

Rapport
FÄRGARPLAN - TRAFIK PM



2022-12-15

UPPDRAG 315249, Färgarplan parkering och mobilitet

Titel på rapport: Trafik PM - Färgarplan

Status: Slutversion

Datum: 2022-12-15

MEDVERKANDE

Beställare: Folkhem Trä AB

Kontaktperson: Felix Antman Debels

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Ali Esmaili

Kvalitetsgranskare: Jonas Frejd

Innehållsförteckning

	UPPDRAG.....	2
	MEDVERKANDE	2
1	INLEDNING.....	4
2	STYRDOKUMENT.....	5
	2.1 FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN.....	5
	2.2 GÅNGPLAN.....	5
	2.3 CYKELPLAN.....	5
	2.4 GATA STOCKHOLM	5
	2.5 PROJEKTERA OCH BYGG FÖR GOD AVFALLSHANTERING.....	5
	2.6 EN STAD FÖR ALLA	5
3	BEFINTLIG TRAFIKSITUATION.....	6
	3.1 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	6
	3.2 KOLLEKTIVTRAFIK.....	7
	3.3 FORDONSTRAFIK	8
	3.3.1 ANGÖRING & AVFALLSHANTERING	8
4	PLANFÖRSLAG.....	9
5	FRAMTIDA TRAFIKSITUATION.....	10
	5.1 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	10
	5.2 KOLLEKTIVTRAFIK.....	10
	5.3 FORDONSTRAFIK	11
	5.3.1 ANGÖRING OCH AVFALLSHANTERING	12
	5.4 KÖRSPÅR FIKONET 7	13
	5.5 PARKERING OCH GARAGE	14
	5.6 FORTSATT ARBETE.....	14

1 INLEDNING

Vid Färgarplan på Södermalm i Stockholm planerar Folkhem för en exploatering. Befintlig markparkering planeras ersättas av cirka 56 bostäder i form av tre flerbostadshus med ett underliggande garage. Detta trafik-pm syftar till att redogöra dagens trafiksituation och trafikföring. Vidare ska trafikutredningen beskriva den framtida situationen avseende trafik och gata.



Figur 1. Orienteringskarta med Färgarplan markerad.

2 STYRDOKUMENT

Arbetet med Färgarplan utgår från stadens planeringsunderlag samt de mål och visioner som staden antagit. Nedan nämns ett urval av styrdokumenterna och planeringsunderlagen.

2.1 FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket också innebär ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på trafiken. Kommunfullmäktige i Stockholm stad har antagit en framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Den anger styrande principer för hur stadens gator ska användas. Strategins fyra huvudriktningar är:

- Prioritera kapacitetsstarka färdmedel genom mer reserverad plats i gatunätet.
- Trafiken ska bli mer pålitlig genom förutsägbar restid.
- Bättre förutsättningar för gående.
- Minska de negativa effekter som trafiken kan ha på storstadslivet genom att prioritera miljövänliga färdmedel.

2.2 GÅNGPLAN

Gångplanen grundar sig i framkomlighetsstrategin och beskriver hur staden ska arbeta och planera för en mer gångvänlig stad. Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ger förutsättningar för att kunna, vilja, veta och våga gå. Planen innehåller såväl fysiska som strategiska åtgärder.

2.3 CYKELPLAN

Med utgångspunkt i framkomlighetsstrategin har Stockholm stad tagit fram en cykelplan. Planen omfattar en rad åtgärder som att anlägga fler cykelbanor och cykelfält, anläggning av pendlingsstråk, förbättrad service m.m.

2.4 GATA STOCKHOLM

Gata Stockholm är ett steg på vägen mellan Framkomlighetsstrategins övergripande mål och det praktiska genomförandet. Syftet med Gata Stockholm är att skapa en så enhetlig standard och kvalitet för stadens gator som möjligt. Gata Stockholm ska fungera som planeringsstöd främst vid utformning av nya gator. Den ska tydliggöra vilka funktionskrav och förutsättningar som ligger till grund för val av en sektion och är även tänkt att underlätta dialogen kring valet.

2.5 PROJEKTERA OCH BYGG FÖR GOD AVFALLSHANTERING

Riktlinjerna har tagits fram för att på ett översiktligt sätt framhäva de områden som behöver beaktas vid om- och nybyggnation, och kan användas som underlag för de som planerar, bygger och förvaltar system för insamling av avfall. Riktlinjerna kan exempelvis användas av byggherrar, fastighetsägare, arkitekter och inte minst berörda inom stadens förvaltningar och bolag som beslutar, projekterar eller på annat sätt berörs av avfallsfrågor inom stadsbyggnadsprocessen.

