

PM – Trafik Solvändan

Röda Bergen, Vasastaden, Stockholms stad
2024-12-20



Författare

Beställare: Magdalena Möne, Stockholms stad Trafikkontoret

Beställarens projektnummer: 3181037692

Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB

Uppdragsnamn: Trafikutredning Solvändan

Uppdragsnummer: 4573

Datum: 2024-12-20

Uppdragsledare: Ellen Fredholm

Handläggare/utredare: Sabine Saracco

Granskare: Patrik Lundqvist

Status: Underlag för programhandling

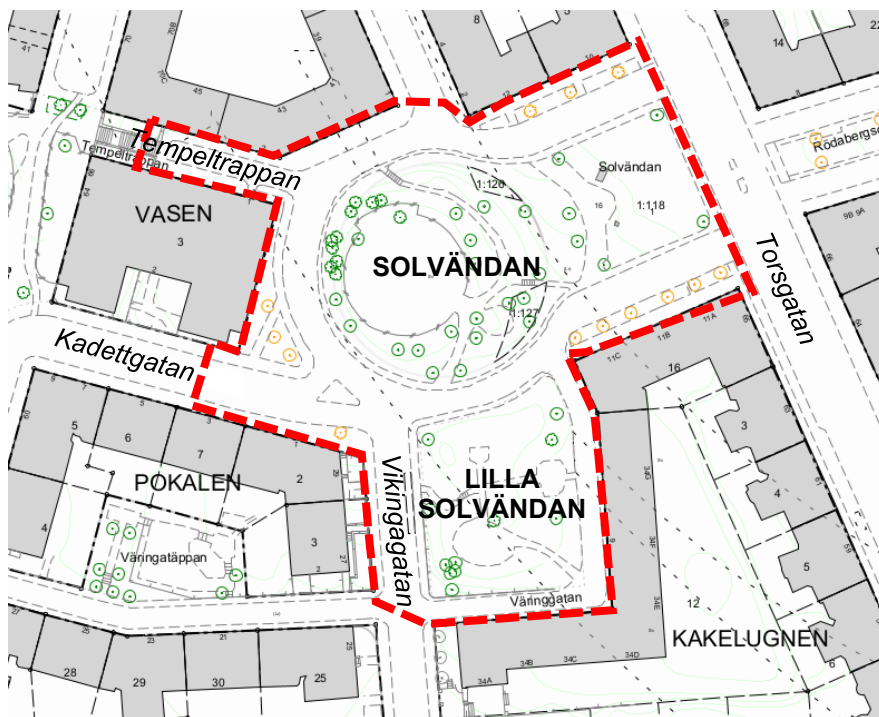
Innehåll

1. Inledning	4
2. Nulägesbeskrivning	5
2.1. Gående och cyklister	5
2.2. Parkering och angöring	5
2.3. Motorfordonstrafik	6
2.4. Befintliga ledningar	6
3. Beläggningsstudie – parkering	7
4. Föreslagen utformning	9
4.1. Gående	10
4.2. Cyklister	11
4.3. Kollektivtrafik	11
4.4. Motorfordonstrafik	11
4.5. Angöring: Leveranser och sophantering	11
4.6. Parkering	12
4.7. Konflikter mellan planerad utformning och befintliga ledningar	12
4.8. Dagvatten	13
5. Utredda alternativ	15
5.1. Alternativ 1.....	15
5.2. Alternativ 2.....	17
5.3. Alternativ 3.....	18
5.4. Genomgående gångbanor	20
6. Fortsatt arbete	21

1. INLEDNING

Trafikkontoret och Norra innerstadens stadsdelsförvaltning, Stockholm stad, utreder möjligheten att rusta upp parkerna *Solvändan* och *Lilla solvändan*. Projektet befinner sig i programhandlingskede.

Som en del av programhandlingen har Structor Mark Stockholm AB fått i uppdrag att utreda de trafikala konsekvenserna av föreslagen utformning enligt programhandlingen. Trafikutredningen ska redogöra för en nulägesbeskrivning och fokusera kring påverkan på befintlig trafik utifrån de olika alternativ som initialt utretts. Utredningen ska tydligt motivera valt alternativ och förklara effekterna avseende exempelvis antal parkeringsplatser och framkomlighet för olika trafikslag. En beläggningsstudie för befintlig parkering har också genomförts. Uppdraget och utredningen omfattar även översiktlig utredning av dagvattenhantering och genomgång av befintliga ledningar för att kunna identifiera eventuella konflikter med föreslagen utformning. Resultatet av utredningarna redovisas i detta PM.



Figur 1 Utredningsområde

Utredningen har avgränsats geografiskt till de två parkerna med intilliggande gator. För parkeringsbeläggningsstudien har utredningsområdet utökats något.

