



Trafikprogram södra Hagalund

2020-06-16

Sammanfattning

AFRY har på uppdrag av Veidekke tagit fram ett trafikprogram för södra Hagalund. Trafikprogrammet utgör underlag för detaljplan och beskriver på en övergripande nivå hur fotgängare, cyklister och motortrafiken och dess förare ska angöra och trafikera området.

Södra Hagalund omfattar cirka 600 lägenheter samt cirka 26 000 m² BTA kontor, varav cirka 25 000 m² består av ett större kontorshus.

AFRY har medverkat i framtagandet av utformningsprinciper och tillsammans med BSK Arkitekter och Veidekke säkerställt framkomligheten för samtliga trafikslag. Utöver de beskrivningar som finns i trafikprogrammet har vi säkerställt och kontrollerat att lutningar, bredder och möjlighet till vändning är tillräckligt för att skapa en säker trafikmiljö för samtliga trafikanter.

Trafikprogrammet beskriver ett område som medger trafik för de fordonslag som kommer att framföras på det lokala gatunätet. Programmet beskriver också ett förväntat parkeringsbehov och vilket behov av angöring som finns samt var dessa planeras. Antalet parkeringsplatser utgår från Solna stads parkeringsnorm från 2014. Den gågata som planeras mellan kvarter två och kvarter tre medger motorfordonstrafik samt angöring på avsedda platser utan att hindra bakomvarande trafik. Utfarten mot Solnavägen över det regionala cykelstråket behöver studeras vidare för att säkerställa att cykeltrafiken ges prioritet gentemot motorfordonstrafiken.

Områdets trafikallstring har tagits fram med hjälp av Trafikverkets trafikallstringsverktyg. Dessa har sedan justerats för att ytterligare anpassas till detta projekt och dess närhet till kapacitetsstark kollektivtrafik. Området har potential att få ett högt nyttjande av hållbara transportmedel i och med dess närhet till både tunnelbana och planerade stombusslinjer. Utöver det planeras området i direkt anslutning till det regionala cykelstråket mellan Stockholm och Solna.

Uppdragsledare:	Martin Nilsson
Handläggare	Ida Olesen Johan Guri
Kvalitetsansvarig	Sanna Eveby
Omslagsbild	BSK Arkitekter
Illustrationsunderlag	NIVÅ
Datum	2020-06-16

