ropsten år 2030.



Förväntade trafikflöden i Kolkajen-Ropsten 2030

Simuleringen visar att trafikflödena inne i kvarteren är relativt låga, ca 100-300 bilar/dygn. Flödet på Bobergsgatan varierar stort, från som minst kring 5 000 bilar/dygn till ca 10 000 bilar/dygn närmast Ropsten.

Parkering

Parkeringsstal

Parkeringsstalen för bil- och cykelparkering fastställs i handlingsprogrammen. I området ska mobilitetsindex tillämpas, vilket kan påverka parkeringstalen. Mobilitetsindex är ett verktyg som innebär att byggherrar kan påverka vilka åtgärder som de vill genomföra på kvartersmark för att främja ett hållbart resande. Åtgärderna i mobilitetsindex ger poäng och i handlingsprogrammen bestäms vilka poängnivåer som byggherren ska nå upp till.

Föreslagna parkeringslösningar

Cykel

Cykelparkering för boende i Kolkajen ska ske på kvartersmark. Generellt gäller att cykelparkeringarna ska vara väl utformade och placerade på attraktiva platser för att de ska vara lätta och uppskattade att använda. I mobilitetsindex får byggherren poäng för att skapa bra förutsättningar för cyklister.

Bil

Bilparkering för boende i Kolkajen föreslås ske i ett bergrumsgarage. Detaljplaneläggning av bergrumsgaraget pågår. Bergrumsgaraget ska även användas för besökande. Genom att parkeringsbehovet löses i ett gemensamt garage finns stora möjligheter till samnyttjande. Om parkeringsplatserna är flytande (dvs inga reserverade platser) minskar behovet av extra besöksparkeringsplatser.

Ett garage för boendeparkering en bit ifrån bostäderna stödjer målen om ett hållbart stadsbyggande i Norra Djurgårdsstaden. Detta eftersom det dels möjliggör att gatorna i högre grad kan utformas för att prioritera gående och cyklister, då färre bilar kommer att trafikera gatorna, dels eftersom färre förväntas välja bilen då det är längre till bilen än till andra färdmedel som cykel och kollektivtrafik från bostaden. Gångavståndet till bergrumsgaraget för vissa kvarter blir längre än vad de traditionella riktlinjerna för accepterat gångavstånd till parkering säger. Detta ligger dock i linje med målen om ett hållbart stadsbyggande i Norra Djurgårdsstaden eftersom det kommer att gynna annat vardagsresande än med bilen.

Det långa gångavståndet mellan bostäder och bergrumsgaraget innebär att det finns ett behov av angöringsplatser vid bostadsentréer i högre utsträckning än vanligt. Dessa platser ska utformas och regleras på ett sätt så att de inte uppmuntrar till långtidsparkering.

Utöver ovan nämnda parkeringsbehov tillkommer parkeringsplatser för rörelsehindrade. I Kolkajen ska parkeringsplatser för rörelsehindrade, enligt kraven i BBR, tillgodoses på kvartersmark.

Cykelparkering på allmän mark

Cykelparkering för besökande ska i första hand anordnas på kvartersmark för att täcka det behov som fastigheten genererar. Det kommer dock även att behövas cykelparkering på allmän mark på några platser i området. Främst är det då kring målpunkter som till exempel Vattenarenan och parker där det kommer att behövas cykelparkering på allmän mark.

Leveranstrafik

Lastning, lossning och övriga hantering av gods ska i första hand hanteras på kvartersmark. Utrymme för uppställning av tomgoods ska finnas på kvartersmark så att varuintag och transportvägar inte blockeras. Backning över gång- och cykelbanor godtas inte av trafiksäkerhetsskäl. Endast om särskilda skäl föreligger kan lastning och lossning av mindre godsmängder hanteras från gatumark. Lokaliseringen av eventuella lastplatser anpassas då efter gatans utformning och intilliggande verksamheters behov.

Östlig förbindelse

Trafikverket utreder för närvarande en östlig förbindelse som binder ihop Norra- och Södra länken. I planeringen av Kolkajen har inte hänsyn tagits till en eventuell östlig förbindelse.