2. NULÄGESBESKRIVNING

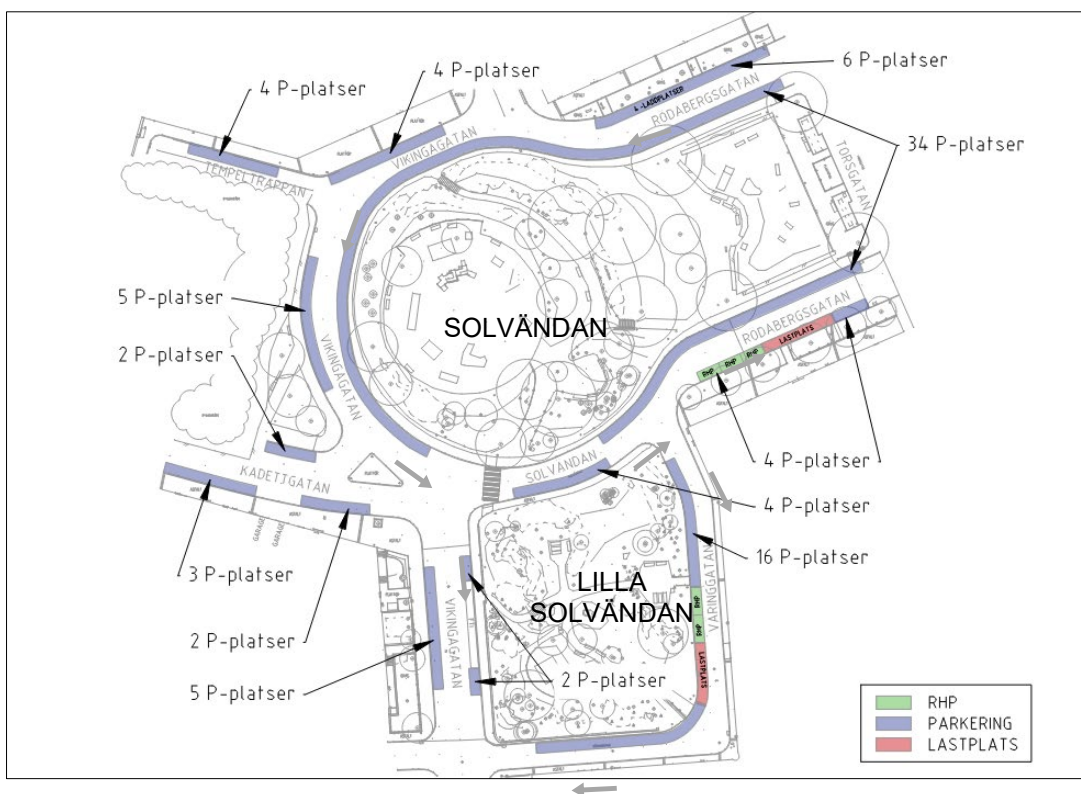
2.1. Gående och cyklist

För gående nås Solvändan via de genomgående gångbanorna längs Torsgatan tvärs Rödbergsgatan norr och söder om Solvändan. Ett övergångsställe mellan parkerna kopplar dem samman. I övrigt saknas ordnade passager för gående mellan kringliggande gator och de två parkerna.

Inom utredningsområdet saknas cykelbanor, cyklister är hänvisade till blandtrafik i körbanan. Vid platsbesök på olika tidpunkter och dagar har endast ett fåtal cyklister observerats inom utredningsområdet. På grund av platsens topografi och läge i förhållande till befintlig cykelinfrastruktur antas cyklister inom området vara boende. Längs Torsgatan finns enkelriktade cykelbanor på båda sidor av vägen, gatan är även utpekad som ett primärt stråk i cykelplanen.

2.2. Parkering och angöring

Inom utredningsområdet finns idag 91 parkeringsplatser, varav fem är parkeringsplatser för rörelsehindrade, RHP. Fyra av platserna på Rödbergsgatan norr om Solvändan är laddplatser för elbil. Antalet parkeringsplatser är baserat på observationer. Inom utredningsområdet finns också två lastplatser, en på Värिंगgatan (12 m) och en på Rödbergsgatan, söder om Solvändan.



Figur 2 Befintligheter

På Vikingagatan, väster om Lilla solvändan, finns en återvinningsstation. Vid tömning stannar fordonet i gatan. På Kadettgatans södra sida finns två in-/utfarter till befintliga garage.

2.3. Motorfordonstrafik

Gatorna runt Solvändan och Lilla Solvändan är idag enkelriktade. Runt Solvändan styrs trafiken motsols. På Varinggatan styrs trafiken i södergående riktning från Solvändan. Det finns trafikmätningar för fordonsflöden genomförda inom området, vilka redovisas i tabellen nedan som fordon/dygn, f/d. Mätningarna visar att det är låga flöden. Mest trafikerad är Rödabergsgatan som antas fungera som infart från Torsgatan till området och kringliggande gator, minst trafikerad med mycket låga flöden är Varinggatan som antas nyttjas endast av boende.

Figur 3 Fordon per dygn, f/d

Gata	Årtal	Flöde
Torsgatan	2024 (fem vardagar)	9 908 f/d
Rödabergsgatan (Norr om Solvändan)	2001 (en vardag)	1 914 f/d
Kadettgatan	2007 (tre vardagar)	826 f/d
Vikingagatan (Mellan Tempeltrappan och Torbjörn K. gata)	2007 (tre vardagar)	684 f/d
Solvändan (Sträckan mellan parkerna)	2023 (fem vardagar)	402 f/d
Varinggatan	2023 (fem vardagar)	66 f/d

2.4. Befintliga ledningar

Befintliga ledningar i området redovisas i ritning C-51-1-000.

I Kadettgatan och Vikingagatan finns vatten-, gas- och spillvattenledningar samt el- och optokablar. I Tempeltrappan finns el, opto och brandsignal (slopad) i den norra gångbanan. I delar av Vikingagatan och Rödabergsgatan finns dagvattenledningar, men eftersom utredningsområdet utgör en högpunkt börjar självfallsledningarna (dagvatten och spillvatten) en bit ner i gatorna. I parken finns inom utredningsområdet endast el inklusive elledningar för belysning.

Ledningsägare är Stockholm Vatten och Avfall för vatten- och avloppsledningar, Gasnätet Stockholm för gas, Ellevio för el, Trafikkontoret för belysningsel och Stokab för opto. Brandsignal tillhör Trafikkontoret men den är inte i drift och kan rivas om så behövs.