Making Future

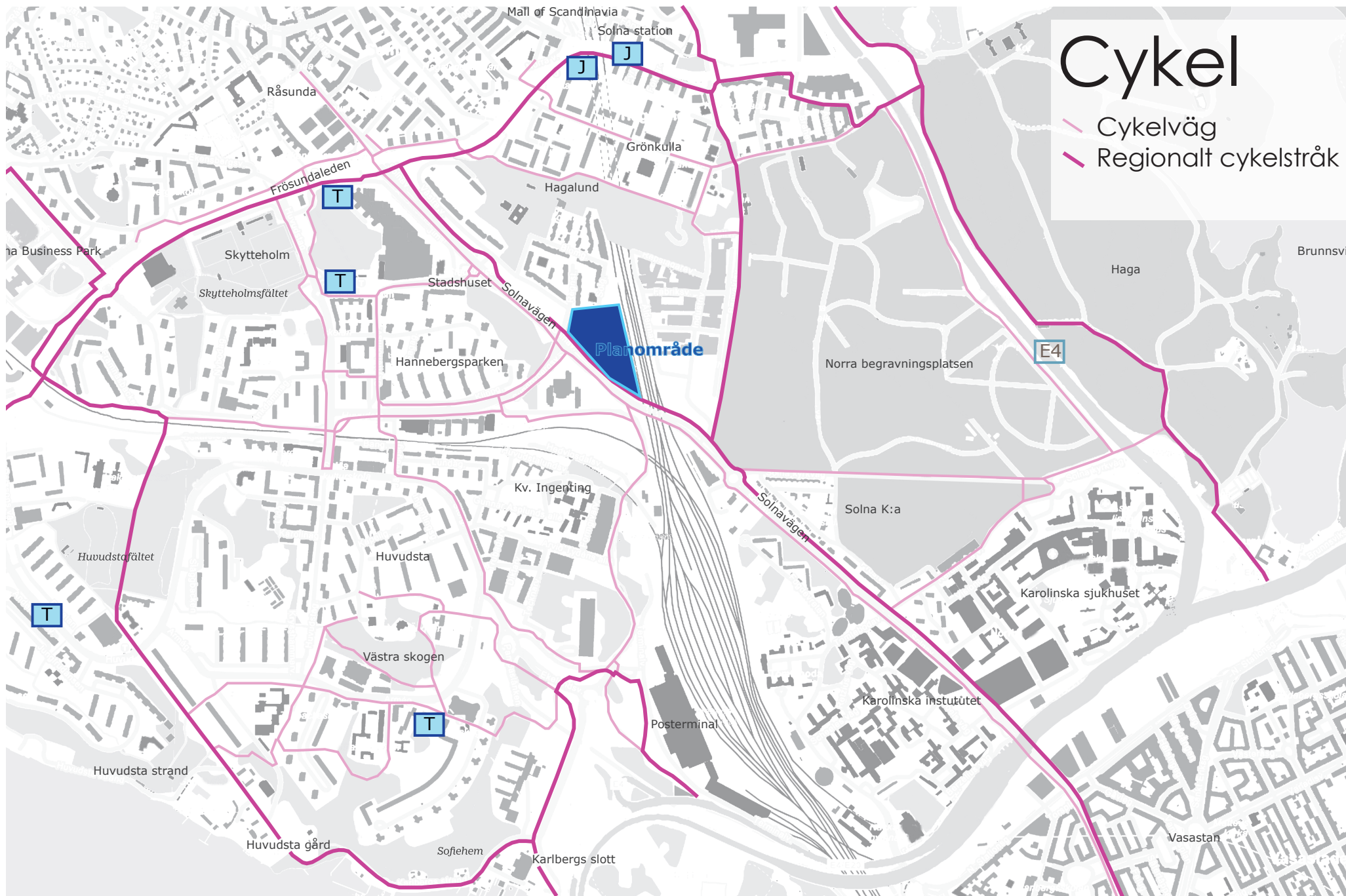
Gång- och cykeltrafik

Södra Haglund ligger i direkt anslutning till det regionala cykelvägnätet längs med Solnavägen. Boende och verksamma i området kommer därmed ha en mycket god tillgänglighet till ett attraktivt och prioriterat cykelstråk.

Lokalgatan mellan kvarter två och tre avslutas närmst Solnavägen med en enkelriktad Gågata. Det innebär att motordrivna fordon endast får framföras på gatan om de har ärende till någon av entréerna längs med gatan. Att reglera det som Gågata innebär att det kan bli en säker trafikmiljö för oskyddade trafikanter och en vistelsegata. För boende blir det en gen koppling mot Solnavägen och planerad busshållplats för stombuss samt tunnelbanans kommande entré.

På en gågata är fotgängare och oskyddade trafikanter prioriterade eftersom endast ett begränsat antal motorfordon får framföras. En fredad zon med planteringar och möblering föreslås samt tydliga gångytor. Det ger goda möjligheter för fotgängare med funktionsnedsättning att röra sig mellan Solnavägen och lokalgatorna på ett säkert sätt. Längs med fasaderna löper gångbanor.

Gångbanorna längs med lokalgatan får en bredd på 2,5 meter. Det finns ingen förgårdsmark mellan byggnad och allmän platsmark inom området. Tillgängligheten för rörelsehindrade säkerställs dels genom angöring i garage och dels genom besöksparkering längs med lokalgatorna inom planområdet.



