



TRAFIKUTREDNING KV. TRIANGELN

2021-04-08



UPPDRAG

Uppdragsnamn: Trafikutredning Kv. Triangeln, 292494
Titel på rapport: Trafik PM, Kvarteret Triangeln
Version: 1.3
Datum: 2021-04-08

MEDVERKANDE

Beställare: Stena Fastigheter
Kontaktperson: Elin Cederholm

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Ali Esmaili
Trafikplanerare: Sam Hirsch
Kvalitetsgranskning: Johanna Roos

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4	FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	14
Bakgrund och syfte	4	Gångtrafik	14
STYRDOKUMENT	5	Cykeltrafik	15
Översiktsplan 2030.....	5	Kollektivtrafik	16
Regional Cykelplan	5	Fordonstrafik	17
Parkeringsnorm för solna (2014).....	5	Parkering och mobilitet.....	20
Cykelplan för Solna stad	5	MÖJLIG BREDDNING AV ROSLAGSVÄGEN	24
Ribuss	5	BYGGTID	25
BEFINTLIG TRAFIKSITUATION	6	Trafik under byggtid	25
Gångtrafik	6	Parkering under byggtid	25
Cykeltrafik	7		
Kollektivtrafik	8		
Fordonstrafik	9		
Parkering	10		
FÖRESLAGEN STRUKTUR	11		
SEKTION BOCKHOLMSVÄGEN	12		
PLAN BOCKHOLMSVÄGEN	13		



INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

Området omkring Älkistan är i Solnas översiktsplan utpekad som ett område med huvudsakligen bostäder. Platsen har en bra och direkt koppling till det regionala väg- och cykelvägnätet samt närhet till tunnelbana.

Stena Fastigheter AB planerar för en exploatering av detaljplanen för del av Kv. Triangeln m. fl. I samband med exploateringen påverkas trafik- och parkeringssituationen i området. Detta trafik- och parkeringssyfte syftar till att redogöra nuvarande trafik- och parkeringssituation samt beskriva den framtida trafik- och parkeringssituationen.



Utredningsområdets läge invid Älkistan



Utredningsområdets läge i de centrala delarna av Stockholmsregionen

STYRDOKUMENT

ÖVERSIKTSPLAN 2030

I stora drag beskriver översiktsplanen hur kommunen ska utvecklas och de övergripande strategierna är:

- Möta efterfrågan på att leva och bo i Solna
- En sammanhållen och levande stad
- En hållbar miljö och ett modernt transportsystem
- Tillvarata och utveckla Solnas park-, natur- och kulturmiljöer

REGIONAL CYKELPLAN

Den regionala cykelplanen är ett övergripande, strategiskt underlag för operativa planer och åtgärder. Planen har ingen formell juridisk status utan är tänkt att utgöra underlag för kommunal översikts- och detaljplanering, kommunala cykelplaner eller andra trafikplaner, regional utvecklingsplanering (RUF) och landstingets kollektivtrafikplanering.

PARKERINGSNORM FÖR SOLNA (2014)

Solnas nuvarande parkeringsnorm, som ligger till grund för beräkning av parkeringsbehovet vid detaljplaneläggning och bygglovgivning, togs fram år 2007 och kan till vissa delar betraktas som både oflexibel och omodern. Parkeringsnormen har därför, i oktober 2014, uppdaterats och reviderats med avseende på parkeringstal för bil vid exploatering av flerbostadshus.

CYKELPLAN FÖR SOLNA STAD

I maj 2016 antogs Solna stads cykelplan. Cykelplanen syftar till att skapa förutsättningar för ett cykelvägnät som uppfattas som attraktivt och därmed understödjer att cykel väljs som transportmedel.

Cykelplanen ska fungera som ett underlag vid den fysiska planeringen och understödja cykelplanens intentioner om att hela staden ska kunna nås genom att cykla.

Cykelplanen har under 2020 kompletterats med en genomförandeplan

RIBUSS

RiBuss riktar sig till de som arbetar med kollektivtrafik i någon form och de som är verksamma inom andra sektorer av samhällsplaneringen och i den rollen skapar förutsättningar för att utforma en attraktiv kollektivtrafik.

RiBuss ska vara ett planeringsverktyg och stöd för väghållare och konsulter vid planering för busstrafik och dess förutsättningar.

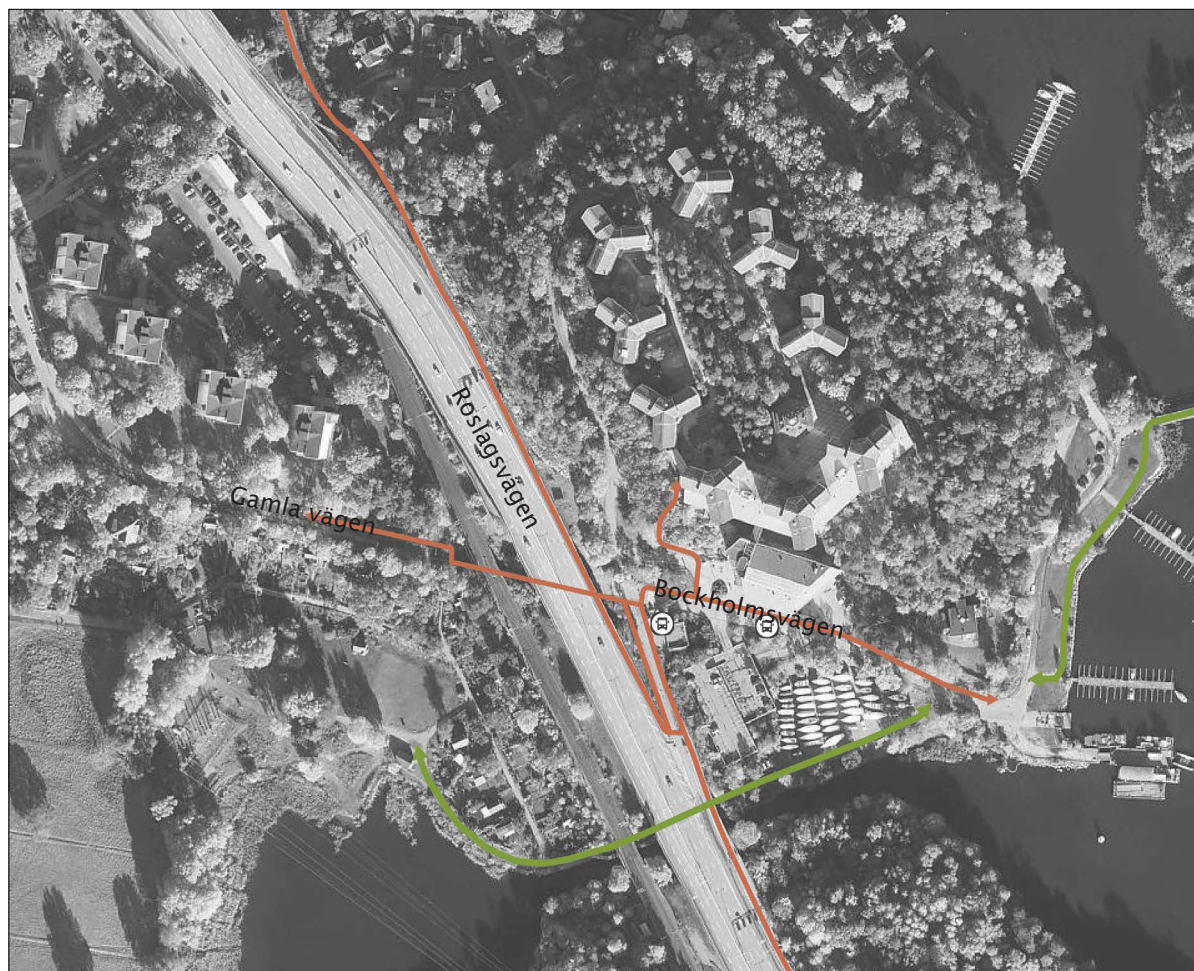
BEFINTLIG TRAFIKSITUATION

GÅNGTRAFIK

Norr om planområdet utmed Bockholmsvägens norra sida finns en kombinerad gång och cykelbana. I korsningen mellan Bockholmsvägen och avfartsrampen från Roslagsvägen övergår gångbanan till Bockholmsvägens södra sida och fortsätter därefter som gångbana. Väster om Roslagsvägen övergår gångbanan återigen till den norra sidan. Längs med avfartsrampen från Roslagsvägen, som endast trafikeras av busstrafik, finns gångbanor på ömse sidor. Gångbanorna kopplar samman Bockholmsvägen med gång- och cykelstråket som finns utmed Roslagsvägen.

