

TRAFIKUTREDNING

- DETALJPLAN FÖR MÄLARHÖJDEN 1:1

3.0

2025-03-05 Slutrapport



UPPDRAG

Uppdragsnamn: 338030 Slättgårdsvägen trafikutredning
Titel på rapport: Trafikutredning - Detaljplan för Mälarhöjden 1:1
Version: 3.0
Datum: 2025-03-05
Slutrapport

MEDVERKANDE

Beställare: Stockholms stad, exploateringskontoret
Kontaktperson: Hanna Carls

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Hrund Skarphedinsdottir
Handläggare: Hrund Skarphedinsdottir, trafikplanerare
Emelie Elmertoft, trafikplanerare
Kvalitetsgranskning: Janne Henningsson

Revideringar mellan version 1-3: Mindre tillägg eller förtydliganden önskade av kommunen.

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986

SAMMANFATTNING

Planförslaget möjliggör nya flerbostadshus i ett kollektivtrafiknära läge och stärker Slättgårdsvägen som ett urbant stråk i Mälarhöjden. Inom planområdet planeras fem flerbostadshus med runt 65 bostäder.

Norr om planområdet möter Slättgårdsvägen Mälarhöjdsvägen och Hägerstenvägen. Söder om planområdet löper Södertäljevägen (E4/E20). Skolan och tunnelbanestationen är områdets större målpunkter för gående och cyklande, Slättgårdsvägen är därför av vikt för boende på närliggande gator. En gångbana och en dubbelriktad cykelbana finns längs Slättgårdsvägens östra sida. Mätningar har visat runt 150 gående i timmen och runt 100 cyklande i timmen.

Området har god tillgång till kollektivtrafik. Tunnelbanans röda linje nr 13 går mellan Ropsten och Norsborg från Mälarhöjden. Från planområdets södra del är det cirka 600 meter till tunnelbanestationen, vilket motsvarar ungefär 7 minuter att gå. Buss 135 trafikerar planområdet med halvtimmestrafik.

Genomförda mätningar visar i medeltal cirka 3900 ÅDT med 7 % andel tung trafik. Troligen utgörs tung trafik främst av buss.

I planförslaget föreslås en ny gångbana längs Slättgårdsvägens västra sida, befintlig busshållplats flyttas och två nya lastplatser tillskapas för leveranser och avfallshämtning vid den nya bebyggelsen.

I planarbetet har 3 cykelparkeringar per 100 kvm BTA fastslagits. Cykelparkeringarna anläggs inom fastigheten och placeras lättåtkomligt, med goda fastlåsningsmöjligheter, samt utformas med god standard. Även yta för mer utrymmeskrävande cyklar så som lådcyklar och cykelvagn bör skapas.

Parkering sker på fastighetsmark med utfart mot Slättgårdsvägen. I planarbetet för Slättgårdsvägen har parkeringstalet 0,55 (inklusive besöksparkering) fastslagits. Flödet av motorfordon bedöms inte påverkas signifikant av planförslaget.

Slättgårdsvägen har delvis en svag längslutning och lågpunkter. Den nya gångbanan som byggs behöver avvattnas mot naturmarken istället för mot gatan för att minska vatten som rinner ut på gatan. Vid den nya bebyggelsen behöver gångbanan skevas om och vattnet ledas mot gatan. Längslutningen på gatan och gångbanan bör ses över för att skapa en lågpunkt och få vatten att rinna gångvägen mot idrottsplatsen och lekparken på östra sidan av vägen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	5
1.1	Förutsättningar och omfattning	5
2	NULÄGESBESKRIVNING	6
2.1	Gångtrafik	7
2.2	Cykeltrafik	8
2.3	Kollektivtrafik	9
2.4	Biltrafik.....	10
3	PLANFÖRSLAG	11
3.1	Gångtrafik	12
3.2	Cykeltrafik	12
3.3	Kollektivtrafik	13
3.4	Biltrafik.....	13
3.5	Varutransport och angöring	14
3.6	Skyfall och lågpunkter	14

Tyréns Sverige AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 556194-7986

1 INLEDNING

Slättgårdsvägen är en del av Mälardalen och det aktuella planområdet är en del av ett parkområde kallat Branterna. Parkmarken består av naturmark beväxande med blandskog och berg i dagen och området karakteriseras av en brant topografi.

Planförslaget möjliggör nya flerbostadshus i ett kollektivtrafknära läge och stärker Slättgårdsvägen som ett urbant stråk i Mälardalen.