Cykel

- Cykelväg
- Regionalt cykelstråk

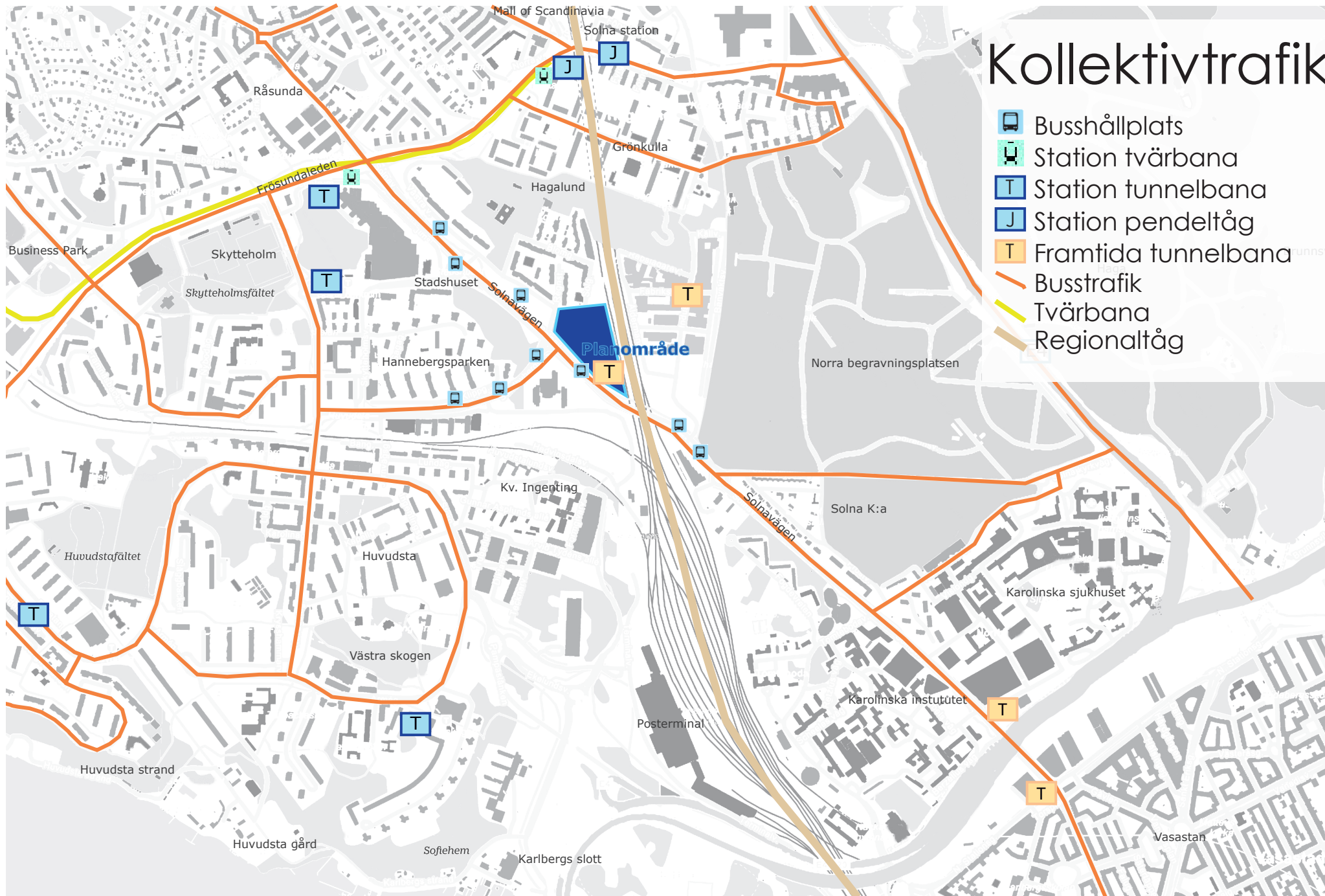
Kollektivtrafik

I området kommer entré till tunnelbanans Gula linje att byggas. Samtliga entréer planeras inom ett gångavstånd på cirka 250 meter. Tunnelbanans sträckning planeras mellan Solna station - Odenplan och vidare söderut med den Gröna linjen. Båda ändstationerna ansluter till pendeltåg och vid Solna station finns även Tvärbanan.

