

## Aspudden – Sothönan 3 m.fl.

PM Trafik

Uppdragsnummer: 5325

**Författare:** Pär Båge

**Datum:** 25 maj 2020

### Historik

Rev	Datum	Beskrivning	Sign
A	2020-11-03	Granskningshandling inför samråd	paba
B	2020-11-09	Komplettering norra och västra delen	paba

## Innehåll

1	Bakgrund och syfte .....	3
1.1	Uppdraget .....	3
2	Nulägesbeskrivning.....	3
3	Föreslagen lösning och konsekvenser .....	5
3.1	Gångtrafik .....	6
3.2	Cykeltrafik .....	7
3.3	Kollektivtrafik.....	7
3.4	Biltrafik .....	8
3.5	Parkering och mobilitetsåtgärder.....	9
3.6	Tillgänglighet.....	11
3.7	Trafiksäkerhet .....	11
3.8	Avfall och varutransporter .....	11

## 1 Bakgrund och syfte

Inom kvarteret Sothönan norr om korsningen Erik Segersälls väg och Schlytersvägen i Aspudden ska delar av befintlig villabebyggelse omvandlas till stadskvarter med flerbostadshus.

### 1.1 Uppdraget

Iterios uppdrag är att, åt byggherrarna, utreda trafikfrågorna i planskedet och ta fram underlag till plankartan samt redovisa ett Trafik-PM för den centrala delen av detaljplanen som underlag för planbeskrivningen.

## 2 Nulägesbeskrivning

Närområdets viktigast gatustråk utgörs av Hägerstenvägen som samlar mycket av det lokala näringslivet med till exempel butiker, restauranger och dessutom flera busslinjer.



Bild 1 - Erik Segersälls väg mot Hägerstenvägen

Norrut från Hägerstenvägen kopplar Erik Segersälls väg ihop Hägerstenvägen, via Aspuddens tunnelbaneentré, med den nya exploateringen och vidare mot Blommenbergsvägen och Aspuddens skola. Mellan Hägerstenvägen och Schlytersvägen har Erik Segersälls väg mycket begränsad motorfordonstrafik och är utformad som en shared space-yta utan kantstenar men med möblering som avgränsar sidoområdena mot fasad.

Schlytersvägen och Erik Segersälls väg norr om Schlytersvägen har relativt smala gångbanor på båda sidor om gatorna. Olof Skötkonungs väg är delad i två olika nivåer där den övre nivån har karaktären av en villagata med en smal gångbana om ca 1,5 meter på östra sidan av gatan. Från den övre nivån går gatan via trappor ner till Erik Segersälls väg. Ovanför området finns Sigfridsvägen som ansluter den norra delen till Schlytersvägen från en övre nivå.

Gatorna i närområdet har idag ingen separerad cykelinfrastruktur och närmaste utpekade pendelcykelstråk går längs med Hägerstenvägen som förbinder Aspudden med Hornstull via Midsommarkransen och Liljeholmen samt med Skärholmen via Hägersten och Bredäng. Stråket nås via Erik Segersälls väg söderut och cykling sker i lågfartsmiljö (shared space).



Bild 2 - Erik Segersälls väg norrut, planområdet till höger

Norr om området finns även ett utpekat (men ej utbyggt) pendelcykelstråk längs med Blommensbergsvägen som förbinder Aspudden med Gröndal och vidare norrut mot Essingeöarna. Stråket nås via Erik Segersälls väg norrut och cykling sker i blandtrafik.

Gatorna i närområdet är relativt smala och har låg trafikbelastning. De senaste mätningarna som gjorts i området visar att Erik Segersälls väg norr om Olof Skötkonungs väg hade ett flöde om drygt 600 fordon per dygn 2012 och att Schlytersvägen öster om Erik Segersälls väg hade ett flöde om drygt 1 000 fordon per dygn 1998.

På Schlytersvägen finns inom det aktuella området två parkeringsplatser på gatans norra sida öster om Erik Segersälls väg. Framför dessa platser finns ett 15 meter långt skyltat stoppförbud följt av befintlig utfart, övergångsställe och korsningar vilket omöjliggör ytterligare angöring på sträckan.

Längs med Erik Segersälls vägs västra sida tillåts kantstensparkering mellan Schlytersvägen och Olof Skötkonungs väg. På sträckan finns plats för ca 12 parkerade bilar.



