



# Trafik- och gestaltungsförslag

**Som underlag till Planprogram Biskopsgården**

2022-04-22

# Innehåll

|          |                                                         |          |
|----------|---------------------------------------------------------|----------|
| <b>1</b> | <b>Inledning .....</b>                                  | <b>3</b> |
| 1.1      | Befintliga förutsättningar .....                        | 4        |
| <b>2</b> | <b>Trafik - och gestaltungsförslag.....</b>             | <b>6</b> |
| 2.1      | Övergripande gestaltungsprinciper .....                 | 6        |
| 2.2      | Hjalmar Brantingsgatan .....                            | 7        |
| 2.3      | Yrvädersgatan .....                                     | 8        |
| 2.4      | Sommarvädersgatan .....                                 | 9        |
| 2.5      | Höstvädersgatan .....                                   | 11       |
| 2.6      | Korsningen Hjalmar Brantingsgatan – Sommarvädersgatan.. | 12       |
| 2.6.1    | Alternativ 1 .....                                      | 12       |
| 2.6.2    | Alternativ 2 .....                                      | 13       |

# 1 Inledning

Denna rapport har tagits fram i samband med arbetet med *Program för Biskopsgården*. Programhandlingen ska ge stöd för planering av kommande stadsutvecklingsprojekt i Biskopsgården inom primärområdena Norra och Södra Biskopsgården, Länsmansgården, Svartedalen och Jättesten.

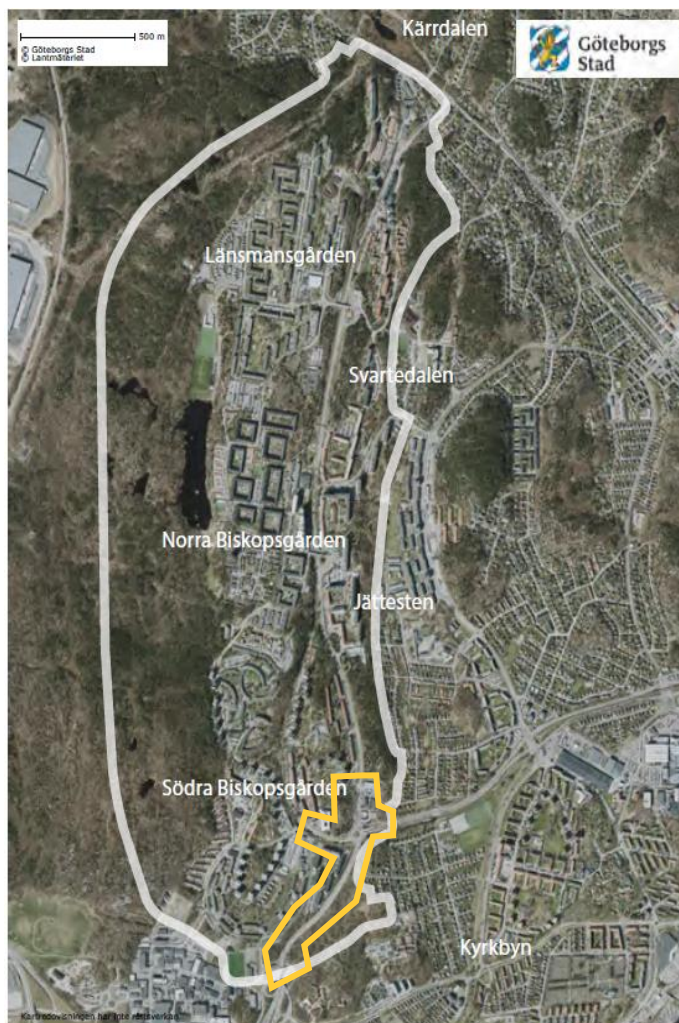
Programmet syftar till att identifiera viktiga förutsättningar, strategier och åtgärder för hur Biskopsgården ska utvecklas till en nära sammanhållen och robust stadsdel.