Solnavägen trafikeras idag av busslinjerna 67, 506, 507 och 508. Trafikförvaltningen (SL) planerar att förlänga en eller två stombusslinjer (linje 2 och/eller 6) längs med Solnavägen. I anslutning till tunnelbanans entré planeras det därmed busshållplatser som ska rymma två ledbussar.

Området kommer därmed få en mycket god tillgänglighet till en kapacitetsstark kollektivtrafik med täta avgångar och anslutningar till flera viktiga målpunkter, både i Solna och i angränsande kommuner.

Kollektivtrafik



Biltrafik

Planområdet angränsar till Solnavägen, en viktig huvudgata som kopplar ihop Solna med Stockholm. Solnavägen består av 2+2 körfält samt utpekade regionala cykelstråk som kopplar ihop Stockholm med Solna och kommunerna i norra delarna av storstockholm. Hastighetsbegränsningen längs med Solnavägen är i dagsläget 50 km/h.

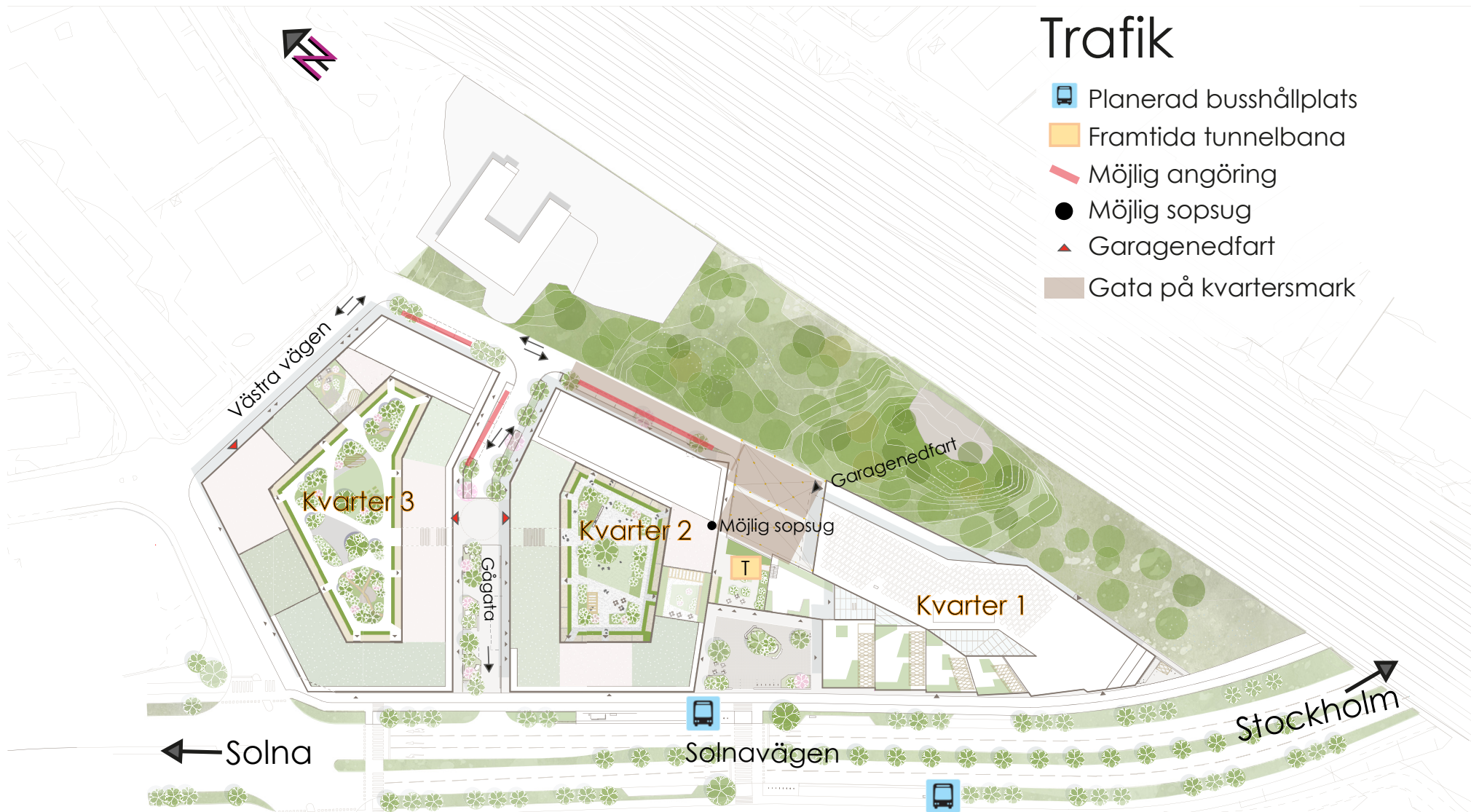
Solna kommun arbetar med att gestalta om Solnavägen för att få mer av en stadsmässig karaktär förbi planområdet och den framtida tunnelbaneentrén. Kommunen planerar även att sänka hastigheten på Solnavägen söder om korsningen Sundbybergsvägen/Västra vägen till 40 km/h. Trafikförvaltningen (SL) har planer för flera stombusslinjer längs med sträckan som kommer att angöra Karolinska sjukhuset samt de centrala delarna av Stockholm. Hållplatser för två stycken ledbussar planeras på vardera sida om Solnavägen i anslutning till torget med planerad tunnelbanentré.

