
PM TRAFIK

PROFI FASTIGHETER AB

Kabelverket 2

UPPDRAGSNUMMER 12602481



[GRANSKNINGSHANDLING]

2020-03-26

SWECO SOCIETY AB

JOHAN INGELSHED

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och avgränsning	2
2	Nuläge	3
2.1	Gång- och cykeltrafik	3
2.2	Kollektivtrafik	5
2.3	Motorfordonstrafik	5
2.4	Angöring och parkering	6
3	Förutsättningar	8
3.1	Utveckling av infrastrukturen i området	8
3.2	Riktlinjer gällande angöring och parkering	10
3.3	Fastighetsförutsättningar	11
4	Utformningsförslag	12
4.1	Allmänt	13
4.2	Gångtrafik	13
4.3	Cykeltrafik	14
4.4	Angöring och parkering	14
5	Konsekvenser av utformningsförslaget	18
5.1	Gång- och cykeltrafik	18
5.2	Kollektivtrafik	18
5.3	Motorfordonstrafik	18
5.4	Angöring och parkering	18
6	Andra studerade lösningar	20

Versionshistorik:

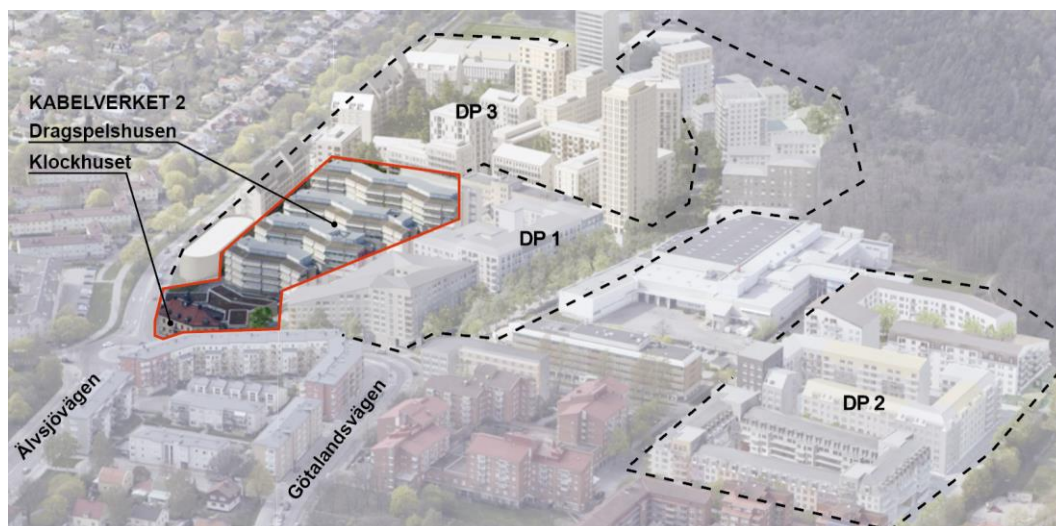
2020-03-26	Granskningshandling

1 Inledning

Kabelverket/Älvsjöstaden är ett stadsutvecklingsområde inom Älvsjö stadsdelsområde där det pågår flera förtätningsprojekt. Inom stadsutvecklingsområdet planeras det för ca 1 800 bostäder, verksamhetslokaler, förskolor samt ombyggnad och nybyggnad av gator och allmänna platser. Utbyggnaden av Kämpetorpsskolan med intilliggande idrottsplats ingår också i stadsutvecklingsområdet.

1.1 Bakgrund

Profi fastigheter äger sedan 2016 fastigheten Kabelverket 2. I anslutning till denna fastighet som idag innehåller kontorsverksamhet, har två större detaljplaner tagits fram (DP 1 och DP 3, se Figur 1-1 nedan). Inflyttning har skett för DP 1 medan DP 3 har vunnit laga kraft och förbereds för byggstart. Utöver dessa två detaljplaner finns ytterligare ett detaljplanområde (DP2) i närheten av fastigheten, där utbyggnad pågår och inflyttning har skett till vissa kvarter.



Figur 1-1 Nuvarande fastigheten Kabelverket 2 med angränsande planområden, med vy från Älvsjö station.

Detaljplanen för fastigheten Kabelverket 2 påbörjades 2019 i syfte att pröva omfattning, placering och utformning av en ny byggnad innehållande kontor, ca 50 lägenheter och centrumfunktioner. Detaljplanen ska även pröva möjligheten till påbyggnad av befintliga hus inom fastigheten. Planområdet utgörs av fastigheten i sin helhet och är tänkt att även fortsättningsvis utgöras av kvartersmark.

Sweco har anlåtats av Profi för att utreda trafikfrågor kopplade till detaljplanen och parallellt med detta pågår andra utredningar gällande exempelvis landskapsarkitektur och dagvatten.

Fastigheten Kabelverket 2 kan delas in i två byggnadsgrupperingar – "Klockhuset" och "Dragspelshuset". Klockhuset byggdes 1916 som kontor till LM Ericssons fabrik för kabeltillverkning som revs på 1980-talet. Klockhuset ligger intill cirkulationsplatsen

2 Nuläge

I detta avsnitt beskrivs nuvarande förhållanden för olika trafikantgrupper, i och runt om utredningsområdet.

2.1 Gång- och cykeltrafik

Kartan i Figur 2-1 nedan redovisar gång- och cykelnätet i närområdet. Längs med Älvsjövägen löper en dubbelriktad cykelbana på sydvästra sidan. Söder om cirkulationen vid Götalandsvägen övergår cykelbanan till dubbelriktade cykelbanor på båda sidor om vägen. En dubbelriktad cykelbana viker även in mot Älvsjö station på södra sidan om Götalandsvägen. Bland de nya gatorna i området är det endast Kabelverksgatan som får cykelbanor. Där planeras enkelriktade cykelbanor på varsin sida om vägen inom ramen för DP 1. I övrigt planeras lokalvägnätet i intilliggande planområden ha cykling i blandtrafik och gångbanor på båda sidor av gatorna.