3. BELÄGGNINGSSTUDIE – PARKERING

Området för beläggningsstudien var något större än direkt berörda gator, detta för att få en överblick om parkeringssituationen i området.



Figur 4 markerade gator som ingår i beläggningsstudien

Beläggningsstudien baseras på fem inventeringstillfällen, två vardagar vid två olika tillfällen och en helgdag:

- Onsdag 28 augusti 2024 kl 12
- Onsdag 28 augusti 2024 kl 21
- Torsdag 29 augusti 2024 kl 12
- Torsdag 29 augusti 2024 kl 22
- Lördag 30 augusti 2024 kl 12

Under inventeringstillfället var det inte städdag på någon av gatorna. Pågående byggnationer i området, på västra sidan av Solvändan, vid Tempeltrappan, norra sidan av Kadettgatan och södra delen av Vikingagatan, gjorde att 19 parkeringsplatser inte var tillgängliga.

- 6 fordon stod på samma plats vid samtliga tillfällen
- 30 fordon stod kvar på samma plats vid 4 tillfällen i rad
- 60 fordon stod kvar på samma plats vid 3 tillfällen i rad

Generellt var det en hög nyttjandegrad, borträknat RHP och lastplatser. Det finns 122 platser totalt inom inventeringsområdet (otillgängliga platser, RHP och lastplatser inte inkluderade) med en beläggningsgrad mellan 69% och 96 %. På lördagen var beläggningsgraden som lägst med 69%, på onsdag lunch 93% och vid övriga tillfällen 96%.

De tre platserna för rörelsehindrade, RHP, vid Solvändans sydöstra anslutning mot Torsgatan användes nästan inte alls, endast ett fordon stod parkerad vid ett tillfälle. Även lastplatsen intill dessa var oanvänd. Det var låg nyttjandegrad av RHP även på Torbjörn Klockares gata där två av tre platser användes delvis.

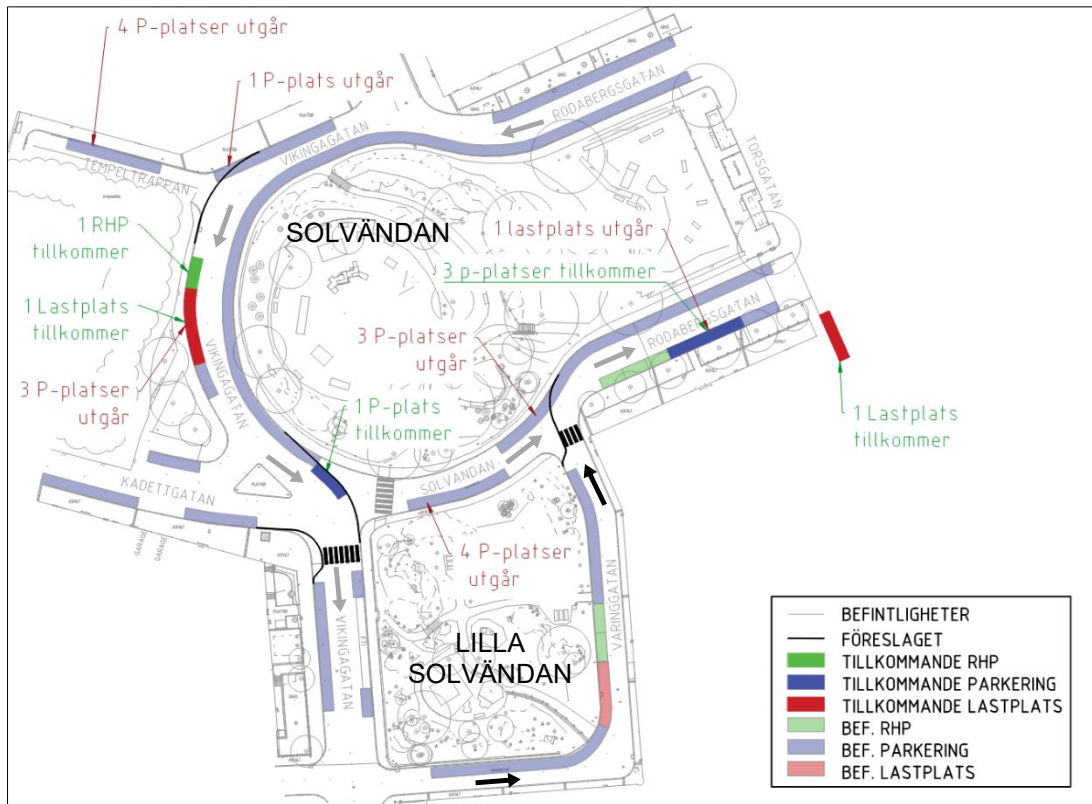
4. FÖRESLAGEN UTFORMNING

Förslaget innebär att parkerna *Solvändan* och *Lilla Solvändan* kopplas samman.



Figur 5: Planillustration (Källa: AJ Landskap)

Parkerna sammanlänkas och Rödbergsgatan blir längs denna sträcka huvudsakligen gångyta men cyklister ska också kunna ta sig fram. Därmed utgår körbanan för motorfordonstrafik mellan parkerna. Två nya övergångsställen anläggs, ett tvärs Vikingagatan och ett tvärs Väringgatan. De utformas med ensidig avsmalning av körbanan. Tempeltrappan utformas som gångbana med planteringar, sittplatser och buskträd.



Figur 6: Förslaget

4.1. Gående

Två övergångsställen föreslås för att förstärka kopplingen för gående mellan kringliggande gångbanor och parkerna. Utformning föreslås med ensidig avsmalning av körbanan för att gående ska bli synliga bakom parkerade fordon.

