

Handläggare
Elenore Bjelke
08-508 260 35**Till**
Trafiknämnden
2016-03-10

Områdesprogram för Södra Solvallastaden. Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden besvarar stadsbyggnadskontorets remiss med detta tjänsteutlåtande
2. Trafiknämnden förklarar beslutet omedelbart justerat

Lars Jolérus
Tf FörvaltningschefMattias Lundberg
AvdelningschefErika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har till trafikkontoret översänt förslag på områdesprogram för Södra Solvallastaden på remiss. Södra Solvallastaden innehåller förutom ca 1200-1500 bostäder även en utveckling av travarenan och dess verksamheter samt tillkommande kontor och skolor/förskolor.

Trafikkontoret ser det som mycket positivt att området önskar ha en inriktning mot att främja ytsnåla och miljömässigt hållbara transportmedel såsom kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Områdesprogrammet saknar dock en konkret redovisning över hur detta ska ske t.ex. genom att redovisa förslag till gatusektioner och utformning av allmän platsmark, om än på en översiktlig nivå.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 35
Växel 08-508 272 00
elenore.bjelke@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Remissen

Stadsbyggnadskontoret har till trafikkontoret översänt förslag på områdesprogram för Södra Solvallastaden på remiss.

Områdesprogrammet redovisar en tänkt utveckling av ett nytt område, Södra Solvallastaden, som i huvudsak etableras på nuvarande parkeringsytor. Området är tänkt att innehålla ca 1200-1500 bostäder med viss närservice, skola, förskolor och verksamheter med anknytning till arenan, bland annat en multisporthall. Solvallaskogen, som görs mer tillgänglig för allmänheten när nuvarande träningsbana för travhästar avvecklas, utgör en värdefull resurs till rekreation intill det nya området. Utvecklingen är en del i Stockholms stads mål att 140 000 nya bostäder ska byggas till 2030. Sovallaområdet ingår i den zon som i stadens översiktsplan, Promenadstaden, redovisas som ”centrala stadens utvidgning”.



Bild 1. Programområdet markerat.

Planering pågår för en ny spårvägslinje mellan Bromma och Helenelund, Tvärbana Kistagrenen. En hållplats för spårvägen är tänkt att placeras i direkt anslutning till området.

Detaljplanearbete för de första etapperna inom området bedöms kunna påbörjas under 2016. En första byggstart kan preliminärt ske under 2018.

Remissmaterialet består av ett områdesprogram med bl.a. tillhörande parkeringsutredning och förväntade trafikflöden för olika transportslag.

Remisstiden sträcker sig till 2016-01-26, Trafikkontoret har dock fått förlängd svarstid till 2016-03-11 och därmed behöver ärendet omedelbart justeras.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret ser det som mycket positivt att området önskar ha en inriktning mot att främja ytsnåla och miljömässigt hållbara transportmedel såsom kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Cykeltrafiken ska prioriteras inom området där ett cykelnät inom området kopplas samman med de cykelstråk som finns idag utanför området och med kommande pendlingscykelstråk t.ex. längs Ulvsundavägen.

Områdesprogrammet saknar dock en konkret redovisning över hur detta ska ske t.ex. genom att redovisa förslag till gatusektioner och utformning av allmän platsmark, om än på en översiktlig nivå.

Programområde, användning och gränser

Programområdet är en del av Solvallaområdet och avgränsas av Gamla Bromstensvägen i väster, Ballstavägen i söder, Ulvsundavägen i öster och Solvalla travanläggning i norr.

Kontoret förordar att programgränsen flyttas söderut för att även omfatta Ballstavägen förbi området, då en översyn av Ballstavägens utformning under arbetets gång har identifierats som en viktig förutsättning för att förstärka områdets möjlighet att bli en del av ”den centrala stadens utvidgning”.

Övergripande förslag och principer

Det är positivt att programmet verkar för att stärka kopplingarna till omkringliggande områden genom att satsa på nya länkar och förstärkning av befintliga länkar för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik.

Programmet redovisar en tät bebyggelsestruktur längs med Entrégatan för att sedan öppna upp kvarteren mot Solvallaskogen längs med Mellangatan och lokalgatorna. Detta skapar behov av flertalet återvändsgator där vändplatser kommer anordnas vilket tar

stor yta i anspråk. Kontoret föreslår att lokalgatorna istället anordnas genomgående. Ett flexibelt gatunät bör eftersträvas, vilket innebär att det ska finnas fler alternativa färdvägsval. Detta underlättar även för uttryckningstrafiken. Även sårbarheten vid driftavbrott minskar, samt att trafikflödet fördelas jämnare i vägnätet.