Söder om planområdet finns en strandpromenad som sträcker sig längs med Ålkistan mellan Tivoli i väst och Bockholmen i öst. Stråket nås från Roslagsvägen via trappor.

Generellt bedöms standarden på det befintliga gångnätet som låg med smala, osammanhängande och otillgängliga stråk.



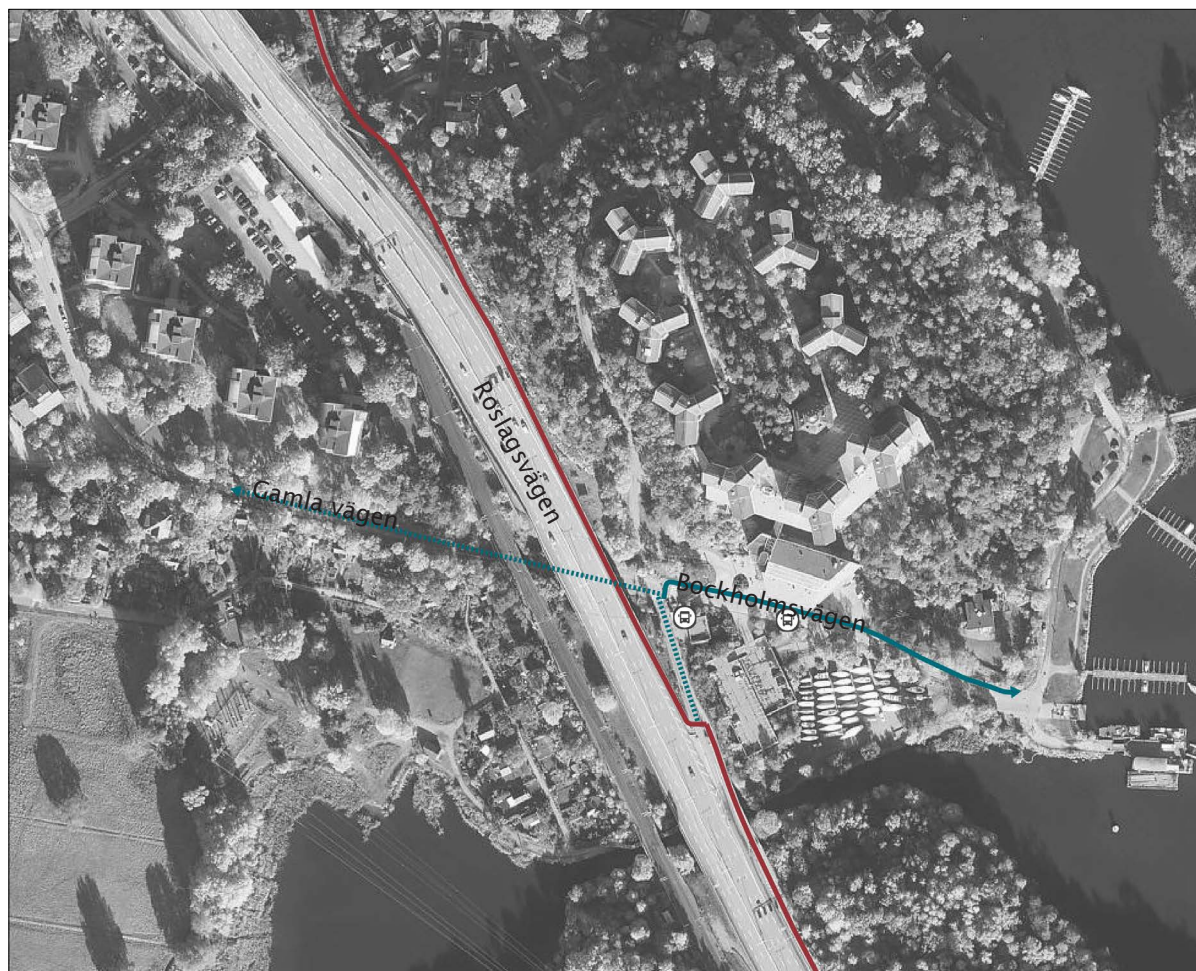
Gångstråk inom och i anslutning till utredningsområdet (gröna linjer motsvarar rekreationsstråk, orangea linjer motsvarar gångbana)

CYKELTRAFIK

Längs med Roslagsvägen sträcker sig Täbystråket, vilket är ett regionalt cykelstråk som binder samman Stockholms stadskärna med Danderyd och Täby. Planområdet är sammankopplat med Täbystråket via den avfartsramp för busstrafik som kommer ner från Roslagsvägen i norrgående riktning. Cykling sker då i blandtrafik på rampen tills den korsar Täbystråket, där cyklister kan ansluta till cykelbanan. Lösningen bedöms utgöra en trafik-säkerhetsrisk för cyklister.

Längs med Bockholmsvägens norra sida (öster om avfartsrampen) finns en kombinerad gång- och cykelbana. I korsningen med avfartsrampen övergår cykling till blandtrafik på Gamla vägen, övergången är något otydlig. På Bockholmsvägen i anslutning till trafiksignalen under Roslagsvägen finns två hinder för cykeltrafiken, dessa bedöms utgöra ett hinder för cyklister som inte vill cykla i blandtrafik under bron.

Passagen under Roslagsvägen är signalreglerad och enkelriktad vid grön signal, signalanordningen är anpassad efter cyklister.



Cykelstråk inom och i anslutning till utredningsområdet (röda linjer motsvarar regionalt pendlingsstråk, blå linje motsvarar kombinerad gång- och cykelbana samt cykling i blandtrafik)

KOLLEKTIVTRAFIK

I anslutning till planområdet finns två busshållplatser. Buss 540 som går mellan Universitet och Tensta centrum har en hållplats vid slutet av avfartsrampen som kommer ner från Roslagsvägen i norrgående riktning. Buss 503 som går mellan Östra Bergshamra och Ulriksdals station har start och ändhållplats på Bockholmsvägen i höjd med planområdet.

Cirka 600 meter från planområdet finns den södra nedgången till tunnelbanestationen Bergshamra. Stationen trafikeras av röd linje 14 som i högtrafik avgår var 10:e minut. Restiden med tunnelbana från Bergshamra till T-centralen är tolv minuter. Vid T-centralen finns det möjlighet att byta till övriga tunnelbanelinjer, fjärr- och regionaltåg samt till långfärdsbussar via Cityterminalen.

Vid tunnelbanestationen stannar även buss 509 som går mellan Brommaplan och Danderyds sjukhus via Solna samt buss 508 som går mellan Karolinska sjukhuset och Danderyds sjukhus.



600 meters (blå ring) radie från tunnelbanans uppgång vid Bergshamra centrum, samt busshållplatser invid området

FORDONSTRAFIK

Väster om planområdet går Roslagsvägen, en viktig transportled som binder samman Norra länken med E18 vid trafikplats Bergshamra. Roslagsvägen trafikerades av cirka 55 000 fordon per dygn i höjd med planområdet.

Norr om planområdet går Bockholmsvägen som är en lokalgata med hastighetsbegränsning 50 km/h. Väster om planområdet övergår Bockholmsvägen till Gamla vägen som går under Roslagsvägen och Roslagsbanan och vidare mot Bergshamra. Vid passagen under Roslagsbanan styrs köriktningen med trafiksignal då det är trångt och endast ett fordon får plats i bredd. Gamla vägen trafikerades av cirka 1 500 fordon per dygn mellan Himlabacken och Bergshamra allé. Mätningen är gjord i september månad och innefattar dels trafik till och från befintlig bebyggelse samt trafik med småbåtshamnen som målpunkt.

I höjd med planområdet ansluter Himlabacken mot Bockholmsvägen. Himlabacken leder upp till befintliga bostäder norr om planområdet och har en hastighetsbegränsning om 15 km/h. Himlabacken är en återvändsgata som avslutas uppe vid bostadsområdet. Den används för att nå de parkeringsplatser och RH-platser som ligger i anslutning till bostäderna samt till angöring.