Att parkerna kopplas samma bidrar lokalt till förbättrad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående. Likaså Tempeltrappans nya utformning.

4.2. Cyklister

Framkomligheten för cyklister bedöms bli något, om än marginellt, sämre jämfört med dagens situation. Dagens utformning innebär ett brett, gent, rakt stråk med asfaltsbeläggning vilket är positivt för cyklister. Föreslagen utformning innebär att cyklister ska till den nya ytan, förmodligen via en smalare passage där kantstenen är sänkt. Placering och utformning av sträcka med sänkt kantstenen ska utredas vidare i kommande skede. Föreslagen beläggning innebär en försämring jämfört med befintlig asfalt. Föreslagen utformning innebär förhoppningsvis fler gående i den nya ytan mellan parkerna, dock innebär fler gående som korsar ytan en försämrad framkomlighet för cyklister. Även dagens utformning där cykling sker i blandtrafik med motorfordon och risk för dörruppslag och konflikter med motorfordonstrafiken innebär brister för cykeltrafiken. Sammantaget bedöms framkomligheten för cyklister bli något sämre men trafiksäkerheten något bättre jämfört med dagens situation.

Detta är dock inte något utpekade stråk enligt stadens cykelplan och bedöms endast påverka lokal cykeltrafik.

4.3. Kollektivtrafik

Påverkas ej.

4.4. Motorfordonstrafik

Som en konsekvens av att parkerna byggs ihop utgår sträckan mellan parkerna som koppling för motorfordonstrafiken. För att kunna angöra Rödbergsgatan söder om Solvändan behöver därför enkelriktningen längs Våringgatan byta håll. Trafik som ska angöra Rödbergsgatan hänvisas, i och med föreslagen utformning, via Våringgatan vilket innebär försämrad framkomlighet för denna trafik. Våringgatans befintliga utformning har en vägbana om ca 5,5 meter och angöring som antas till 2 meter vilket ger en körbar yta om ca 3,5 meter.

4.5. Angöring: Leveranser och sophantering

På grund av Våringgatans utformning är största möjliga fordon (dimensionerande fordon): sopbil (Los, 9,4 m). Lastbil (Lbn, 12 m) som idag kan angöra lastplatsen på Rödbergsgatan kommer därmed inte kunna göra angöra lastplatsen i och med föreslagen utformning.

Det finns två befintliga verksamheter längs Rödbergsgatan som potentiellt nyttjar lastplatsen: en förskola och ett kontorshotell. Förskolan har meddelat att de får sina leveranser via en ”mindre skåpbil”. Kontorshotellet har inte återkommit. Trafikkontoret har även varit i kontakt med Stockholm Vatten och Avfall, SVOA, som meddelat att de inte använder större fordon än Los, 9,4 m till lastplatsen på Rödbergsgatan. Om fordon längs Våringgatan har parkerat något snett och sticker ut i körbanan finns dock risk att sopbil inte kommer förbi. Därav föreslås angöring för leveranser och sopbil lokaliseras till Torsgatan istället. På Torsgatan precis söder om Rödbergsgatan råder idag parkeringsförbud längs en ca 9,5 meter lång sträcka. Sträckan föreslås regleras som lastplats. Då kan befintlig lastplats på Rödbergsgatan utgå.

På Vikingagatan föreslås en ny lastplats. Detta för verksamheter med entré mot Tempeltrappan. Den nya lastplatsen innebär att tre parkeringsplatser utgår.