Bebyggelse

Södra Solvallastaden innehåller förutom ca 1200-1500 bostäder även en utveckling av travarenan och dess verksamheter samt tillkommande kontor och skolor/förskolor. Att ordna trafiksystemet inom området för stora evenemang men som samtidigt upplevs som tryggt vid andra tillfällen blir en utmaning vid kommande detaljplanering.

Gator och trafik

Gatustrukturen i Södra Solvallastaden är uppbyggt kring främst tre gator som i programmet redovisas som huvudgata, uppsamlingsgata och lokalgata.

Entrégatan

Entrégatan kopplas samman med Bällstavägen i söder och leder till det planerade torget där verksamheter och Solvalla travarena är lokaliserade. Vid torget föreslås också en multisporthall och ny kontorsbebyggelse. Entrégatan har i programmet karaktären av en huvudgata med separat gång- och cykelbana, parkering (även för lastbil och buss) längs med gatan och en bredd som tillåter buss i linjetrafik. Trafikkontoret har under arbetets gång påpekat vikten av en trafiksäker utformning vid torget där gång- och cykeltrafikanter prioriteras och där infart till garage inte sker över högt trafikerade gång- och cykelstråk samt där transporter till verksamheter norr om torget begränsas. Detta behöver redovisas tydligare i programmet för att utgöra en god grund inför kommande detaljplanering.

Vidare anser trafikkontoret att det pendlingscykelstråk som planeras parallellt med tvärbanan bör förlängas vidare norrut förbi tvärbanehallplatsen och ansluta mot den befintliga koppling som finns under Ulvsundavägen in mot Annedal samt att gång- och cykelkopplingen under Ulvsundavägen rustas upp och förstärks inom ramen för arbetet med Södra Solvallastaden. En förlängning av cykelstråket norrut från befintlig koppling under Ulvsundavägen öster om travanläggningen parallellt med Ulvsundavägen ska inte heller omöjliggöras.

Mellangatan

I områdesprogrammet redovisas möjlighet till verksamheter/idrott/service längs flera av fastigheterna lokaliserade längs Mellangatan. Samtidigt anges det i utredningen "Trafikflöden i Södra Solvallastaden" att utmed Mellangatan och lokalgatan utgörs målpunkterna uteslutande av bostäder och förskolor. Utredningen behöver således uppdateras och samordnas med områdesprogrammet för att rätt parametrar ska utgöra grunden i bedömningen av hur gatorna inom området ska utformas och vilka trafikslag som ska prioriteras. Detta är av särskild vikt när det gäller separering av gång- och cykeltrafik längs Mellangatan.

Trafikkontoret anser att det är viktigt att cykeltrafiken får ta plats i gatusektionen genom att cykling sker på separerade banor och ej i blandtrafik. Längs Mellangatan kommer boende att röra sig för att bl.a. ta sig till kommande skola och kollektivtrafikpunkter. Det är därför ytterst viktigt att detta möjliggörs på ett tryggt och trafiksäkert sätt. Kontoret anser att cykelbanor ska prioriteras längs Mellangatan framför parkering och breda körfält. Gatusektionen behöver innehålla tillräcklig bredd för gång- och cykelbanor och busshållplatser utan att gatan behöver byggas om i ett senare skede. Gatuutformningen ska fungera i ett långsiktigt perspektiv. Detta går väl i linje med programmets inriktning, men trafikutredningarna behöver justeras för att följa programmets intentioner. Busstrafik ska inte heller omöjliggöras längs med gatan.

Detta är särskilt viktigt då Mellangatan framöver kan komma att förlängas i samband med utvecklingen av Solvallaområdet och blir då en länk mellan Ulvsundavägen norr om Solvalla och Bällstavägen. Mängden och typen av trafik på Mellangatan kan då komma att förändras. Planeringen av gatustrukturen behöver ske med detta i åtanke och förutsättningar behöver ges redan från start för att få en god möjlighet till att området utvecklas mot att det är de ytsnåla och miljömässigt hållbara transporterna som väljs både för resor inom området och utanför.