Bild 3 – Schlytersvägen öster om Erik Segersälls väg, planområdet till höger

På Sigfridsvägen ovanför Rimbervägen tillåts kantstensparkering längs ena sidan och i anslutning till planområdet finns en parkering som utan tillstånd anlagts på parkmark norr om kvarteret Sothönan.



Bild 4 - Olof Skötkonungs väg, vid anslutning av ny angöringsgata



### 3 Föreslagen lösning och konsekvenser

Exploateringen i den centrala delen av planområdet utformas som två öppna stadskvarter med ett trappstråk mellan kvarteren. I botten av trappan mot söder skapas ett torg med lokaler i bottenvåningarna. Den huvudsakliga angöringen och entrén till de centrala kvarteren sker söderifrån men en sekundär entré skapas norrifrån genom att en ny angöringsgata förlängs in i området. Därigenom säkras tillgängligheten även till de entréer som tillkommer ovanför trapporna.

I planens västra del byggs ett bostadshus i souterräng mellan Erik Segersälls väg och Olof Skötkonungs väg. Huset angörs primärt från Erik Segersälls väg men har även en sekundär entré från Olof Skötkonungs väg.

Ovanför angöringsgatan i planens norra del byggs två bostadshus sammanbyggda med garage och trappade gårdar. Husen angörs primärt från den nya angöringsgatan men kan även nås på en övre nivå från Sigfridsvägen.



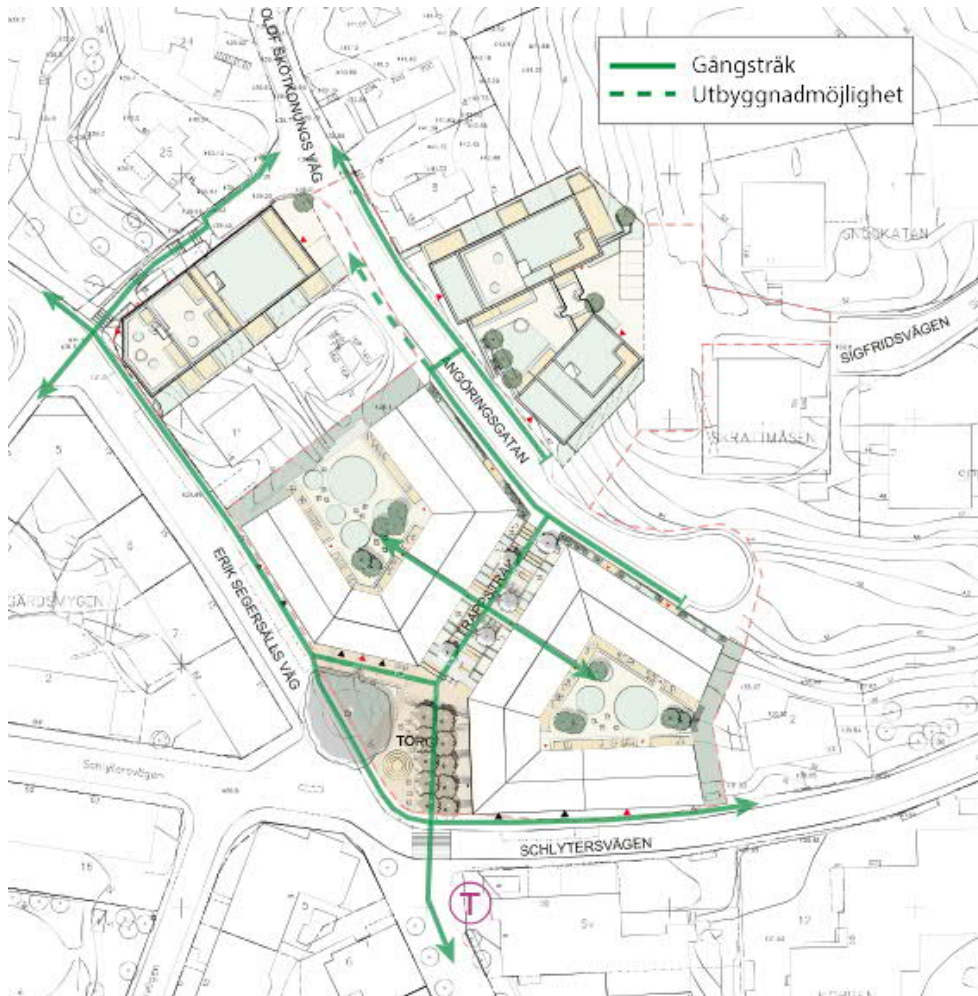
Figur 1- Illustrationsplan (Dinell]ohansson, / Belatchew arkitekter)

### 3.1 Gångtrafik

Det viktigast gångstråket kommer söderifrån från Hägerstensvägen via Erik Segersälls väg. Tanken är att stråket förlängs norrut med ett breddat övergångsställe över Schlytersvägen vidare över det planerade torget för att sedan fortsätta upp via de nya trapporna genom den centrala delen, till den nya angöringsgatan och vidare mot Olof Skötkonungs väg. Torget ansluts även på en mellannivå mot den norra delen av Eriks Segersälls väg.