Utvecklingen ska inspireras av trädgårdsstadens kvalitéer för att både utöka utbudet av de boendeformer som det råder brist av och som det finns en stor efterfrågan på idag.

Program för Biskopsgården ska utgöra ett konkret stöd för pågående och kommande detaljplaner, investeringsbeslut och andra utbyggnadsfrågor genom att tydligt ange markanvändning och etappindelning.

Visionen är att bygga så att tryggheten ökar och vardagslivet underlättas för människor som bor och besöker Biskopsgården. Programmet syftar till att åtgärda det som skapar barriärer och otrygghet men även förstärka bland annat de gröna och kulturhistoriska kvalitéerna.

Under arbetet med programhandlingen har det, inom vissa delar av området, funnits ett behov av att studera genomförbarheten lite närmare. I denna rapport har delar av Sommarvädersgatan, Yrvädersgatan, Höstvädersgatan och Hjalmar Brantingsgatan studerats samt den korsningspunkt där dessa fyra gator möts. Korsningen ligger i den södra delen av området som omfattas av programmet. Utredningsområdet för trafik- och gestaltningsförslaget har markerats med gult i Figur 1.



Figur 1. Utredningsområdet för trafik- och gestaltungsforlaget har gulmarkerats.

## 1.1 Befintliga förutsättningar

Korsningen mellan Sommarvädersgatan, Hjalmar Brantingsgatan, Yrvädersgatan och Höstvädersgatan är idag utformad som en cirkulationsplats med dubbla genomgående körfält och stora fordonsflöden passerar platsen dagligen. Trafikmätningar på dessa gator visar att antalet fordon per dygn har ökat fram till senaste mätningen (2015 respektive 2018) och det finns inget som tyder på att trafikbelastningen på gatan skulle ha minskat sedan dess.

Gång- och cykelbanor finns i alla ben i cirkulationsplatsen, se Figur 2. På norra sidan av Hjalmar Brantingsgatan och på östra sidan av Yrvädersgatan och byggs pendelcykelbana under 2022 och Sommarvädersgatan är, i trafiknätsplanen, utpekad som en del av det framtida pendelcykelnätet.

Söder om korsningen längs Hjalmar Brantingsgatan och höstvädersgatan följer spårvägen. Spårvägen passerar korsningen planskilt under Yrvädersgatan.



Figur 2. Korsningen mellan Sommarvädersgatan, Hjalmar Brantingsgatan, Yrvädersgatan och Bräckemotet. Cykelbanor har markerats med grönt och spårväg har markerats med orange.

## 2 Trafik - och gestaltungsforöslag

I Trafik- och utformningsföröslaget har delar av Sommarvädersgatan, Yrvädersgatan, Höstvädersgatan och Hjalmar Brantingsgatan studerats samt den korsningspunkt där dessa fyra gator möts. Flera möjliga utformningar av korsningen har studerats. Men eftersom trafikbelastningen i korsningen förväntas vara fortsatt hög även i framtiden så presenteras två varianter av cirkulationsplats i denna rapport.

Arbetet har inte omfattat någon ny trafikmätning och inte heller någon simulering av trafiken. För att gå vidare med något av alternativen behöver en trafikanalys tas fram.

Vidare har en förutsättning för arbetet varit att spårvägen ligger kvar i befintligt läge samt att Citybuss trafikerar Yrvädersgatan i enlighet med Målbild Koll2035. Även den bro som passerar spårvägen i norra delen av Yrvädersgatan ligger kvar i befintligt läge.

Trafik- och utformningsföröslaget består av övergripande gestaltungsprinciper för området, sektioner för respektive gata, samt illustrationer över de två alternativen med beskrivningar, vilka presenteras i kommande kapitel.