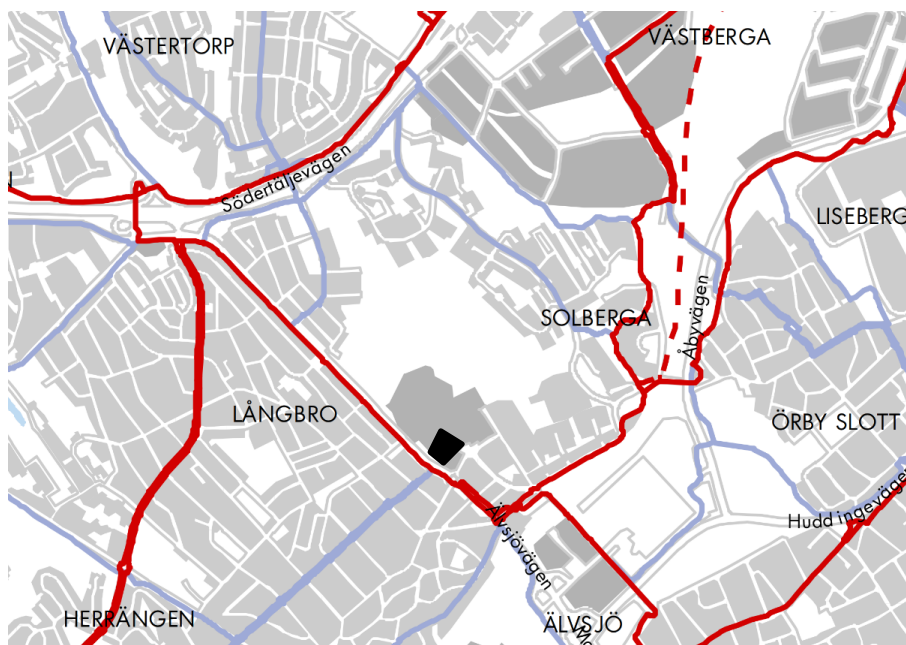
Figur 2-1 Befintligt gång- och cykelnät. Blå linjer markerar gång- och cykelbanor, gröna linjer markerar gångbanor. Källa: Stockholms stad, Dataportalen / NVDB.

Den nuvarande gångbanan utmed Älvsjövägens norra sida har en trång passage förbi Klockhuset och cirkulationsplatsen vid Götalandsvägen, se Figur 2-2. Där är bredden drygt 2 meter, men vid stolpar minskar den till knappt 1,5 meter. Längre norrut ökar gångbanan till ca 2,5 meter hinderfri bredd.



Figur 2-2 Älvsjövägens gångbana är smal vid Klokkhuset. Källa: Google

Kartan i Figur 2-3 visar klassificering av cykelstråk i närområdet enligt Stockholms stads cykelplan (2012). Cykelbanorna utmed Älvsjövägen utgör del av ett pendlingscykelstråk mellan Fruängen och Farsta. Från sydväst löper ett utpekat huvudcykelstråk längs Långbrodalsvägen som i dagsläget inte är utbyggt med cykelbanor, med anslutning till Älvsjövägens gång- och cykelbana. Både pendlingscykelstråk och huvudcykelstråk utgör huvudnät för cykeltrafiken, men pendlingscykelstråken har högst standardkrav vad gäller framkomlighet och drift och underhåll.



Figur 2-3 Cykelnättsklassificering enligt Stockholms cykelplan (2012). Pendlingsstråk i rött och huvudstråk i blått. Svart fyrkant markerar utredningsområdet.

2.2 Kollektivtrafik

Den närmsta busshållplatsen till Kabelverket 2 är Älvsjögården som ligger på ca 50-100 meters gångavstånd från fastigheten (se Figur 2-4). Därifrån nås ett antal olika busslinjer, varav en är stombuss 173 som går mellan Skarpnäck och Skärholmen. På ca 500 meters gångavstånd nås Älvsjö station där pendeltåg och ytterligare busslinjer finns att tillgå.



Figur 2-4 Kollektivtrafik i anslutning till utredningsområdet.

2.3 Motorfordonstrafik

Älvsjövägen är en viktig länk mellan E4 och Huddingevägen (väg 226) och ingår enligt Stockholms framkomlighetsstrategi i det primära vägnätet i länet. Det primära vägnätet har definierats i ett samarbete mellan Stockholms stad, Trafikverket, Trafikförvaltningen och Solna stad och är av stor vikt för arbetspendling och nyttotrafik mellan länets olika delar. Hastighetsbegränsningen är 50 km/t förbi utredningsområdet och trafikmängden uppgår till omkring ca 20 000 fordon/vardagsmedeldygn¹.

Stockholms stad är väghållare för Älvsjövägen och Götalandsvägen. Götalandsvägen har 50 km/t som skyltad hastighet och omkring 5 000 fordon/vardagsmedeldygn. Övriga gator som gränsar till fastigheten, Glasfibergränd (utbyggd inom DP 1) och Klockhusgränd är enskilda gator.

På Älvsjövägens norra del, norr om den nya gatuanslutningen Kabelverksgatan, gäller förbud mot trafik med fordon tyngre än 7,5 ton.

¹ Uppgifter om trafikmängder är hämtade från Stockholms stads dataportal för publika data. Uppgifterna bygger på mätningar från olika källor och tidpunkter under åren 2014–2015.