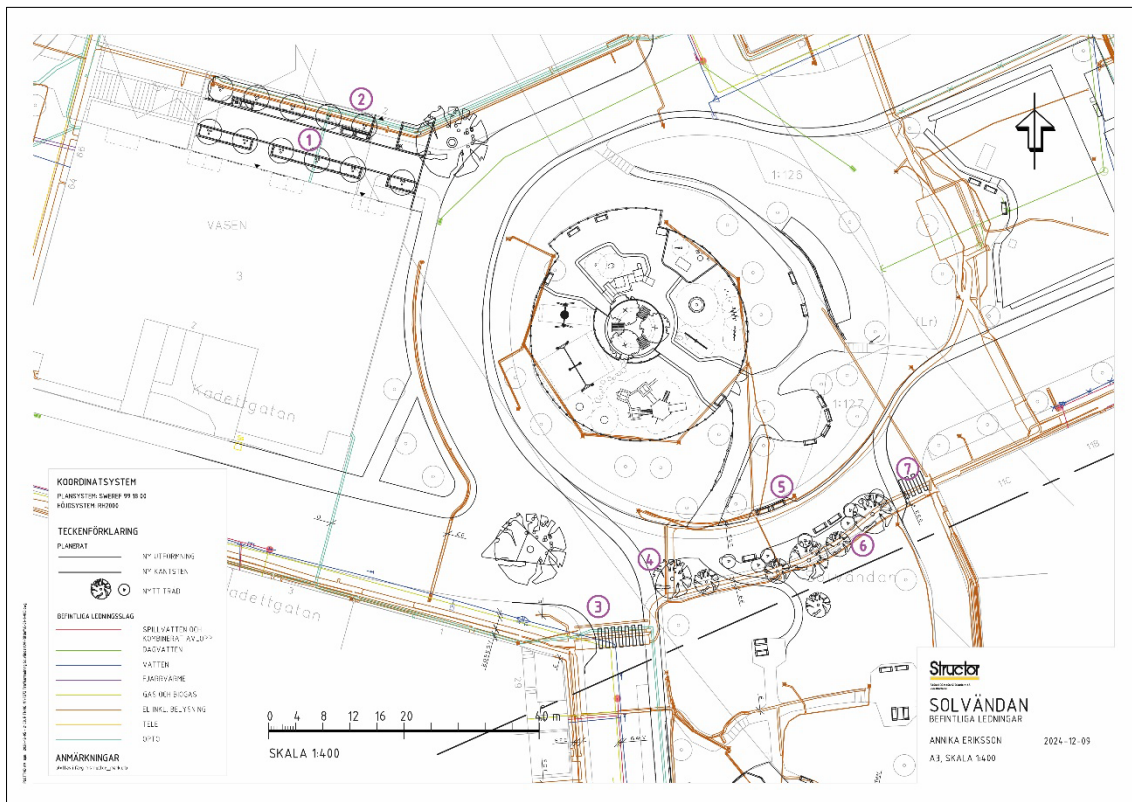
4.6. Parkering

Befintlig parkering på Tempeltrappan och på Rödbergsgatan mellan parkerna utgår med 12 platser. Ytterligare tre platser utgår på grund av den nya lastplatsen på Vikingagatan. En ny parkeringsplats tillskapas runt Solvändan och tre platser tillkommer i och med att lastplatsen på Rödbergsgatan utgår och föreslås i nytt läge på Torsgatan. Totalt innebär förslaget 11 parkeringsplatser färre jämfört med dagens situation.

Om behov uppstår av RHP för någon boende längs Tempeltrappan kan det anordnas på gatumark på Vikingagatan så nära Tempeltrappan som möjligt.

4.7. Konflikter mellan planerad utformning och befintliga ledningar

Planerad utformning påverkar befintliga ledningar i begränsad omfattning. Nedan listas identifierade konflikter mellan befintliga ledningar och planerad utformning. Bedömda effekter/åtgärder är inte avstämda med berörda ledningsägare, vilket bör göras i nästa skede.



Figur 7: Ledningskonflikter, se även ritning "C-51-1-000_med konfliktmarkering"

1. Tempeltrappan

Planerade buskträd och eventuell skelettjord för dessa är placerade rakt ovan optoservis till Vasen 3 tillhörande Stokab. Beroende på buskträdens storlek justeras deras läge för att undvika konflikt.

2. Tempeltrappan, norra sidan

Planerade buskträd hamnar direkt intill eller ovan el- och optokablar samt brandsignal. Brandsignalen är inte i drift och kan slopas, optokablarna kan eventuellt ligga kvar men elen behöver sannolikt läggas om.

3. Korsningen Kadettgatan/Vikingagatan

Kantstenen läggs om i nytt läge (flyttas ut i befintlig körbana) och hamnar ovan korsande el, opto, vatten och gas. Dessa ledningar korsar befintlig kantsten på samma sätt men 2 m västerut idag och det bedöms inte vara något problem att kantstenslinjen flyttas.

4. Ytan mellan parkerna

Befintlig körbana föreslås omvandlas till park och därmed kommer ett planerat, större träd i konflikt med elstråk korsande dagens körbana. Ellevios elstråk innehåller högspänning. Trädplaceringen justeras.

5. Ytan mellan parkerna, norra sidan

Planerade möbler hamnar ovan elstråk tillhörande Ellevio samt belysningsel tillhörande Trafikkontoret och måste läggas om. Ellevios elstråk innehåller högspänning.

6. Ytan mellan parkerna, södra sidan

Planerade träd är placerade rakt ovan elstråk. Ellevios el är dock tagen ur drift på den södra sidan, så ingen omläggning krävs. Ellevios slopade ledningar kan rivas¹. Belysningselen kan eventuellt behöva läggas om.

7. Korsningen Rödabergsgatan/Väringgatan

Ny kantstenslinje intill planerat övergångsställe innebär kantsten ovan korsande elstråk. Innebär sannolikt inget problem. Elen ligger i körbana idag och har därmed troligen tillräckligt förläggingsdjup. Detta orsakar sannolikt inget problem eftersom elen ligger i körbana idag och har därmed troligen tillräckligt förläggingsdjup.

4.8. Dagvatten

Utredningsområdet utgör en högpunkt där lekparken i Solvändan ligger högst upp i området. Omkringliggande gator lutar ifrån utredningsområdet: Vikingagatan söderut, Rödabergsgatan österut, Kadettgatan västerut och Torbjörn Klockares gata norrut. Delar

¹ För att säkerställa att ingen skadas vid rivning ska Ellevio meddelas när kablarna är frilagda så att de på plats kan konstatera att det är säkert att klippa dem. Ellevios entreprenör meddelas via <https://www.ellevio.se/entreprenor/kabelkontroll/>. Räkna med ca 1-1,5 veckas ledtid.

av Tempeltrappan lutar så att avrinning sker mot Torbjörn Klockares gata och Rödabergsgatan.

Planerad utformning orsakar ingen större ändring av avrinningsvägar. Ny kanstenslinje vid korsningen Vikingagatan/Kadettgatan är placerad ungefär vid befintlig vattendelare mellan de tre gatorna. Ny kanstenslinje vid korsningen Rödabergsgatan/Väringgatan innebär ingen barriär för avrinningen då den idag sker österut på Rödabergsgatan och söderut på Väringgatan.