### 2.1 Övergripande gestaltungsprinciper

Visionen för Program Biskopsgården är att bygga så att tryggheten ökar och vardagslivet underlättas för människor som bor i och besöker Biskopsgården. Programmet syftar till att åtgärda det som skapar barriärer och otrygghet men även förstärka bland annat de gröna och kulturhistoriska kvalitéterna. Här beskrivs också att *”Utvecklingen ska inspireras av trädgårdsstadens kvalitétér för att både utöka utbudet av de boendeformer som det råder brist av och som det finns en stor efterfrågan på idag.”* Programarbetet lyfts dessutom i Kommunfullmäktiges budget (2021). Där anges som planeringsförutsättning att utgå från trädgårdsstad som en planeringsprincip för framtida utveckling.

För att möjliggöra en omvandling utifrån trädgårdsstadens principer lyfts ett antal riktlinjer i programmet.

- Finmaskigt och sammanhängande gatunät
- Hus nära gatan
- Traditionella stadsrum
- Variation av hustyper
- Grönska och trädgårdar

Genom arbetet med trafik- och gestaltungsföröslaget har ambitionen varit att möjliggöra för dessa riktlinjer genom att visa exempel på hur planteringar och trädkantade gator, torg och platser bidrar till en grön och attraktiv stadsdel.

Programmet realiserar visionen av trädgårdsstad genom att skapa möjlighet för levande bottenvåningar men också genom att skapa kopplingar mellan befintliga gröna kilar i området. Kopplingarna utformas med gröna trädalléer och vistelseytor med inslag av grönt.

## 2.2 Hjalmar Brantingsgatan

Hjalmar Brantingsgatan rymmer samma funktioner som idag för fordonstrafik, samt gång- och cykeltrafik med pendelcykelbana på gatans norra sida. Däremot har linjeföringen korrigerats och gaturummet smalnats av för att bättre möta framtida kvalitéer i samband med korsningen med Sommarvädersgatan. Ny bebyggelse planeras i planprogrammet i samband med korsningen med Sommarvädersgatan.

Även Hjalmar Brantingsgatan ingår i det framtida pendelcykelnätet. På norra sidan av Hjalmar Brantingsgatan breddas befintlig gång- och cykelbana till pendelcykelbana under 2022 vilken har bibehållits i sektionen. På södra sidan av vägen har befintlig kombinerad gång- och cykelbana bibehållits.

På norra sidan av Hjalmar Brantingsgatan, vid cirkulationsplatsen, planeras två parallella trädradar planeras vid sidor av pendelcykelstråk. Syftet med trädraderna är att skymma mot bil och cykeltrafik samt skapa möjlighet för levande bottenvåningar. Ytan framför byggnaderna på den sidan kan nyttjas för att skapa uteserveringar, entréer och förgårdar samt planteringsytor. Gångbanan leder till en torgyta vid cirkulationsplatsen med syfte att skapa rumslighet och vistelse för boende och besökare. (Figur 3)

Gatan kompletteras med en trädrad i mittrefugen och det finns även befintliga bär- och lövträd på söder om gatan som bevaras.



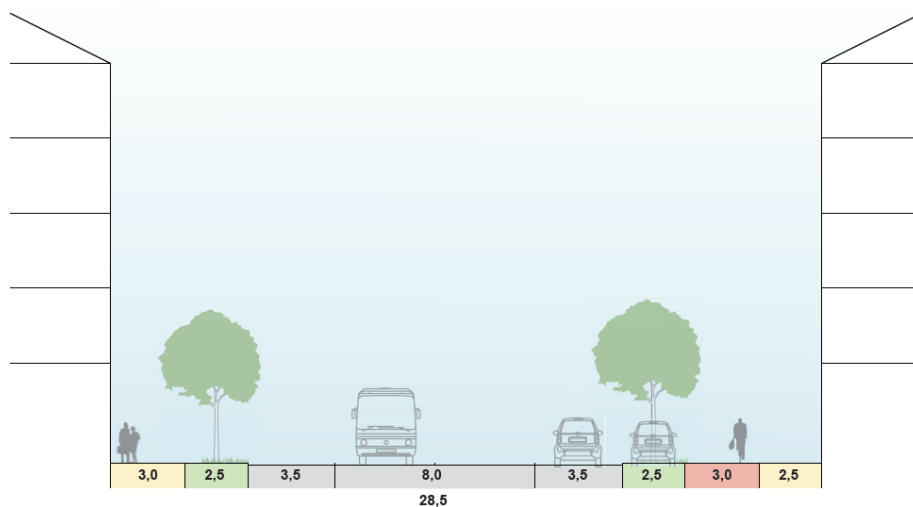
Figur 3. Torgyta på norra sidan av Hjalmar Brantingsgatan. Alternativ 1. Med svängfält på höger och alternativ 2. Utan svängfält på vänster.