2.6 EN STAD FÖR ALLA

En tillgänglig och användbar miljö skapar förutsättningar för full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkoren. Det är också en förutsättning för ökad självständighet och självbestämmande för personer med särskilda behov. Handboken är till för att utforma en tillgänglig och användbar miljö för alla.

3 BEFINTLIG TRAFIKSITUATION

Färgarplan innefattar idag en markparkering, en elnätsstation och återvinningscentral. Dessutom nyttjas planområdet som utfart av intilliggande fastighet "Fikonet 7".

3.1 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Gångnätet i området är finmaskigt. Längs med Tengdahlsgratan och Barnängsgatans båda sidor finns breda gångbanor. Inom "Fikonet 7" är kvartersgatorna utformade för blandtrafik och alla trafikslag samsas om samma yta. Dessa gator ansluter mot såväl Tengdahlsgratan som Barnängsvägen.

Området kring Färgarplan saknar dedikerade cykelbanor och all cykling sker i blandtrafik.



Figur 2. Gång- och cykelbanor inom utredningsområdet.

3.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Direkt öster om planområdet finns hållplatsläget Tengdahls-gatan som trafikeras av lokalbuss 57 och 66. Cirka 120 meter österut längs Tengdahls-gatan finns hållplatsläget Barnängen som trafikeras av stombusslinje 2.

Tengdahls-gatan

- Buss 57 (Sofia- Frösundavik) 20-minuterstrafik i högtrafik
- Buss 66 (Reimersholme-Sofia) 15-minuterstrafik i högtrafik

Barnängen

- Stombusslinje 2 (Sofia-Norrntull) 10-minuterstrafik i högtrafik
- Buss 57 (Sofia-Frösundavik) 20-minuterstrafik i högtrafik



Figur 3. SL Linjenätskarta.

3.3 FORDONSTRAFIK

Markparkeringen på Färgarplan har idag sin in- och utfart mot Tengdahlsgratan som tillhör det lokala gatunätet och som innefattar kantstensparkering på södra sidan. Framkomligheten bedöms som god i området och trafikflödena som låga. Inom området finns inga kända kapacitetsbrister.

Redovisade trafikflöden för Barnängsgatan i figur 4 är hämtade från trafikflödes-pm för Kv. Persikan daterat 2016-03-18 (Sweco Civil AB). För Tengdahlsgratan är hämtade från Stockholms stads trafikräkning från 2016.

3.3.1 ANGÖRING & AVFALLSHANTERING

Kvartersgator inom fastigheten Fikonet 7 ansluter idag mot markparkeringen vid Färgarplan samt mot Barnängsvägen. Trafikföringen inom fastigheten bygger på att fordon kör in från Barnängsgatan och ut vid parkeringsytan. Kvartersgatorna möjliggör för tillgänglig angöring, RHP och avfallshantering.

I vidare planeringsarbete behöver hänsyn tas till trafikföringen för att säkerställa dessa angöringsgator fortsatt kan nyttjas för avsedda funktioner.



Figur 4. Trafikföring för fordonstrafiken i området.

4 PLANFÖRSLAG

Den nya bebyggelsen består av tre huskroppar med ett underliggande garage. Husen placeras på befintlig markparkering och anpassas efter befintlig utformning av Tengdahlgatan och Barnängsgatan.

Totalt inryms 56 lägenheter och 2 lokaler enligt sammanställningen nedan. I garaget inryms 16 parkeringsplatser vilket uppfyller parkeringstalet om 0,28 platser per bostad. Vidare finns plats för 136 cykelparkeringar vilket uppfyller parkeringstalet om 2,5-3,5 cykelplatser per bostad.

Tabell 1. Lägenhetsfördelning.

Storlek	Antal	Andel
1 RoK	1	2 %
2 RoK	26	46,5 %
3 RoK	26	46,5 %
5 RoK	3	5 %
Summa	56	100 %

Tabell 2. Ytsammanställning.

Kategori	YTA
Bostäder	5081,7 BTA
Lokal	139,1 LOA



Figur 5. Illustrationsplan

5 FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

Då den nya bebyggelsen till stora delar anpassas efter det befintliga gatunätet och trafiksystemet sker inga större förändringar. De förändringar som sker redovisas nedan.