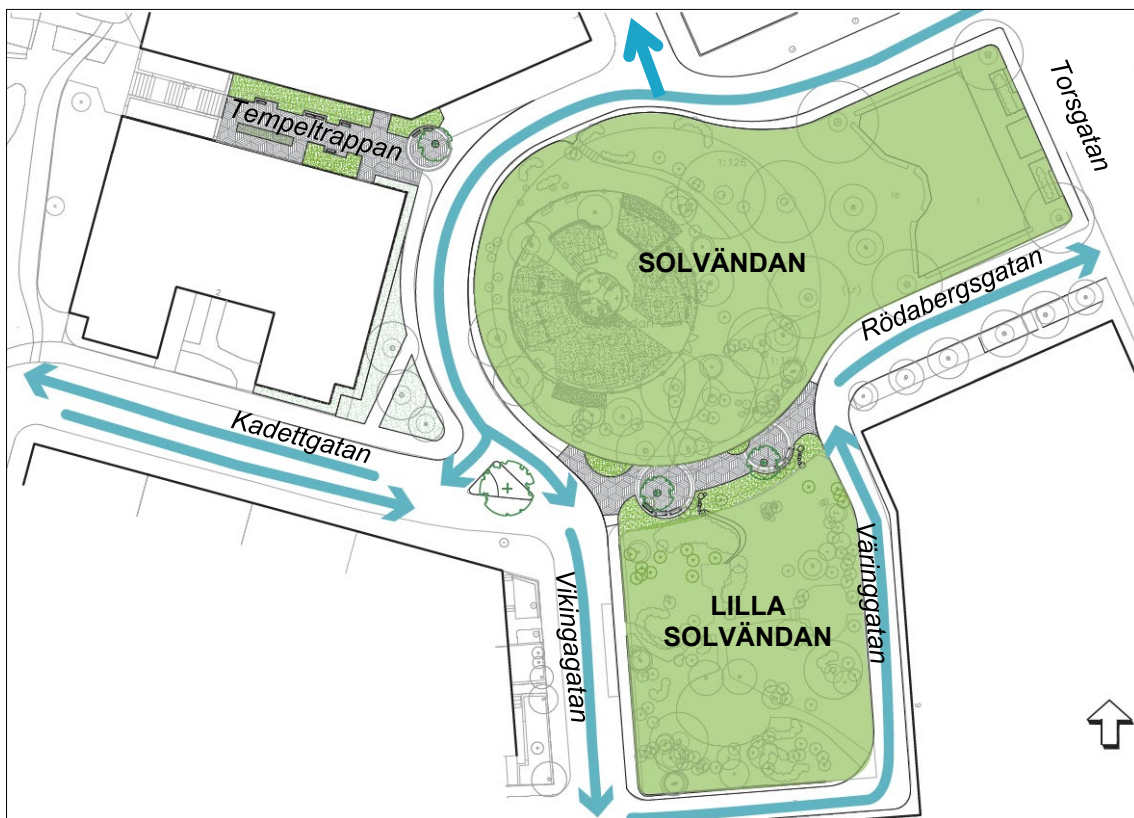
I och med nya trädplanteringar bör dock dagvatten fångas upp i nya intagsbrunnar för att leda det till växterna, om det inte går att lösa med höjdsättning så att vattnet lokalt leds in på ytan mot plantering.

5. UTREDDA ALTERNATIV

Initialt utreddes olika alternativ och även olika varianter inom respektive alternativ. Nedan redovisas de tre huvudsakliga utredda alternativen med konsekvensbeskrivning och motiv till varför eller varför inte alternativet har bearbetats vidare eller förkastats.

5.1. Alternativ 1

Förslaget innebär att parkerna *Solvändan* och *Lilla Solvändan* kopplas samman, den nya ytan blir huvudsakligen gångyta men cyklister ska också kunna ta sig fram. Därmed utgår körbanan för motorfordonstrafik mellan parkerna. Tempeltrappan utformas som gångbana.



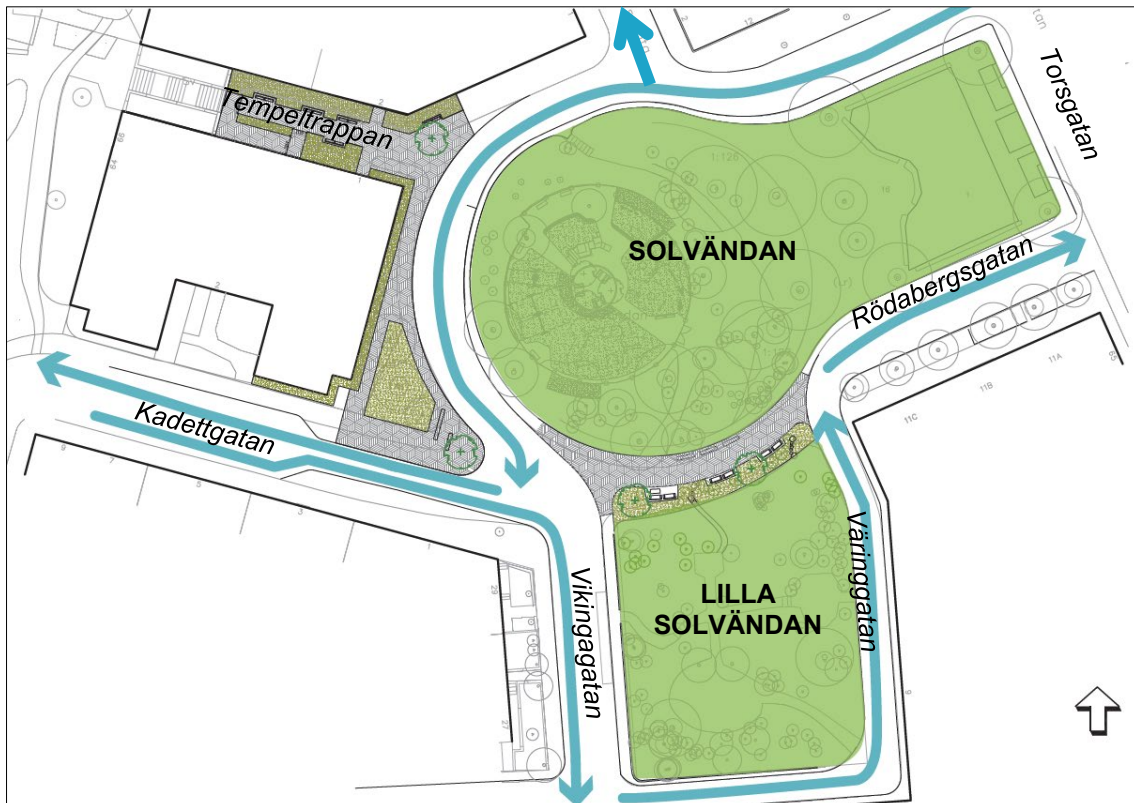
Figur 8 Alternativ 1 (skiss framtagen av AJ-Landskap och exploateringskontoret)