Trafikflöden på Gamla vägen och Roslagsvägen

PARKERING

Inom planområdet finns ett befintligt parkeringshus. Parkeringsplatserna nyttjas främst av Stena Fastigheters befintliga bostadsbestånd i området. Totalt finns 232 lägenheter i området idag.

Parkeringshuset omfattar 248 parkeringsplatser i tre våningar. Den övre våningen är i form av parkeringsdäck och omfattar 57 av platserna. Av de 248 platser som finns i parkeringshuset är 141 platser utyrda till boende i området, 20 platser till verksamheter i området, samt sju platser till externa. Av de 141 platser som idag hyrs ut är minst 16 av platserna hushåll som har fler än en parkeringsplats.

Utifrån antalet utyrda platser är beläggningsgraden på parkeringshuset 68 procent. Utöver boendeparkering omfattar parkeringshuset också besöksparkering till det befintliga bostadsbeståndet. De två översta planen i parkeringshuset har en låg beläggning och används idag till största del för besöksparkering.



Befintlig parkeringshus med plats för 248 bilar

FÖRESLAGEN STRUKTUR

Den planerade exploateringen av Kv. Triangeln omfattar cirka 60 bostäder i fyra hus. Under de fyra husen planeras för ett garage i tre våningar.

Omvandlingen av fastigheten, från att vara en renodlad parkeringsanläggning till att vara ett bostadskvarter, har mindre konsekvenser på trafiksystemet i sin helhet. Förändringen har vissa mindre konsekvenser på trafiksituationen för respektive trafikslag. Exploateringen innebär även att Bockholmsvägen ökad trygghet i form av mer liv och rörelse i området.

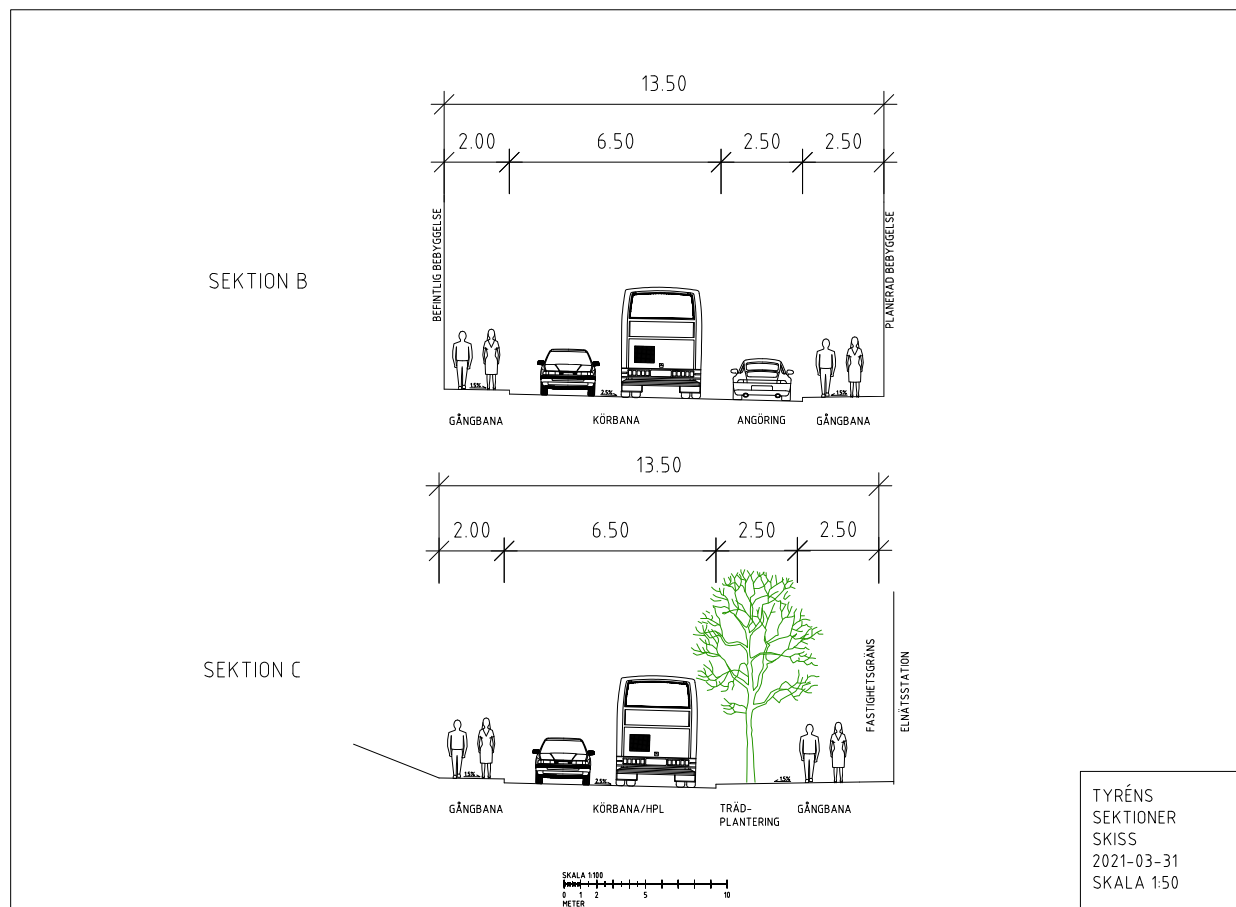
Det tillkommande bostadsbeståndet har följande lägenhetsfördelning.

1 ROK	2 ROK	3 ROK	4 ROK	TOTALT
21	19	10	10	60
35 %	32 %	17 %	17 %	100 %



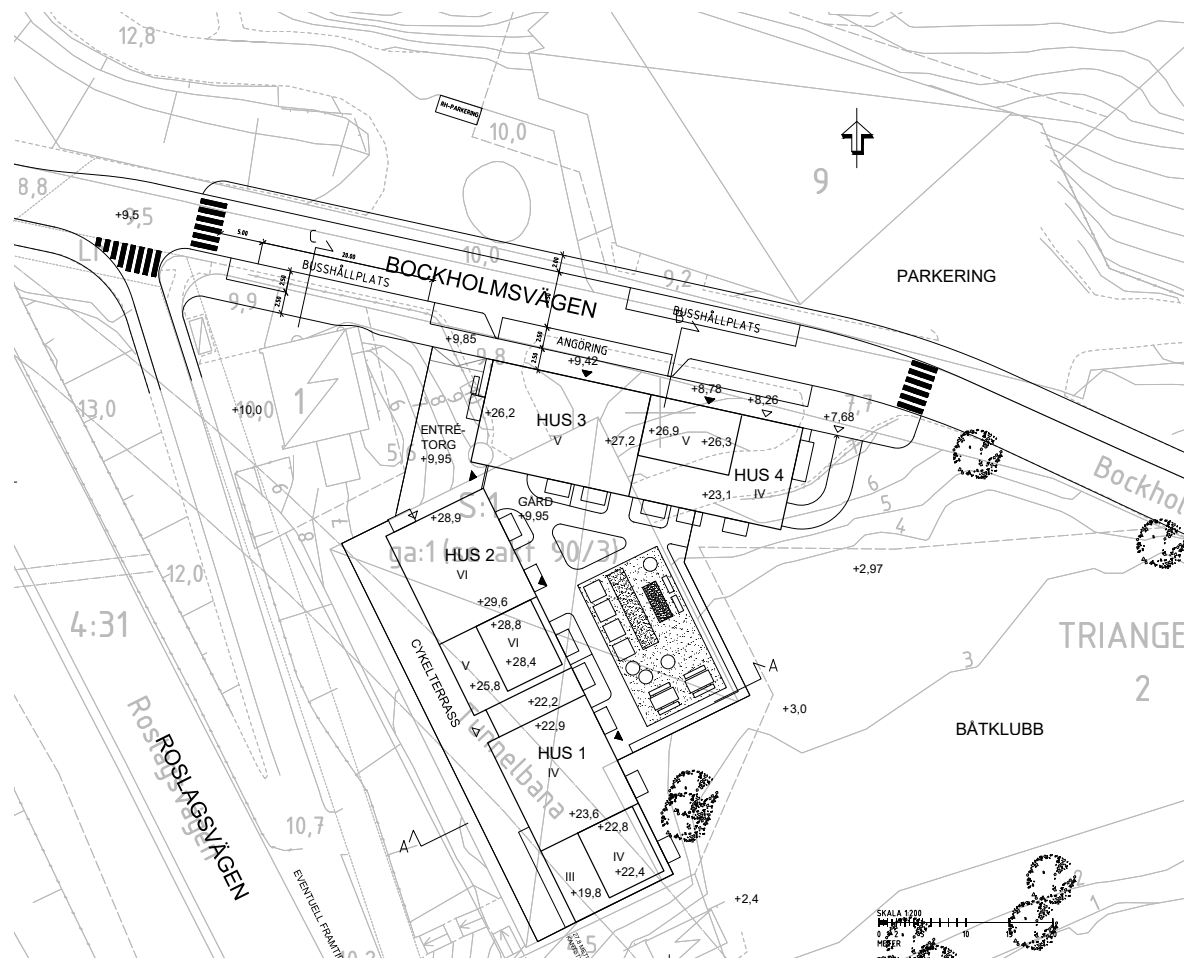
Situationsplan för den planerade exploateringen av Kv. Triangeln