Likt idag har gatan två körfält i vardera riktningen för fordonstrafik. Den senaste trafikmätningen på Hjalmar Brantingsgatan (sträckan Långströmshuset – Sommarvädersgatan) utfördes 2018. Mätningen visar ett ÅMVD på 20 200 fordon/dygn varav 2 130 av dessa i maxrimmen. Tidigare mätningar visar att

antalet fordon per dygn har ökat fram till 2018 och det finns inget som tyder på att trafikbelastningen på gatan skulle ha minskat efter mätningen.

## 2.3 Yrvädersgatan

Sektionen för Yrvädersgatan presenteras i Figur 4. Sektionen har arbetats fram för att uppfylla behov för Citybuss, övrig fordonstrafik, gångbana, angöring och möblering på båda sidor, samt pendelcykelbana på östra sidan. Ny bebyggelse i planprogrammet planeras framför allt i anslutning till södra delen av Yrvädersgatan, på båda sidor.



Figur 4. Yrvädersgatan, sektion och funktioner.

Sektionen i Yrvädersgatan ska möjliggöra Citybuss i mitten som på sikt kan byggas om till spårväg och ges därför en total bredd på 8,0 m. Enligt Målbild Koll 2035 finns det inga hållplatser för Citybuss planerade på Yrvädersgatan, utan tanken är att bussarna skall angöra i anslutning till Yrväderstorget.

Eftersom det är viktigt med hög framkomlighet för buss i stråk där Citybuss planeras finns få korsningspunkter på sträckan. I huvudsak utformas korsningar utifrån att endast högersvängande trafik tillåts och korsande trafik undviks. Men för att motverka onödiga trafikrörelser på gatan, som redan är hårt belastad, planeras för en cirkulationsplats med genomgående busstrafik, se principutformning Figur 5. Cirkulationsplatsen placeras på den södra delen av Yrvädersgatan, centrerad i den nya bebyggelsen och möjliggör korsande trafik samtidigt som framkomligheten för buss är god.





Figur 5. Principutformning - cirkulationsplats med genomgående busstrafik på Yrvädersgatan.

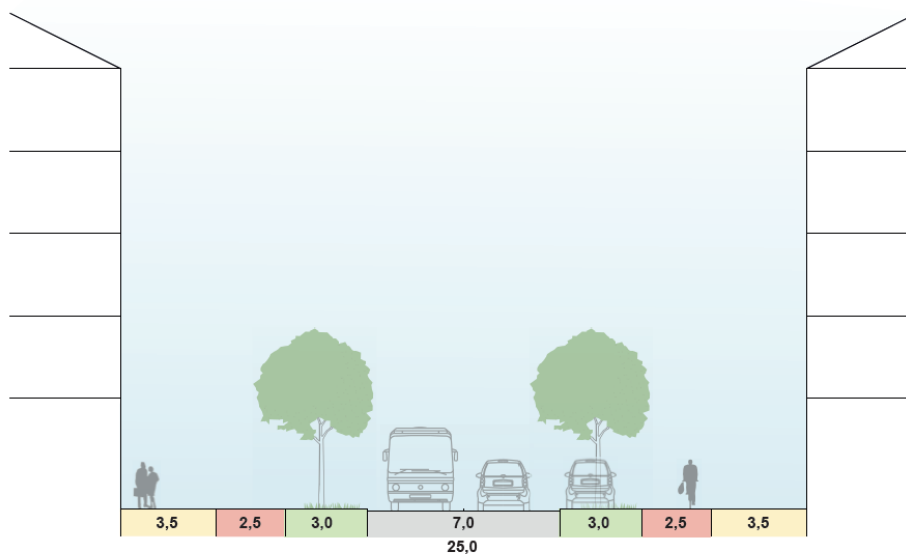
Yrvädersgatan ingår i det framtida pendelcykelnätet. På östra sidan av Yrvädersgatan byggs under 2022 pendelcykelbana som ansluter till nytt pendelstråk längs Hjalmar Brantingsgatan vilken har bibehållits i sektionen.