Konsekvenser	För- och nackdelar
Gående	Förbättrad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående mellan parkerna och på Tempeltrappan.
Cyklister	Något sämre framkomlighet för cyklister i och med att parken byggs ihop. Det är dock inget utpekade stråk och bedöms endast påverka lokal cykeltrafik.
Kollektivtrafik	Påverkas ej
Motorfordonstrafik	Som en konsekvens av att parkerna byggs ihop behöver Våringgatan enkliriktning byta håll. Detta för att kunna nå Våringgatan och Rödabergsgatan söder om Solvändan.
Angöring, leveranser och sophantering	Lastplatsen på Rödabergsgatan söder om Solvändan blir endast tillgänglig via Våringgatan. På grund av Våringgatan smala sektion kommer endast fordon som motsvarar fordonstyp Los (Sopbil 9,4 meter lång) att angöra lastplatsen.
Parkering	Befintlig parkering på Tempeltrappan och Rödabergsgatan mellan parkerna utgår. Totalt innebär förslaget 15 parkeringsplatser färre jämfört med dagens utformning.

Alternativ 1 har bearbetats och är grunden till det alternativ som förespråkas.

5.2. Alternativ 2

Förslaget innebär att parkerna *Solvändan* och *Lilla Solvändan* kopplas samman, den nya ytan blir huvudsakligen gångyta men cyklister ska också kunna ta sig fram. Därmed utgår körbanan för motorfordonstrafik mellan parkerna. Tempeltrappan utformas som gångbana. Den stora mittrefugen i korsningen Kadettgatan/Vikingagatan byggs samman med befintlig gångbana.

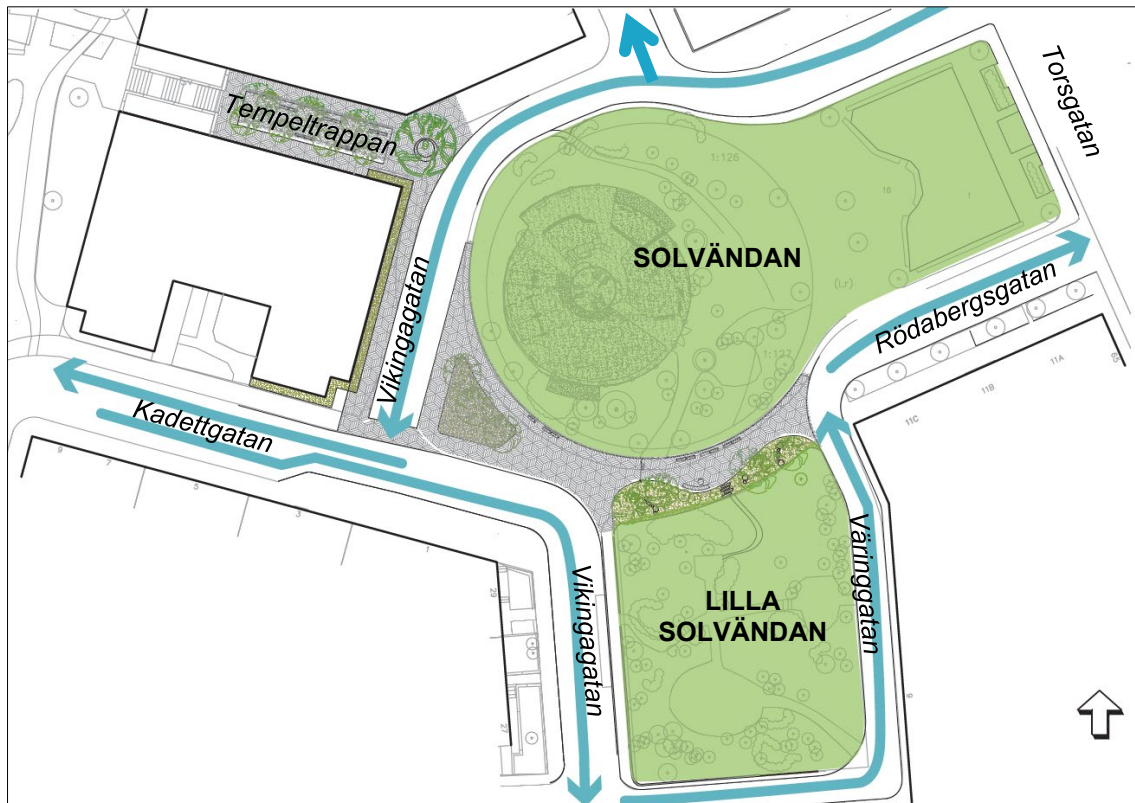


Figur 9 Alternativ 2 (skiss framtagen av AJ-Landskap och exploateringskontoret)

Alternativ 2 ger i princip samma konsekvenser som Alternativ 1. Dock innebär förändringen i och med den sammanbyggda mittrefugen att fordon större än personbil ej kan svänga höger från Solvändan till Kadettgatan. Därav har alternativet förkastats.

