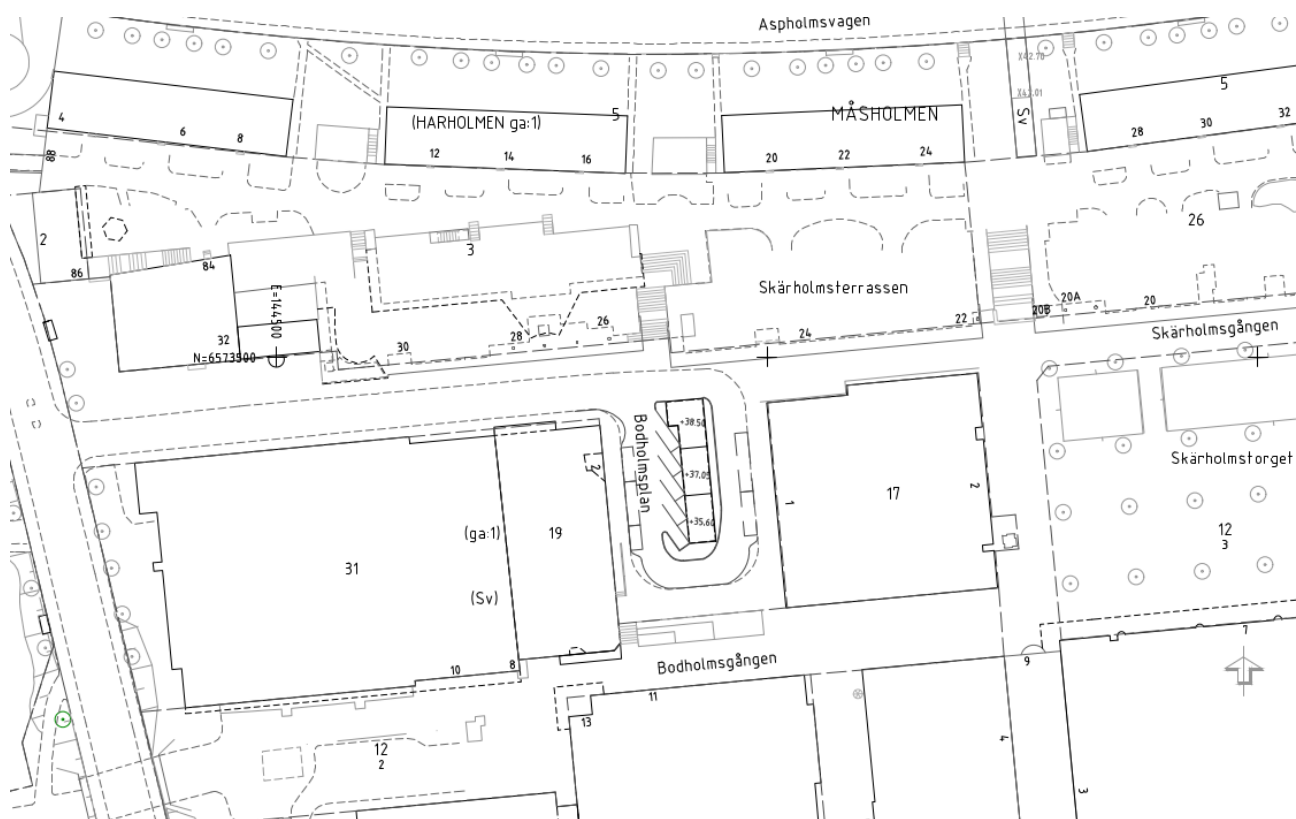


# Trafikutredning Bodholmsplan

Detaljplaneunderlag

2022-05-25



**Uppdrag:** Detaljplan Trafik, Bodholmsplan  
**Datum:** 2022-05-25  
**Upprättad av:** Leila Goletic, Jeannine Schönberg,  
Louise Bergström

# Innehåll

1.	Inledning .....	5
1.1	Syfte .....	5
1.2	Förutsättningar .....	5
1.3	Nulägesbeskrivning .....	6
1.4	Funktionsbeskrivning och mål .....	7
2.	Förslag ny utformning .....	9
2.1	In- och utfart till Bodholmsplan .....	9
2.2	Förutsättningar för den nya rampen .....	9
2.3	Påverkan av förändrad utformning .....	10
3.	Konsekvenser av ny utformning .....	11
3.1	Konsekvenser för fotgängare .....	11
3.2	Konsekvenser för angöring av varierande fordon för hyresgäster, leveranser, avfallshantering och kollektivtrafik – övre plan .....	11
3.2.1	Angöring med personbil (P) – övre plan .....	11
3.2.2	Angöring med små lastbilar (LBm) – övre plan .....	11
3.2.3	Angöring med sopbil (Los) – övre plan .....	12
3.2.4	Angöring med Kortbuss (LBm) – övre plan .....	13
3.3	Angöring till garaget - undre plan .....	13
3.3.1	Angöring med personbil (P) – undre plan .....	13
3.3.2	Angöring med små lastbilar (LBm) – undre plan .....	14
4.	Rekommendationer .....	16
4.1	Garageutrustning .....	16
4.2	Trafiksäkerhetsrisk i nordöstra området av Bodholmsplan .....	17
4.3	Skyltar och vägbeläggning .....	17



# 1. Inledning

Skärholmen Retail AB planerar för en omformning av Bodholmsplan. Fastighet Bodholmsplan 2 ligger i Skärholmen i direkt anslutning till Skärholmen Centrum, Skärholmstorget och Skärholmen tunnelbana med linje 13 samt busslinjerna som anländer på Skärholmsplan. Detta läge ger fastigheten en värdefull funktion i området vilket återspeglas i trafiken.

Ombyggnaden av Bodholmsplan innefattar en nybyggnad av en ramp till garaget under plan. Sweco utförde under 2021 en trafikutredning för det aktuella området för att studera möjligheterna med en ny garageramp. Då projektet gått in i detaljplaneskede har Sweco tagit fram en uppdaterad analys efter de senaste förutsättningarna, vilken denna rapport omfattar.

