

Haninge Kommun

PM Trafik Dalarö strand hotell

Stockholm 2014-11-25

PM Trafik Dalarö strand hotell

Datum 2014-11-25
Uppdragsnummer 1320010716

Lars Strömgren
Uppdragsledare

Jens Svensson
Handläggare

Lars Strömgren
Granskare

Ramböll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320010716 Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Inledning	2
1.1	Bakgrund och syfte.....	2
1.2	Tidigare utredningar	2
1.2.1	Förstudie Odinsvägen Dalarö.....	2
1.2.2	Trafikutredning väg 227 Dalarö.....	2
2.	Förutsättningar	3
2.1	Nuvarande markanvändning.....	3
2.2	Gatunät	3
2.3	Parkering	4
2.4	Trafiksäkerhet	4
2.5	Kollektivtrafik	4
2.6	Bebyggelse	4
2.7	Gatunät	4
2.8	Parkering	5
3.	Analys.....	6
3.1	Trafikalstring	6
3.1.1	Nya bostäder	6
3.1.2	Nya lokaler.....	6
3.1.3	Befintlig verksamhet	6
3.1.4	Nettotillskott av trafik	6
3.2	Trafikföring	7
3.3	Parkeringsbehov	7
3.4	Trafiksäkerhet	8
3.5	Tillgänglighet.....	8
4.	Slutsats och rekommendation.....	9

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Haninge kommun planerar, tillsammans med fastighetsägaren Veidekke, att omvandla Strand hotell vid Dalarö hamn till bostäder med utrymme för handel. Hotellfastigheten gränsar i väster till Odinsvägen (väg 227) och den hamnplan framför bryggan som angörs av bilfärjorna mot Ornö. Trafikverket är väghållare och vill säkerställa att färjeverksamheten inte påverkas negativt av trafiken som alstras av den nya bebyggelsen.

Syftet med detta PM är att belysa planförslagets påverkan på förväntade trafikmängder och den framtida trafikföringen i området. Utredningen ska också studera utformningsdetaljer i planförslaget utifrån tillgänglighets- och trafiksäkerhetsperspektiv och vid behov föreslå åtgärder.

1.2 Tidigare utredningar

1.2.1 Förstudie Odinsvägen Dalarö

2005 gjordes en förstudie för Odinsvägen, sträckan mellan Dalarövägen och Dalarö hamn. Förstudien konstaterade att trafiken till och från färjeläget samt bristen på parkeringsplatser utgjorde de största trafikproblemen på sträckan. Framkomligheten för biltrafiken anses vara god under vinterhalvåret, men köbildning kan uppstå under sommaren när trafiken till och från färjeläget är som mest intensiv. Enligt förstudien ger också hamnområdet ett ovårdat intryck och saknar omsorg i gestaltningen.

Den arbetsplan som följde efter förstudien fastställdes i februari 2014 och innebär att vägen byggs om på sträckan Dalarövägen – Centrala torget. Sträckan Centrala torget – Hamnplan har byggts om sedan förstudien togs fram. Hamnplanen har dock inte direkt berörts av ombyggnaden.

1.2.2 Trafikutredning väg 227 Dalarö

I samband med det pågående detaljplanarbetet gjordes en bullerutredning och som underlag till denna studerades förväntade trafikmängder på Odinsvägen. Även denna utredning konstaterade att en stor del av trafiken på Odinsvägen ska till eller från färjeläget samt att trafikflödena varierar stort över året. Under sommaren beräknas trafikmängderna vid färjeläget uppgå till cirka 830 fordon per dygn (ÅDT).

2. Förutsättningar

2.1 Nuvarande markanvändning

På den aktuella fastigheten ligger idag hotellet Dalarö Strand Hotel. Hotellet har 16 dubbelrum och restaurang/festvåning med plats för 120 personer. Ett 20-tal parkeringsplatser för gäster finns utmed Odinsvägen. Anställda kan parkera inom kvarteret där ett 10-tal platser finns tillgängliga, med tillfart från Tullbacken.