Lokalgata

Lokalgatan angör till bostäder och förskolor enligt programmet och avslutas med en vändplats mot Solvallaskogen. För att klara angöring till samtliga fastigheter bör strukturen över lokalgatorna ses över då det inte är redovisat i programmet hur detta ska ske, samt att en utformning med vändplats inte är att föredra utan att gatorna bör utformas genomgående.

Gång- och cykel

Det är positivt att nya tvärkopplingar för gång- och cykeltrafik föreslås mot Gamla Bromstensvägen och att befintlig koppling öster om travbanan under Ulvsundavägen föreslås förstärkas.

Solvallaområdet som idag saknar god infrastruktur för gång- och cykeltrafik får därmed en bättre koppling till kringliggande områden som t.ex. Annedal vilket är behövligt för att området i stort ska få en mer sammanhållen stadsstruktur. De föreslagna förhållandevis raka gatorna som Mellangatan och Entrégatan behöver dock utformas med gång- och cykeltrafik i fokus med trafiksäkra passager. God trafiksäkerhet och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter bör prioriteras högt i kommande planering där bl.a. separering av gång- och cykeltrafikanter är en viktig faktor.

Kollektivtrafik

Bällstavägen söder om området trafikeras i dagsläget av busstrafik som framöver kan komma att förstärkas genom stombuss. Det finns befintliga hållplatser intill programområdet som bör behålla sin nuvarande placering då skola föreslås intill ett av hållplatslägena. Tvärbanan Kistagrenen planeras dras längs med området med en hållplats centralt inom stadsdelen. Områdets topografi mellan föreslaget hållplatsläge och Mellangatan gör det svårt att möjliggöra tillgängliga tvärförbindelser för gång- och cykeltrafik. Viktigt är att hållplatsens läge ansluts direkt till gång- och cykeltunneln samt får direktanslutningar in i området som är tillgängliga. Mellangatan inom området förbereds för busstrafik.

Fordonstrafik

Med utgångspunkt ur föreslaget områdesprogram kommer det inte finnas genomfartstrafik i Södra Solvallastaden då samtliga gator slutar söder om travarenan. I kommande utveckling av området väster om arenan kan Mellangatan komma att förlängas vilket skapar nya möjligheter för kopplingar mot t.ex. Ulvsundavägen. Vid framtagande av programmet har vikt lagts vid att hitta en struktur som inte leder motorfordonstrafik genom befintligt småhusområde väster om travarenan och även mot Gamla Bromstensvägen.

Parkeringsutredningen redovisar parkeringstal för olika typer av verksamheter och bostäder inom området. Trafikkontoret förordar att projektspecifika och gröna p-tal tas fram vid kommande utveckling av området samt att fokus läggs på att finna parkeringslösningar i garage som kan samutnyttjas för t.ex. verksamheter. Intressant är om det finns möjlighet att anordna

garage samlokaliserat med t.ex. drivmedelsstationen i områdets södra del. Boendeparkering och besöksparkering ska anordnas inom fastigheterna. I detaljplaneskedet bör mobilitetsplaner och mobility managementåtgärder arbetas in.

Då nuvarande parkeringsytor söder om arenan bebyggs kommer en del av markparkeringen att flyttas till väster om arenan. Dessa parkeringsplatser är främst tänkta att användas vid större evenemang. Detta leder till att Sulkyvägens anslutning mot Ulvsundavägen kommer nyttjas på ett annat sätt än idag. Kontoret anser inte att korsningen kan belastas med mer trafik än idag på grund av trafikmängden på Ulvsundavägen och korsningens utformning.

Grönstruktur – park och rekreation

I Södra Solvallastaden planeras för en ny park och ett nytt större torg. Den planerade mängden friyta i förhållande till det uppskattade antalet nya invånare i området är dock inte kvantifierat vilket gör det svårt att bedöma om det blir god eller mindre god standard. Mängden friyta har betydelse för innehåll och möjligheterna till nyttjande av den allmänna platsmarken. Blir den allmänna friytan för liten leder det till ökat slitage. Parker i närliggande områden kan också komma att påverkas.

Solvallaskogen är i områdesprogrammet redovisat som en plats som ska utvecklas från att ha använts för travsportens verksamhet till rekreation för de boende i området och dess närhet. Skogsområdet är dock kuperat och det är därför svårt att skapa tillgänglighet för alla användare, vilket kommer bli en av utmaningarna vid Södra Solvallastadens utveckling. Dock kan skogsområdet utgöra ett gott naturkomplement för t.ex. skolverksamheten i området.