1.1 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH OMFATTNING

Den nya bebyggelsen är flerbostadshus men ska relatera i skala och uttryck till omgivande bebyggelse som består av villor, men även en högre bebyggelseskala som planeras i södra delen av Slättgårdsvägen vid Mälardalen. Bottenvåningar ska inrymma lokaler och boendeparkering ska ske på fastighetsmark. Ny bebyggelse kan bidra till att utveckla västra sidan av Slättgårdsvägen med gångbanor, vilket inte finns idag. Boende i området har goda förutsättningar för ett hållbart resande med närhet till kollektivtrafik.

Förslaget innebär att delar av parkmarken inom planområdet tas i anspråk för ny bebyggelse. En målsättning är att minimera negativ påverkan på ekologiska och rekreativa värden och att befintliga gångstråk och utsiktspunkter i huvudsak behålls.

Inom planområdet planeras flerbostadshus med runt 65 bostäder.

Planområdet utgör en del av Slättgårdsvägen. Norr om planområdet möter Slättgårdsvägen Mälardalensvägen och Hägerstensvägen. Söder om planområdet löper Södertäljevägen (E4/E20).

1.1.1 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Stockholms stad har ett antal vägledande dokument som ska genomsyra planeringen av stadens framtida utveckling. Utredningen tar hänsyn till bland annat nedanstående dokument: Översiktsplanen som bland annat pekar ut strategiska platser i kollektivtrafknära lägen. Framkomlighetsstrategin som har utgångspunkten att öka effektiviteten i transportsystemet, och att styra efterfrågan mot kapacitetsstarka och yteffektiva transportsätt, det vill säga kollektivtrafik, gång och cykel. Cykelplanen pekar ut de strategiskt viktiga stråken för cykel. Gator för gående ger riktlinjer för att skapa mer gångvänliga gator och Gata Stockholm skapar enhetlig standard och kvalitet för stadens gator.



Figur 1. Några av Stockholms stad strategiska dokument som formar en viktig bas för planarbetet vid Slättgårdsvägen.

2 NULÄGESBESKRIVNING

Utöver grönområdet som omger planområdet finns tunnelbanestation, busshållplatser, mataffär, skola, bollplan och lekparker i planområdets närhet. Utredningsområdet och målpunkter beskrivs i Figur 2.



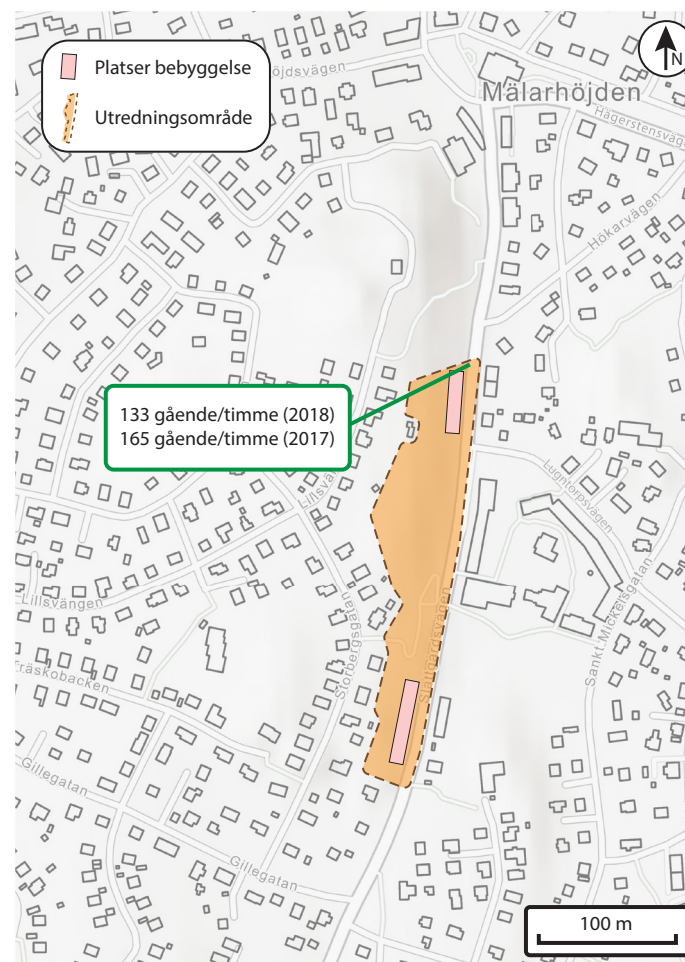
Figur 2. Översikt över området och målpunkter i dess närhet.