Figur 1 Dagens hotellbyggnad

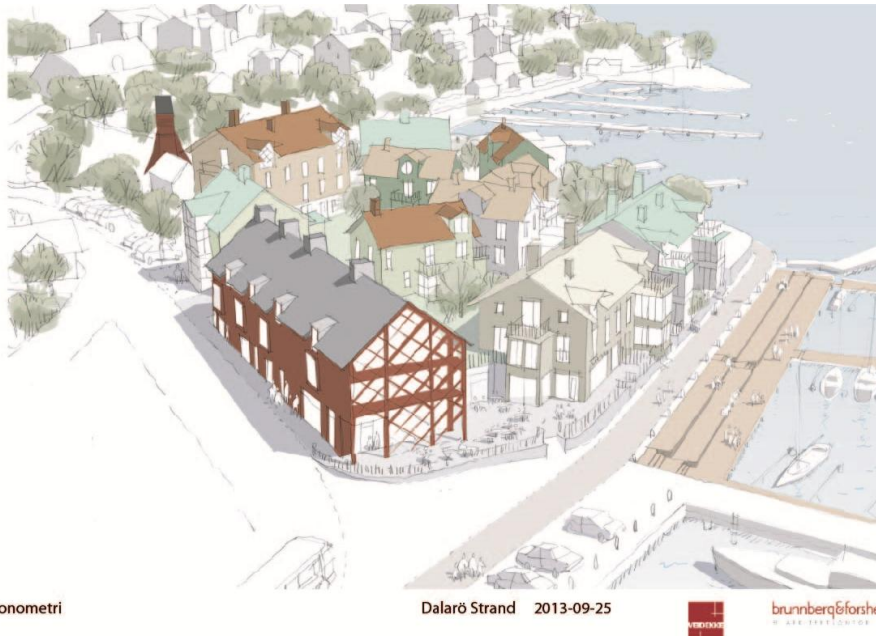
2.2 Gatunät

Hotellfastigheten avgränsas av Odinsvägen i väster och Dalarö strandväg i söder. I öster nås fastigheten via Tullbacken, som även är tillfartsväg för två bostadsfastigheter som ligger inom kvarteret, norr respektive sydost om hotellet.



Figur 2 Översikt över planområdet, fasthetsgränsen i rött

- 2.3 **Parkering**
Inom hotellfastigheten finns idag cirka 23 uppställningsplatser för bil. Cirka 13 av dessa ligger på hotellets västra sida med tillfart från Odinsvägen, övriga 10-tal parkeringsplatser nås från Tullbacken. Utöver detta finns cirka 12 parkeringsplatser på allmän mark utmed Odinsvägens östra sida samt 4 platser direkt väster om hamnplanen.
- 2.4 **Trafiksäkerhet**
Att döma av tillgänglig olycksstatistik från olycksrapporteringssystemet STRADA är gatorna i anslutning till den aktuella planen inte speciellt olycksdrabbade. Statistiken visar att 4 lindriga olyckor har inträffat vid hamnplanen sedan 2002. Av dessa involverade 2 konflikt mellan motorfordon och fotgängare i anslutning till hamnplanen. Statistiken innehåller dock bara olyckor som rapporterats av polis eller sjukvårdspersonal, så det kan finnas ett visst mörkertal.
- 2.5 **Kollektivtrafik**
Vid hamnplanens västra sida finns en busshållplats, som utgör ändhållplats för linjerna 839 och 869. Linje 839 avgår mot Handenterminalen med 5 avgångar under morgontimmarna 06.00-08.00 och 1 avgång per timme övrig tid. Linje 869 går mot Gullmarsplan med 2 avgångar kl 06.00-07.00 och 1 avgång per timme mellan kl 07.00-09.00.
- Bilfärjan mot Ornö har på vardagmorgnar och -eftermiddagar avgångar varje timme. Därutöver trafikerar även Waxholmsbolagets Dalarö brygga med turer mot bland annat Tyresö och ett antal mindre skärgårdsöar.
- 2.6 **Bebyggelse**
Det aktuella planförslaget omfattar ny bostadsbebyggelse med inslag av handel inom fastigheten Strand Hotell, Dalarö 2:132. Enligt planerna rivs nuvarande hotellbyggnad och ersätts med småskalig flerbostadsbebyggelse. Vid hamnplanen i fastighetens västra del planeras ett hamnmagasin med butiker och lokaler i bottenvåningen. Totalt uppgår boarean för de 35 lägenheterna i planförslaget till 3040 kvadratmeter och lokalarean till 365 kvadratmeter.
- 2.7 **Gatunät**
Planförslaget innebär att en 3,0-3,5 meter bred, körbar gata anläggs mellan Odinsvägen och Tullbacken för att möjliggöra angöring till de nya husen. Gatan föreslås vara enkelriktad med infart från Tullbacken och utfart mot Odinsgatan. Från gatan löper gränder mellan husen ned mot Dalarö strandväg och småbåtshamnen.
- En ny gångbana planeras utmed hamnplan längs hamnmagasinet västra långsida. Från hamnplan finns entréer till både verksamheter och garage. Gångbanan ansluter i söder till en terrass med möjlighet till uteservering sommartid. I planen framhålls också att Dalarö strandväg ska utgöra ett kontinuerligt stråk utmed vattnet på båda sidor av hamnplanen.