Eftersom det är höga trafikflöden på Yrvädersgatan och höghastigheten är hög, är det viktigt att balansera med grönska, framför allt med träd som kan skymma gatan mot trafiken.

Övrig fordonstrafik hänvisas till ett körfält i vardera riktningen jämfört med två körfält i vardera riktningen idag. Huruvida detta innebär tillräcklig kapacitet eller ej har inte studerats i arbetet med planprogrammet. Senaste trafikmätningen på Yrvädersgatan (sträckan Ovädersgatan – Hjalmar Brantingsgatan) utfördes 2015. Mätningen visade ett ÅMVD på 18 300 fordon/dygn varav 1 160 av dessa i maxrimmen. Tidigare mätningar visar att antalet fordon per dygn har ökat fram till 2015 och det finns inget som tyder på att trafikbelastningen på gatan skulle ha minskat efter mätningen.

## 2.4 Sommarvädersgatan

Sektionen för Sommarvädersgatan presenteras i Figur 6. Sektionen med tillhörande ny vägdragning har arbetats fram för att uppfylla behov för ny bebyggelse längs båda sidor av gatan. Sektionen rymmer ytor för fordonstrafik, separerad gång- och cykelbana, samt angöring och möblering på båda sidor.



Figur 6. Sommarvädersgatan, sektion och funktioner.

I den södra delen av Sommarvädersgatan, inför korsningen med Hjalmar Brantingsgatan ändrar sektionen karaktär. Närmre korsningen fördelas ytorna om för att möjliggöra för vänt ytor för gående och cyklister som ska passera gatan. Här har dessutom två alternativ studerats. De två sektionerna finns representerade i de två alternativ som har utretts för korsningen mellan Hjalmar Brantingsgatan och Sommarvädersgatan som redovisas för i kapitel 3.5.

Den nya dragningen av Sommarvädersgatan gör att anslutande gator och korsningspunkter påverkas men också att nya möjligheter skapas i form av torgytor. Längs gatan föreslås korsningstypen med endast högersvängande trafik närmst Hjalmar Brantingsgatan och möjligheter att korsa gatan föreslås längre norrut.

Sommarvädersgatan ingår i det framtida pendelcykelnätet. För att samspela med den dubbelsidiga bebyggelsen planeras för separerad gång- och cykelbana på båda sidor av Sommarvädersgatan i planprogrammet.

Eftersom Sommarvädersgatan identifieras som en huvudaxel i området, behöver ett trädtag skapas längs hela gatan vilket bidrar till att förverkliga visionen av trädgårdsstad. Träd med höga kronor som skapar tak som förstärker rumskänslan. På de platser där ledningar inte tillåter trädplantering, är det viktigt att gatans gröna karaktär fortsätter med ett annat slag av grönska till exempel regnbäddar eller växtbäddar.

Likt idag har gatan ett körfält i vardera riktningen för fordonstrafik. Den senaste trafikmätningen på Sommarvädersgatan (sträckan Hjalmar Brantingsgatan – Önskevädersgatan) utfördes 2015. Mätningen visar ett ÅMVD på 13 800 fordon/dygn varav 1 270 av dessa i maxrimmen. Tidigare mätningar visar att antalet fordon per dygn har ökat fram till 2015 och det finns inget som tyder på att trafikbelastningen på gatan skulle ha minskat efter mätningen.