2.1 GÅNGTRAFIK

Skolan och tunnelbanestationen är områdets större målpunkter för gående och cyklande och Slättgårdsvägen är därför av vikt för boende på närliggande gator.

En gång och cykelväg finns längs Slättgårdsvägens östra sida. Den västra sidan saknar gång- och cykelbana. Hastighetssäkrade övergångsställen över Slättgårdsvägen finns i anslutning till busshållplatsen och över korsningen med Lugntorpsvägen. I anslutning till skolans södra del, i mitten av utredningsområdet, finns ett signalreglerat övergångsställe som på västra sidan av Slättgårdsvägen leder vidare upp i grönområdet Branterna och in i villaområdet på andra sidan grönområdet.

En manuell gång- och cykelmätning genomfördes av Stockholms stad¹ under sex timmar midsommardagen 2018, samt under en torsdag i september 2017. Mätningarna pågick totalt under sex timmar morgon, lunch och eftermiddag och mätte i genomsnitt 133 respektive 165 gående i timmen, vilket redovisas i Figur 3.



Figur 3. Resultat av Stockholms stads två genomförda gångmätningar.

¹ Hämtat 2024-11-18 från <https://trafikdata.stockholm.se/#matplatser>

2.2 CYKELTRAFIK

En dubbelriktad cykelbana finns längs Slättgårdsvägens östra sida.

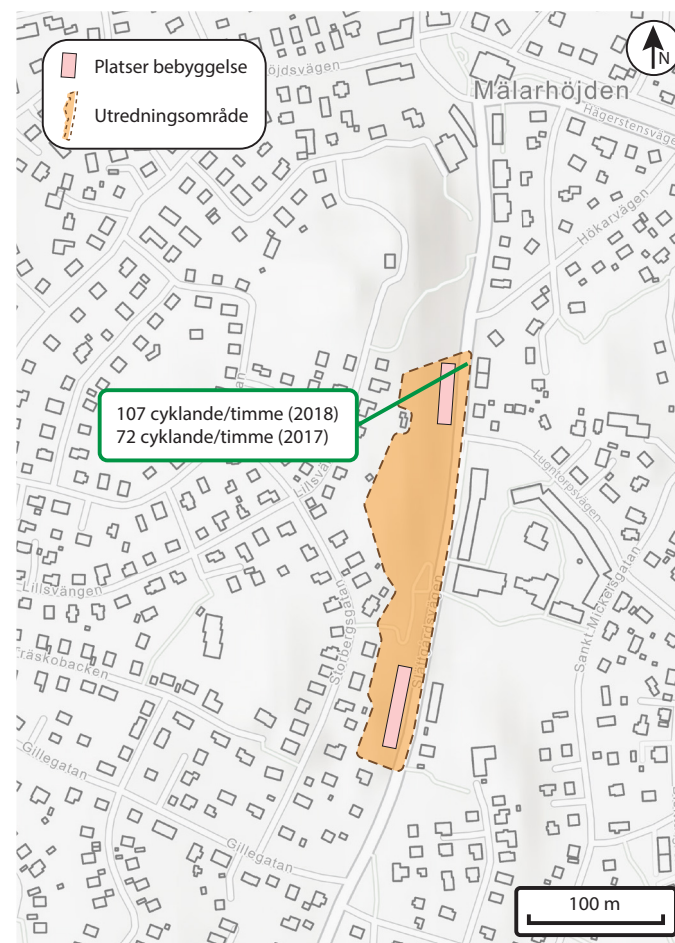
Cykelstråket längs Slättgårdsvägen är en del av det finmaskiga huvudcykelnätet i Stockholm. Stråket ansluter till det strategiskt utpekade primära cykelnätet, utpekade i Stockholms stads cykelplan, i norr längs Hägerstensvägen samt i söder till stråket längs med Södertäljevägen. Cykelstråkens klassificeringar kan ses i Figur 4.



Figur 5. Utpekade cykelvägnät. Karta hämtad från Stockholms cykelplan (2022).