I förslaget ingår också att gångytorna breddas framför torget, på norra sidan av Schlytersvägen och Erik Segersälls väg.

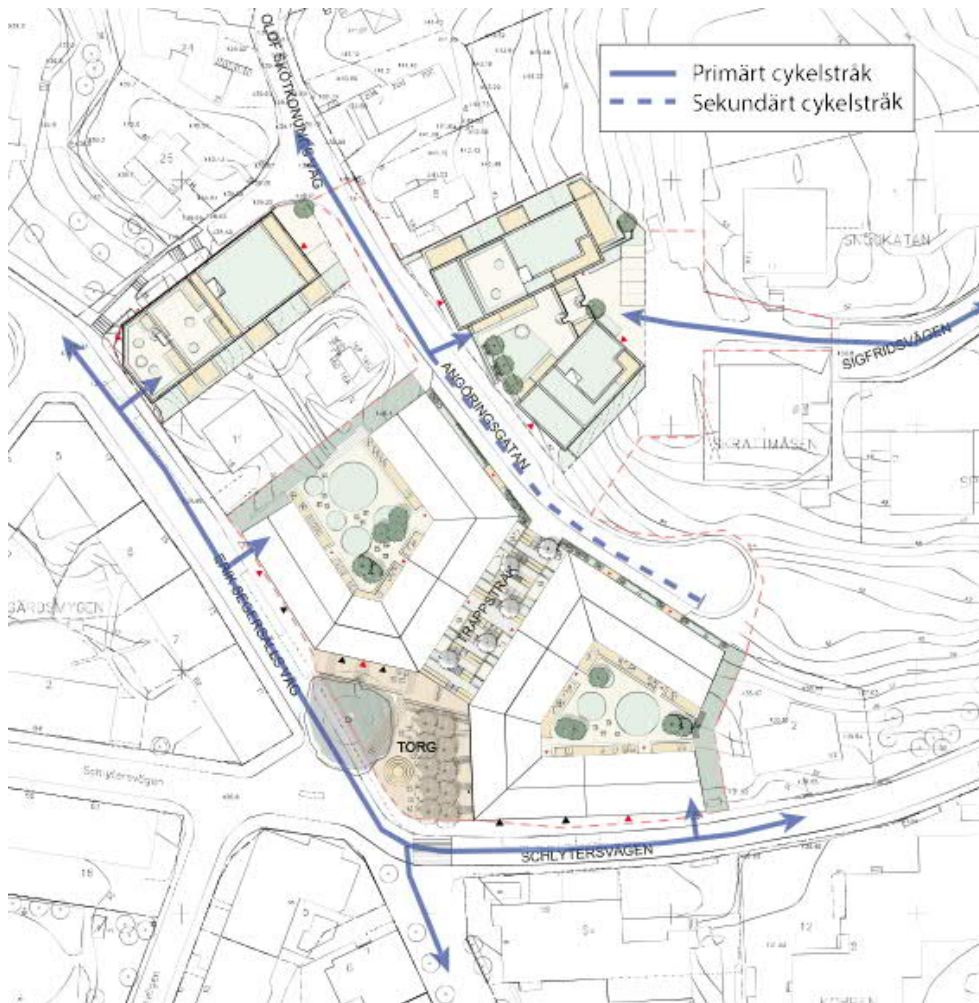
Från Olof Skötkonungs väg in längs med den nya angöringsgatan förlängs gångbanan på östra sidan och breddas till 2,5 meter. I höjd med de nya kvarteren skapas även en gångbana på den västra sidan av angöringsgatan. På östra sidan avslutas gångbanan i höjd med den nya exploateringen i den norra delen. I framtiden är det möjligt att förlänga gångbanan på angöringsgatans västra sida förbi Sothönan 14 fram till Olof Skötkonungs väg men det innebär ett intrång på befintlig fastighet, Sothönan 14.