## 2.5 Höstvädersgatan

I planprogrammet planeras ny bebyggelse på Höstvädersgatans norra sida och två sektioner har studerats för gatan. De två sektionerna finns representerade i de två alternativ som har utretts för korsningen mellan Hjalmar Brantingsgatan och Sommarvädersgatan som redovisas för i kapitel 3.5.

I den första sektionen, som presenteras i Tabell 1, ryms samma funktioner som idag för fordonstrafik, samt gång- och cykeltrafik. Däremot har linjeföringen korrigerats och gaturummet smalnats av för att bättre möta framtida kvalitéer i samband med korsningen med Sommarvädersgatan.

Tabell 1. Höstvädersgatan, sektion och funktioner alternativ 1.

| G   | C   | Skiljeremsa | Kb  | Träd/grönya | Kb  | Träd/grönya | Kb  | Träd/grönya | GC  |
|-----|-----|-------------|-----|-------------|-----|-------------|-----|-------------|-----|
| 2,5 | 2,5 | 0,5         | 3,5 | 2,0         | 3,5 | 2,0         | 3,5 | 2,0         | 3,0 |

I den andra sektionen, som presenteras i Tabell 2, ryms samma funktioner som idag för gång- och cykeltrafik. Däremot har högersvängfältet för fordonstrafik tagits bort, linjeföringen har korrigerats och gaturummet har smalnats av. I denna sektion har ytorna för trädplantering/grönya breddats för att skapa bättre förutsättningar för storskalig växtlighet.

Tabell 2. Höstvädersgatan, sektion och funktioner alternativ 2.

| G   | C   | Skiljeremsa | Kb  | Träd/grönya | Kb  | Träd/grönya | GC  |
|-----|-----|-------------|-----|-------------|-----|-------------|-----|
| 2,5 | 2,5 | 0,5         | 3,5 | 3,0         | 3,5 | 3,0         | 3,0 |

Enligt Målbild Koll 2035 finns planer på angöring för Citybuss planerade i anslutning till Yrväderstorget. Det har inte ingått i arbetet med planprogrammet att studera utformningen av hållplats för Citybuss eller anslutningar till denna.

Höstvädersgatan ingår i det övergripande nätet för cykel. Sektionen möjliggör cykling på båda sidor av gatan med separerad gång- och cykelbana på gatans norra sida.

Träd som planeras på Höstvädersgatan skapar möjlighet att länka Vårväderstorget till cirkulationsplatsen och den gröna vistelseytan norr om Hjalmar Brantingsgatan. Syftet med det är att skapa en grön led som kopplar Vårväderstorget till norra delen av Biskopsgården.

Likt idag har gatan ett körfält i vardera riktningen för fordonstrafik. Den senaste trafikmätningen på Höstvädersgatan (sträckan Sommarvädersgatan – Bildvädersgatan) utfördes 2015. Mätningen visar ett ÅMVD på 8 200 fordon/dygn varav 770 av dessa i maxrimmen. Tidigare mätningar visar att antalet fordon per dygn har ökat fram till 2015 och det finns inget som tyder på att trafikbelastningen på gatan skulle ha minskat efter mätningen.

## 2.6 Korsningen Hjalmar Brantingsgatan – Sommarvädersgatan

Två alternativ på utformning har studerats för korsningen vilka presenteras i detta kapitel. Däremot finns ingen rekommendation om vilket alternativ som förordas. Vi ser att trafikbelastningen i korsningen kommer att vara fortsatt hög mot bakgrund av dagens trafikflöden samt den planerade utvecklingen av området som beskrivs i programmet. Båda alternativ innebär förändringar jämfört med befintlig utformning som behöver verifieras i samband med fortsatt arbete.