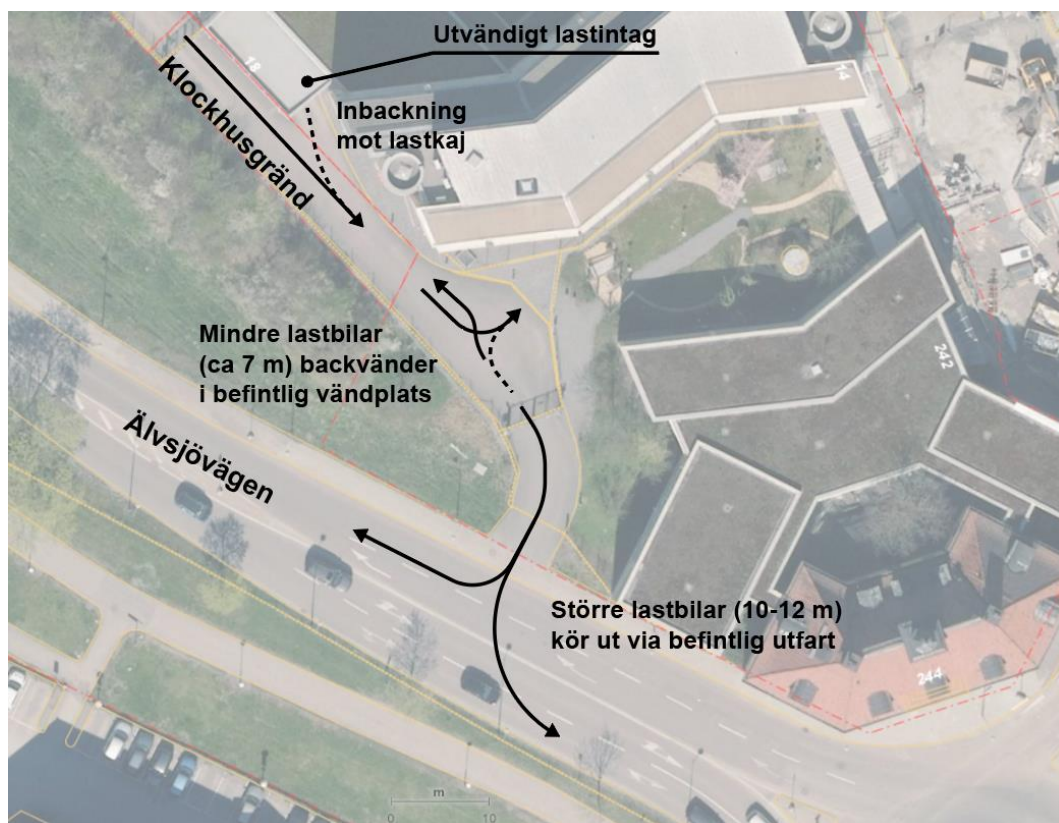
2.4 Angöring och parkering

Fastigheten som i nuläget innehåller olika typer av kontorsverksamheter har all bilparkering samlad i ett underjordiskt garage. Detta garage är cirka 12 000 kvm stort, uppdelat på två plan och rymmer ca 350 bilplatser. Samtliga platser i garaget är förhyrda utan besittningsskydd och hyrs ut till fastighetens kontorshyresgäster. Den nuvarande fastighetsförvaltaren uppskattar att beläggningsgraden i garaget är ungefär 60 procent under vardagar.

Garaget rymmer även en särskild del för cykelparkering med plats för ca 50 cyklar.

Huvudparten av inlastningen till fastighetens lokaler sker via garaget som har ett avskilt lastmottag där takhöjden är anpassad för lastbilar. Det invändiga lastmottaget ligger under det nordligaste av Dragspelshuset.

Mot kvartersgatan Klockhusgränd har ett säkerhetsklassat företag sin verksamhet och lastintag. Leveranslogistiken för denna verksamhet framgår av Figur 2-5 nedan. Utöver att fungera som utfartsväg för lastbilar finns även möjlighet för räddningstjänsten att angöra fastigheten via in- och utfarten som visas i figuren nedan.



Figur 2-5 Fordonsrörelser till och från utvändigt lastkaj. Flygfoto från 2018 (källa: Stockholms stad).

Klockhuset med tillhörande konferenslokal har i nuläget möjlighet att ta emot leveranser från en lastplats vid Götalandsvägen. Leveranser och avfall forslas dock främst genom

lasthissar och långa korridorer till varumottaget i garagets nordligaste del (ett avstånd på drygt 150 m).

Glasfibergatan som löper längs fastighetens nordöstra sida slutar i en vändplats strax norr om Klockhuset, se Figur 2-6. Vändplatsen (med drygt 7 m radie) är för liten för att avfallsbil ska kunna vända utan backning. Hämtningspunkter för avfall är dock placerade så att vändplatsen inte behöver användas av hämtningsfordon.



Figur 2-6 Angöringsfunktioner vid Glasfibergatan och Götalandsvägen. Flygfoto från 2018 (källa: Stockholms stad).

3 Förutsättningar

I detta avsnitt redovisas ett urval av förutsättningar som har varit styrande för framtagandet av bebyggelseförslaget för fastigheten Kabelverket 2.

3.1 Utveckling av infrastrukturen i området

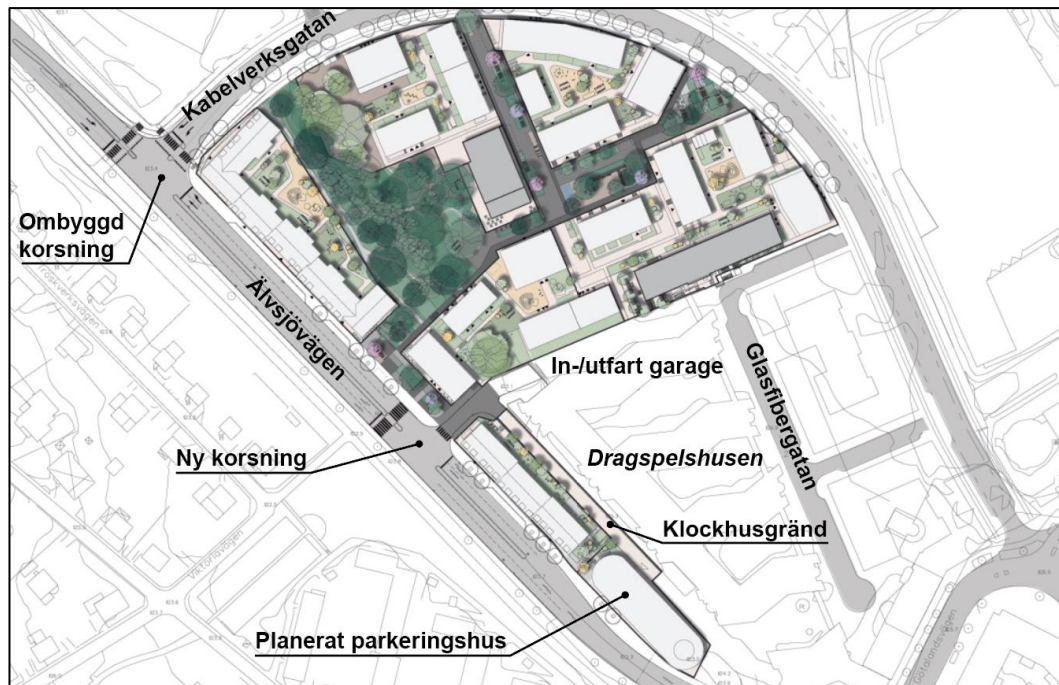
Spårväg syd och tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan

Trafikförvaltningen planerar för utbyggnad av spårväg under namnet "Spårväg Syd" med en delsträcka längs med Älvsjövägen. Spårvägen ska koppla samman Älvsjö med Flemingsberg, med start för projektering och planering under 2020. Sträckan planeras vara utbyggd till år 2030.

Det finns även beslut om utbyggnad av tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö station, vilket preliminärt bedöms vara genomfört år 2035. Den nya linjen är tänkt att få sex stationer som ger flera bytespunkter till annan kollektivtrafik, som Tvärbanan och pendeltågen.

Angränsande planområden

DP 3 möjliggör nya bostäder med lokaler i bottenvåning samt ett parkeringshus utmed Älvsjövägen, se Figur 3-1 nedan. Detta förutsätter att Älvsjövägen inom planområdet byggs om för att möjliggöra angöringsfickor och en funktionell gångbana längs med vägen.