Viss angöring kommer att vara tillåten längs med Solnavägen. Dels för att klara kraven om tillgänglig angöring till verksamheter, men också för t ex färdtjänst till och från tunnelbanans entré.

Biltrafik ska angöra planområdet via Västra vägen. Längs med skogsområdet öster om planområdet löper en allmän lokalgata som utgör tillfartsvägen till byggnaderna. Lokalgatan mellan kvarter 2 och skogsområdet kommer att utgöras av kvartersgata. För att nå kontorshuset krävs det lutning på lokalgatan upp mot vändplanen mellan kvarter ett och två. Vändplanen ligger ovanpå tunnelbanans entré. Från vändplanen nås kontorsfastighetens garage och leveransmottagning. Även bostadskvarterens eventuella sopsugsanläggning angörs från vändplanen. Vändplanen är dimensionerad för att klara vändning av en normal lastbil samt sopbil.

Mellan kvarter två och tre ansluter en dubbelriktad lokalgata mot lokalgatan längs med skogsområdet. Ungefär mitt på sträckan planeras en vändzon i höjd med nedfart till garaget för kvarter ett och två. Den sista biten av lokalgatan mot Solnavägen föreslås regleras som Gågata och vara enkelriktad. Endast utfart mot Solnavägen ska vara möjlig. I kommande detaljplanering krävs det att det regionala cykelstråket ges prioritet jämfört med utfarten mot lokalgatan, utformning och materialval är särskilt viktigt för att tydliggöra prioriteringen. Det regionala cykelstråket ska vara överordnad utfarten till Solnavägen. Cykelbanan ska vara genomgående längs med Solnavägen. För att prioritera cykeltrafiken på sträckan ska ingen kantsten på cykelbanan anläggas vid lokalgatans utfart mot Solnavägen. Fordon från Gågatan kommer endast kunna svänga höger ut på Solnavägen.

På Gågatan behöver särskilda platser tillskapas för angörande fordon. Trafikprogrammet har säkerställt att t ex en personbil kan passera stillastående lastbil. Längs med lokalgatorna anordnas platser för hämtnings- och lämningstrafik. För boende samt anställda i kontorshuset anordnas tillgänglig parkering i underjordiska garage. För besökare finns det möjlighet att tillskapa tillgänglig parkering inom 25 meter mellan entré och parkeringsplats på lokalgatorna.