En manuell gång- och cykelmätning av Stockholms stad¹ genomfördes under sex timmar midsommardagen 2018, samt under en torsdag i september 2017. Cyklar och mopeder räknades tillsammans. Mätningarna pågick totalt under sex timmar morgon, lunch och eftermiddag och mätte i genomsnitt 107 respektive 72 cyklar och mopeder i timmen, vilket redovisas i Figur 5.

¹ Hämtat 2024-11-18 från <https://trafikdata.stockholm.se/#matplatser>



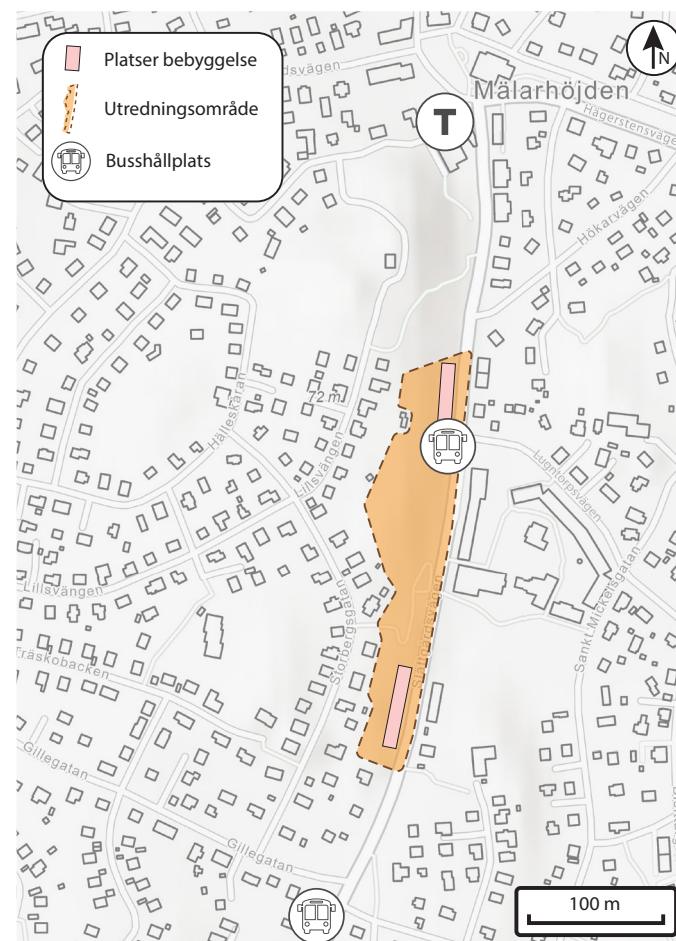
Figur 4. Resultat av Stockholms stads två genomförda cykelmätningar.

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Området har god tillgång till kollektivtrafik med tunnelbanestationen Mälarhöjden norr om planområdet. Röd linje 13 går mellan Ropsten och Norsborg. Från den norra föreslagna bebyggelsen i planområdet är det 300 meter till tunnelbanestationen, vilket motsvarar ungefär 4 minuter att gå. Från den södra föreslagna bebyggelsen är det 600 meter som motsvarar ungefär 7 minuter att gå.

Busslinje 135, som har hållplatser längs Slättgårdsvägen, trafikerar området Klubbbacken – Mälarhöjden – Bredäng – Skärholmen – Vårberg en gång i halvtimmen. En av de två närmsta hållplatserna ligger inom utredningsområdet och den andra en bit söder om utredningsområdet. Den som ligger inom området är en kantstenshållplats.

Placeringarna av kollektivtrafiktyper i relation till utredningsområdet presenteras i Figur 6



Figur 6. Typer och placering av kollektivtrafik i relation till utredningsområdet.

2.4 BILTRAFIK

Större delen av utredningsområdet har en hastighetsbegränsning om 30 kilometer i timmen förutom den sydligaste delen där hastigheten är 40 kilometer i timmen. Körbanebredden är 6,5 meter.

Två motorfordonstrafikmätningar har gjorts på Slättgårdsvägen under 2019¹ som visade 3800-4000 ÅDT (summerat för båda riktningar) med 7% andel tung trafik. Andelen tung trafik utgörs troligen till stor del av busstrafikeringen längs sträckan, vilket redovisas i Figur 7.

I söder ansluter Slättgårdsvägen till möjligheter för vidare färd mot närliggande stadsdelsområden samt till Södertäljevägen.

Båda sidor av Slättgårdsvägen är skyltad med parkeringsförbud. Det betyder att fordon får stanna för i- eller urlastning men inte parkera en längre tid.