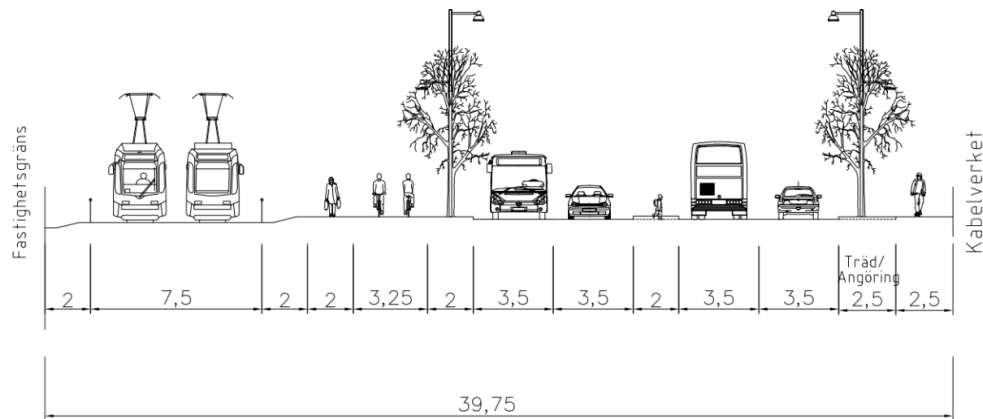
Figur 3-1 Illustrationsplan för DP 3. Källa: Andersson Jönsson landskapsarkitekter (2017)

8(20)

PM TRAFIK
2020-03-26
[GRANSKNINGSHANDLING]
KABELVERKET 2

I detaljplanen ingår en ny korsning som blir Kabelverket 2:s huvudsakliga anslutning till vägnätet. Parkeringsgaraget under Dragospelshuset har in- och utfart mot en kort allmän lokalgata som leder fram till denna korsningspunkt. Korsningen är tänkt att utformas med signalreglering och höger- samt vänstersvängkörfält från Älvsjövägen. Till den korta allmänna lokalgatan ansluts även Klockhusgränd som blir tillfartsväg för Kabelverket 2 och det nya parkeringshuset vid Älvsjövägen.

WSP har tagit fram en rapport "Trafikutredning Kabelverket DP 3" (2016-03-03) som utgör underlag för den detaljplanen och även ger vissa förutsättningar för planarbetet för Kabelverket 2. I rapporten konstateras att både sidoförlagd och mittförlagd spårväg har utretts för Älvsjövägen, men att sidoförlagd spårväg på södra sidan av vägen har förordats eftersom Älvsjövägens gatuanslutningar vetter mot norr. Stockholms stad bedriver under våren 2020 bygghandlingsprojektering för Älvsjövägen utmed DP 3, med en sektionsindelning som i stort överensstämmer med trafikutredningens sektionsskiss, se Figur 3-2 nedan.



ÄLVJÖVÄGEN VID KABELVERKET
Spårväg sidoplacerad, två körfält i varje riktning

SKISS 2015-11-25

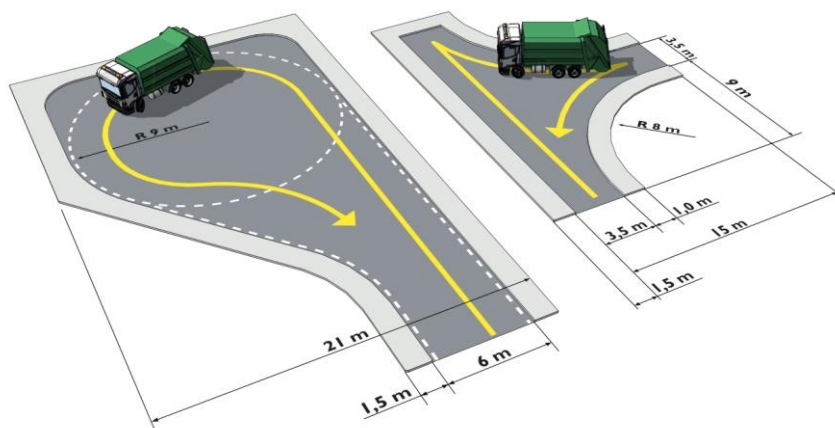
Figur 3-2 Sektion för Älvsjövägen med framtida spårväg söder om Älvsjövägen. Källa: WSP (2016)

Älvsjövägen planeras att byggas om till och med det planerade parkeringshuset i DP 3 (se Figur 3-1 ovan). Söder därom ansluter bygghandlingsprojekteringen till Älvsjövägens befintliga utformning. En förutsättning för placeringen av nya hus vid Kabelverket 2 är att bebyggelsen inte ska medföra ett tvång att bygga om Älvsjövägen söder om det nya parkeringshuset. Andra förutsättningar som detta medför är att det regionala cykelstråket fortsatt kommer gå på Älvsjövägens södra sida, och att norra sidan endast kommer ha gångbana. Projekteringen av Spårväg Syd kan potentiellt medföra att även sträckan utanför Kabelverket 2 behöver byggas om, men det är för tidigt att slå fast i detta läge. Därför anpassas bebyggelseförslaget till Älvsjövägens nuvarande utformning.

3.2 Riktlinjer gällande angöring och parkering

Nedan citeras ett urval av riktlinjer² som är relevanta för projektet;

1. Cykelparkeringar "bör vara lättåtkomliga, nära målpunkter (t.ex. entréer till butikslokaler), ljusa och trygga. Det bör finnas platser som är väderskyddade där det går att låsa fast cykeln ordentligt. I regel löses detta genom att det finns cykelparkeringsplatser både inom- och utomhus. Dörrar till cykelparkering bör vara försedda med automatisk dörröppnare."
2. "Parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas inom 25 m gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré (BBR). För god tillgänglighet bör måttet mellan entré och parkeringsplats inte överstiga 10 m. Alternativt kan parkeringsplatsen inrymmas i parkeringsgarage med hiss till samtliga entréer."
3. "Lastning, lossning och övrig hantering av gods bör hanteras på kvartersmark. Backning över gång- och cykelbanor godtas inte av trafiksäkerhetsskäl. Endast om särskilda skäl föreligger kan lastning och lossning av mindre godsmängder hanteras från gatumark. Lastplatserna lokaliseras och utformas så att de kan utnyttjas gemensamt av intilliggande verksamheter."
4. "Vid återvändsgator ska det finnas vändmöjligheter dimensionerade för avfallsfordon. Backning ska ur trafiksäkerhetssynpunkt undvikas och får endast förekomma vid vändning med max en billängd, exempelvis genom en trevägskorsning. I nybyggnadsområden bör gatustrukturen utformas så att hämtningsfordon kan köra runt utan att behöva vända eller backa." Utformningsexempel för vändplatser med och utan backning visas i Figur 3-3 nedan. Utanför kantstenen krävs 1,5 m hinderfri yta att svepa över.