5.1 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

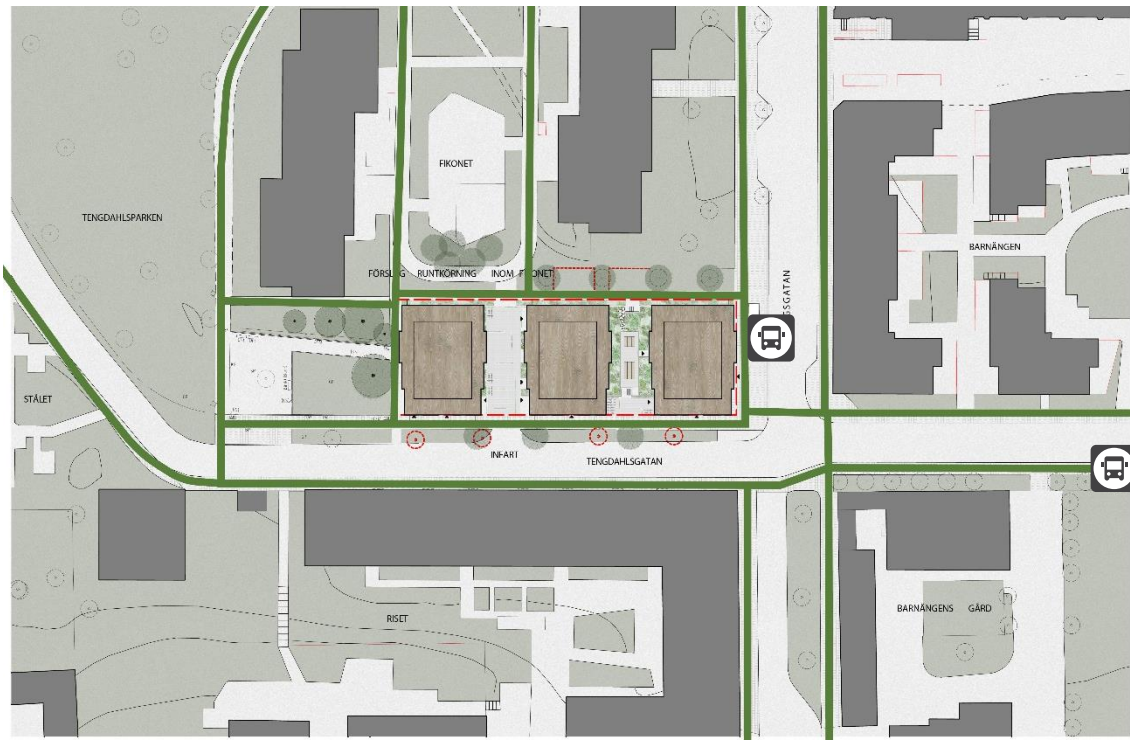
De tre huskropparna placeras på befintlig markparkering och anpassas efter befintligt gång- och cykelnät. Det finmaskiga nätet som idag finns runt markparkeringen behålls och den nya bebyggelsen bedöms innebära ökad trygghet på dessa. Cykling sker fortsatt i blandtrafik.

Projektet planeras för att ha en hög nivå av mobilitet. Bland annat planeras för en cykelpool innehållandes elassisterade lastcyklar. Vidare placeras cykelparkering i närhet av entréer samt lättillgängligt i garaget. I markplan planeras för två cykelparkeringar anpassade efter mer utrymmeskrävande cyklar.

5.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Den planerade exploateringen bedöms ha ett bra kollektivtrafikläge med direkt närhet till stombusslinje 2 samt lokalbusslinje 57 och 66.

Utöver busstrafiken som trafikerar Färgarplan pågår sedan 2020 en utbyggnad av tunnelbanans blåa linje mot Nacka. Den nya tunnelbanelinjen har en uppgång vid Hammarby kanal och en vid Sofia (cirka 1000 meter) och förbättrar kollektivtrafikläget för Färgarplan ytterligare. Tunnelbanan förväntas tas i drift år 2030.