För att välja alternativ krävs en trafikanalys som innehåller djupare analyser av trafikflöden samt svägrelationer i korsningen för att säkerställa framkomlighet för alla trafikslag men särskilt för kollektivtrafik och övrig fordonstrafik. Troligtvis krävs modifieringar av alternativen innan en slutgiltig utformning av korsningen kan fastställas.

### 2.6.1 Alternativ 1

Utformningen i Alternativ 1 liknar dagens utformning med antal körfält och möjliga svängrelationer för fordonstrafiken. Linjeföringen för de ingående gatorna har korrigerats och sektionerna har anpassats för att bättre möta den utveckling som beskrivs i programmet.

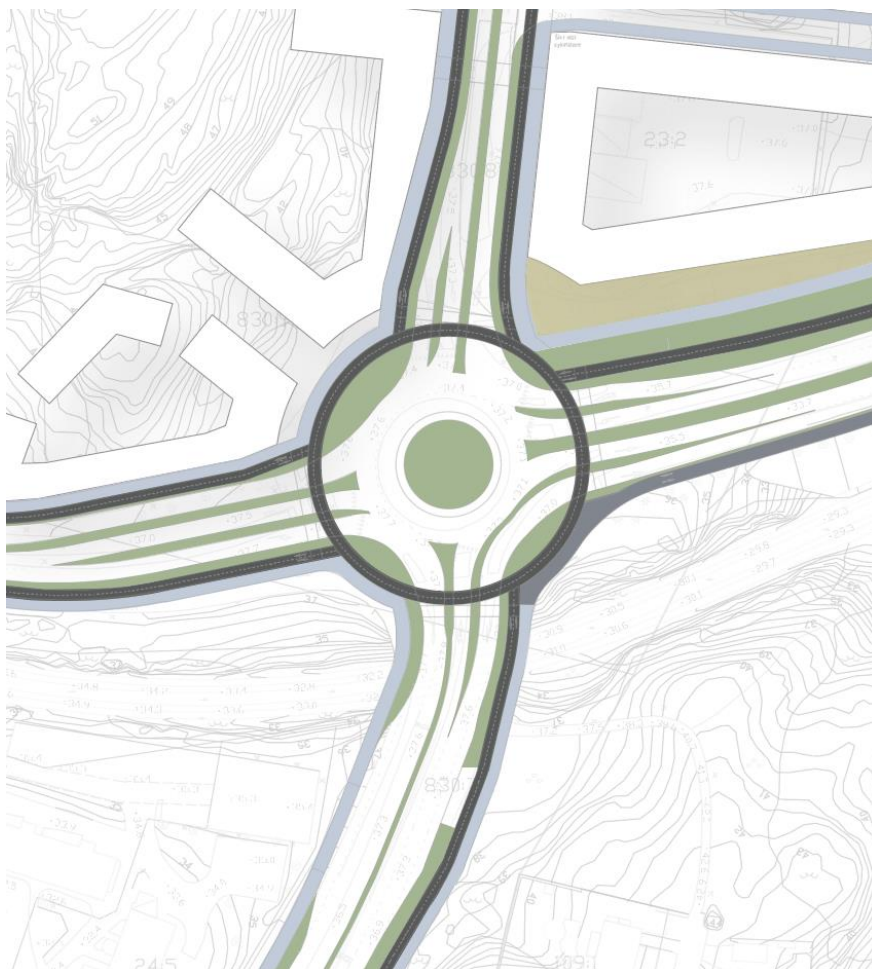
Rondellyphan i mitten av cirkulationsplatsen har minskats och på så vis har en mer stadsmässig utformning presenterats med stort fokus på cykeltrafiken genom den cirkulära formen på cykelbanan. Stora gröna ytor i anslutning till cirkulationsplatsen har tillförts som förstärker platsen som en port till Biskopsgården och samtidigt balanserar de stora fordonsflödena. Se illustrationsplanen för Alternativ 1 i Figur 7.

