

PM Trafik - Olovslunds station

Underlag och förväntad trafikpåverkan vid exploatering av kv. Epilogen i Olovslund

GRANSKNINGSVERSION 2019-06-11

Reviderad med justerat utbud av parkering för bil och cykel.

Trafikutredningsbyråns projektnr. P0156.

1. Inledning

Stockholms stad arbetar med framtagande av en ny detaljplan för ett flerbostadshus inom del av stamfastigheten Åkeshov 1:1, strax norr om Nockebybanans station i Olovslund. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförande av flerbostadshus med 19 seniorlägenheter inom vad som antagits bli en del av kvarter Epilogen. Fastighetens läge visas i Figur 1.



Figur 1. Det nya bostadshusets läge i Åkeshov är markerat med en röd cirkel. Källa: Hitta.se

Syftet med denna PM är att tydliggöra förväntad trafikpåverkan på närliggande bilvägnät. Avsikten är att tydliggöra i vilken omfattning planerad exploatering väntas påverka framkomligheten och trafiksäkerhet inom stadsdelen.

2. Omgivande gatustruktur och trafikflöden

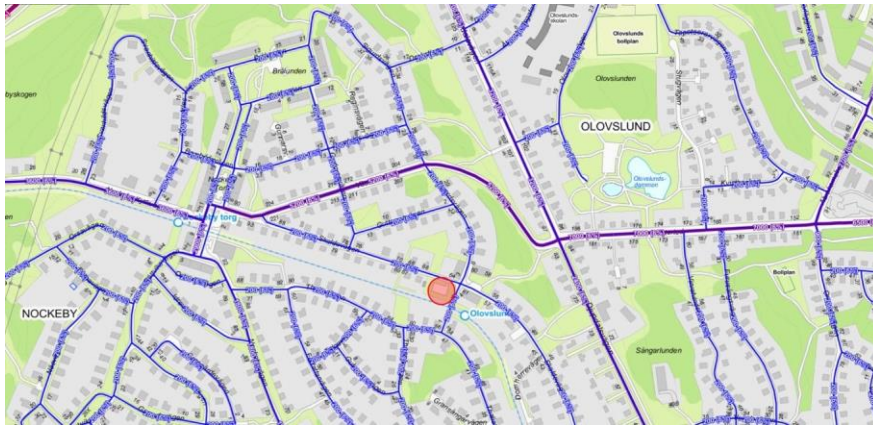
Fastighetens är belägen strax sydväst om korsningen mellan lokalgatorna Sigurdsvägen och Skaldevägen. Närområdet består av låg bebyggelse i två till tre våningar. De sammanbindande lokalgatorna är överlag 5,5 – 6,5 meter breda med enkelsidiga gångbanor. Nuvarande gatuutformning kring berörd fastighet framgår i Figur 2.



Figur 2. Berörd fastighet till vänster i bild, belägen mellan Skaldevägen och Olovslunds station. Sigurdsvägen närmast. Källa: Google.se

I samband med att ny bebyggelse uppförs i Olovslund kommer anslutande gators utformning att ändras. Körbanans bredd minskar på Sigurdevägen till 4,5 m och på Skaldevägen till 5 m. Utöver det anläggs en trottoar längs den nya bebyggelsen med bredden 2,5 m längs Skaldevägen och 2,25 m på Sigurdevägen. Vid fastighetens nordvästra hörn anläggs ett övergångsställe med en avsmalning av Skaldevägen till en bredd på 3,5 m.

Fastighetens två angränsande lokalgator trafikeras respektive av cirka 200 fordon under ett vardagsmedeldygn.¹ Biltrafikens flöden, likväl som andelen tung trafik, är begränsad i omfattning på angränsande lokalgator i närområdet. Högst antal fordon kan återfinnas på Västerled, vilket är en uppsamlingsgata cirka 200 meter norr om fastigheten. Västerled trafikeras väster om Djupdalsvägen av cirka 5 200 fordon per vardagsmedeldygn. Mest trafik är det under eftermiddagens maxtimma mellan klockan 16:45 – 17.45 då 436 fordon uppmätts passera på gatan. För biltrafikflöden i fastighetens närhet se Figur 3.



Figur 3. Biltrafikflöden på berörda gator i fastighetens närhet. Berörd fastighet är markerad med en röd cirkel. Källa: Trafikkontoret

3. Målgrupp och förväntade resvanor

Kvarter Epilogen vid Olovslunds station ska bli ett så kallat 55+boende som riktar sig till seniorer. Byggherrens bedömning är att majoriteten av de som väntas flytta in i fastigheten inte längre är yrkesverksamma. Det medför att de primärt inte måste resa med bil under för- eller eftermiddagens rusningstimmar. Det finns däremot skäl att tro att flera av de som flyttar in i planerad fastighet kommer att flytta från egen villa. Hushåll som bor i villa har i Stockholm ett bilinnehav på i snitt cirka 1,5 bilar² och ofta ett resmönster som har formats efter biltillgång.