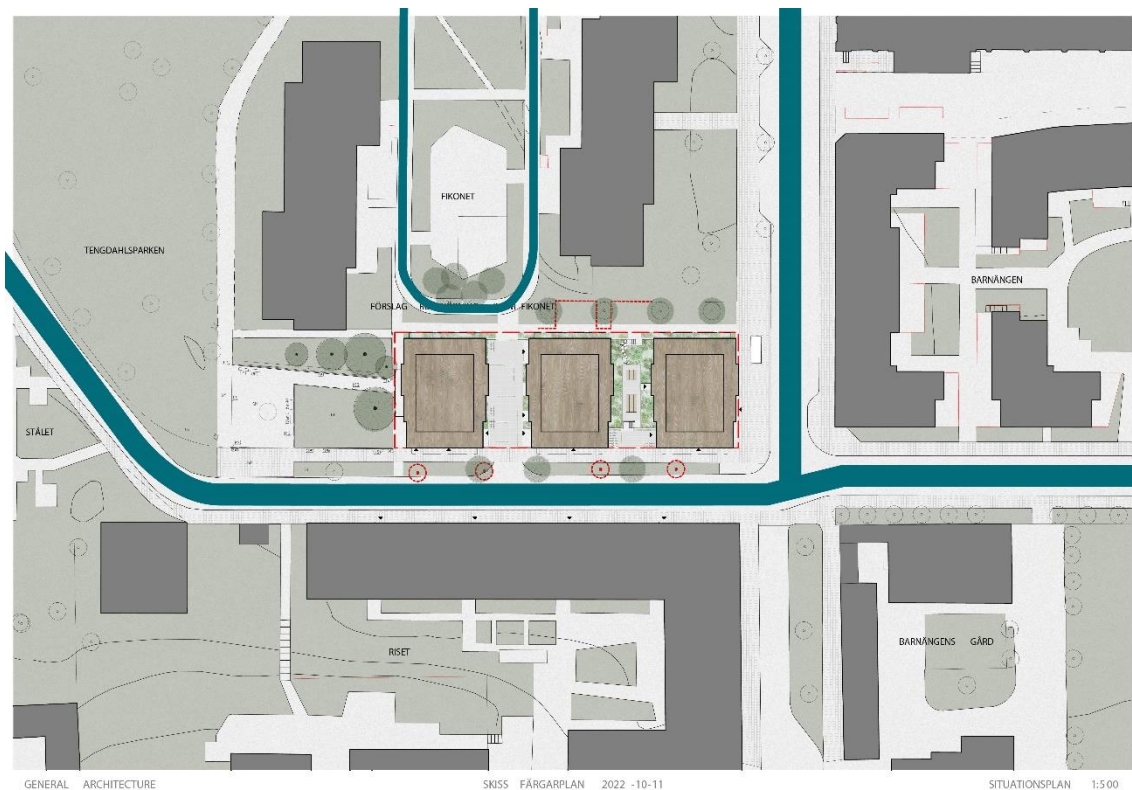


Figur 6. Framtida gångbanor inom utredningsområdet samt läge för busshållplatser.

5.3 FORDONSTRAFIK

Den nya bebyggelsen bedöms inte ha någon större inverkan på intilliggande allmänna gator. Garaget ansluter mot den körbara gården för att vidare ansluta mot Tengdahlsgatan som trafikeras av cirka 200 fordon per dygn. Då garaget endast innefattar 16 parkeringsplatser bedöms det tillkommande trafikflödet som försumbar.

I och med exploatering av markparkeringen begränsas rundkörningen på kvartersgator inom fastigheten Fikonet 7. Istället för att kvartersgatorna ansluter mot markparkeringen skapas möjlighet för rundkörning för typfordon LOS och LU (sopbil och brandbil). Lösningen innebär att en del av befintlig grönyta mellan lekplats och befintlig markparkering hårdgörs. I vidare projekteringsarbete bör denna yta detaljstuderas för att skapa en så trivsamt yta som möjligt.



Figur 7. Körvägar för motorfordonstrafik inom utredningsområdet.