Figur 7. Resultat av Stockholms stads genomförda motorfordonstrafikmätningar på Slättgårdsvägen, samt ytterligare mätningar i närområdet.

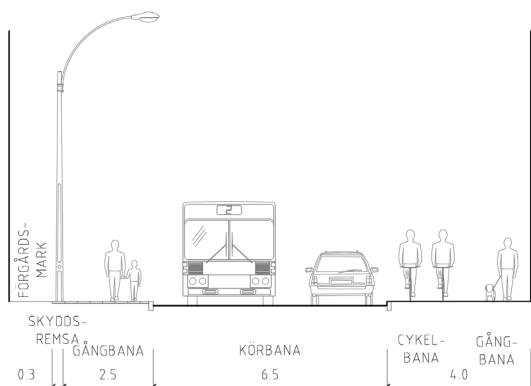
¹ Hämtat 2024-11-18 från <https://trafikdata.stockholm.se/#matplatser>

3 PLANFÖRSLAG

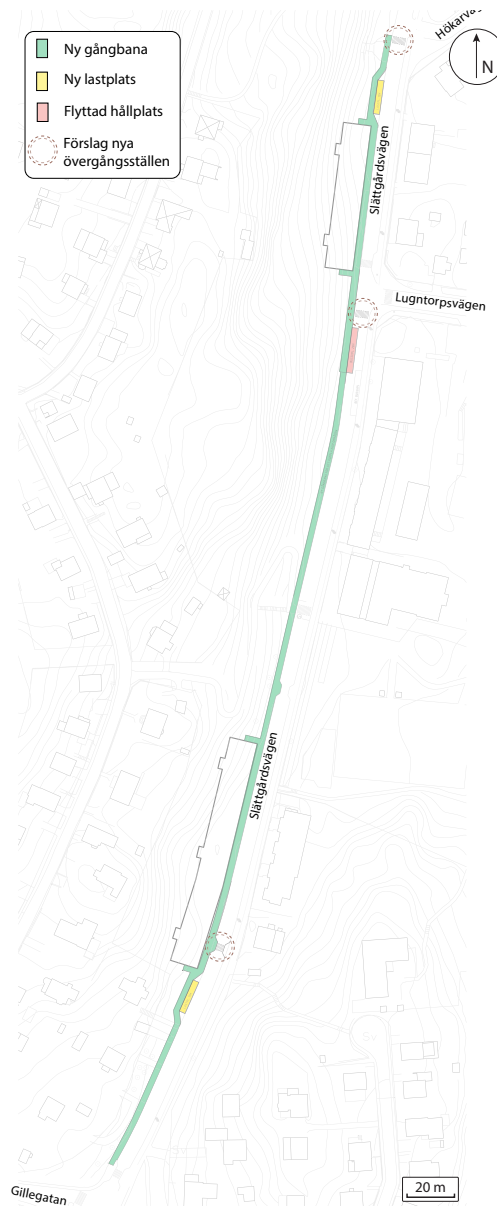
I Figur 9 ses en översiktsbild över föreslagen trafikinfrastruktur inom planområdet. Även placeringar av nya övergångsställen inkluderas men antal, placering och utformning utreds och beslutas i senare skeden.

En ny gångbana föreslås längs Slättgårdsvägens västra sida, befintlig busshållplats flyttas och två nya lastplatser tillskapas för leveranser och avfallshämtning.

Figur 8 visar möjlig typsektion för Slättgårdsvägen.



Figur 8. Typsektion för Slättgårdsvägen i planförslaget. Befintlig gata görs ej om. Den nya gångbanan inryms inom befintlig detaljplan.



Figur 9. Översiktsbild över föreslagen trafikinfrastruktur inom planområdet.

3.1 GÅNGTRAFIK

Slättgårdsvägen kommer vara en gen väg för de boende inom planområdet för att ta sig till tunnelbanan.

En ny gångbana föreslås längs Slättgårdsvägens västra sida genom planområdet fram till Gillegatan. Den nya gångbanan kopplar ihop den nya bebyggelsen med omgivningen. Gångbanan är 2,5 meter bred, vilket är tillräckligt brett för driftsfordon. Belysningsstolpar placeras i skyddsremsa på allmän platsmark. Gångbanan anläggs utanför befintlig vägbana. Marken där gångbanan planeras är kuperad och dess sträckning utreds vidare i senare skeden. Konsekvenser som kommande utredningar behöver ta hänsyn till är behov av stödmur, fällning av träd samt befintliga utfarter närmast Gillegatan. Gångbanan förlängs inte norr om Hökarängsvägen på grund av att marken är kuperad med en del berg mot väggkanten. Detta skulle innebära stor risk för behov av omfattande sprängningar. Enligt NVI har denna del av området höga naturvärden som projektet vill undvika att påverka negativt.

