

# Sparrmansbacke Trafikutredning

Samrådsunderlag



**Sweco Sverige AB**  
**Uppdrag**  
**Uppdragsnummer**  
**Kund**

556767-9849  
Sparrmansbacke  
30050101  
Bergsundet Projekt  
Hammarbyhöjden AB  
Jeannine Schönberg  
Maria Lindelöf  
2023-06-15

**Upprättad av**  
**Granskad av**  
**Datum**

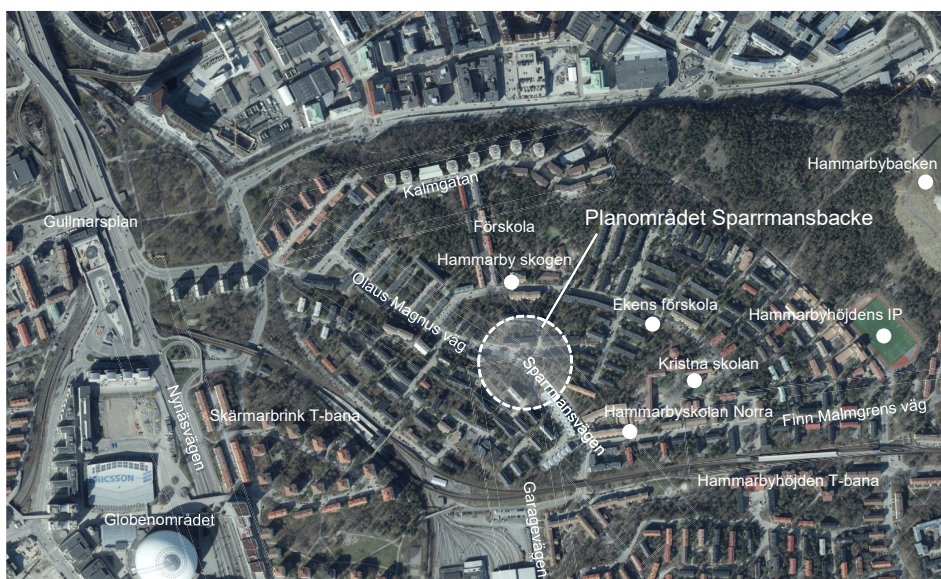
# Innehållsförteckning

1.	Inledning .....	4
2.	Planeringsförutsättningar .....	5
2.1	Parkeringsnorm .....	5
2.1.1	Parkeringsnorm cykel .....	5
2.1.2	Parkeringsnorm bil .....	5
2.1.3	Tillgänglig angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP) .....	6
2.1.4	Avfallshantering .....	6
3.	Nulägesbeskrivning .....	7
3.1	Gång- och cykeltrafik .....	7
3.2	Kollektivtrafik .....	9
3.3	Motorfordonstrafik .....	9
4.	Planförslag av exploatering .....	10
4.1	Parkeringsbehov bil .....	11
4.1.1	Grundläggande parkeringsbehov .....	11
4.1.2	Parkeringsbehov efter mobilitetstjänster .....	11
4.2	Parkeringsbehov cykel .....	12
4.2.1	Grundläggande parkeringsbehov .....	12
5.	Trafikutformning .....	13
5.1	Gång och cykel .....	13
5.2	Gatusektion .....	13
5.3	Motorfordonstrafik .....	14
5.3.1	Bilparkering södra och norra huset .....	14
5.3.2	Angöring .....	15
5.3.3	Angöring sop- och avfallshantering .....	16
6.	Utvärdering och rekommendation .....	18
7.	Bilaga .....	18

# 1. Inledning

I Hammarbyhöjden, beläget i södra Stockholm, har ett planarbete inletts för att utveckla området utmed Spärrmansvägen. Detaljplanen syftar till att skapa en mer levande stadsgata med ny bebyggelse utmed Spärrmansvägen samt vid korsning Olaus Magnus Väg, se Figur 1. Bergsundet planerar nu för två nya flerbostadshus, innefattande 62 nya bostäder, utmed Spärrmansvägen.