Figur 3-3 Stockholm Vatten och avfalls principfigur för vändplatser

² Punkt 1-3: Ur Planeringsstöd för nybyggnation i anslutning till allmän platsmark (Exploateringskontoret 2016)
 Punkt 4-5: Ur Projektera och bygg för god avfallshantering (Stockholm Vatten och Avfall 2018)
 Punkt 6: Ur Handbok för godstransporter i den goda staden (SKL, Trafikverket 2011)

5. "Angöringsplats ska vara anordnad så att hämtningsfordon inte blockerar övrig trafik. Angöringsplatsen ska även vara utformad så att hämtningspersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt. Att öppna förardörren mot en starkt trafikerad väg med hög hastighet och/eller stort flöde av fordon är till exempel inte lämpligt."
6. För arbetsmiljöstandard gällande transport av gods med och utan hjälpmedel mellan avlastningsplats och leveransadress, se Figur 3-4 nedan.

MÅTT 15 Avståndet mellan lastplats och leveransadress		
	Inget hjälpmedel eller pirra	Pallyft, rullbur eller avfallskärl
GOD KVALITET	Mindre än 20 meter	Mindre än 10 meter
MINDRE GOD KVALITET	20-40 meter	10-20 meter
LÅG KVALITET	Mer än 40 meter	Mer än 20 meter

Figur 3-4 Avståndsrekommendationer ur Handbok för godstransporter i den goda staden.

3.3 Fastighetsförutsättningar

Ur fastighetsägarsynpunkt är en viktig förutsättning att befintliga hyresgäster ska kunna fortsätta bedriva sin verksamhet. De funktioner som finns i nuläget gällande exempelvis inlastning ska därför i så stor utsträckning som möjligt behållas intakta, alternativt förbättras, i det nya planförslaget.

En annan viktig aspekt för fastighetsägaren är att befintliga och nya kontorslokaler blir attraktiva att hyra för företag och näringsidkare. Väl fungerande godshantering och lättillgängliga entréer till lokalerna är viktiga faktorer för att uppnå detta.

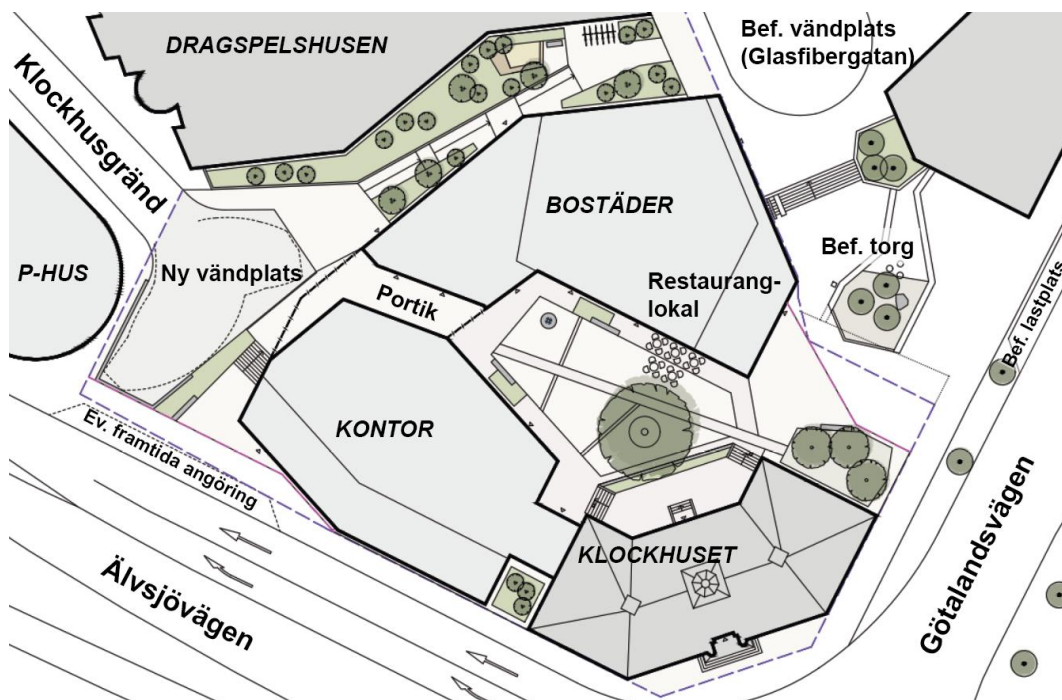
En eventuell framtida delning av fastigheten där de nya byggnaderna bildar en eller flera fastigheter ska inte omöjliggöras. En gemensam lösning för parkering förutsätts dock oavsett om fastigheten delas upp eller inte.

4 Utformningsförslag

Nedan visas det framtagna bebyggelseförslaget i perspektiv och i plan. Efterföljande avsnitt beskriver de funktioner som förslaget ger för olika trafikantgrupper och användare.



Figur 4-1 Perspektiv med vy från söder. Källa: AIX arkitekter



Figur 4-2 Illustrationsplan för anordning av markytor kring den nya bebyggelsen. Källa: SWMS landskapsarkitekter