Parkering och angöring

All parkering för boende och anställda planeras till garage under respektive kvarter. Projektets parkeringstal utgår från Solna stads parkeringsnorm från 2014 i kombination justerat för projektspecifika förutsättningar och mobilitetsåtgärder. Ska Solna stads bilparkeringsnorm gälla fullt ut finns det ett behov av 291 parkeringsplatser för de boende i kvarter två och tre. Kontorshuset samt planerade lokaler har ett behov, enligt parkeringsstrategin på 326 parkeringsplatser. Totalt planeras det för 421 parkeringsplatser i hela området.

Garagen för bostadshusen kommer att innehålla cirka 300 platser, i kvarter ett, kontorshuset planeras det för cirka 110 parkeringsplatser för bil. För södra Hagalund har Veidekke ett projektspecifikt parkeringstal motsvarande 0,4 för bostadshusen vilket motsvarar 235 parkeringsplatser. I kontorshuset planeras det för 4,3 bilparkeringsplatser för besökare och anställda per 1 000 m² BTA. Det lägre parkeringstalet bedöms kunnas nås genom upprättande av samutnyttjande av parkeringsgaraget i kvarter tre. Möjlighet till samutnyttjande kan ske genom upprättandet av Samfällighet för delar av garaget i kvarteret. Eftersom det finns ett visst överskott av parkeringsplatser för bil i bostadshusen anses det vara möjligt med ett lägre parkeringstal även för kontorshuset.



För bostadshusen finns ett behov av cirka 1 100 parkeringsplatser för cyklar enligt kommunens parkeringsstrategi. Kontorshuset och övriga lokaler har ett behov av cirka 390 parkeringsplatser för cyklar. 350 av dessa platser bör vara avsedda för kontorshuset. Cirka tio procent av dessa platser bör vara avsedda för lådcyklar.

För att uppnå de lägre parkeringstalen kommer det finnas ett flertal mobilitetstjänster. Byggtiden har ett långt perspektiv vilket medför att exakt vilka mobilitetstjänster som kommer att finnas avgörs senare. Men närheten till kapacitetsstark kollektivtrafik, både stombusslinjer och tunnelbana öppnar upp möjligheten att redan från början ha ett väldigt högt nyttjande av kollektivtrafik. I och med det skulle det vara möjligt att ha en kollektivtrafikpool. En delfinansierad SL-kortspool med reskassa- eller periodladdade kort som lättillgänglighet kan bokas via t ex en App. Kortet kan hämtas och lämnas i ett gemensamt utrymme i huset. Delfinansieringen bör framförallt komma från parkeringsavgifterna i fastigheten. Utöver det planeras det för bilpool.

Det kan också vara möjligt att skapa en cykelpool där olika typer av cyklar finns tillgängliga vilket gör att boende och verksamma kan hyra den cykel som passar bäst för tillfället. Cykelparkeringarna kommer att vara av hög kvalitet och möjlighet att låsa fast ramen i samtliga cykelställ. Det ska vara lätt att komma åt cykelrummen samt att det finns utrymme för att kunna utföra egna verkstadsåtgärder på cykeln, t ex brunn för tvätt och reparationsställning för cykel.

Samtliga nyinflyttade kan också erhålla ett informationspaket där det framgår vilka mobilitetsmöjligheter som finns samt vilka resmöjligheter med kollektivtrafik som finns. Paketet bör exempelvis innehålla cykelkarta och målpunktslista med hållbara resförslag.

Det bör också vara möjligt att ge rabatterade priser på kollektivtrafiken genom finansiering av parkeringsavgifter. Samtliga parkeringsplatser bör avgiftsbeläggas och den faktiska kostnaden av att parkera bör tas ut av brukarna och inte spridas ut över samtliga. En hög avgift för parkering samt begränsade möjligheter att parkera på gatan minskar incitamentet att ha skaffa egen bil. Platser bör vikas till bilpool.