Fokus i utformningen har varit att skapa bättre kvalitéer för gående och cyklister samtidigt som funktionerna för kollektivtrafik och övrig fordonstrafik bibehålls. Att skapa en plats för vistelse är svårt med de höga fordonsflöden som förväntas här. I stället bör platsens kvalitéer som en välkomnande port till området lyftas och förstärkas.

Sommarvädersgatan har pekats ut som ett viktigt stråk i programmet och linjeföringen på gatan har korrigerats för att möjliggöra bebyggelse på båda sidor. Utformningen av korsningen har anpassats utifrån den nya linjeföringen samt önskemålet om ny bebyggelse på korsningens norra sida. Korsningsutformningen samspelar här med den rundade formen i bebyggelsen.

För att inte påverka framkomligheten i korsningen för kollektivtrafik och fordonstrafik finns svängfält kvar i samma utsträckning och med samma funktion som idag. Den största skillnaden för fordonstrafiken är de busskörfält som ligger i mitten av Yrvädersgatan och som kan komma att innebära sämre framkomlighet för övrig fordonstrafik i korsningen.

I den nora delen av Yrvädersgatan har befintliga busshållplatser för områdestrafik bibehållits i illustrationen. Hur den framtida användningen av dessa ser ut behöver studeras närmare med utgångspunkt från Målbild Koll2035.



Figur 7. Trafik- och gestaltningsförslag alternativ 1 för korsningen Hjalmar Brantingsgatan – Sommarvädersgatan.

## 2.6.2 Alternativ 2

Utformningen i Alternativ 2 gör större avsteg från dagens utformning jämfört med Alternativ 1. Här har antalet körfält minskats vilket även påverkar möjliga svängrelationer för fordonstrafiken. Linjeföringen för de ingående gatorna har korrigerats på liknande sätt som i Alternativ 1 samt att sektionerna har anpassats för att bättre möta den utveckling som beskrivs i programmet.

Även här har rondellytan i mitten av cirkulationsplatsen minskats för att på så vis skapa en mer stadsmässig utformning. Den cirkulära formen på cykelbanan återfinns även i detta alternativ men eftersom antalet svängfält har minskats skapas större gröna ytor i anslutning till cirkulationsplatsen vilka ytterligare förstärker platsen som en port till Biskopsgården och hjälper till att balansera de stora fordonsflödena. Se illustrationsplanen för Alternativ 2 i Figur 8.

Fokus i utformningen här har varit att skapa bättre kvalitéer för gående och cyklister men också att utmana behovet av ytor för fordonstrafiken. Att säkerställa god framkomlighet för kollektivtrafiken är däremot fortsatt prioriterat. Att skapa en plats för vistelse är trots detta svårt med de höga fordonsflöden som förväntas här. Därför föreslås, på liknande sätt som för Alternativ 1, att förstärka platsens kvalitéer som en välkomnande till området.

Genom de trafikmätningar som har utförts har stråket mellan Yrvädersgatan och Hjalmar Brantingsgatan identifierats som det mest trafikintensiva. Genom att bibehålla befintligt antal körfält i denna koppling finns förhoppningen om att minimera påverkan på kollektivtrafiken. Men inga analyser finns gjorda som kan verifiera denna tes. Detsamma gäller för det högersvängfält som har tagits bort både på Sommarvädersgatan och på Höstvädersgatan. Precis som i Alternativ 1 har befintliga busshållplatser för områdestrafik i den nora delen av Yrvädersgatan bibehållits.

Genom att ta bort svängfälten på Sommarvädersgatan och Höstvädersgatan skapas bättre förutsättningar för homogen bebyggelse längs Sommarvädersgatan och norr om korsningen. Det gör att samspelet mellan korsningsutformningen och bebyggelsen förstärks ytterligare.



*Figur 8. Trafik- och gestaltningsförslag alternativ 2 för korsningen Hjalmar Brantingsgatan – Sommarvädersgatan.*