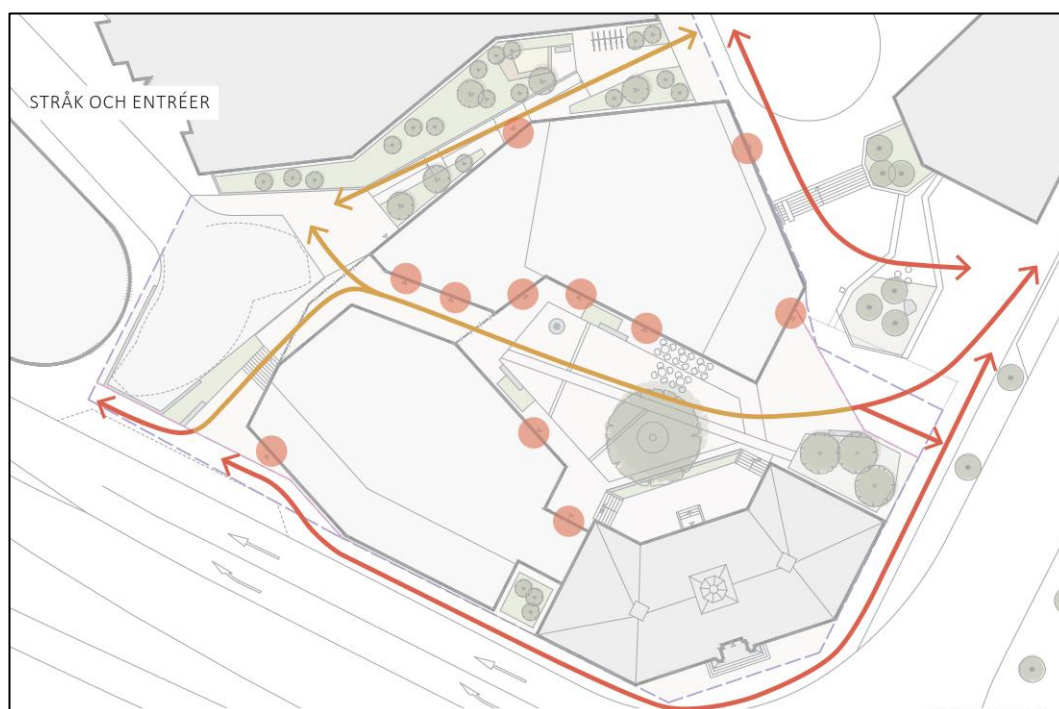
4.1 Allmänt

Bebyggelseförslaget innebär att den befintliga tillbyggnaden till Klockhuset rivs och ersätts med en ny sammanhängande byggnad som kopplas ihop med Klockhuset. Den nya byggnaden består av två huvudvolymerna som binds samman över en portik. Den norra volymen är tänkt att främst rymma bostäder medan den södra volymen, som ligger intill Älvsjövägen, är avsedd för kontorslokaler. I bostadsdelens bottenvåning mot innergården planeras lokaler med bland annat restaurangändamål.

Bebyggelseförslaget innebär också att den nuvarande in- och utfarten mot Älvsjövägen tas bort, för att ge plats åt den nya kontorsbyggnaden.

4.2 Gångtrafik

För gående innebär bebyggelseförslaget nya möjligheter att röra sig genom området norr om dagens cirkulationsplats. Likt nuläget kommer endast gångbanorna utmed Älvsjövägen och Götalandsvägen utgöra allmän plats, men allmänt tillgängliga gångstråk på kvartersmark tillskapas via den nya innergården samt mellan Dragspelshuset och den nya bostadsbyggnaden (se Figur 4-3).



Figur 4-3 Rörelsestråk för gående. Mörkare pilar visar primära gångstråk på allmän plats. Cirklar markerar entréer. Källa: SWMS landskapsarkitekter.

4.3 Cykeltrafik

Den nya bebyggelsen ligger vid gator där cykling sker i blandtrafik. Cyklande når främst bebyggelsen via gatorna Götalandsvägen, Glasfibergatan och Klockhusgränd. De två sistnämnda kvartersgatorna har jämförelsevis låga trafikmängder och fordonshastigheter, och är därmed väl lämpade för cykeltrafik.

Dagens trappa mellan Götalandsvägen och Glasfibergatan utgör ett hinder för cykling mellan dessa gator. I bebyggelseförslaget föreslås att trappan förses med skenor för barnvagnar och cyklar, för att öka tillgängligheten för dessa användare.

4.4 Angöring och parkering

Cykelparkering

Cykelparkering för boende planeras i källarplan men cykelparkeringar kommer även finnas utomhus i marknivå, i första hand för besökare. Eftersom fastigheten omges av gator med cykling i blandtrafik med gångytor närmast byggnaderna kommer cyklar behöva ledas till och från platserna för cykelparkering. Se separat PM för parkering för en närmare beskrivning av cykelparkeringstal och utformning.

Bilparkering

Parkering till hela planområdet löses i det befintliga underjordiska garaget under Dragspelshuset. Källarplanet under den nya bebyggelsen förbinds med en gångkoppling till garaget. Parkeringsplatserna nås via hissar som går ned till källarplanet från både bostadsdelen och kontorsdelen. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ordnas i den delen av garaget som ligger närmast den nya bebyggelsen. För information om parkeringstal, se separat PM för parkering.

14(20)

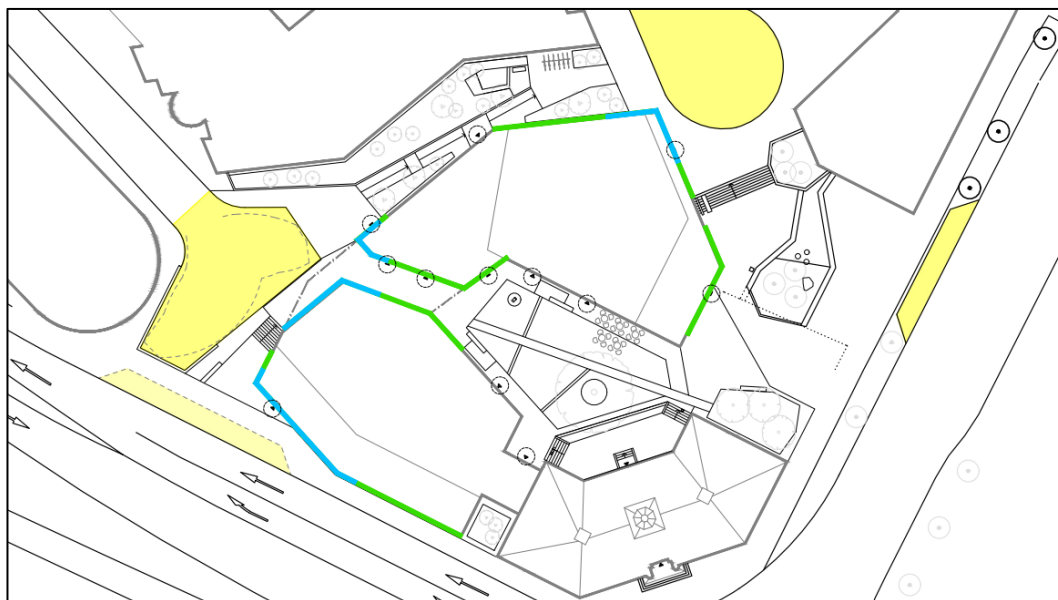
PM TRAFIK
2020-03-26
[GRANSKNINGSHANDLING]
KABELVERKET 2

Angöring med personbil och mindre fordon

I markplan är angöring med personbil möjligt från flera håll (se Figur 4-4). I slutet av Klockhusgränd ordnas en vändplats som är tänkt att kunna användas för kortare ändamål, som exempelvis på- och avstigning eller lastning och lossning. Ytan fungerar därmed både som vändplats och uppställningsplats vid kortare angöring. Tillfälligt uppställda fordon kan blockera för andra fordon som ska vända, men eftersom trafikflödet blir lågt bedöms detta inte skapa framkomlighetsproblem.