Figur 3 Illustration över Dalarö strand med hammagasinet i centrum

2.8

Parkering

Under den södra delen av fastigheten planeras ett garage med 36 fasta och 4 uthyrningsbara parkeringsplatser. Ytterligare 6 parkeringsplatser planeras i ytläge i anslutning till den nya, genomgående gatan.



Figur 4 Situationsplan Dalarö strand

3. Analys

3.1 Trafikalstring

Trafikalstringen för planförslagets bebyggelse har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. I beräkningarna tas hänsyn till de lokala förutsättningarna för gång och cykel samt utbud av kollektivtrafik.

3.1.1 Nya bostäder

Planförslaget innehåller 46 parkeringsplatser för boende, vilka beräknas alstra 87 resor per dygn. Därutöver tillkommer besökare och transporter, vilka antas utgöra 10 % av resorna. Det totala antalet resor till och från bostäderna beräknas därmed uppgå till 96 per dygn.

3.1.2 Nya lokaler

Det befintliga hamncaféet vid Dalarö strandväg rivs, men verksamheten antas kunna inrymmas i motsvarande omfattning i den nya bebyggelsen. Utöver caféet antas en mindre butik och/eller restaurang om totalt cirka 200 kvadratmeter tillkomma och alstra 29 personresor per dygn. Till detta tillkommer gods-transporter och annan nyttotrafik, som schablonmässigt antas utgöra 5 procent av trafiken. Nya lokaler beräknas därmed tillföra 32 fordonsrörelser per dygn.

3.1.3 Befintlig verksamhet

Då hotellet rivs för att bereda plats för den nya bebyggelsen måste hotellets trafikstring subtraheras från det totala antalet resor. Idag finns inom fastigheten cirka 13 parkeringsplatser med tillfart från Odinsvägen och cirka 10 platser med tillfart från Tullbacken öster om hotellbyggnaden. Omsättningen per parkeringsplats och dygn antas uppgå till 2,0. Vid fullbelagt hotell antas den totala trafikstringen uppgå 34 resor per dygn. Därutöver antas ett schablonmässigt tillskott av nyttotrafik om 5 %, vilket gör att antalet fordonsrörelser alstrade av hotellet uppgår till 46 per dygn.

3.1.4 Nettotillskott av trafik

Nettotillskottet av trafik från den nya bebyggelsen bedöms därmed uppgå till $96 + 32 - 46 = 82$ fordonsrörelser per dygn.