SEKTION BOCKHOLMSVÄGEN



Två sektionsutsnitt för Bockholmsvägen

PLAN BOCKHOLMSVÄGEN



FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

GÅNGTRAFIK

Utmed Bockholmsvägen kompletteras den södra sidan med en ny gångbana som är 2,5 meter bred. Denna avslutas i nivå med fastighetsgräns mot öst och kopplas samman med gångbanan på norra sidan. Den kombinerade gång- och cykelbanan på norra sidan föreslås omregleras till endast gångbana för att cyklister inte ska hamna i konflikt med gående och väntande bussresenärer. Gångbanan på den norra sidan ges en bredd om 2,0 meter.

Väster om planområdet där Bockholmsvägen övergår till Gamla vägen avslutas gång- och cykelbanan på den norra sidan av gatan. Fotgängare leds via övergångsställe till den södra sidan av gatan och vidare under broarna för Roslagsvägen och Roslagsbanan. Efter passagen under broarna leds fotgängare över till den norra sidan av gatan igen via ett övergångsställe. Gångbanan fortsätter därefter mot Bergshamra.

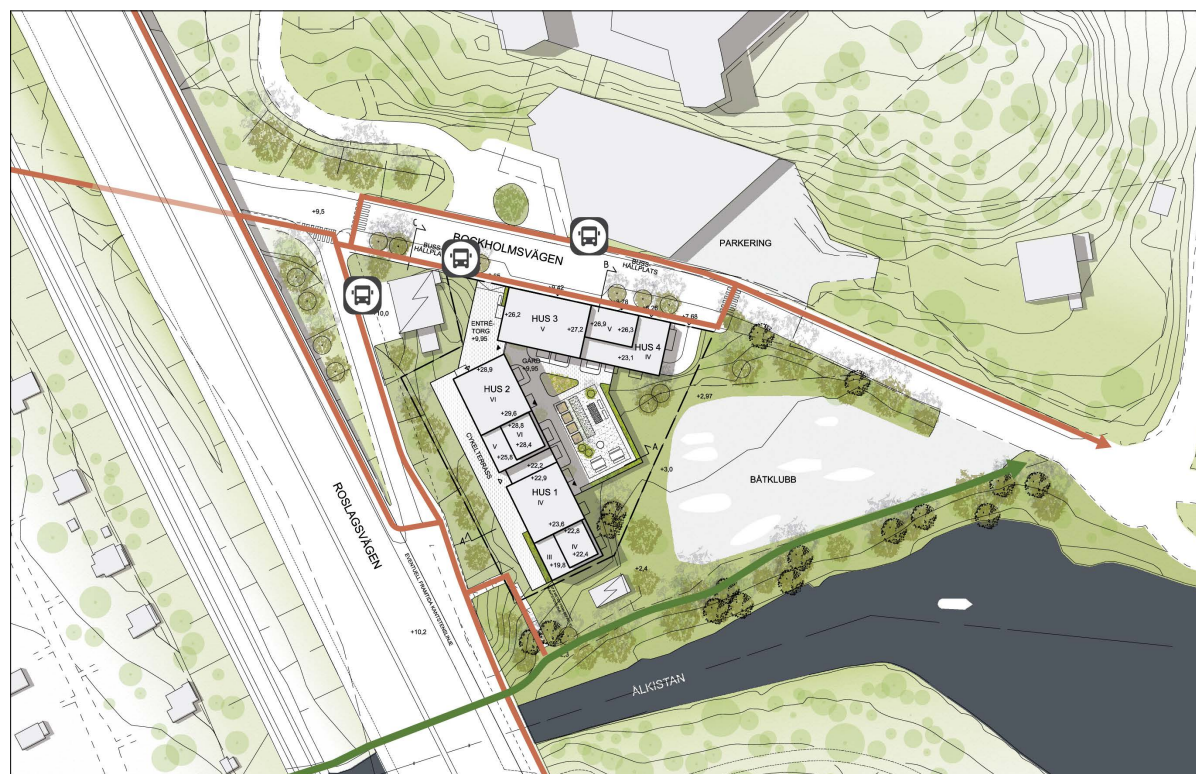
I Bockholmsvägens förlängning österut, vid båtupställningsplatsen, nås strandpromenaden som går söder om planområdet. Den fortsätter vidare längs med Älkistan under broarna för Roslagsvägen och Roslagsbanan mot Tivoliparken i väst. Passagen under broarna nås endast via trappor och är således inte tillgänglig för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Strandpromenaden är ett rekreativt stråk som används mest för avkoppling och saknar tydliga målpunkter. Det finns även en trappa som förbinder strandpromenaden med gång- och cykelbanan längs med Ros-

lagsvägen vid det norra brofästet. Denna koppling används för att nå det rekreativa stråket. Vidare skapas en ny entré från garageväning mot Älkistan.

Projektet säkerställer att den planerade exploateringen inte omöjliggör en breddning av Roslagsvägen. En eventuell framtida breddning av

Roslagsvägen ger möjlighet till att bredda och höja standarden på gångbanan som går längs med Roslagsvägen.

Genom exploateringen skapas ökade flöden av gående i området. De ökade fotgängarflödena innebär förbättrad trygghet i området.



Gångstråk efter exploatering

CYKELTRAFIK

Den planerade bebyggelsen ligger i nära anslutning till Täbyståket som går från Täby via Danderyd och vidare in mot Stockholms innerstad. Det ger goda möjligheter för cykelpendling till ett flertal målpunkter i regionen.

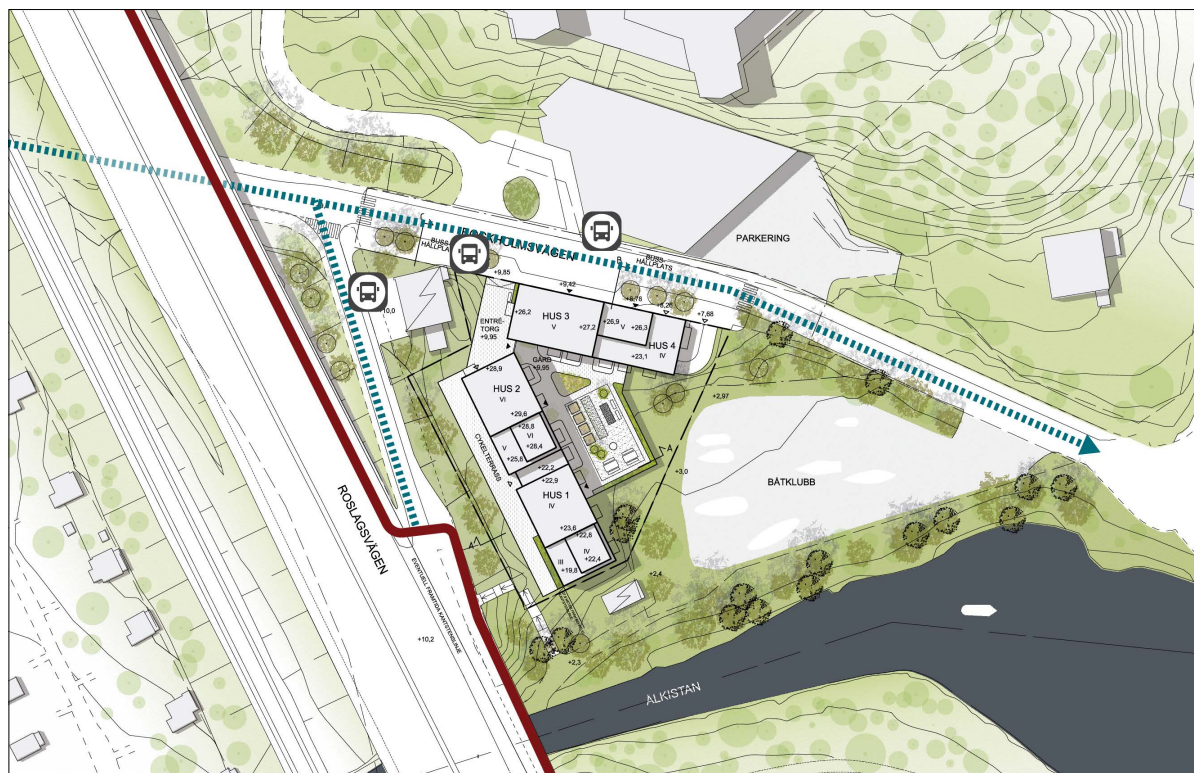
Mer lokalt föreslås den kombinerade gång- och cykelbanan på Bockholmsvägens norra sida omregleras till gångbana. Cykling föreslås ske i blandtrafik på Bockholmsvägen. Då den norra sidan innefattar en busshållplats bedöms kombinerad gång- och cykelbana som olämpligt då cyklister hamnar i konflikt med väntande bussresenärer. För ökad trafiksäkerhet föreslås Bockholmsvägen omregleras till 30 km/h.