## 1.1 Syfte

Syftet med denna utredning är att anpassa trafikutredningen till aktuellt detaljplaneunderlag. Utredningen ska precisera hur området nyttjas idag och hur dagens funktioner ska upprätthållas med den nya utformningen.

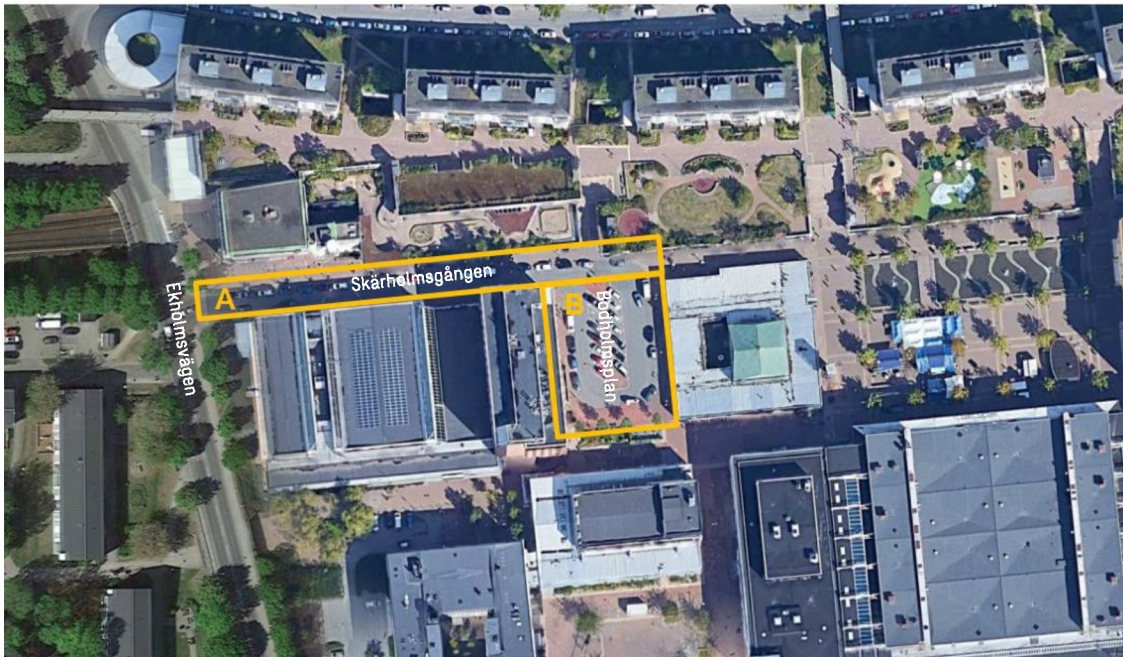
## 1.2 Förutsättningar

Bodholmsplan på marknivå ska vara anpassad för typfordon som personbil (P), små lastbilar/minibuss (LBm), sopbil (Los) och kortbuss. Rampen till garaget ska vara anpassad till personbil (P) och små lastbilar/minibuss (LBm).

De angöringslösningar som redovisas behöver förhålla sig till följande dokument:

- Bygglövsansökning av ramp, WAK Arkitekter AB, Datum: 2022-04-26
- För fastigheten gäller detaljplan 0180-6526a
- Planeringsstöd för byggnation i anslutning till allmän platsmark, Stockholm stad

## 1.3 Nulägesbeskrivning



Figur 1 – Översikt Bodholmsplan och omgivning.

Bodholmsplan nås i nuläget via Skärholmsgången (markerad som A i Figur 1). Skärholmsgången är utformad för dubbelriktad trafik med förbud mot att parkera fordon och möjliggör en direkt tillfart till torget i Skärholmen genom en infart som kontrolleras med automatiska pollare.

Bodholmsplan (markerad som B i Figur 1) är ett enkelriktat cirkulationskörväg med två RHP (rörelsehindradparkering), 12 parkeringsplatser, två lastplatser (0–30 m och 0–60 m) och en busshållplats för hiss-ersättning. Utfarten sker via A på den dubbelriktade sträckan västerut till Ekholmsvägen.

I dagsläget är Bodholmsplan en starkt trafikerad plats. Det finns två lastplatser för lastning och lossning till intilliggande verksamheter längs Bodholmsplan samt verksamheter på torget som använder Skärholmsgången som leveransväg. Bodholmsplan erbjuder parkeringsmöjligheter från 30 minuter till 120 minuter och fungerar som upphämnings- och avlämningsplats på grund av närheten till tunnelbanan, köpcentret, kyrkan och intilliggande verksamheter. Dessutom används Bodholmsplan av en ersättningsbuss i de fall den hiss som finns mellan torget och bostäderna inte fungerar. Se figur 2.



Figur 2 – Översikt Bodholmsplan och omgivning.

Det är idag framför allt söktrafik samt fordon som ska hämta och lämna personer som trafikerar Bodholmsplan. Platsen är en av få möjligheter att nå marknivå kring Skärholmen Centrum vilket leder till den höga trafikvolymen. Parkeringsförbudet följs inte och i vissa fall påverkas framkomligheten på platsen av parkerade fordon, lastning och lossning utanför avsedda ytor för detta.