Angöring med motorfordon är också möjligt från Glasfibergatan i norr. Gatan har parkeringsplatser på båda sidor, som närmast vändplatsen nås inom BBR:s angivna avstånd (25 m). Parkeringsplatserna kan användas av såväl besökande som boende i området. Vid behov kan parkeringsplats för rörelsehindrade ordnas på Glasfibergatan.

Den befintliga lastfickan vid Götalandsvägen kan användas för kortare parkeringsändamål. Parkering är tillåten 15 min förutom dagtid under vardagar mellan kl 7-16, då gäller ändamålsplats för lastning och lossning.



Figur 4-4 Angöringsytor (gult) och fasader som nås inom 25 m gångavstånd (grönt) resp. 10 m gångavstånd (blått). Preliminära lägen för entréer visas med cirklar.

Ytterligare en möjlighet till angöring med personbilar och mindre fordon kan vid behov tillskapas i en ficka utmed Älvsjövägen, se Figur 4-5 på nästa sida. Detaljplanen för Kabelverket 2 möjliggör att Älvsjövägens gångbana kan flyttas in norrut så att en angöringsficka kan ordnas med samma dimensioner som projekterats längre norrut på vägen. Denna framtida angöringsficka skulle tillgängliggöra en kontorsentré mot Älvsjövägen för exempelvis taxitransporter, vilket skulle höja fastighetens attraktivitet för hyresgäster. Angöringsfickan skulle också kunna nyttjas av besökande och mindre varuleveranser till lokaler i det parkeringshus som planeras intill fastigheten. Angöringsfickan kan iordningsställas i framtiden för att stödja ett mer levande gaturum vid

detta avsnitt av Älvsjövägen. Det kan exempelvis genomföras i samband med en eventuell gatuombyggnad till följd av den framtida spårvägens behov.



Figur 4-5 Perspektiv med vy från söder. Eventuell framtida angöringsficka illustrerad i grått. Källa AIX Arkitekter.

Angöring med lastbil och avfallshantering

Lastbilar behöver komma åt den nya bebyggelsen för avfallshantering, vid varuleveranser till kontor och restaurang och vid enstaka tillfällen när boende flyttar in och ut. Restauranglokalen kan också ha behov av tömning av fettavskiljare. Utöver detta ska den nuvarande lastkajen vid Dragspelshuset kunna angöras som i nuläget. Vändytan i slutet av Klockhusgränd har utformats för att kunna hantera dessa angöringsbehov. Vändytan dimensioneras för backvändning med lastbilar upp till 12 meters längd.

För den nya bebyggelsen planeras avfallshantering ske via maskinell hantering, och i första hand med mobilt sopsug. En dockningspunkt för mobilt sopsug kan placeras i vändplatsen, på lämplig plats i förhållande till avfallshämtningsfordonets vändrörelse. Nära vändplatsen kommer också ett miljörum finnas, varifrån fraktioner som inte ingår i sopsugssystemet kan hämtas. Där finns även möjlighet att placera anslutningspunkt till fettavskiljare. Ett alternativ till sopsug är botten tömmande behållare, förutsatt att en lämplig plats kan ordnas för detta.

För varuleveranser och flytttransporter till den nya bebyggelsen finns två alternativ till angöring. Den ovan beskrivna vändplatsen eller den befintliga lastplatsen på Götalandsvägen kan användas för detta.



Figur 4-6 Körspåren visar hur en sopbil backar en fordonslängd för att vända. Blå linjer markerar räckan som styr gående bort från området där backning med lastbil förekommer.



Figur 4-7 Dockningspunkt för mobilt sopsug, i detta fall placerad i gångbana.

5 Konsekvenser av utformningsförslaget

5.1 Gång- och cykeltrafik

För gångtrafiken innebär förslaget att fastigheten öppnas för nya rörelsestråk vilket höjer gåendes framkomlighet jämfört med nuläget. Gångbanan utmed Älvsjövägen lämnas oförändrad men via trappan bredvid vändplatsen skapas kopplingar till Klockhusgränd, Glasfibergatan och den nya innergården. De som inte har möjlighet att använda trappan når innergården från Götalandsvägen.

För cykeltrafik som ska passera området medför förslaget inga förändringar mot nuläget. Det blir dock lättare att röra sig med cykel kring fastigheten, tack vare nya cykelramper i trappor.

5.2 Kollektivtrafik

Bebyggelseförslaget påverkar varken den befintliga eller planerade infrastrukturen för kollektivtrafiken. Däremot bidrar förslaget till att skapa underlag för kollektivtrafik i form av boende, besökande och arbetande som behöver ta sig till och från området.

5.3 Motorfordonstrafik

Bebyggelseförslaget innebär ingen förändring av nuvarande trafiknät för motorfordon, med undantag för in- och utfarten mot Älvsjövägen som utgår. Förtätningen av fastigheten kan bidra till ökade fordonsflöden i närområdet, men i förhållande till hela exploateringsområdet Älvsjöstaden utgör tillskottet från Kabelverket 2 endast en liten del. I Älvsjöstaden planeras ca 1 800 bostäder, vilket kan jämföras med ett 50-tal bostäder i just detta projekt. För mer information om prognostiserade fordonsflöden, se rapporten "Trafikutredning Kabelverket DP 3" (WSP, 2016).

5.4 Angöring och parkering

Nuvarande angöringsytor kring fastigheten kan behållas, samtidigt som ny angöringsytor tillkommer. De föreslagna angöringslösningarnas konsekvenser beskrivs nedan i termer av arbetsmiljö, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Arbetsmiljö

Förslaget ger möjlighet att kunna transportera gods från angöringsytor till entréer på mellan 10 och 25 meters avstånd. Det bedöms ge god till mindre god kvalitet, beroende på godstyp och hjälpmedel, enligt SKL och Trafikverkets handbok (se avsnitt 3.2). Den yttre transportvägen från miljörummet till hämtningsfordonet bedöms bli ca 10 m, och förses med fast och jämn markbeläggning och nivåutjämning vid vändplatsens kantsten.