Figur 2- Primära gångstråk samt förslag till framtida utbyggnad

### 3.2 Cykeltrafik

Ingen ny cykelinfrastruktur planeras i samband med exploateringen utan cyklister hänvisas till befintliga stråk. På gatorna närmast exploateringen sker cykling på lokalgator i blandtrafik och från den centrala och västra delen är avståndet till pendelstråket längs Hägerstenvägen kort (100 - 200 meter) och går till stor del inom lågfartsområdet på Erik Segersälls väg. För att nå den norra delen är det längre sträckor och större höjdskillnad men gatorna är lågt trafikerade och avståndet till de utpekade pendelcykelstråken relativt kort (200 - 300 meter).



Figur 3 – Cykelstråk inklusive infart till cykelparkering i garage

### 3.3 Kollektivtrafik

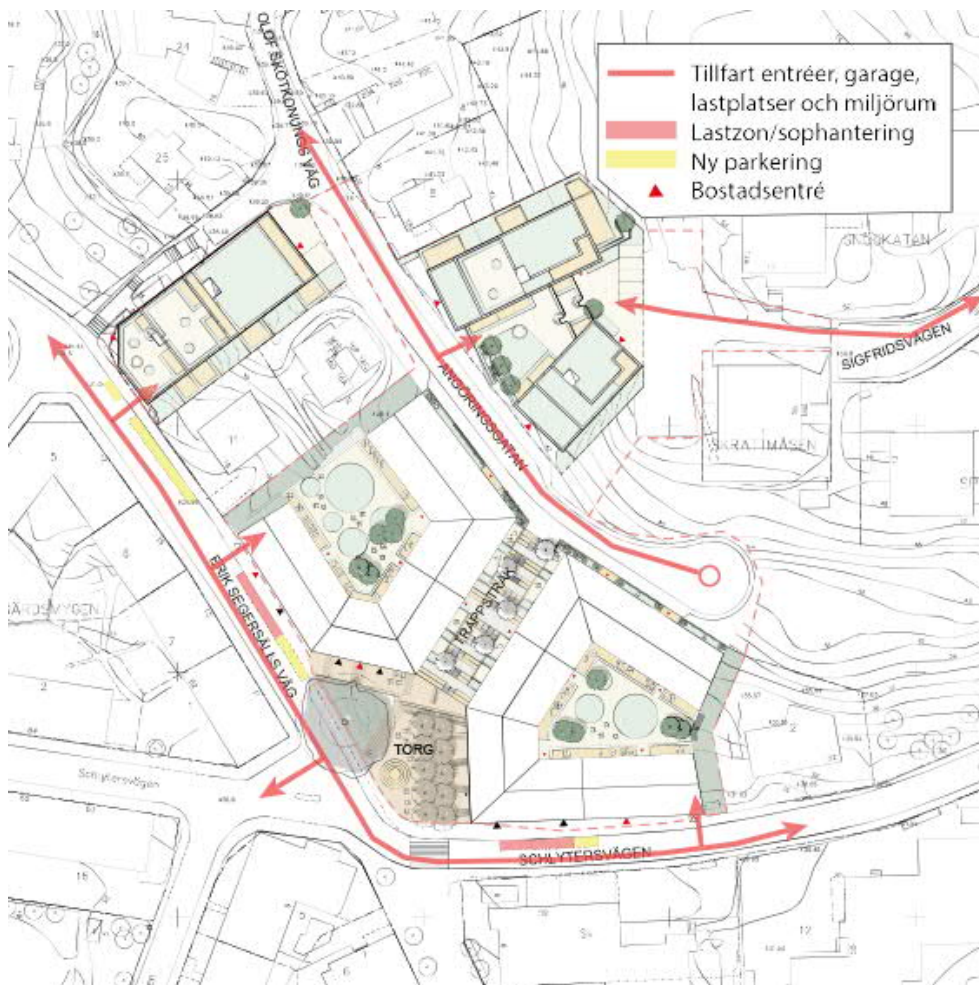
De nya bostäderna får ett mycket kollektivtrafikhärläge då de ligger i direkt anslutning till Aspuddens tunnelbanestation. Avståndet till närmaste entré är 20 - 120 meter fågelvägen. Dessutom går busslinjerna 153 och 161 på Hägerstenvägen ytterligare ca 100 meter bort. Buslinje 161 kan även nå på Blommensbergsvägen ca 250 meter norr om området.