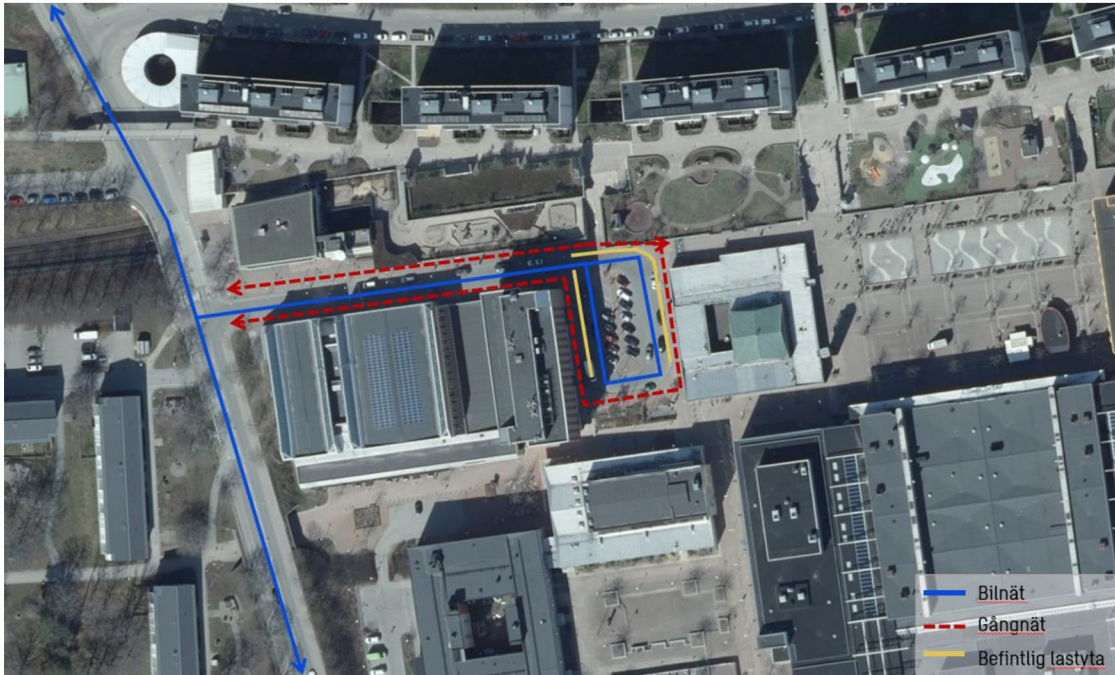


Figur 3 – Vy av dubbelriktad körbana längs Skärholmsgången.

## 1.4 Funktionsbeskrivning och mål

Förändringar av intelligande verksamhet vid Bodholmsplan och dess krav kommer att leda till en omformning av Bodholmsplan. Bodholmsplan är en högt trafikerad trafikplats och uppfyller idag olika funktioner för varierande användargrupper i ett begränsat utrymme.

Leveranser sker idag på de markerade lastplatser som sträcker sig på västra och östra sidan av Bodholmsplan, se figur 4. Samtliga verksamheter intill Bodholmsplan ända fram till Ekholmsvägen har tillgång till lastfaret under mark. Access till lastfar med lastning/lossningsmöjlighet samt möjlighet att hantera sopor finns redan idag och detta är den lösning som fastighetsägarna vill att hyrsgästerna använder.



Figur 4 – Funktionsbeskrivning av dagens bilnät, gångnät samt lastyta.

Målet är att förändringar vid Bodholmsplan ska tillgodose behov för alla användare utan att påverka trafiksäkerheten och trafikflödet. En tydlig trafikledning spelar en viktig roll för att undvika onödigt ökad trafikvolym på Bodholmsplan.



## 2. Förslag ny utformning

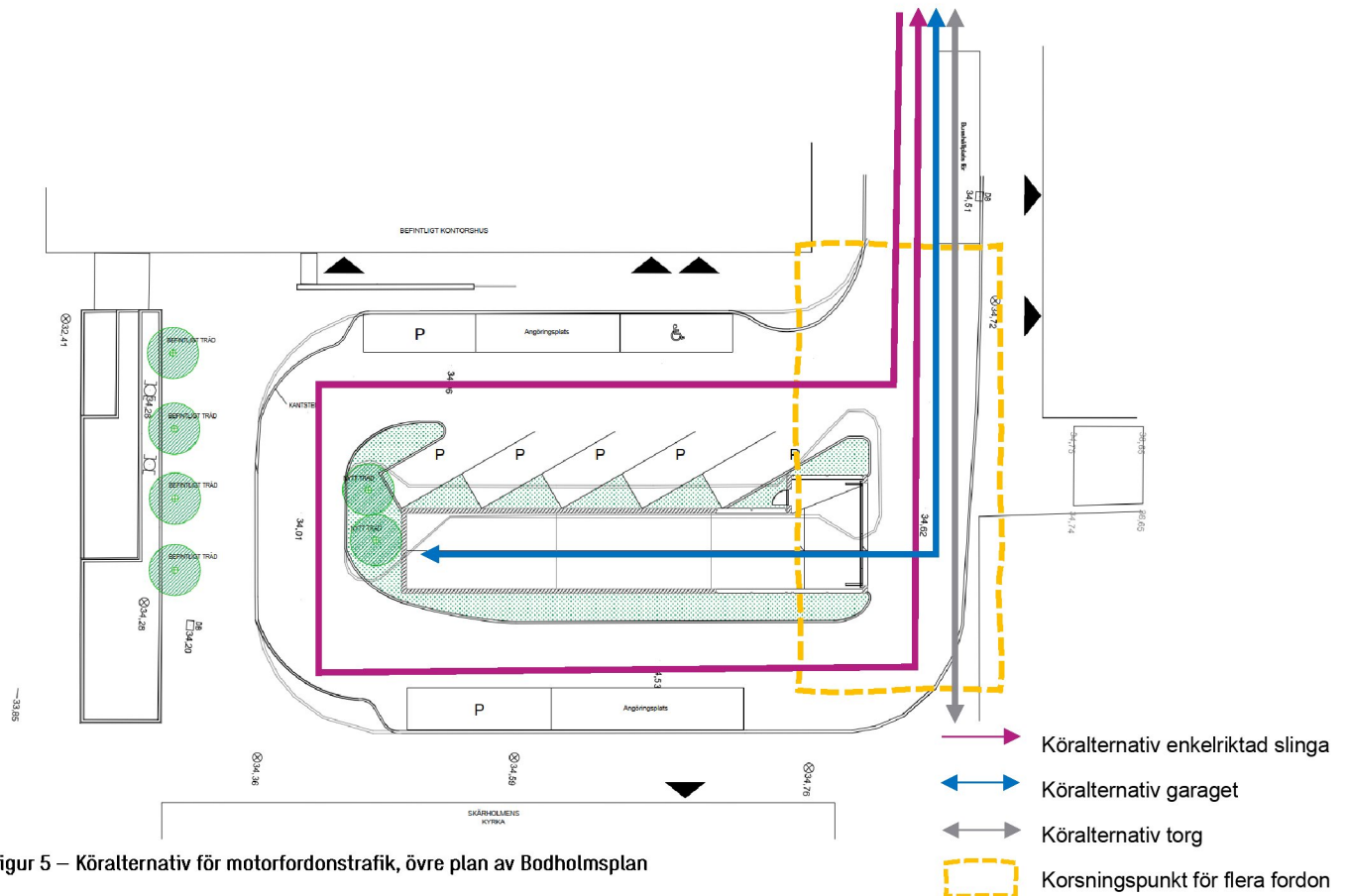
### 2.1 In- och utfart till Bodholmsplan