5.3.1 ANGÖRING OCH AVFALLSHANTERING

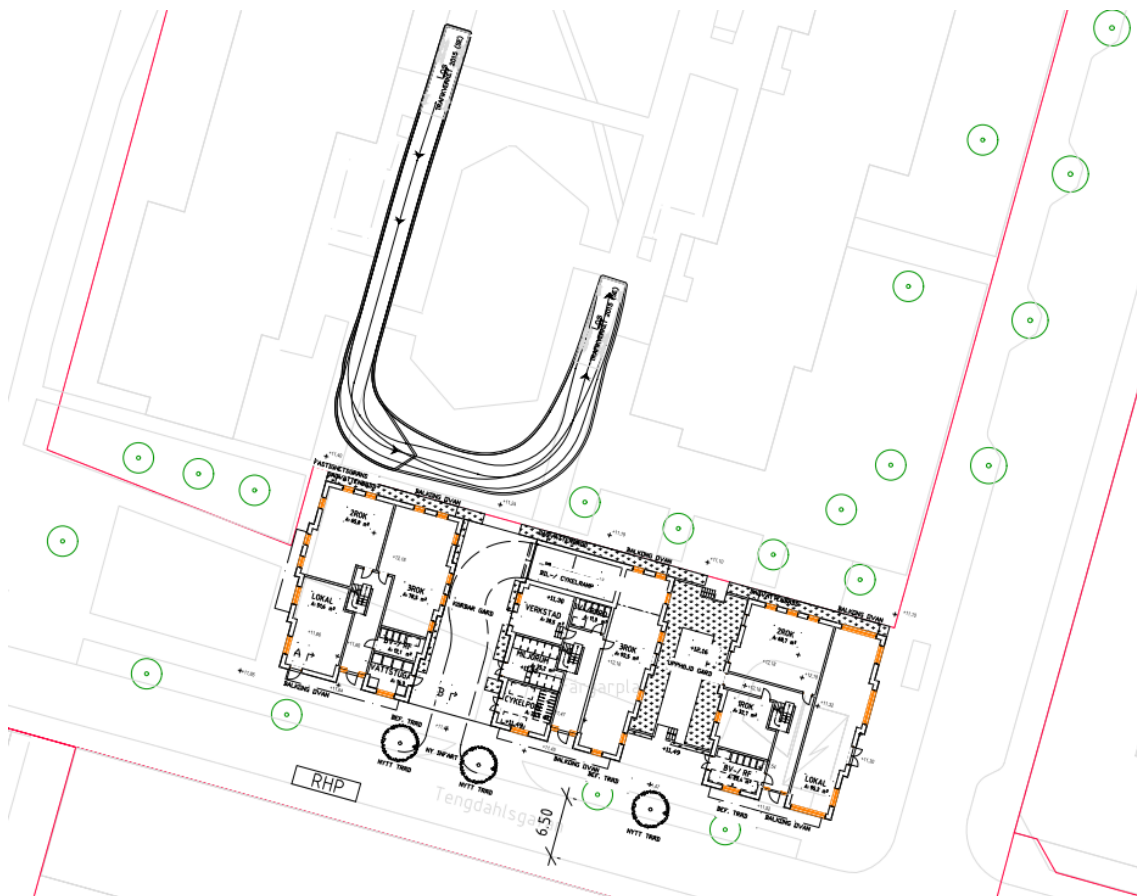
Angöring och avfallshantering för ny- och befintlig bebyggelse längs med Tengdahlsgratan föreslås ske i gatan. Den längsgående kantstensparkeringen på södra sidan tas bort då gatans bredd inte uppfyller önskad standard. Befintlig RHP på Tengdahlsgratan behålls, vid detaljprojektering kan läget för denna parkeringsplats behöva justeras för att säkerställa körspår till in- utfart för den nya bebyggelsen.



Figur 8. Angöring och avfallshantering ordnas från körbanan Tengdahlsgratan.

5.4 KÖRSPÅR FIKONET 7

För att säkerställa rundkörningen inom kvarteret Fikonet 7 har utformningen och utrymmet anpassats med hjälp av körspår. Innerradien ska vara minst nio meter för att skapa utrymme för typfordon LOS och LU som motsvarar sopbil och brandbil. Vid detaljprojektering av platsen mellan lekplats och ny bebyggelse bör fokus vara att skapa en miljö avsedd för vistelse och som samtidigt möjliggör rundkörning. Genom att utforma platsen väl kan värden även tillskapas för befintlig bebyggelse.



Figur 9. Körspår för ny körväg inom kvarteret Fikonet 7.

5.5 PARKERING OCH GARAGE

De tre nya husen underbyggs med ett garage med plats för såväl bil som cykelparkering. I garaget finns även parkering för personer med särskilda förutsättningar (RHP). Från RHP kan lägenheter nås via hiss. Parkeringsbehov, parkeringstal och mobilitetsåtgärder redogörs separat i "Parkerings PM- Färgarplan".

I anslutning till entréerna skapas ytterligare cykelparkering. Cykelparkeringarna möjliggör för fastlösning av ram.

Då befintlig elnättsstation som finns på fastigheten byggs in i garaget har särskilda krav ställts på rampens lutning och fri höjd. Nedan redogörs för garagerampens utformning.

- Lutning 1:9
- Övergångslutning på 1:18
- Minsta bredd 3,8 meter (eftersträva 4,0 meter)
- Rampen ska ha en fri höjd om 2,3 meter

5.6 FORTSATT ARBETE

Generellt bedöms den nya bebyggelsen inte påverka trafik och gator i någon större omfattning. Inför fortsatt arbete listas nedan viktiga utredningspunkter att bevaka.

- Detaljprojektering av ny rundkörning inom Fikonet 7 ska säkerställa framkomlighet för typfordon LOS och LU. Den nya ytan ska utformas för att bjuda in till vistelse.
- Rampens utformning ska säkerställa framkomlighet för drift och underhåll av elnättsstation.
- För att säkerställa en ambitiös nivå av mobilitet ska de åtgärder som föreslås i parkerings-pm säkerställas i exploateringsavtal eller motsvarande.