Övergångsställen söder om Hökarvägen och söder om Lugntorpsvägen föreslås. Ett övergångsställe föreslås även i den södra delen av planområdet. Antal och placeringar av övergångsställen utreds i senare skeden, då beslutas även utformning av övergångsställena.

Befintlig gångbana på östra sidan Slättgårdsvägen är oförändrad.

3.2 CYKELTRAFIK

Inga nya cykelvägar eller annan cykelinfrastruktur intill den nya bebyggelsen föreslås. Cykling hänvisas till befintlig dubbelriktad cykelbana på östra sidan av Slättgårdsvägen.

CYKELPARKERING

Ett av målen i stadens framkomlighetsstrategi är att göra det enklare för dem som cyklar. Cykeltrafiken i Stockholm ökar och cykelparkeringar är en viktig del i Stockholms infrastruktur. Stadens cykelparkeringstal är utformade i ett spann om 2,5-4 platser per 100 kvm BTA. I planarbetet har 3 cykelparkeringar per 100 kvm BTA fastslagits.

Cykelparkeringarna anläggs inom fastigheten och placeras så de är lätta att komma fram till och använda. Även yta för mer utrymmeskrävande cyklar så som lådcyklar och cykelvagn bör skapas. Utformning av cykelparkeringarna ska vara av god standard och erbjuda säker fastlåsning.

3.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Busshållplatsen på Slättgårdsvägens västra sida flyttas söder om Lugntorpsvägen och kommer även fortsatt att vara en kantstenshållplats. Förslag på ny placering kan ses i Figur 10. Placeringen gör att hållplatsen i praktiken fungerar som en stopphållplats vid möten, eller när bussar angör vid båda hållplatser samtidigt. Eftersom att befintlig kantstenslinje behålls finns inte utrymme att bygga en stopphållplats med refug i mitten. Det föreslagna nya övergångsstället är viktigt för barn som kommer till skolan med bussen.

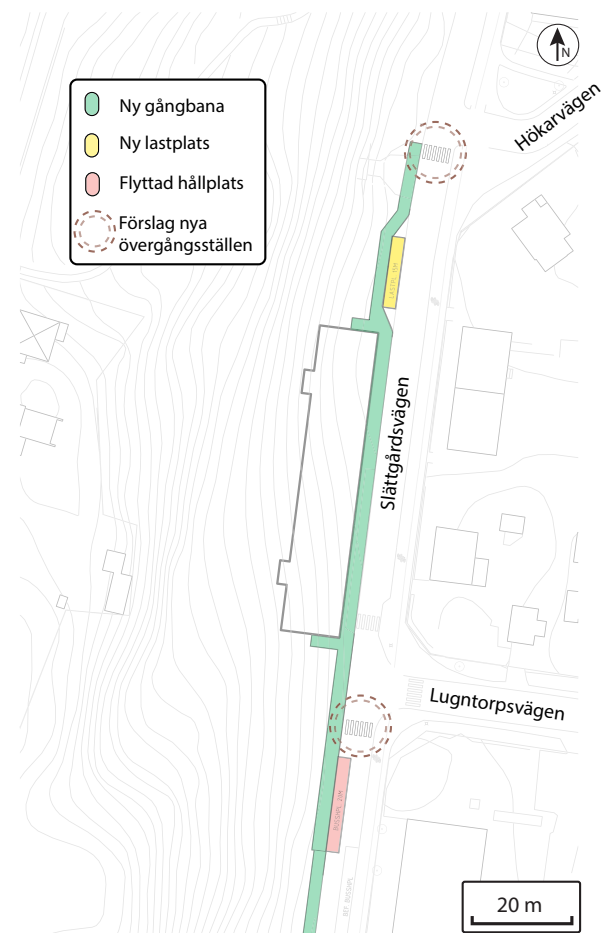
3.4 BILTRAFIK

Flödet av motorfordon bedöms inte påverkas signifikant av planförslaget. Inte heller körbanebredder eller körbanans placering påverkas av planförslaget.