Planen är att allmän motorfordonstrafik på marknivå kör från Bodholmsplan i en enkelriktad slinga moturs runt garagerampen samt taket. Det innebär att fordonen kör in i den västra infarten och ut vid den östra utfarten med en vänstersväng till den dubbelriktade sträckan av Skärholmsgången mot Ekholmsvägen.

Motorfordonstrafik som kör in till garaget använder rampen på norra sidan av Bodholmsplan. Rampen med ett körfält styrs av ett signalsystem vid portarna för en säker färd i det reversibla körfältet.

Angöring av trafik för torghandel kör rakt fram från Skärholmsgången utan att använda den enkelriktade slingan.

I nordöstra området möts flera in- och utfarter i ett begränsat utrymme (se gul ruta i figur 5).



### 2.2 Förutsättningar för den nya rampen

Ramplutningen kommer att vara 6,0 % och delvis 12,0%, vilket överskrider de riktlinjer som finns för garageramper. För att rampen ska vara farbar under hela året även vid nederbörd och halka krävs att det

enbart är mindre fordon och små lastbilar/minibussar med som ska trafikera rampen. Rampen får en takkonstruktion som skyddar från den värsta nederbörden.

Rampens takkonstruktion förutsätts vara inglasad i delen närmast in- och utfarten för att möjliggöra fri sikt. Rampen har utformats med sikttriangel med siktkrav på 1,5 meter som är den fria yta som krävs för att en fordonsförare ska ha godtagbar sikt från utfart mot körbana.

## 2.3 Påverkan av förändrad utformning

Bedömningen är att de planerade förändringarna i utformning av Bodholmsplan i första hand påverkar motorfordonstrafik. Det bedöms i första hand påverka deras framkomlighet. Snävare kurvradier kommer att dämpa hastigheterna och möjligen förbättra trafiksäkerheten. Minskad möjlighet att parkera kommer på sikt att minska mängden söktrafik på platsen vilket också bedöms som positivt. Nedan redogörs för framkomlighet för de motorfordon som trafikerar platsen. Bedömningen är att gåendes framkomlighet och trafiksäkerhet inte påverkas av de planerade förändringarna. Cyklister har idag ingen egen infrastruktur på Bodholmsplan. De cyklister som cyklar i blandtrafik bedöms inte påverkas negativt av förändringarna.

## 3. Konsekvenser av ny utformning

### 3.1 Konsekvenser för fotgängare

Föreslagen lösning påverkar inte fotgängare då gångbanornas bredd behålls intakta.

### 3.2 Konsekvenser för angöring av varierande fordon för hyresgäster, leveranser, avfallshantering och kollektivtrafik – övre plan

#### 3.2.1 Angöring med personbil (P) – övre plan

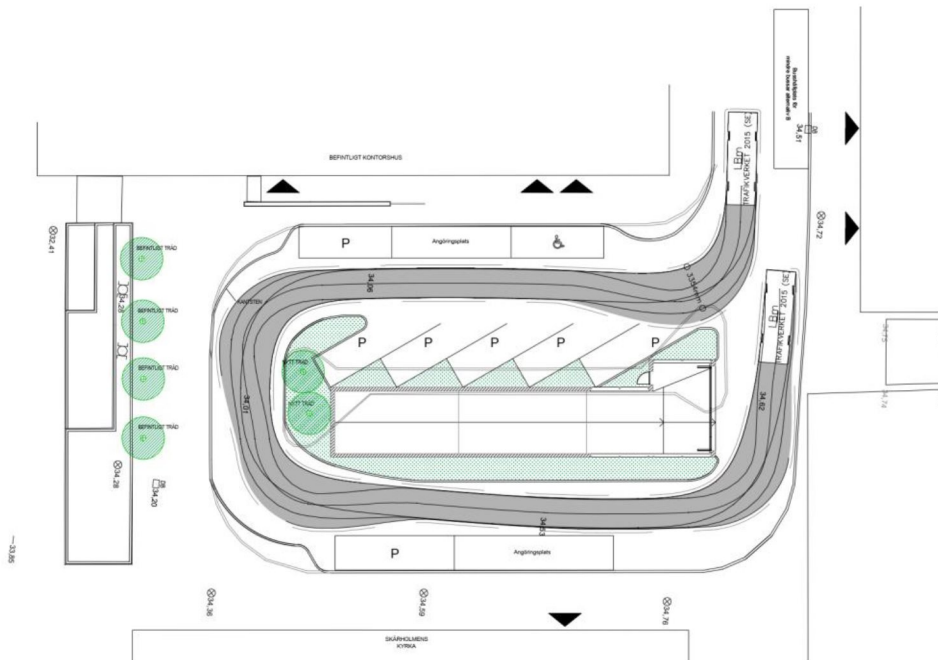
Motorfordonstrafik med personbil på marknivå kör från Bodholmsplan i en enkelriktad slinga. Här kommer finnas en kantsten RHP (2,4 x 7,0 m), två kantstensparkeringsplatser på västra och östra sidan (2,4 x 7,0 m och 2,6 x 9,0m), två angöringsplatser på västra och östra sidan (2,4 x 9,0 m) för allmänheten och fem nedställda parkeringsplatser (2,5 x 9,3 m).

RHP-platsen följer standarden enligt Bygg ikapp och bör vara cirka 7,00 meter lång och har en cirka 3,00 meter hinderfri yta längs bilen på trottoaren för in- och utstigning via en ramp. Antalet RHP-platser för besökare på Bodholmsplan kommer att anpassas efter den nya verksamhetens behov. RHP-platser för verksamhetens anställda kommer att erbjudas i det nya garaget.