### 3.4 Biltrafik

En ny angoringsgata anläggs norr om den centrala delen med koppling till Olof Skötkonungs väg. Gatan fungerar även som tillfart till befintlig grannfastighet (Sothönan 14) och till planens norra del. Gatan ligger i bergskärning och görs relativt smal, 5,5 meter med en lokal avsmalning ner till 3,5 meter på sträckan förbi trappan. Olof Skötkonungs väg är idag ca 4,5 meter bred och en smal fortsättning av gatan håller ner hastigheterna och minskar intrånget i slänten. Gatan föreslås få stoppförbud på den smalaste (3,5 meter) delen och parkeringsförbud på resten av sträckan. Angöring kan ske längs med kantsten. En vändplan avslutar gatan.

För att bedöma trafikalkstringen har Trafikverkets alstringsverktyg använts och den centrala och västra delen förväntas generera ca 120 nya bilrörelser per dygn, i första hand fördelat på Erik Segersalls väg respektive Schlytersvägen samt ett mindre antal fordonrörelser på Olof Skötkonungs väg. Den norra delen förväntas generera ca 30 bilrörelser per dygn fördelat på Olof Skötkonungs väg och Sigfridsvägen. Tillskottet bedöms inte förändra gatumiljön i närområdet i stort men lokalt, framförallt läng Olof Skötkonungs väg, kan det uppfattas som förändring då trafikmängden idag är begränsad på sträckan



Figur 4 - Bilstråk, nya lastzoner samt tillkommande parkeringsplatser



### 3.5 Parkering och mobilitetsåtgärder

#### Allmän plats

Som förutsättning har staden meddelat att parkeringen längs Erik Segersälls västra sida mellan Olof Skötkonungs väg och Schlytersvägen ska utgå och ersättas med parkering på den östra sidan.

På sträckan idag finns plats för ca tolv bilar men den östra sidan har en befintlig och en tillkommande utfart samt en tillkommande lastplats varför det i framtiden bara kommer finnas plats för sju bilar på sträckan samt ytterligare tre på tider som lastplatsen inte är i bruk.

En ny lastplats och en parkeringsplats skapas på Schlytersvägen direkt öster om korsningen med Erik Segersälls väg då befintlig villautfart utgår. Lastplatsen innebär även att tre nya parkeringsplatser tillskapas på tider som lastplatsen inte är i bruk. Två befintliga parkeringsplatser framför den tänkta garageutfarten mot Schlytersvägen försvinner.

Totalt skulle det innebära att det netto försvinner fem parkeringsplatser dagtid men ytterligare sex är tillgängliga under kvällar, nätter och helger.

Med planförslaget försvinner parkeringsplatserna som anlagts på stadens parkmark på platån vid Sigfridsvägens förlängning samt möjligheterna att parkera på stadens mark norr om kvarteret Sothönan. I det fortsatta arbetet studeras om allmänna parkeringsplatser kan anläggas vid platån. En bedömning är att planförslaget kan rymma 5 - 10 allmänna parkeringsplatser på platån.

#### Kvartersmark

I det fortsatta arbetet tar byggaktörerna fram ett Parkerings PM där förslag på mobilitetsåtgärder redovisas. Staden beslutar, med stöd av Parkerings PM, vilken nivå (låg, medel eller ambitiös) de föreslagna mobilitetsåtgärderna hamnar inom. Med godkända mobilitetsåtgärder på:

- låg nivå ges max 10 % rabatt på parkeringsbehovet
- medelnivå ges max 15 % rabatt på parkeringsbehovet
- ambitiös nivå ger max 25 % rabatt på parkeringsbehovet

#### Centrala delen

Det lägesbaserade parkeringstalet för bilar är bestämt till 0,36. Det är lägre än normalt men rimligt med tanke på det utmärkta kollektivtrafikläget och närheten till Stockholms innerstad. Undantag från det gängse p-talet för området om 0,41 har gjorts med avseende på att exploateringen sker på privat mark.

- 206 lägenheter ger ett parkeringsbehov på 74 bilplatser
- Efter 10 % påslag för besöksparkering är parkeringsbehovet 82 bilplatser

Bilparkering sker i två garage med plats för sammanlagt 61 bilar och för att uppfylla parkeringstalet för bilar samt tillgodose besöksparkering krävs att mobilitetsåtgärder på ambitiös nivå införs och lösningar behöver utredas i det vidare arbetet. All parkering i garaget förbereds för laddning av elfordon.

Cykelparkering sker också i de två garagen med plats för ca 600 cyklar vilket motsvarar ett parkeringstal om ca 3,0 cykelplatser per lägenhet. Det kommer även att skapas kompletterande cykelparkering för besökande på gårdarna och på de nya torgytorna.