Gångbanan som går under broarna har idag försetts med ett hinder för cyklister. Hindret föreslås tas bort och gångbanan omregleras till gång- och cykelbana, för att öka framkomligheten för cyklister, i synnerhet större cyklar så som lastcyklar. Då hindret tas bort krävs tydlig skyltning och målning för att behålla god trafiksäkerhet.

Projektet säkerställer att den planerade exploateringen inte omöjliggör en breddning av Roslagsvägen. En eventuell framtida breddning av Roslagsvägen ger möjlighet till att höja standarden på Täbystråket som är sammankopplat med planområdet genom påfartsrampen som ansluter Bockholmsvägen.

Inom planområdet planeras det för totalt 159 parkeringsplatser för cykel, dessa placeras delvis utomhus och delvis i cykelrum i garaget. Solna stads cykelnorm anger 2-4 cykelplatser per lägenhet. För den nya bebyggelsen planeras för 2,6 cykelplatser per lägenhet.

Vidare planeras för att minst fem procent av parkeringsplatserna inrymmer mer utrymmeskrävande cyklar. Det högre parkeringstalet för cyklar samt utrymmeskrävande cyklar utgör i vidare planering en del av Stena fastigheters mobilitetsåtgärder.



Cykelstråk efter exploatering, röd linje motsvarar regionalt pendlingsstråk och blått stråk motsvarar cykel i blandtrafik

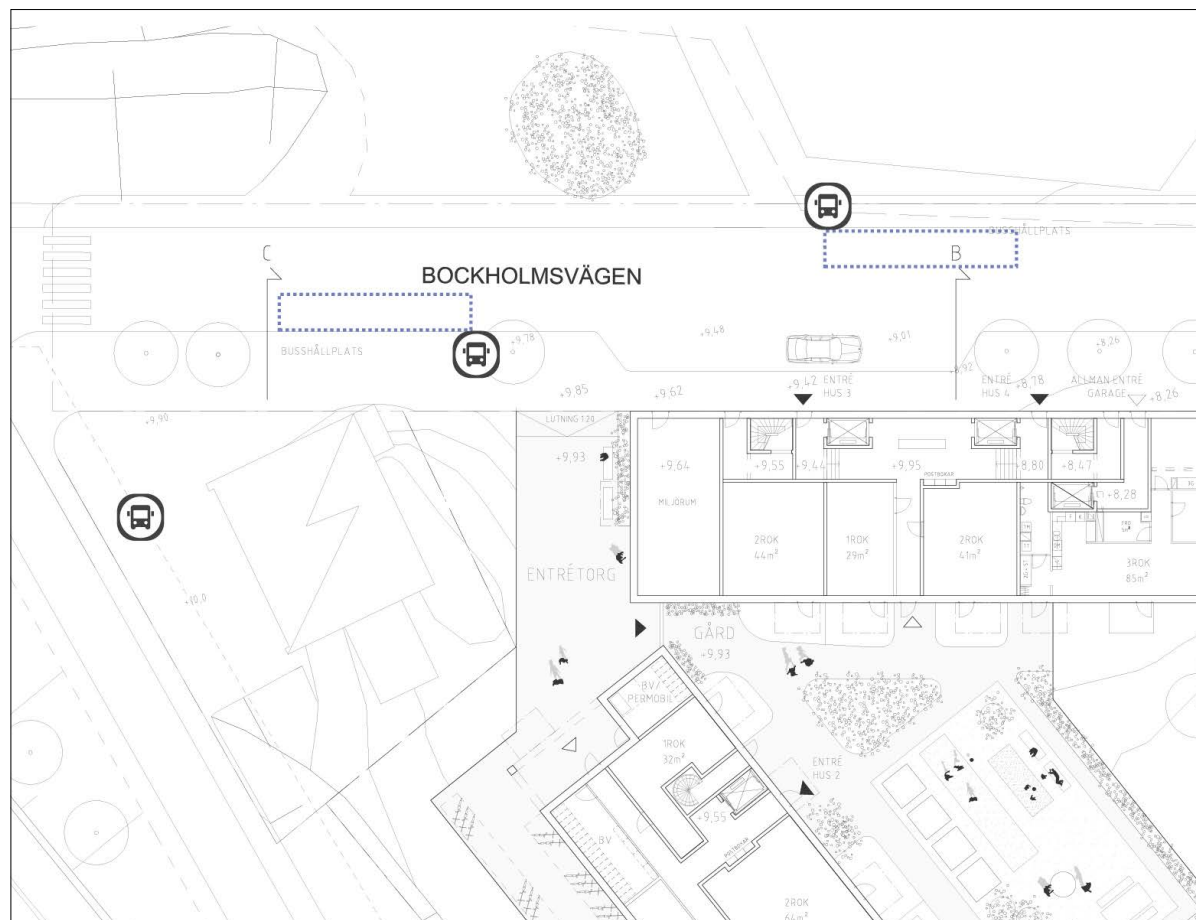
KOLLEKTIVTRAFIK

Den planerade bebyggelsen inom planområdet har god tillgång till kollektivtrafik. I direkt anslutning till bebyggelsen finns hållplats för buss 503 som i förslaget flyttas något västerut mot nedfarten från Roslagsvägen. Hållplatsen på den norra sidan av Bockholmsbacken kvarstår.

Cirka 600 meter från planområdet finns den södra nedgången till tunnelbanestationen Bergshamra som ligger längs den röda linjen som går mellan Mörby centrum och Norsborg via T-centralen. Restiden med tunnelbana från Bergshamra till T-centralen tar 12 minuter. Vid T-centralen finns möjlighet att byta till övriga tunnelbanelinjer, fjärr- och regionaltåg samt till långfärdsbussar via City-terminalen.

Vid tunnelbanestationen stannar även buss 509 som går mellan Brommaplan och Danderyds sjukhus via Solna samt buss 508 som går mellan Karolinska sjukhuset och Danderyds sjukhus.

Trafikverket utreder en breddning av Roslagsvägen med ett tillkommande körfält. En eventuell framtida breddning av Roslagsväg kan nyttjas som busskörfält eller körfält för kollektivtrafik och persontrafik. Projektet säkerställer att den planerade exploateringen inte omöjliggör en breddning av Roslagsvägen.



Utrymme för busshållplatser längs med Bockholmsvägen

FORDONSTRAFIK

Längs med planområdet går Bockholmsvägen som ges en körbanebredd om 6,5 meter. Väster om planområdet övergår Bockholmsvägen till Gamla vägen som går under Roslagsvägen och Roslagsbanan och vidare mot Bergshamra. Vid passagen under Roslagsbanan styrs körriktningen med trafiksignal då det är trångt och endast ett fordon får plats i bredd. Då exploateringen innebär färre parkeringsplatser än dagens situation bedöms storleken på framkomlighetsproblematiken kvarstå i samma omfattning som idag.