Trafiksituationen vid angöringsytan påverkar också arbetsmiljön. Avfallsfordon kommer kunna ställa upp i vändplatsen på en yta där övrig trafik kommer vara mycket begränsad. Miljön för hämtningpersonalen blir därmed lugn. Det backningsmoment som ingår i vändplatslösningen är negativt för arbetsmiljön, men som helhet bedöms arbetsmiljön vid hämtning bli god.

Trafiksäkerhet

Två punkter i utformningsförslaget kan sägas ha en förhöjd risk vad gäller trafiksäkerheten. Den första är den möjliga framtida angöringsfickan utmed Älvsjövägen. Sett till Älvsjövägens nuvarande trafikledskaraktär finns det risk för höga hastigheter, även om cirkulationsplatsen har en hastighetsdämpande effekt. Ombyggnaden av Älvsjövägen längre norrut, kombinerat med den nya bebyggelsen utmed vägen kan dock ändra karaktären till mer stadsmässiga förhållanden med ett lugnare trafiktempo.

Den andra punkten med förhöjd risk gällande trafiksäkerhet är vändplatsen där backvändning med lastbil är tänkt att ske. Backningsrörelser innebär alltid risker men med god planering kan gångstråk ordnas så att konflikter med gående undviks. I utformningsförslaget har detta hanterats genom att gående styrs bort från ytan där backning förekommer med hjälp av räcken eller låga murar. Resultatet av utformningen är en kompakt vändyta som fordonsförarna har goda möjligheter att överblicka.

En klar trafiksäkerhetsförbättring som förslaget medför är att den nuvarande direktutfarten till Älvsjövägen, med tillhörande fordonsrörelser, utgår.

Med de risker som nämnts ovan beaktade, bedöms bebyggelseförslaget som helhet ge förutsättningar för god trafiksäkerhet.

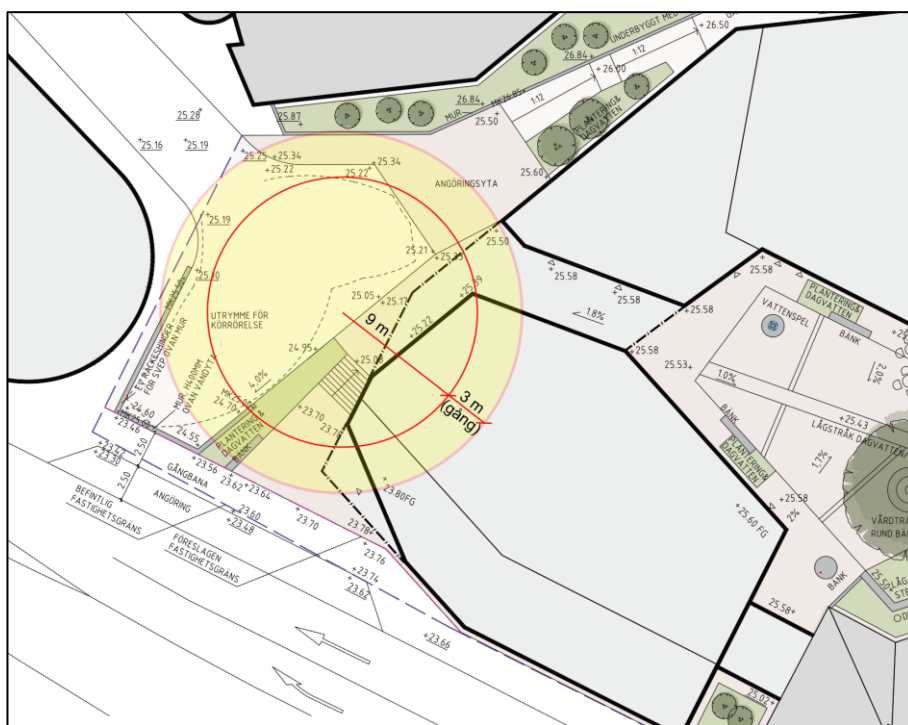
Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

För rörelsehindrade kommer det primära rörelsestråket fortsatt att vara utmed Älvsjövägens och Götalandsvägens allmänna gångbanor. Ett nytt stråk med svaga lutningar som tillkommer för denna användargrupp är stråket mellan Götalandsvägen och Klockhusgränd. Ett flertal av entréerna till den nya byggnaden kommer kunna nås inom 25 m (BBR-krav) från ytor där angöring tillåts, och ett fåtal nås inom 10 m (Stockholm stads egen målsättning). Parkeringsplatser för rörelsehindrade kommer kunna ordnas i garage med max 25 meters gångväg inomhus till trapphus med hiss.

Synskadade ska kunna nyttja alla nya gångstråk som skapas på fastigheten. I kommande markprojektering säkerställs detta genom omsorgsfull planering av taktila ledytor för synskadade.

6 Andra studerade lösningar

Ett flertal alternativa lösningar för angöring har prövats under arbetets gång, främst för att utreda om backningsrörelser med tunga fordon går att undvika. Att ordna en infartsväg från Älvsjövägen till Klockhusgränd undersöktes men avfärdades eftersom det skulle kräva att nuvarande körytor på fastigheten måste sänkas för att infarten ska uppnå acceptabel lutning. Det skulle medföra att nuvarande inlastningslösning inte kan behållas till Dragspelshuset. Vidare skulle det innebära stora kostnader för ledningsomläggningar. En annan möjlighet som har undersökts är att koppla samman Glasfibergränd med Klockhusgränd via utrymmet mellan Dragspelshuset och den nya bebyggelsen. Lastbilars svepytor skulle ta upp en stor del av ytan på bekostnad av grönytor och dagvattenhantering, samtidigt som en kostsam förstärkning av bjälklag mot underliggande garage skulle behövas. Därmed avfärdades även denna lösning. Ett tredje alternativ som har övervägts är att låta Klockhusgränd avslutas med en stor vändplats där åtminstone avfallsfordon kan vända utan backning. En sådan vändplan skulle uppta en stor del av den byggbara ytan (se Figur 6-1) och försvåra gångkopplingen mellan Älvsjövägen och innergården, varför även detta alternativ valdes bort. Den kompakta vändplats med backvändning som istället valdes bedöms vara en bättre avvägning mellan trafikytor och andra kvaliteter.



Figur 6-1 Utrymmesbehov för vändplats med 9 meters radie. Den yttre cirkeln markerar bakkant för gångbana med 3 meters bredd som gör att gående kan hålla ett tryggt avstånd från vändande lastbilars svep över kantstenen.

20(20)

PM TRAFIK
2020-03-26
[GRANSKNINGSHANDLING]
KABELVERKET 2