Nya utfarter från bebyggelsen från parkeringsgarage anläggs mot Slättgårdsvägen. Utfarterna ska ta hänsyn till omgivande infrastruktur på allmän platsmark till exempel genom placeringar på tillräckligt stort avstånd från korsningar och med hänsyn till trafiksäkerhet för gående.

BILPARKERING

Parkering för boende sker inom fastighetsmark, i garage och på markparkering avskild från gata med staket eller mur. Som grundintervall har Stockholms stad ett parkeringstal för boende på 0,3-0,6 bilplatser per lägenhet beroende på läge. I planarbetet för Slättgårdsvägen har parkeringstalet 0,55 inklusive besöksparkering fastslagits. Parkeringsförbud föreslås även fortsättningsvis gälla längs Slättgårdsvägen. Inom ramen för parkeringsförbud tillåts korttidsangöring i max 3 timmar för de som innehar parkeringstillstånd



Figur 10. Översiktsskiss av föreslagen trafikinfrastruktur i norra delen av planområdet på Slättgårdsvägen.

för rörelsehindrad. Samt i- eller urlastning, vanligtvis i maximalt 10 minuter.

3.5 VARUTRANSPORT OCH ANGÖRING

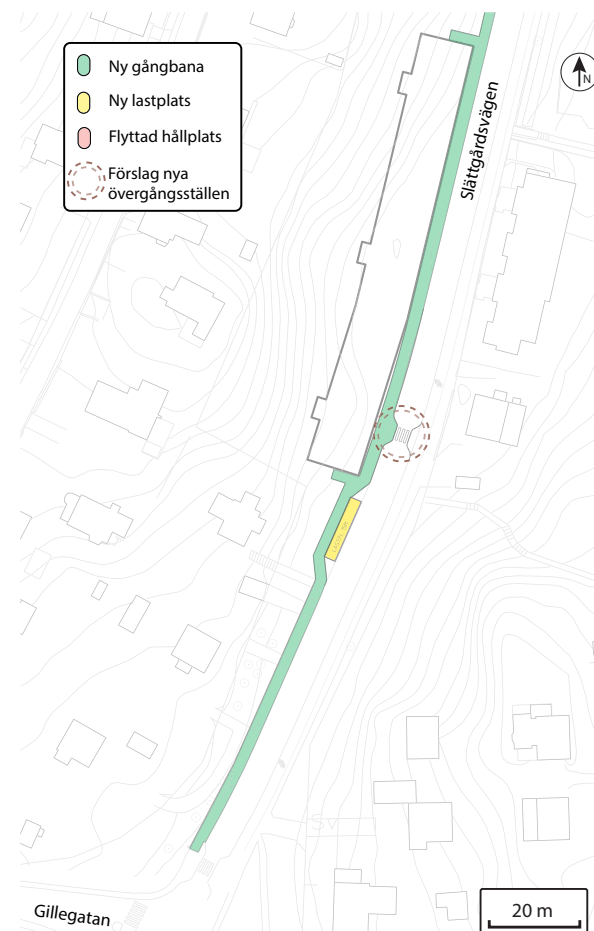
Angöring sker på allmän platsmark för avfall och leveranser. Två ytor för lastplatser föreslås, den nya byggnationens miljörum placeras nära dessa lastplatser. Den södra byggnationens lastplats kan ses i Figur 11 och den norra byggnationens lastplats kan ses i Figur 10.

3.6 SKYFALL OCH LÅGPUNKTER

Slättgårdsvägen har delvis en svag längslutning och lågpunkter. Denna plan föreslår bebyggelse och en gångbana på naturmark och får inte förvärra nuvarande skyfallssituation.

Den nya gångbanan som byggs behöver avvattnas mot naturmarken istället för mot gatan för att minska vatten som rinner ut på gatan. Vid den nya bebyggelsen behöver gångbanan skevas om och vattnet ledas mot gatan.

Södra planområdet är placerad där Slättgårdsvägen har svag längslutning och lågpunkt. Vid regn samlas vatten och kan bredas ut mot den lågt liggande fastigheten på östra sidan. Längslutningen på gatan och gångbanan bör därför ses över för att skapa en lågpunkt och få vatten att rinna på gångvägen mot idrottsplatsen och lekparken på östra sidan av vägen vid skyfall.



Figur 11. Översiktsbild av föreslagen trafikinfrastruktur i södra delen av planområdet.