Parkeringsplatserna kommer att vara dedikerade för hyresgäster genom skyltning. All parkering för allmän trafik kommer därmed att försvinna. Vid den norra utfarten behövs en informationsskylt eller ett signalljus som indikerar att fordon kan lämna garaget via rampen.

#### 3.2.2 Angöring med små lastbilar (LBm) – övre plan

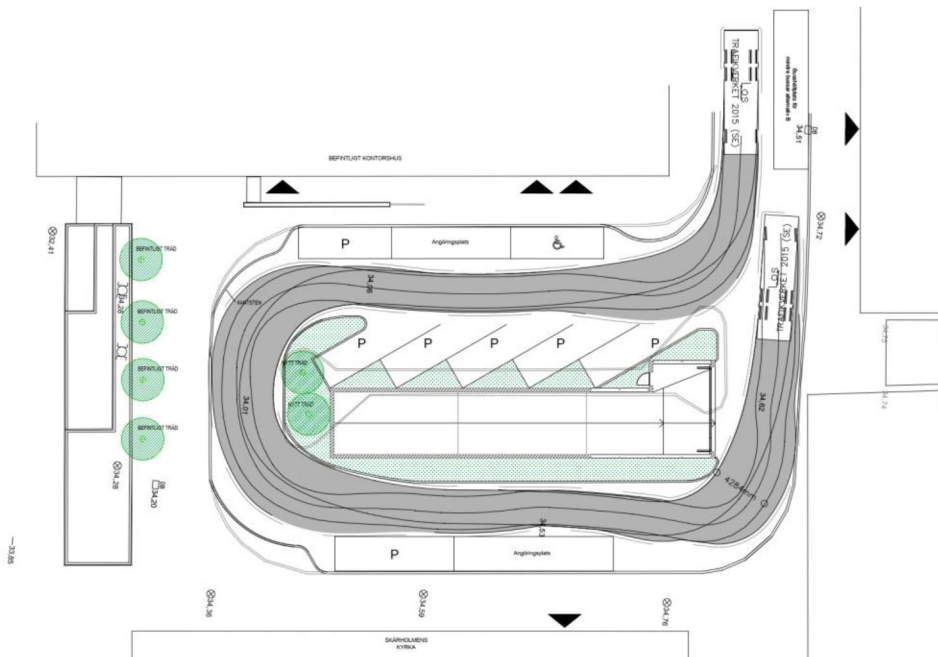
Motorfordonstrafik för LBm på marknivå kör in i den västra infarten från Bodholmsplan i en enkelriktad slinga moturs, runt den nybyggda påfartsrampen och ut vid den östra utfarten med en vänstersväng där in- och utfarten till garaget ligger på väster sida. Fordonens angöringsmöjligheter är godkända och klarar de svängradier som fordonet kräver.



Figur 6 – Körspår LBM

### 3.2.3 Angöring med sopbil (Los) – övre plan

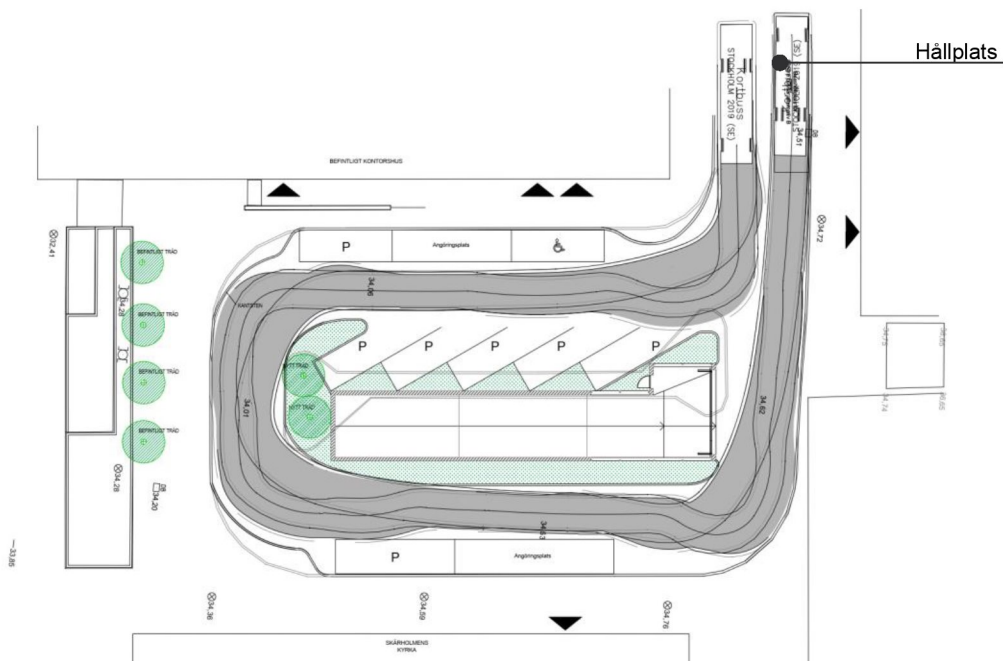
Avfallshämtning ska ske via det lastfar och garage som finns under hela området. Det förekommer trots det sopbilar och andra större fordon på Bodholmsplan. Bedömningen är därför att ytan behöver vara möjlig att trafikera för ett större fordon likt sopbil. En sopbil kan klara sig med den enkelriktade slingan. Vid utfarten behövs exakt körning genom en vänstersväng och på en del av sträckan är möten med andra fordon inte möjligt.



Figur 7 – Körspår Los

### 3.2.4 Angöring med Kortbuss (LBm) – övre plan

En ersättningsbuss för Bergbanan angör i nuläget vid en hållplats på Bodholmsplan. Hållplatsen behöver flyttas till Skärholmsgången, se figur 8. Bussen är en kortbuss enligt RiGata buss och kan klara sig med en enkelriktad slinga. Vid utfart behövs exakt körning i en vänstersväng och på en del av sträckan är möten med andra fordon inte möjlig. Det krävs att föraren kör långsamt och noggrant då ytan är begränsad. Bilarna som hamnar bakom bussen får vänta medan av- och påstigning pågår. Föraren har även möjlighet att köra om den stillastående bussen om inga mötande fordon kommer längs Skärholmsgången. Den nuvarande tillfälliga hållplatsen ska regleras som lastplats/avlämningsficka.