	Trafikalstring (resor/dygn)
Bostäder	+ 96
Lokaler	+ 32
Befintligt hotell	- 46
Netto	+ 82

Tabell 1 Nettotillskott av trafik

3.2 Trafikföring

Entrén till garaget, som inrymmer knappt 90 % av det totala antalet boendeparkeringsplatser inom fastigheten, är vänt mot Odinsvägen. Det är därför rimligt att anta att huvuddelen av den tillkommande trafiken belastar Odinsvägen. Trafiken till och från ytparkeringarna inom fastigheten kör dock in via Tullbacken och ut vid Odinsvägen. Nyttotrafiken och besökare till verksamhetslokalerna antas uteslutande nyttja Odinsvägen då den erbjuder bättre framkomlighet och tillgänglighet än Tullbacken.

Mot antagandet att 95 % av bostädernas trafikallstring belastar Odinsvägen tillförs gatan $96 * 0,95 + 32 = 123$ fordonsrörelser per dygn på sträckan mellan garageutfarten och korsningen med Tullbacken. Dock måste 13/23 av hotellverksamhetens trafikallstring räknas bort på grund av att 13 av 23 befintliga besöksparkeringsplatser angörs via Odinsvägen. Nettotillskottet av trafik på Odinsvägen bedöms därmed bli $123 - (46 * 13/23) = 97$ fordon per dygn. Utifrån bedömningen att Tullbacken belastas av 5 % av trafiken till och från bostäderna uppgår antalet tillkommande fordonsrörelser där till cirka 5 per dygn. Med avdrag för de 20 rörelser ($46 * 10/23$) som idag antas ske till och från hotellet via Tullbacken beräknas en faktisk nettominusning av trafiken på Tullbacken om cirka 15 fordon per dygn.

3.3 Parkeringsbehov

För de nya bostäder som planeras är parkeringsnormen satt till 1,1 parkering per lägenhet. Bostadsparkering löses i garaget och på de ytparkeringar som planeras inom fastigheten. Behovet av parkering för verksamheter är beroende av omfattning och typ av verksamhet som kommer att bedrivas i de nya lokalerna. Här görs därför vissa antaganden för att kunna bedöma rimligt parkeringsbehov.

Enligt planförslaget planeras totalt 365 kvadratmeter lokalarea. I enlighet med ovanstående antagande utgör 165 kvadratmeter det befintliga hamncaféet, som ges nya lokaler. Övriga 200 kvadratmeter antas fördelas jämt mellan restaurang och handel. En jämförelse med liknande kommuner och lägen visar att en vanlig parkeringsnorm för en mindre närbutik är cirka 20 platser per 1 000 BTA. För restauranger är motsvarande tal mellan 20 och 50 platser per 1 000 BTA. Med omräkningen 1 kvadratmeter LOA = 1,2 kvadratmeter BTA nås följande tabell.

	LOA	BTA	Parkeringstal (platser/1000 BTA)	Antal parkeringsplatser
café/restaurang	265	318	35	11,1
handel	100	120	20	2,4

Tabell 2 Parkeringsbehov för lokaler

Totalt antas 14 parkeringsplatser behövas för att tillfredsställa verksamheternas behov. Av dessa kan 7 platser räknas till det befintliga hamncaféet och resterande 7 platser behöver tillföras för att täcka behovet för tillkommande verksamheter.

3.4 Trafiksäkerhet

Den nya bebyggelsen medför en något högre trafikbelastning på Odinsvägen än vad dagens hotellverksamhet alstrar. Tillskottet av trafik drabbar främst sträckan norr om planområdet och inte de södra delarna utmed strandpromenaden. Då hastigheterna utmed Odinsvägen är låga bedöms den ökade trafiken inte påverka trafiksäkerheten nämnvärt.