Då cykling föreslås ske i blandtrafik på Bockholmsvägen föreslås hastighetsregleringen sänkas från 50 till 30 km/h.

TRAFIKALSTRING (PROGNOSÅR 2040)

Trafiken längs med Gamla vägen och Bockholmsvägen uppmättes i september 2019 till 1 500 fordon per dygn. Båtklubben och övrig trafik så som bus-sar, trafik till och från verksamheter, besökande m.m. antas utgöra 40 procent av den alstrade trafiken. Resterande 60 procent antas alstras från befintligt parkeringshus. Med 161 parkeringsplatser uthyrda alstrar varje parkeringsplats 5,5 bilresor varje dygn.

Förutsatt att samtliga bilplatser blir uthyrda och att varje parkeringsplats i framtiden alstras 5,5 bilresor per dygn väntas parkeringsgaraget alstra cirka 800 bilresor per dygn. Den övriga trafiken antas vara konstant och det framtida trafikflödet på Bockholmsvägen antas därför till 1400 fordon per dygn.

För Roslagsvägen antas en trafikökning enligt Trafikverkets basprognos 2040. Trafikflödet på Roslagsvägen beräknas år 2040 trafikeras av 75 000 fordon per dygn.

Rimligheten i denna prognos kan ifrågasättas mot bakgrund av klimatdebatten och hur den förhåller sig till antagandet om ständigt ökade trafikmängder. Ett mer hållbart förhållningssätt är att arbeta samt planera för en minskad mängd biltrafik.



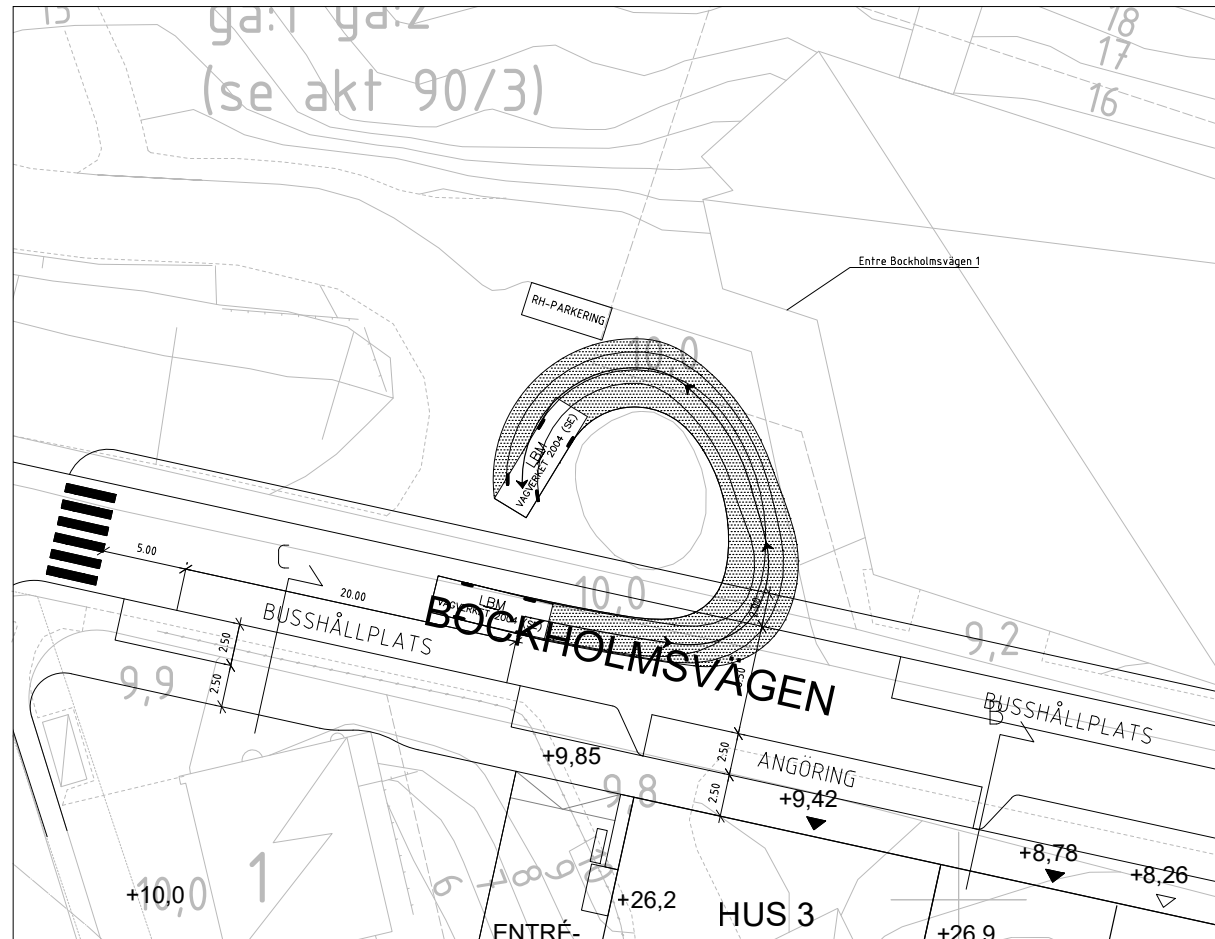
Framtida trafikflöden

ANGÖRING, RHP OCH AVFALLS- HANTERING

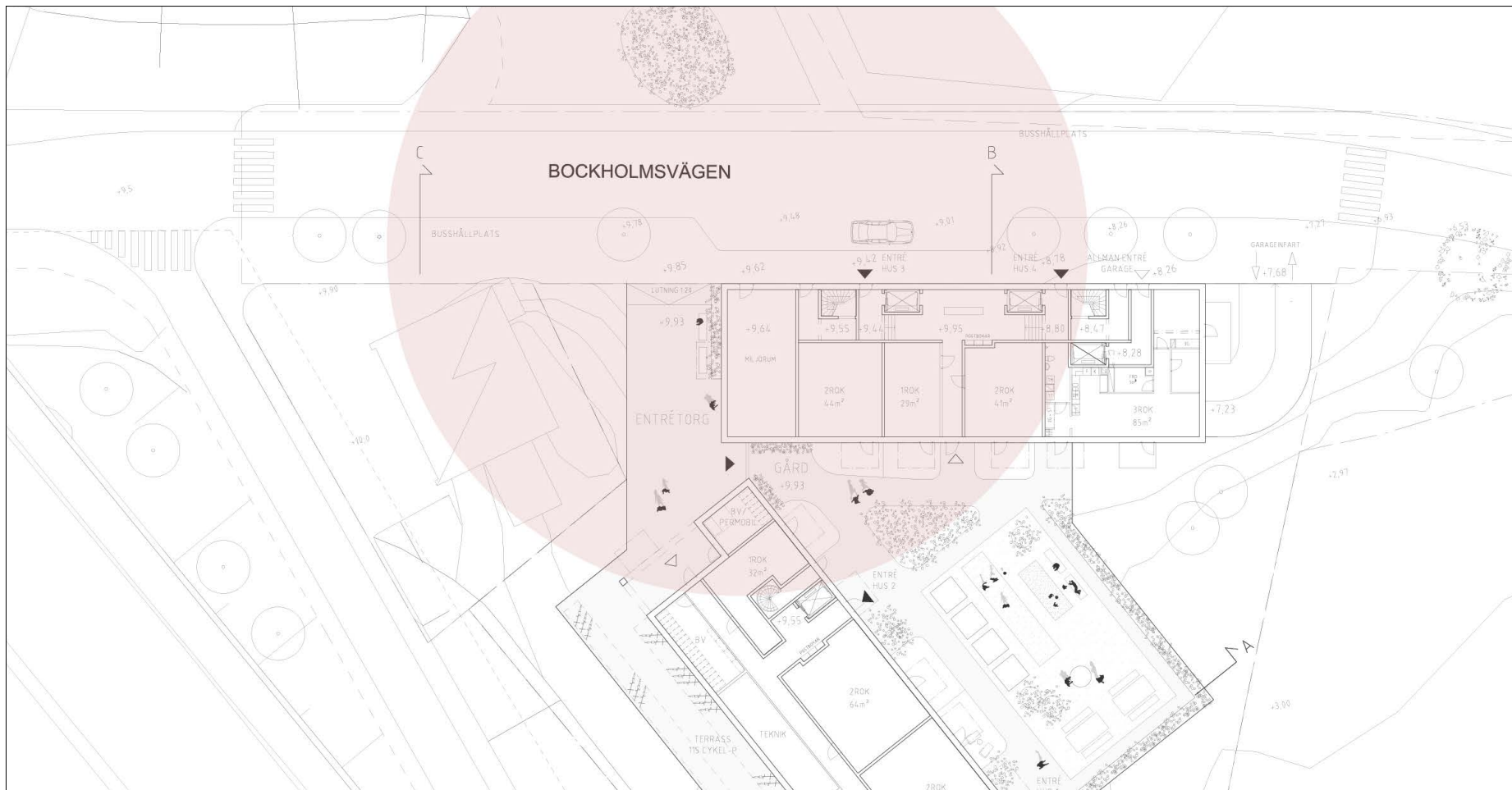
En angöringsficka placeras längs med den södra sidan av Bockholmsvägen mot de tillkommande husen. Fickorna ges en bredd om 2,5 meter samt en längd om 20 meter och möjliggör för tillgänglig angöring samt sophantering.