Leveransboxar är också en möjlighet att genomföra alternativt ha digitala lås vilket möjliggör lämning av varor utan att lägenhetsinnehavarna är hemma. Lokaler kan också vikas åt vissa typer av verksamheter som inte kräver mycket personal, t ex gym, cykelverkstad, personlös 24/7 mobildriven mataffär (Moby Mart).

Cykelrummen blir enkla att nå från gatorna i bottenvåningarna och erbjuder generösa möjligheter att låsa fast dem.

Alstring

Området består av både bostäder i flerbostadshus samt kontorslokaler. Dels ett större kontorshus, dels verksamheter i bottenvåningarna i bostadshusen och kontorshuset. Den totala BTA ytan i bostadshusen omfattar cirka 46 800 m² ljus BTA. Ytan fördelas på knappt 600 lägenheter.

I bostäderna bedöms det bo cirka 1 100 personer. Den totala BTA ytan för verksamheter och kontor uppgår till knappt 28 000 m² BTA. Enligt Trafikverkets alstringsverktyg skulle området generera cirka 7 200 resor/dygn till och från området.

Trafikverkets alstringsmodell bör inte användas rakt av. Det ger en indikation om fördelningen och antalet resor till och från ett område. Med hänsyn till lokaliseringen och närheten till kollektivtrafik bör andelen resor med kollektivtrafik vara högre. I Stockholm har kollektivtrafiken en andel på cirka 40 procent av alla resor på vardagar. Med hänsyn till områdets läge bedöms det som att cirka 45 procent av resorna kan ske med kollektiva färdmedel. Enligt Trafikförvaltningens resvaneundersökning från 2015 sker elva procent av alla resor med cykel. Sedan dess har cyklingen ökat något och 15 procent bedöms som en rimligt andel från detta område. Andelen till fots bedöms som något överskattad i Trafikverkets alstringsmodell och justeras ned till förmån för kollektivtrafik och cykel.

	Kv 2	Kv 3
1 RoK	76	68
2 RoK	99	93
3 RoK	65	79
4 RoK	30	51
5 RoK	11	11
6 RoK	5	
Summa	286	302

Tabell 1 Lägenhetsfördelning för kvarter 2 och kvarter 3.

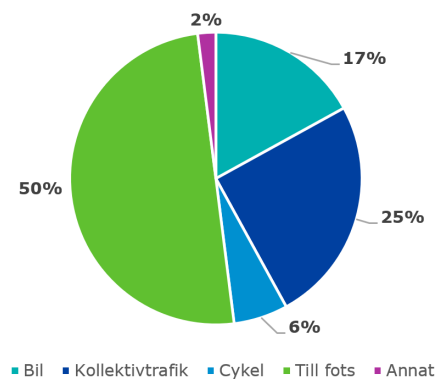
	Totalt	Andel
Bil	1 347	17 %
Kollektivtrafik	1 911	25 %
Cykel	498	6 %
Till fots	3 879	50 %
Annat	138	2 %
Totalt	7 772	100%

Tabell 2 Fördelning enligt Trafikverkets alstringsmodell.

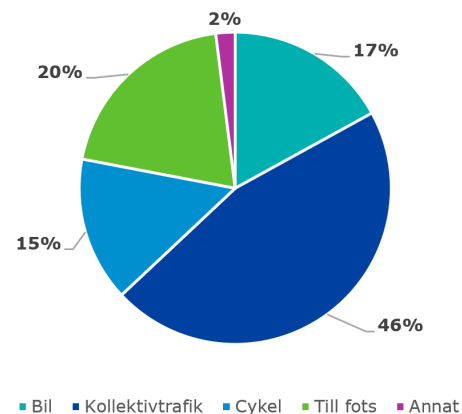
	Totalt	Andel
Bil	1 347	17 %
Kollektivtrafik	3 401	46 %
Cykel	1 166	15 %
Till fots	1 554	20 %
Annat	155	2 %
Totalt	7 772	100%

Tabell 3 Fördelning där alstringen har justerats.

Andel per färdmedel, Trafikverkets alstringsverktyg



Andel per färdmedel, justerad



Making Future