#### *Västra delen*

Exploateringen i Västra delen sker på privat mark och av samma skäl som för Centrala delen är det lägesbaserade parkeringstalet bestämt till 0,36.

- 35 lägenheter ger ett parkeringsbehov på 12,6 bilplatser
- Efter 10 % påslag för besöksparkering är parkeringsbehovet 14 bilplatser

Parkering sker i garage med plats för 8 bilar. Ytterligare en bilplats (RHP) anordnas på marken norr om byggnaden och nås via Olof Skötkonungs väg. För att klara parkeringsbehovet krävs mobilitetsåtgärder på medelnivå samt att en plats lokaliseras i Norra delen.

Cykelparkering sker i garaget (ca 20 platser) samt i cykelrum en trappa upp (ca 70 platser). Totalt motsvarar det ett parkeringstal om ca 2,6 cykelplatser per lägenhet. Besöksparkering för cykel anordnas utanför entrén mot Olof Skötkonungs väg.

#### *Norra delen*

Exploateringen sker genom markanvisning vilket innebär att det för området lägesbaserade parkeringstalet 0,41 ska följas.

- 36 lägenheter ger ett parkeringsbehov på 14,8 bilplatser
- Efter 10 % påslag för besöksparkering är parkeringsbehovet 16 bilplatser
- Totalt 17 bilplatser inklusive en plats från Västra delen

Parkering sker i ett garage med plats för 10 bilar samt på 5 platser norr om byggnaderna med angöring från Sigfridsvägen. För att klara parkeringsbehovet krävs mobilitetsåtgärder på medelnivå.

Cykelparkering sker i garaget 74 platser. Totalt motsvarar det ett parkeringstal om ca 2,1 cykelplatser per lägenhet. Besöksparkering (16 platser) för cykel anordnas utanför entréerna mot angöringsgatan respektive Sigfridsvägen.

### 3.6 Tillgänglighet

#### *Centrala delen*

Samtliga entréer är tillgängliga från antingen Schlytersvägen, Erik Segersälls väg eller den nya angöringsgatan. Angöringsplatser finns inom 10 meter från respektive entré. Den nedre delen av det nya torget nås direkt från Schlytersvägen och den övre nivån nås tillgängligt via gångbanan längs Erik Segersälls väg.

Parkering för rörelsehindrade anordnas i garagen.

#### *Västra delen*

Den nedre entrén mot Erik Segersälls väg samt den övre entrén mot Olof Skötkonungs väg har tillgänglig angöring inom 10 meter.

Parkering för rörelsehindrade anordnas på mark invid den övre entrén mot Olof Skötkonungs väg.

#### *Norra delen*

Den nedre entrén till hus 1 har tillgänglig angöring inom 10 meter. Hus 2 har tillgänglig angöring inom 10 meter både från den nedre och den övre entrén.

Parkering för rörelsehindrade anordnas i garaget.

### 3.7 Trafiksäkerhet

Utbyggnaden av den nya torgytan inklusive breddning av gångbanan längs med delar av Schlytersvägen samt Erik Segersälls väg bidrar till att förbättra trafiksäkerheten då den viktigaste och mest belastade gångpassagen över Schlytersvägen kan kortas av. Det är även möjligt att antingen höja upp passagen och göra den genomgående eller smalna av så att bara en bil i taget kan passera.

För att ytterligare förbättra trafiksäkerheten i den otydliga korsningen mellan Schlytersvägen och Eriks Segersälls väg så är det möjligt att minska trafikytorna söder om korsningen och ansluta Schlytersvägen västerifrån vinkelrätt mot Erik Segersälls väg.

Längs angöringsgatan anläggs gångbanor på båda sidor längs exploateringen men för att ytterligare höja standarden och trafiksäkerheten bör möjligheten till att förlänga den södra gångbanan förbi Sothönan 14 utredas vidare.

### 3.8 Avfall och varutransporter

#### *Centrala delen*

Avfall hanteras från Schlytersvägen och Erik Segersälls väg. För att hantera avfallsfordon och varutransporter till lokaler vid torget och på Schlytersvägen föreslås att två lastplatser om 15 meter anläggs. En 10 meter öster om övergångsstället på Schlytersvägen och en vid övre torgets anslutning till Eriks Segersälls väg.

#### *Norra och västra delarna*

Avfall hanteras från Sigfridsvägen respektive Erik Segersälls väg