Parkering för personer med särskilda förutsättningar anläggs i garage och tillgänglig väg, med hiss, ordnas i husen.

En ny RH-parkering föreslås anläggas i anslutning till entren för verksamheten Bräcke Diakoni på Bockholmsvägen 1 för att tillgodose tillgänglighetskraven. Ytan utanför entren används idag som på- och avstigningszon för persontransporter och en minibuss ska enligt körspår i bild till höger kunna vända och köra förbi RH-parkeringen. Längs med fickan som den föreslagna RH-parkeringen ligger i går det idag en kansten. Den har i höjd med entren sänkt visning vilket ger en tillgänglig väg fram till det parkerade fordonet. Parkeringsrutan ges en längd om 5 meter.



RH-parkering vid entre till Bockholmsvägen 1. Körspår med typfordon LBM, vilket motsvarar en minibuss.



Röd cirkel motsvarar 25-meters radie från angöringsfickan längs med Bockholmsvägen och visar fungerande tillgängighet och sophantering

PARKERING OCH MOBILITET

Då parkeringshuset rivs och omvandlas till flerbostadshus med underliggande garage påverkas parkeringssituationen i området. Parkeringen delas in i två kategorier, tillkommande- och befintligt bestånd.

TILLKOMMANDE BESTÅND

De tillkommande bostädernas parkeringsbehov baseras på Solna stads parkeringsnorm. Med normen (se nedan) och den redovisade lägenhetsfördelningen bedöms behovet till 40 parkeringsplatser, inklusive besöksparkering.

- 1 & 2 RoK - 0,6 p-platser per lägenhet
- 3 & 4 RoK - 0,8 p-platser per lägenhet
- 5 RoK - 1,0 p-platser per lägenhet

Parkeringsstalet bedöms kunna **sänkas** av flera anledningar. Dels innefattar projektet geografiska och fysiska förutsättningar vilka utgör underlag för sänkt parkeringstal. Vidare avser Stena Fastigheter att implementera mobilitetsåtgärder vilka syftar till att påverka resandet åt det mer hållbara.

Då projektet till stor del innefattar mindre bostäder (1-2 RoK) är det högst troligt att en stor del av dessa bostäder är singelhushåll där bilinnehavet är lågt. Vidare har projektet cirka 600 meter till tunnelbanan och cirka 15 minuters cykelavstånd till Stockholms innerstad vilket påverkar valet av färdmedel.

För de större lägenheterna 3-4 RoK är det troligt att tillgången till bil är mer efterfrågad (oavsett geografiskt läge). Genom följande mobilitetsåtgärder bedöms dock en reduktion av parkeringstalet som möjligt.

BILPOOL

Genom att avsätta två till fyra parkeringsplatser för införande av bilpool finns stor potential för lägre bilägande. Genom bilpoolen kan flera familjer dela på samma fordon och markanvändningen blir mer effektiv. Antalet bilpoolsbilar bör vara flexibelt för att möta den efterfråga som finns.

EL- OCH LASTCYKELPOOL

Genom en el- och lastcykelpool attraheras en målgrupp som idag ofta reser med bil. Elcykeln möjliggör för längre arbetspendling såväl som fritidsresor. Lastcyklar med elassistans möjliggör för inköpsresor samt transport av barn. Storleken på cykelpoolen bör utredas vidare inför bygglovsansökan. Dock bör minst tre elassisterade lastcyklar och tio elcyklar finnas.

El- och lastcykelpoolen är ett bra komplement för de som inte äger en egen bil. Vidare finns goda möjligheter för överflytt från bil till cykel.

CYKELPARKERING AV GOD KVALITET

Cykelparkering av god kvalitet är avgörande för ökad andel cyklister. Cykelparkering planeras utomhus i anslutning till entréer, dessa ska möjliggöra för fastlåsning av ram samt vara väl belyst.

Cykelparkering inomhus ska vara lättillgänglig med automatik på eventuella dörrar och minst fem procent av platserna ska möjliggöra för parkering av mer utrymmeskrävande cyklar.

INFORMATION OM MOBILITETSLÖSNINGAR OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Vid inflytt ska de boende få information om de mobilitetslösningar som erbjuds samt utbudet av kollektivtrafik. Informationskampanjen ska också uppmuntra för hållbara resor.

SAMLAD BEDÖMNING TILLKOMMANDE BESTÅND

Med hänsyn till de geografiska och fysiska förutsättningarna samt mobilitetsåtgärder bedöms en reduktion av parkeringstalet för det tillkommande beståndet som möjligt.

För de mindre lägenheterna (1-2 RoK) föreslås parkeringstalet sänkas till 0,4 parkeringsplatser per bostad. För de större lägenheterna (3-4 RoK) bedöms parkeringstalet kunna sänkas till 0,6 parkeringsplatser per bostad. Solnas parkeringsnorm anger 0,1 besöksparkeringsplatser per lägenhet vilket kvarstår även vid sänkt parkeringstal.

De föreslagna parkeringstalen innebär ett parkeringsbehov om 28 parkeringsplatser varav 3 är besöksplatser.

BEFINTLIGT BESTÅND

Av 248 platser är 141 uthyrda till boende, 20 till verksamheter samt sju till externa. Beläggningsgraden sett till antalet uthyrda platser är 68 procent. Det höga parkeringsutbudet bör ses som ett arv från tidigare stadsplaneringsideal där bilen utgjorde normen för stadsbyggnad.

I samband med exploateringen sänks utbudet i garaget från 248 parkeringsplatser till 156 där 28 av platserna ska tillgodose det tillkommande bostadsbeståndets parkeringsbehov. Det innebär att befintligt bostadsbestånd och verksamheter har tillgång till 128 parkeringsplatser i garage. Utöver platserna i garage planeras även för ytterligare tio platser som kantstensparkeringsplats längs med Himlabacken. Totalt finns 138 platser för det befintliga bostadsbeståndet och verksamheter.

Det sänkta parkeringsutbudet innebär ett generellt parkeringstal om 0,59 parkeringsplatser per bostad och är något högre än tillkommande bestånd (0,47 parkeringsplatser per bostad).

För att underlätta för omställningen har en enkätundersökning genomförts där boende har fått svara på frågor om resvanor. Utifrån enkäten och dess svar föreslås mobilitetsåtgärder för det befintliga bostadsbeståndet. Samtidigt har de befintliga bostadsbeståndet samma geografiska förutsättningar som det tillkommande där kollektivtrafikläget och närheten till Stockholms innerstad bör beaktas.

FAST BILPOOL

Genom införande av bilpool finns god möjlighet för boende i området att övergå från ägande av egen bil till att ingå i en bilpool. Genom bilpoolen delar flera familjer på samma bil och markanvändningen blir mer effektivt samtidigt som parkeringsbehovet minskar.

I ett första skede föreslås två till fyra bilpoolsbilar, dock bör antalet och typ av fordon vara flexibla för att möta det behov som finns. Parkeringsplatserna bör om möjligt lokaliseras i parkeringsgaraget eller i direkt anslutning till befintliga bostäder. Beroende på vart bilpoolsplatserna placeras kan parkeringstalet för befintligt bostadsbestånd komma att påverkas.