Till skillnad från den yngre andelen av befolkningen så ökar äldres resande med bil, delvis till följd av att körkortsinnehavet bland äldre, särskilt bland kvinnor, succesivt ökar. De som är över 65 år gör idag fler resor med bil än vad samma åldersgrupp gjorde för 20–30 år sedan.³ Det ska dock påpekas att data om äldres resande är nationell statistik för riket. Motsvarande statistik har inte kunnat inhämtas för Stockholmsregionen. Stockholms stad och andra storstäder ligger generellt lägre i både bil- och körkortsinnehav samt bilanvändning än genomsnittet för hela riket.

¹ Trafikkontoret (2016)

² Stockholms stad (2015) Förslag till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad, s 13.

³ Trafikanalys (2015) Peak car i sikte? Statistik och analys över Sveriges personbilsflotta och dess användning, PM 2015:14

När individer går i pension gör de enligt forskningen färre resor totalt sett, men andelen resor för att uträtta ärenden, göra inköp och för att ta sig till och från fritidsaktiviteter ökar.⁴ Framförallt fritidsresor pekas i kvalitativa studier ut som resor där ett behov av tillgång till bil uppstår.⁵

Genomförd studie av fastighetens tillgång till vardagsmålplatser och kollektivtrafikutbud⁶ påvisar att det korta avståndet till Olovslunds station underlättar kollektivt resande med en relativt sett god turtäthet och tillgänglighet till regionen. Inom 5–10 minuters promenad nås vardagsservice i form av livsmedelsbutik, postombud, apotek m.m. Såväl Brommaplan som Alvik erbjuder ett bredare utbud inom 15 minuters resa med cykel respektive Nockebybanan. För boende i fastigheten medges relativt goda förutsättningar att leva utan krav på att behöva äga eller resa med bil.

4. Planförslaget och dess påverkan

Arkitektförslaget medför att berörd fastighet exploateras med ett bostadshus i tre plan samt ett underbyggt garage med 11 bilparkeringsplatser. Garagets infart planeras till fastighetens västra del. Arkitekten redovisar totalt 45 cykelplatser. 27 platser för cyklar i ett cykelförråd i garagenivån. Trafikutredningsbyrån rekommenderar att förrådet förses med elektrisk dörröppnare. Ytterligare 18 cykelplatser erbjuds på två platser på gården, under skärmtak bakom växthuset samt vid trädgårdsentrén mot Skaldevägen. Dessa cykelplatser är tillgängliga för besökare och även lämpliga för kortare uppställning. Utomhusställ ska medge fastlåsning i cykelns ram för att höja stödsäkerheten. Längs byggnadens fasad mot Sigurdsvägen och Skaldevägen anläggs gångbanor på 2,25 respektive 2,5 meters bredd.

Planerade bostäder uppförs med knappt 0,6 parkeringsplatser per lägenhet. Baserat på tillgänglig kunskap om trafikalstring vid mellan hög exploateringsgrad i centrala lägen beräknas biltrafikalstringstalet under ett vardagsdygn vara 3,8 för en normalstor lägenhet.⁷ Inriktningen med 55+boende, fastighetens goda kollektivtrafikläge samt trafikkontorets bedömning⁸ är dock att bilanvändningen väntas bli betydligt lägre. Baserat på byggherrens erfarenhet av motsvarande objekt väntas varje parkeringsplats i garaget omsättas högst en gång per dag. Det skulle medföra ett biltrafikalstringstal på upp till 2,0 per lägenhet och dygn. Bilägande boende beräknas generera **totalt 20 -30 bilresor till och från huset under ett normalt vardagsdygn**. Härutöver kan en begränsad mängd besöks trafik, uppskattningsvis högst en handfull fordon per dygn, väntas ske med bil till fastigheten.

Under förmiddagens mest belastade timma (klockan 07.30 – 08.30) sker cirka 10 % av alla bilresor i staden. I närområdet inträffar eftermiddagens maxtimma klockan 16.45 – 17.45 då 12 % av dygnets biltrafikflöden registrerats. Det är vid dessa tidpunkter som efterfrågan av biltrafikkapacitet är som störst på stadens vägnät och ytterligare tillkommande trafik medför mest negativ påverkan på framkomligheten. Övriga timmar på dygnet medför tillkommande biltrafik mindre påverkan på vägnätets kapacitet.

⁴ Bergoch Levin (2011) Äldres vardagliga resor. Valavfärdsmedel och erfarenheter av kollektivtrafik. VTI rapport 734. Linköping.

⁵ Nyblom (2014) Making travel sustainable with ICT? The social practice of travel planning and travel information use in everyday life.