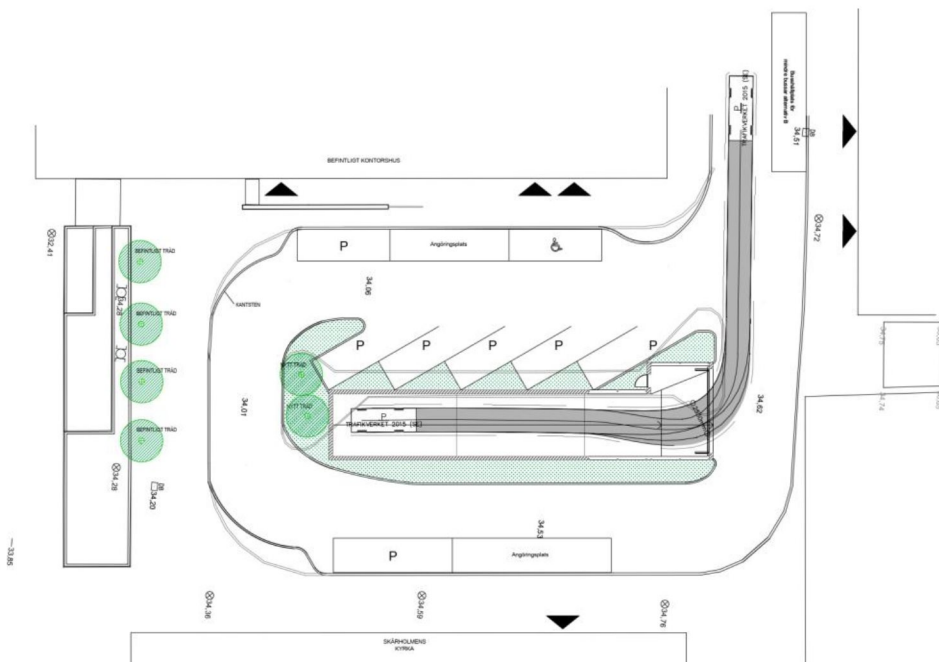
Figur 8 – Körspår Kortbuss

## 3.3 Angöring till garaget - undre plan

Rampen till garaget är utformad med ett körfält för båda riktningar och styrs av ett signalsystem vid portarna som avger en varningssignal om rampen används av ett fordon. I den nedre delen av rampen kommer alla tre sidor av den nedre delen på påfartsrampen i garaget ha ramplutning för att lätt kunna närma sig rampen såväl framifrån som från sidan.

### 3.3.1 Angöring med personbil (P) – undre plan

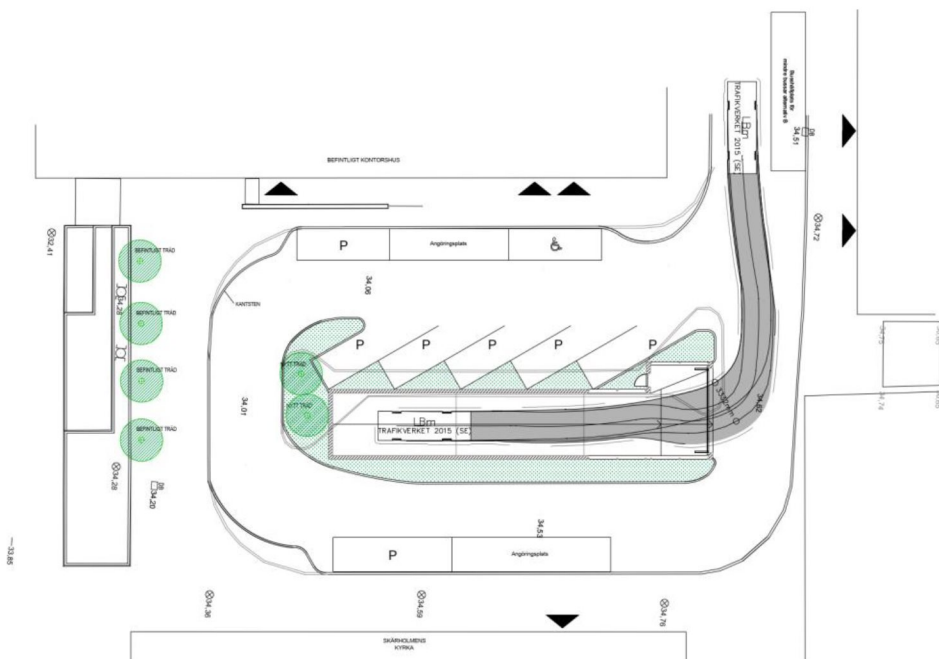
Infart till påfartsrampen sker via övre plan ned till garaget. In- och utfarten med personbil klarar in och utkörning. Med en lutning av två sidor av den nedre delen av rampen underlättas angöringen beroende på utgångspunkten för den parkerade bilen.