5.3. Alternativ 3

Förslaget innebär att parkerna *Solvändan* och *Lilla Solvändan* kopplas samman, den nya ytan blir huvudsakligen gångyta men cyklister ska också kunna ta sig fram. Därmed utgår körbanan för motorfordonstrafik mellan parkerna. Tempeltrappan utformas som gångbana. Del av Vikingagatan vinklas upp och får en ny anslutningspunkt mot Kadettgatan.



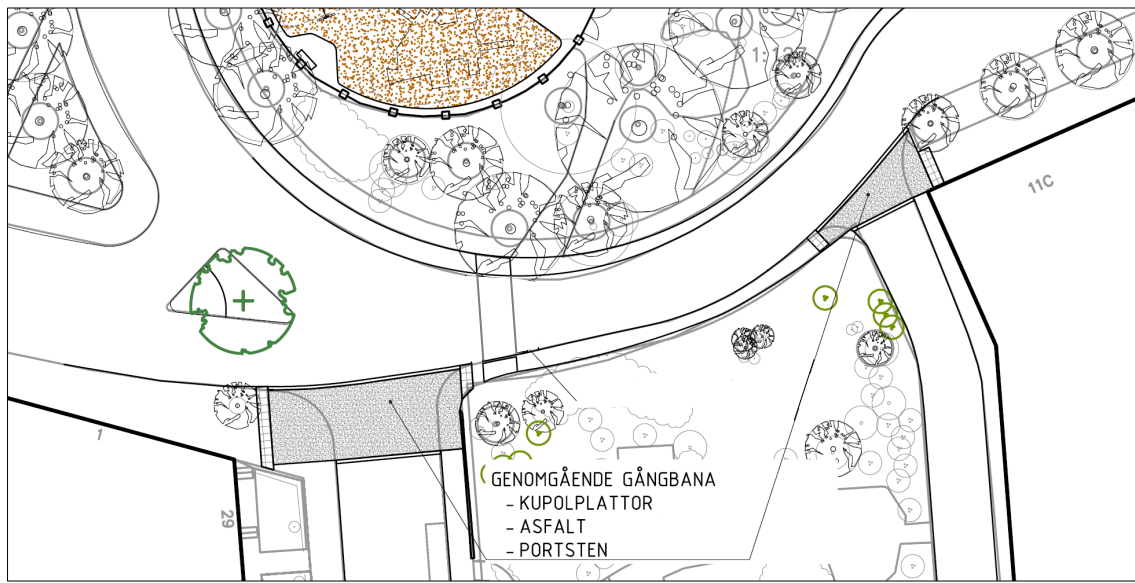
Figur 10 Alternativ 3 (skiss framtagen av AJ-Landskap och exploateringskontoret)

Konsekvenser	För- och nackdelar
Gående	Förbättrad framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående mellan parkerna och på Tempeltrappan.
Cyklister	Något sämre i och med att parken byggs ihop. Det är dock inget utpekad stråk och bedöms endast påverka lokal cykeltrafik.
Kollektivtrafik	Påverkas ej
Motorfordonstrafik	Som en konsekvens av att parkerna byggs ihop behöver Våringgatan enriktning byta håll. Detta för att kunna nå Våringgatan och Rödbergsgatan söder om Solvändan.
Angöring, leveranser och sophantering	Lastplatsen på Rödbergsgatan söder om Solvändan blir endast tillgänglig via Våringgatan. På grund av Våringgatan smala sektion kommer endast fordon som motsvarar fordonstyp Los (Sopbil 9,4 meter lång) att angöra lastplatsen.
Parkering	Totalt innebär förslaget ca 11 parkeringsplatser färre jämfört med dagens utformning.

Alternativ 3 har förkastats främst på grund av utformnings- och kostnadsskäl. Utformningen bedömdes i ett tidigt skede ge för stor negativ påverkan på områdets kulturhistoriskt värdefulla miljö där Solvändans karaktäristiska cirkelform blir mindre tydlig. Alternativet innebär en stor förändring men med relativt lite tillkommande grönyta. Kalkylen visade också tidigt på mycket höga kostnader i förhållande till de positiva effekterna.

5.4. Genomgående gångbanor

Utformning med genomgående gångbanor tvärs Vikingagatan och Våringgatan har utretts. På grund av platsens egenskaper och befintliga utformning i kombination med förordat alternativ gick inte önskvärd utformning i enlighet med stadens riktlinjer att uppnå. Därför har alternativen med genomgående gångbanor förkastats.



Figur 11 Genomgående gångbanor (källa: AJ-Landskap)

6. FORTSATT ARBETE

I det fortsatta arbetet i kommande skede har följande punkter identifierats som viktiga att arbeta vidare med:

- Säkerställa genomförande av att införa en reglerad lastplats på Torsgatan intill korsningen med Rödabergsgatan enligt ovan beskrivning.
- Se över placeringen av det träd som föreslås i gångbanan vid korsningen Tempeltrappan/Vikingagatan för att säkerställa framkomlighet och tillgänglighet för gående.
- Placering och utformning av sänkt kantsten på var sida om den nya ytan som sammankopplar parkerna. Detta för att säkerställa framkomlighet för cyklister.
- Justera placeringen av det träd som föreslås mellan parkerna ovan elstråk (inkl. högspänning), se konfliktmarkering 4.
- Kontakt bör tas med berörda ledningsägare för avstämning kring skydd av befintliga ledningar eller andra åtgärder som krävs.