Trafiksituationen vid hamnplanen är speciell, särskilt sommartid då bilar och lastbilar som väntar på att åka ombord på färjan måste samsas med den reguljära busstrafiken och med fotgängare om det begränsade utrymmet. Det råder också en otydlighet kring vilka ytor som är avsedda för fotgängare respektive fordonstrafik. I planförslaget föreslås en genomgående strandpromenad utmed Dalarö strandväg. Promenaden korsar tillfarten till bilfärjan, vilket innebär att fordonstrafiken måste ges företräde i samband med ombordkörning. Det är därför olämpligt att förse promenaden med kantsten då detta antyder att fotgängare har företräde. Genom att lägga skiljande markbeläggning på strandpromenaden kan gångstråket förtydligas utan att påverka framkomligheten för fordon som ska på eller av färjan. Det är också ett tydligt sätt att markera gångbanans avskiljning från Odinsvägens körbana. Förutsatt att tillräckligt utrymme ges för bussar att svepa runt hamnplanen innebär förslaget en förbättrad trafiksäkerhet gentemot dagens utförande.

I dagsläget saknas gångbana utmed Odinsvägens södra del och fotgängare tvingas ut i vägbanan. I planförslaget åtgärdas detta då en gångbana med kantsten utmed hammagasinet skapar nivåskillnad mot vägbanan och tydligare separering mellan trafiklagen. Längre norrut utmed Odinsvägen saknas dock utrymme för gångbana, här måste de olika trafiklagen samsas om gaturummet. Sektionen utmed Odinsvägen är trång och hastigheterna därmed låga, vilket underlättar möjligheterna till samspel mellan olika trafikslag.

Utfarten från garaget trafikeras uppskattningsvis av $96 * 0,95 = 91$ fordon dagligen. In- och utkörande fordon måste korsa den nya gångbanan utmed hammagasinet, vilket kan innebära konflikter med fotgängare. Genom att gångbanan förses med kantsten mot hamnplanen blir det dock tydligt att fotgängare har företräde framför korsande biltrafik. Då hastigheterna dessutom är låga bedöms inte några allvarliga trafiksäkerhetsrisker föreligga. Viktigt är dock att säkerställa att sikten är god för utkörande fordon.

3.5 Tillgänglighet

Gångbanan utmed hammagasinet är enligt det studerade förslaget generellt 3 meter bred, men lokalt avsmalnad till 1,5 meter där terrassen ansluter. Utrymmesbrist gör det svårt att få till en generös gångbana. Nödvändig bredd på gångbanan är främst avhängigt gångtrafikflödets storlek, men 1,75 meter bör eftersträvas så att rullstolsburna och fotgängare kan färdas sida vid sida. Boverkets föreskrifter tillåter att bredden är så lite som 0,9 meter vid riktigt kort

avsmalning, dock rekommenderas inte samlare än 1,3 meter. Gångbanans längslutning bör vara maximalt 2 procent för god tillgänglighet.

4. Slutsats och rekommendation

Trafikalstringen från den föreslagna bebyggelsen bedöms inte förändra trafiksituationen vid hamnplanen märkbart. Viss ökning av trafiken kan förväntas på Odinsvägen norr om hamnplanen, men ökningen är liten i förhållande till trafiken till och från färjeläget under sommartid. På Tullbacken kan förväntas minskad trafik gentemot dagsläget.

Planförslaget innebär att det uppskattade parkeringsbehovet för de tillkommande lokalerna inte tillgodoses inom kvartersmark. Parkeringar riskerar därmed att behöva lösas på allmän platsmark och måste konkurrera då om utrymmet med övriga verksamheter i området. Under sommartid är det hög efterfrågan på parkeringar i området och ett underskott av parkering riskerar att medföra söktrafik. Förslagsvis hänvisas fordon till andra parkeringsplatser i närheten, exempelvis vid Dalarö torg. För att undvika söktrafik i hamnen kan ett parkeringsledningssystem installeras, vilket möjliggör att fordon redan vid Dalarö torg kan informeras om det finns lediga platser i hamnen eller inte.

Trafiksäkerhetsmässigt bedöms inte planförslaget innebära några försämringar gentemot dagens situation. Tvärtom innebär markeringen av strandpromenaden och anläggandet av gångbana utmed hamnmagasinet en ökad tydlighet mellan fotgängare och fordonstrafik. Viktigt är dock att tillräckligt utrymme bereds för respektive trafikslag.