FLYTANDE BILPOOL

I Stockholmsområdet finns flytande bilpooler som innebär att man plockar upp bilen på en plats och lämnar den på en annan. Boende har uttryckt en önskan om att närområdet ingår inom den flytande bilpoolens upptagningsområdet.

Stena fastigheter bör tillsammans med Solna stad utreda möjligheten för den flytande bilpoolen att utöka sitt upptagningsområde. Genom denna åtgärd skapas ytterligare ett alternativ för den som väljer att leva ett liv utan att äga en egen bil.

EL- OCH LASTCYKELPOOL

Få av de boende har idag tillgång till elcyklar, många föredrar vanlig cykel då det innebär mer motion (enkätundersökning, 2020). Fördelen med elcyklar är att längre resor blir mer attraktiva med cykel, dels av tidsskäl men också av just den fysiska ansträngningen. Vidare innebär lastcyklar med elassistans möjligheter att genomföra inköpsresor och transport av barn.

Storleken på cykelpoolen bör utredas vidare med exempelvis fortsatt förankring hos de boende i området. Dock bör minst fem elassisterade lastcyklar och 15 elcyklar finnas. Vidare bör cykelpoolen placeras i närheten av bostädernas entréer för att cykeln ska finnas närmre till hands än bilen.

CYKELPARKERING AV GOD KVALITET

Flera av de boende ser befintlig cykelparkering som ett hinder i deras vardagsresande (enkätundersökning, 2020). Genom anläggning av ny cykelparkering, inomhus, förbättras förutsättningarna för en ökad cykelandel av de resor som görs. Cykelparkeringen bör innehålla plats för cykelpool, laddning för elcyklar, utrymme för cykelmeck och pumpstation. Vidare bör fem procent av platserna utformas för att inrymma mer utrymmeskrävande cyklar.

REGLERING SOM STYRMEDEL

Genom sänkta parkeringstal vilka kompletteras med mobilitetsåtgärder används parkering som ett styrmedel för att påverka resvanor åt det mer hållbara. Med låga parkeringstal åstadkoms lågt bilägande.

Trots att trafikflöden i Stockholmsregionen år 2019 för första gången minskade är takten på minskningen av utsläpp för långsam. Sverige har antagit ett mål om att utsläppen från vägarna ska minska med 70 procent mellan år 2010 och 2030. Genom låga parkeringstal som kompletteras med mobilitetsåtgärder gör nyexploateringen sin del för att på sikt skapa förutsättningar för nå utsläppsmålen.

SAMNYTTJANDE

Samnyttjande av de 20 parkeringsplatser som är uthyrda till verksamheter kan effektivisera markanvändningen och nyttjandet av parkeringsplatserna.

Genom att erbjuda 20 parkeringstillstånd till boende som endast gäller kvällar och helger och samtidigt begränsa verksamheternas parkering till dagtid på vardagar, kan områdets totala parkeringsbehov minska.

Tabellen nedan är från Huddinge kommun och används för att beräkna beläggningen sett till dygnet och veckan för olika användningsområden. Med hjälp av tabellen kan samnyttjande av verksamhetsparkering tillämpas.

Verksamhet	Vardag kl. 10-16	Fredag kl. 16-19	Lördag kl. 10-13	Natt
Bostäder	85%	90%	85%	100%
Boendebesökande	30%	70%	40%	50%
Verksamheter	90%	20%	10%	10%

SAMLAD BEDÖMNING BEFINTLIGT BESTÅND

Med omvandlingen av Kv. Triangeln minskar utbudet av parkering för det befintliga bostadsbeståndet. Med de föreslagna mobilitetsåtgärderna bedöms dock parkeringsutbudet ligga i linje med en mer hållbar och modern stadsplanering.

Boende i området är både positiva och negativa för införande av mobilitetsåtgärder och sänka parkeringstal (enkätundersökning, 2020). Ändrade resvanor är dock en förutsättning för att klimatmål med minskade utsläppsmängder ska kunna nås. Den mer moderna stadsplaneringen där gång, cykel och kollektivtrafik utgör grunden bör eftersträvas.

Genom redovisade mobilitetsåtgärder skapas goda förutsättningar för att de boende i befintligt bestånd ska kunna resa mer hållbart.

Idag är 141 parkeringsplatser utyrda till boende, av dessa är minst 16 dubbeluthyrningar (personer med samma adress). Efter exploateringen finns tillgång till 138 platser (inkl. platser längs Himlabacken). Av 138 platser nyttjas 20 av verksamheter, dessa kan samnyttjas av boende eller besökande till boende.

Genom mobilitetsåtgärder, en mer restriktiv parkeringsuthyrning (max ett per hushåll), finns möjlighet för alla som hyr parkering idag att hyra en plats.

SAMMANSTÄLLNING PARKERING

I tabellen nedan sammanställs parkeringsutbud för det befintliga och tillkommande bostadsbeståndet. Det befintliga beståndet innefattar 232 lägenheter och det tillkommande 60 lägenheter.

Det sammantagna parkeringstalet för tillkommande beståndet blir 0,47 bilplatser per lägenhet (inkl. besöksparkering). För det befintliga beståndet blir parkeringstalet 0,59 bilplatser per lägenhet (inkl. besöksparkering som samnyttjas med verksamheter).

	Bilparkering	Samnyttjande bilparkering	Cykelparkering
Befintligt bestånd			
Boende	138 bpl (inkl. 10 platser Himlabacken)	20 platser samnyttjas mellan verksamheter och besöksparkering till befintligt bestånd	
Tillkommande bestånd			
Boende	25 bpl		129 cpl
Besökande	3 bpl		30 cpl
Totalt	166 bpl		159 cpl

MÖJLIG BREDDNING AV ROSLAGSVÄGEN

Roslagsvägen utgör ett viktigt stråk för samtliga trafikslag där Trafikverket är väghållare. I samband med att detaljplanen var ute på samråd inkom synpunkter från Trafikverket där man klargjorde att den planerade exploateringen inte får omöjliggöra en breddning av Roslagsvägen.

Efter samrådet har fastighetens läge justerats och en framtida breddning omöjliggörs därmed inte.

Illustrationen till höger redovisar Roslagsvägens läge och utbredning vid ett nytt körfält (3,25 meter) samt breddning av det regionala gång- och cykelstråket (4,3 meter).



Planerad exploatering med breddade gång- och cykelbanor längs Roslagsvägen.

BYGGTID

TRAFIK UNDER BYGGTID

Projektet kommer i byggskedet innebära byggtrafik som kan komma att påverka boende i området.

Den trafik som alstras av arbetande vid entreprenaden antas anlända och lämna utanför rusningstid (klockan 07-16) vilket innebär att boende påverkas i mindre omfattning. Periodvis kan dock leveranser som innebär kortare störningar förekomma. Det planeras att anläggas kantstensparkeringsplats längs med Himlabacken. De nya parkeringsplatserna innebär att delar av Himlabacken behöver vara mötesfri vilket också påverkar framkomligheten för de boende.

Då området endast nås via Gamla vägen/Bockholmsvägen behöver entreprenaden beakta fri höjd och bredd vid viadukten som korsar Roslagsvägen.

Ombyggnationen av fastigheten och Bockholmsvägen kan komma att påverka busshållplatserna. Beroende på hur byggskedet planeras får läget för busshållplatserna skjutas i längsled för att säkerställa att dess funktion kan behållas under byggtid.

PARKERING UNDER BYGGTID

I samband med byggstart behöver området en lösning för parkering under byggtid.

Tillfällig parkering föreslås till båtupställningsplatsen intill befintligt parkeringshus och bedöms kunna inrymma cirka 85 parkeringsplatser. Vidare planeras för ytterligare tio platser längs med Himlabacken, dessa platser förelås permanentas och ingår därför i det framtida parkeringsutbudet för befintligt bostadsbestånd.

Totalt kan 95 parkeringsplatser tillgängliggöras för parkering under byggtid. I vidare planeringsarbete bör möjligheten till ytterligare tillfällig parkering i området studeras. Antalet tillfälliga platser bör, om möjligt, innefatta samma antal parkeringsplatser som det framtida parkeringsutbudet för befintligt bostadsbestånd.



Tyréns AB, 118 86 Stockholm, www.tyrens.se