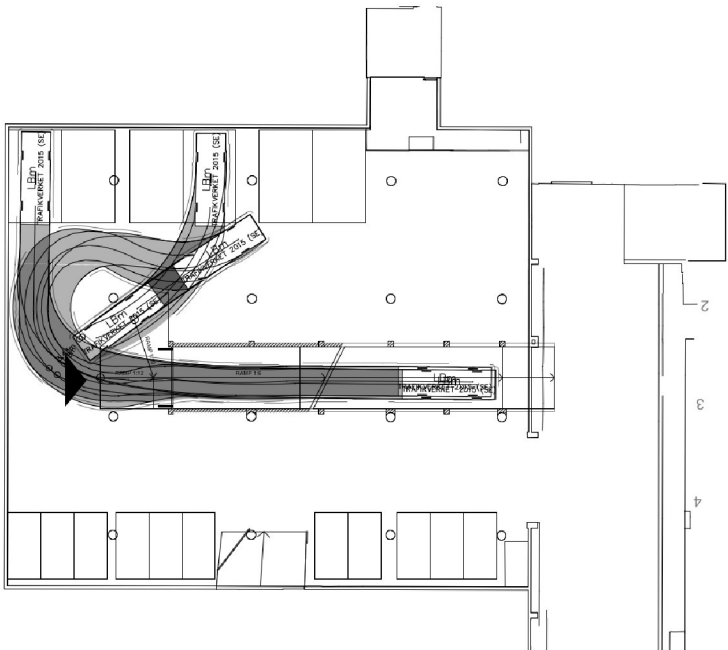
Figur 9 – Körspår personbil

### 3.3.2 Angöring med små lastbilar (LBM) – undre plan

Körbarhet av rampen i undre plan fungerar för små lastbilar/minibussar, se figur 10. In- och utfarten i parkeringsfickorna kräver flera manövrar för att kunna parkera beroende av läget på parkeringsfickan. Dimensioneringen av parkeringsfickorna för LBM ska vara anpassad till hyresgästens behov och motsvara en storlek på 4,0 x 7,0 m. Lutning av den nedre delen av påfartsrampen måste vara utformat för att inte hindra bilen vid in- och utfarten i parkeringsfickorna, se figur 11.



Figur 10 – Körspår LBM ned till garage



Figur 11 – Körspår LBM i garage och upp till markplan

## 4. Rekommendationer

### 4.1 Garageutrustning

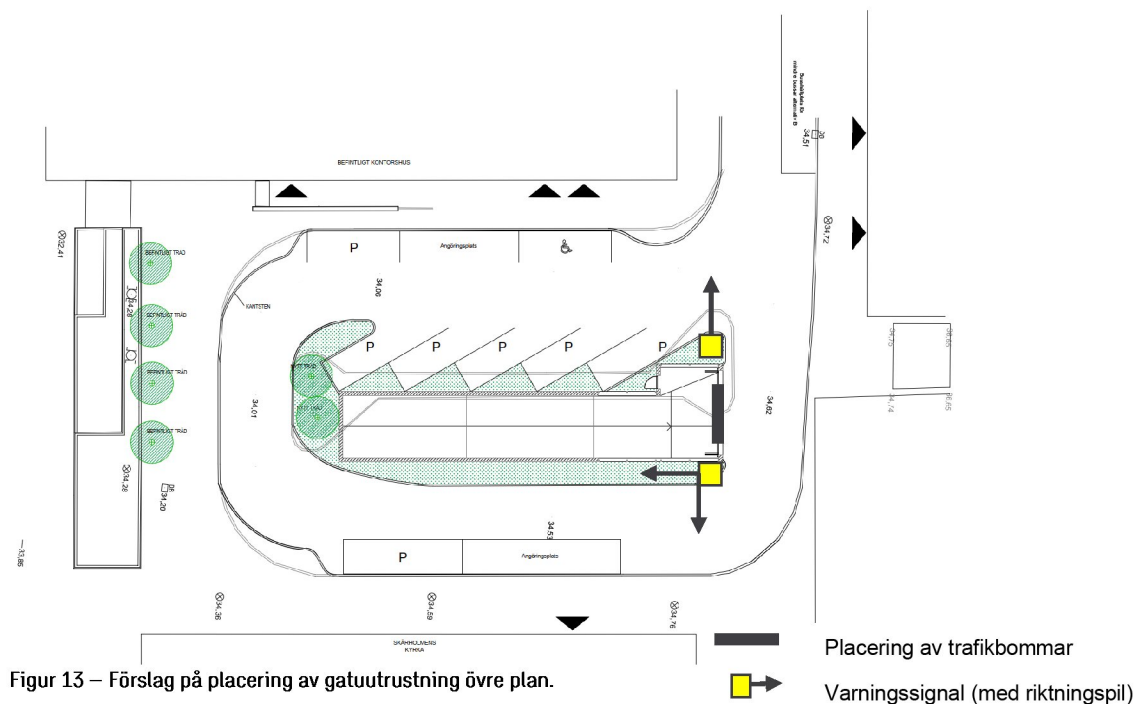
Bomlösning med kontrollsystem

Parkeringsgaraget nås via en ramp med ett körfält som ska användas för båda körriktningar. I detta sammanhang är det lämpligt att använda trafikbommar och kontrollsystem med trafikljussignal för att uppmärksamma omgivningen om att det finns ett fordon på rampen och att släppa in behörig trafik.



Figur 12 – Bomlösning med trafikljussignal och behörighetskontrollsystem.

Eftersom det vissa gånger är trångt i rampens in- och utfart föreslås att lösningen kompletteras med varningsljus som kan monteras i nedre och övre plan på bomhuset. Dessa varningsljus visar föraren vilka som kommer körandes ut ur garaget och mötande fordon i marknivå. I projekteringskede hanteras placering av stolpe och frågor angående drift och underhåll.