Skola och förskola

Det planeras för en ny grundskola i områdets södra del där det redan idag finns en byggnad som tidigare använts för skoländamål. Skolans föreslagna placering är positiv ur aspekten att den inte leder in transporter för t.ex. varulämning och avfallshämtning i kommande bostadsområde, men den befintliga trafiksituationen i fastighetens närhet är inte omkomplicerad. Det är trafikintensiva gator där transporter för farligt gods tillåts och andelen tung trafik är förhållandevis hög. Dock finns det goda möjligheter till utbud av kollektivtrafik då busshållplats redan idag är placerad intill fastigheten. Trafikkontoret föreslår att om fortsatt utredning fastställer skolans placering vid Ballstavägen, tillåts busshållplatsen fortsatt ha en nära koppling till fastigheten. En översyn av

Bällstavägen inom ramen för arbetet med programhandling för den allmänna platsmarken inom området skulle också kunna ge förbättrade gång- och cykelstråk till skolan.

En högstadieskola med idrottsinriktning är också föreslagen i området norra del samlokaliserad med Solvallas travanläggning. Direkt närhet till grönytor/skolgård saknas, men det finns goda möjligheter till samordning av t.ex. måltids- och undervisningslokaler.

Ett flertal förskolor är föreslagna inom området i bottenvåningen på bostadshus. Viktigt är att placering av förskolor väljs med omsorg ur en trafik aspekt så att det inte leds in trafik på gator som avslutas med vändplats. Detta ger en mindre bra trafiksituation dels för de boende och dels för de barn som går på förskolan. I ett tidigt skede bör plats för varuleveranser och avfallshämtning studeras så att detta särskiljs från förskolans entré. Förskolornas placering bör uppmuntra till val av hållbara transportmedel.

Drivmedelsstation

En drivmedelsstation är föreslagen i områdets södra del mellan kommande läge för Tvärbanan och Entrégatan. In- och utfart till stationen föreslås från Entrégatan, men att angöring till påfyllnadsplats för drivmedel placeras separat och så långt mot Bällstavägen som möjligt för att maximera skyddsavståndet till bostäderna. Då drivmedelsstationen är lokaliserad mittför den nya skolan krävs särskild omsorg av gatans utformning för denna del.

Samordning med angränsande projekt

Angränsande till programområdet pågår en rad utvecklingsprojekt som behöver samordnas med Södra Solvallastadens planering och utbyggnad. Trafikkontoret önskar att de angränsande projekten, vilken samordning som krävs samt vilka förutsättningar som är låsta i förhållande till planeringen av det nya området beskrivs i programmet.

Byggvaruhandel vid Gamla Bromstensvägen

Väster om området planeras för en byggvaruhandel, vid Gamla Bromstensvägen, vilket föranleder att andelen tung trafik (BK1) förbi området förväntas öka. Detta behöver samordnas med kommande utveckling av Bällstavägen som förbi Södra Solvallastaden planeras för en mer urban karaktär.

Tvärbana Kistagrenen

I områdets östra del planeras för en ny spårvägslinje mellan Bromma och Helenelund med en föreslagen hållplats i direkt närhet till kommande bostads- och verksamhetsutveckling i Södra Solvallastaden och föreslagen gång- och cykeltunnel mellan Solvalla och Annedal. Viktigt är att hållplatsen ansluter direkt till gång- och cykeltunneln samt får direktanslutningar in i området som är tillgängliga. En översiktlig studie har visat på svårigheter att få både tvär- och längsgående gator i området att ha en lutning på högst 5 %. Detta redovisas i rapporten ”Trafikflöden i Södra Solvallastaden” där förbindelsen från torget söder om arenan ansluts mot Mellangatan med en trappa. Detta blir en utmaning i kommande planering av området.

Ombyggnad av Bällstavägen vid Annedal

Utformningen av Bällstavägen förbi Södra Solvallastaden behöver samordnas med utformningen av Bällstavägen förbi Annedal och den nyligen ombyggda delen av Bällstavägen förbi Bromma flygplats så att gatan får ett enhetligt intryck och likartad utformning.

Trafikkontorets förslag

Trafiknämnden besvarar stadsbyggnadskontorets remiss med detta tjänsteutlåtande samt förklarar ärendet omedelbart justerat.

Bilaga

Länk till områdesprogram

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2012-17035&rid=107351&flg=0&subtyper=Start%20PM.&plantype=Start%20PM>

Slut