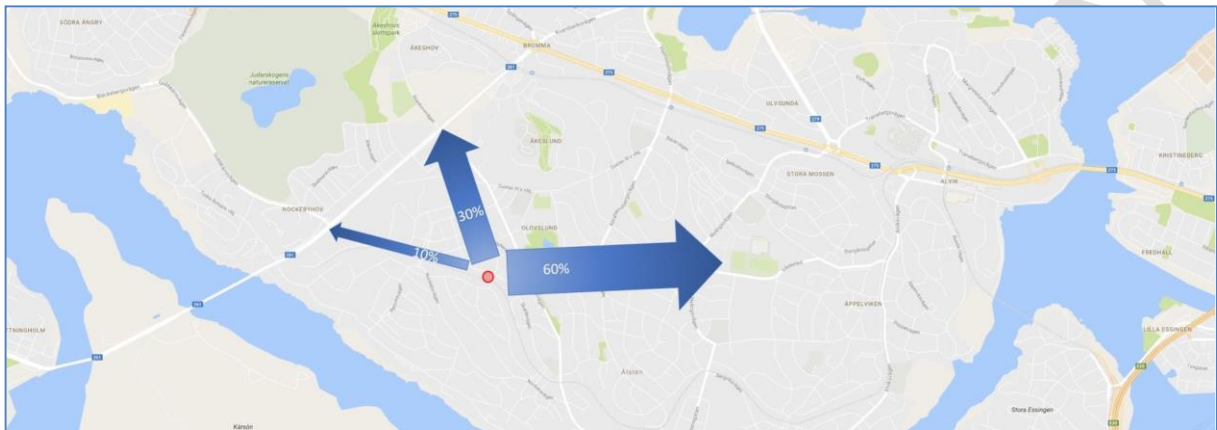
⁶ Trafikutredningsbyrån (2016) Parkeringsutredning kv. Epilogen vid Olovslunds station i Bromma

⁷ Inregia (2005) Trafikalstringstal och trafikprognoser vid bebyggelseplanering

⁸ Stefan Eriksson, Trafikkontoret. Telefonsamtal 170302

Boende i fastigheten väntas primärt resa med bil under andra tider än vid rusningstid. Om boende ändå skulle välja att resa med bil motsvarande genomsnittlig bilanvändning kommer fastigheten statistiskt att bidra med 2-4 tillkommande biltrafikerörelser från garaget under dygnets mest belastade timma (20*0,12 – 30*0,12).

Hur biltrafiken kan komma att fördelas är osäkert med hänsyn till att den huvudsakligen väntas bestå av fritidsresor. Ett antagande är att merparten väntas ske i riktning mot Alvik och regioncentrum, knappt en tredjedel kan väntas gå mot Brommaplan och västerort samt att övrig trafik kan vara lokal trafik inom Åkeshov och mot Ekerö. Se Figur 3. Fördelningen av fastighetens bilresor norr- respektive söderut medför att trafiken väntas öka med upp till 10 % (motsvarande 20 bilar) på Skaldevägen under ett vardagsdygn.



Figur 4. Bedömd trafikfördelning för biltrafik till och från fastigheten. Kartunderlag: Google.se

I anslutning till fastigheten är gångtrafiken genom anlagda gångbanor separerad från biltrafiken. Cyklister får i närområdet däremot röra sig i blandtrafik med den motordrivna trafiken. Ökade volymer biltrafik kan medföra negativ påverkan på framförallt cyklisters upplevelse av trygghet och trafiksäkerhet. Tillkommande biltrafik väntas dock inte medföra någon betydande negativ påverkan på förutsättningarna att gå och cykla i närområdet.

5. Slutsatser och konsekvenser

Sammantaget kan konstateras att fastigheten riktar sig till en målgrupp som gör färre bilresor än genomsnittliga bilägare. Läge, service och kollektivtrafikutbud medför härutöver att fastighetens boende inte bedöms vara bilberoende för att klara dess vardagsresande.

Fastigheten väntas bidra med en mycket begränsad volym biltrafik till angränsande gatunät. För Skaldevägen, i anslutning till fastighetens garageutfart, kan det sammantaget medföra upp till runt 30 tillkommande fordonsrörelser per dygn. De bilresor som fastigheten alstrar bedöms i huvudsak ske vid andra tidpunkter än under vardagens mest belastade timmar. Påverkan på framkomligheten i närliggande biltrafiknät bedöms som försumbar. Tillkommande trafik väntas inte medföra någon mätbar försämring av kapaciteten i närbelägnakorsningar.

PM Trafik – Olovslunds station

Underlag och förväntad trafikpåverkan vid exploatering av kv. Epilogen i Olovslund

TUB Trafikutredningsbyrå AB

Bysistorget 8

118 21 Stockholm

www.trafikutredningsbyran.se



Trafikutredningsbyrå AB