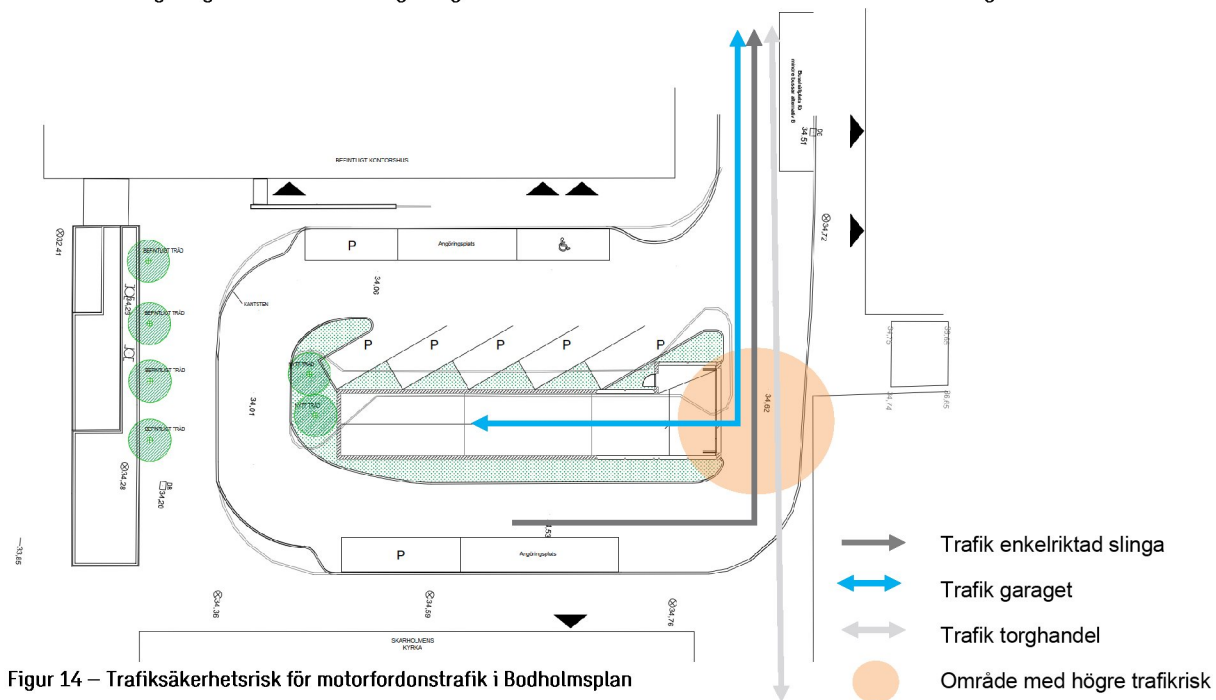
Figur 13 – Förslag på placering av gatuutrustning övre plan.



## 4.2 Trafiksäkerhetsrisk i nordöstra området av Bodholmsplan

I nordöstra området finns en högre trafikvolym på grund av ett begränsat utrymme som kan leda till en trafiksäkerhetsrisk. Om ett större fordon, LBm-, Los- eller Kortbuss-fordon, kör ut från den enkelriktade slingan i en vänstersväng är möten med andra fordon inte möjligt på en del av sträckan och det är inte möjligt att köra in eller ut ur garaget, se figur 14.

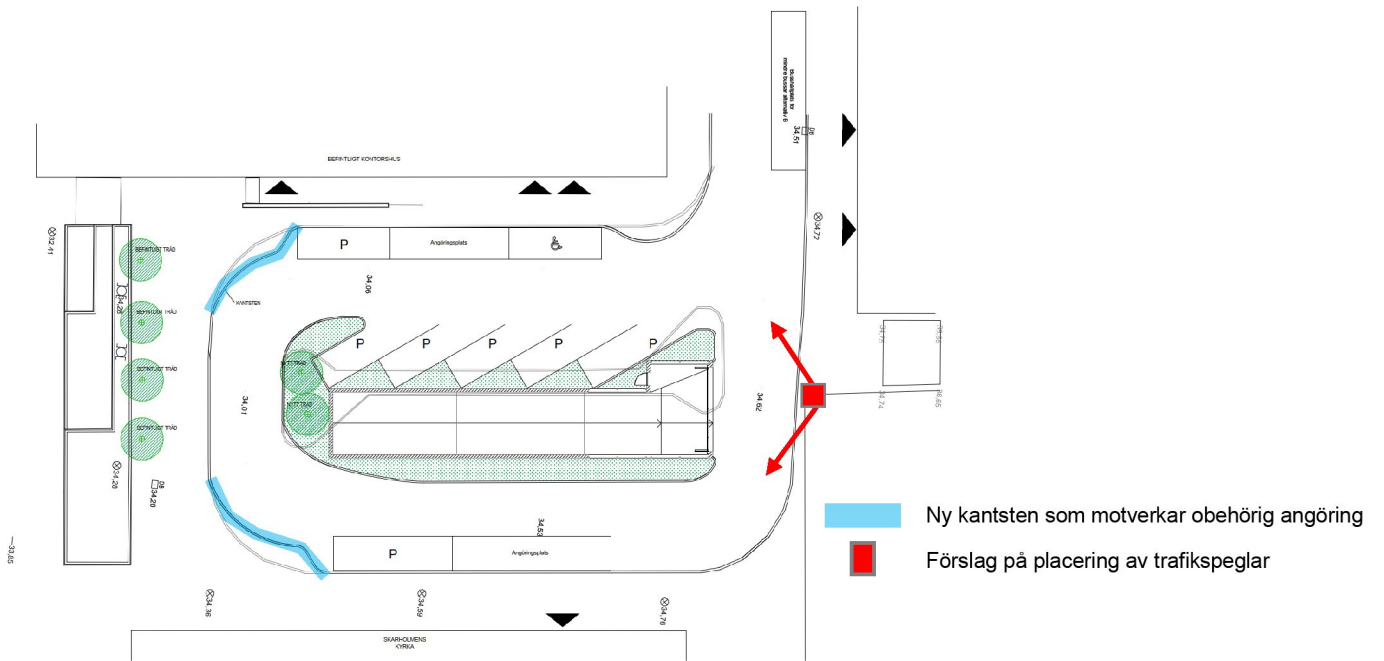
Vid färd ut ur garaget är sikten väldigt begränsad mot trafik från nordöst och Skärholmstorget.



## 4.3 Skyltar och vägbeläggning

En tydlig trafikledning genom lämplig skyltning är nödvändig och bör anpassas till den nya utformningen av Bodholmsplan och bör redan ske vid infarten från Ekholsvägen. Dessutom kan det vara en fördel att använda olika vägbeläggningar för att avgränsa delområden och därigenom stärka trafikledningen och behörigheten i området. Gångbanan breddas för att undvika obehörig angöring och hämtning/lämning.

På grund av en begränsad sikt rekommenderar vi vidare att placera trafikspegel och skyltning för att tydliggöra trafiksituationen i Bodholmsplan. Trafikspegeln kan förslagsvis placeras på husets fasad eller den södra grönyta för att inte göra intrång på befintliga gångbanan som i dagsläget redan är trång vid denna punkt.



Figur 15 – Trafikstyrande säkerhetsåtgärder