Syftet med utredningen är att utgöra underlag till detaljplan för Spärrmansbacke genom att utreda de trafikala frågorna i samband med exploateringen på Bergsundets fastighet. Utredningen innefattar även utformningsförslag för nya lastningsytor, avfallshantering och gång- och cykeldragning längs södra huset.



Figur 1 Översikt där utredningsområdet för trafikutredningen har markerats med en vit cirkel i figuren. Källa: Lantmäteriet

## 2. Planeringsförutsättningar

Nedan sammanställs de förutsättningar som ligger till grund för trafikutredningen. Främst är information hämtad från Gata Stockholm, Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal samt dokumentet projektspecifikt och grönt parkeringstal för Sparrmansvägen från 2023-03-21 som är framtagen i enlighet med Stockholms stads gällande parkeringstal för cykel och bil i nyproduktion.

### 2.1 Parkeringsnorm

#### 2.1.1 Parkeringsnorm cykel

Cykeltrafik är prioriterat i Stockholm stads framkomlighetsstrategi och anses som en viktig del i Stockholms infrastruktur för vardagliga och kortare resor och som transportmedel till kollektivtrafiken. Parkeringsnorm för cykel är framtagen i Cykelparkeringstal vid nybyggnation.

Cykelparkeringstalen är en bedömning av ett lämpligt antal cykelparkeringar vid nyproduktion och baseras på kvadratmeter BTA, där även besöksparkering inkluderas i rekommendationen. Enligt styrdokumentet har Stockholms stad definierat ett cykelparkeringstal på mellan 2,5–4 cyklar per 100 kvm BTA.

För planområdet gör staden i dokument projektspecifikt och grönt parkeringstal för Sparrmansvägen från 2023-03-21 bedömningen att 3,0 platser per 100 kvm ljus BTA är ett lämpligt cykelparkeringstal.

#### 2.1.2 Parkeringsnorm bil

Stockholms stads parkeringsnorm är framtagen i Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering. Syftet är att fastställa ett parkeringstal som säkerställa rätt antal parkeringsplatser för en nyttillkommande bebyggelse inom tomtmark. Detta kan lösas på olika sätt genom att bygga parkeringsplatser på marken eller i garage eller att köpa parkeringsplatser i andra parkeringsanläggningar i närheten.

Det projektspecifika parkeringstalet bestäms lägesbaserat med hänsyn till kollektivtrafiktillgänglighet och närheten till city samt vilken typ av bostäder som byggs. Det gröna parkeringstal är ett frivilligt erbjudande till byggaktören som möjliggör en sänkning av parkeringstalet baserat på mobilitetstjänster som tillhör fastigheten.

Parkeringsstal föreslås att fastställa under följande fyra steg modell:

1. Generellt grundintervall som baseras på bilnehavet i staden, 0,3–0,6 bilar per lägenhet.
2. Lägesbaserat p-tal inom intervallet 0,3–0,6 beroende på lokalisering av projektet.
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade p-talet och lägenhetsstorlek. (Små lägenheter sänker p-talet med 30% och enbart stora lägenheter höjer p-talet med 20%). Besöksparkering tillkommer med 10% på kvartersmark om inte parkeringen löses genom samnyttjande i en gemensam öppen parkeringsanläggning.
4. Gröna parkeringstal, valfri justering av projektspecifika p-talet mot genomförande av mobilitetstjänster.

De parkeringstal som tas fram mellan staden och exploatören skrivs in i överenskommelsen och prövas vid bygglovhandling.

För detaljplan Sparrmansvägen görs bedömningen att 0,45 platser per lägenhet är ett lämpligt bilparkeringstal enligt stadens projektspecifikt och grönt parkeringstal för Sparrmansvägen från 2023-03-21.

### 2.1.3 Tillgänglig angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP)

Tillgänglig angöring skall enligt Stockholms stads riktlinjer ske inom 10 meter från tillgänglig entré. Angöring och parkering för rörelsehindrade ska enligt Boverkets byggregler kunna anordnas efter behov och inom 25 meter från entréer. Entréerna ska vara tillgängliga och användbara för åtkomst till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. RHP-platser ska lösas inom kvartersmark.

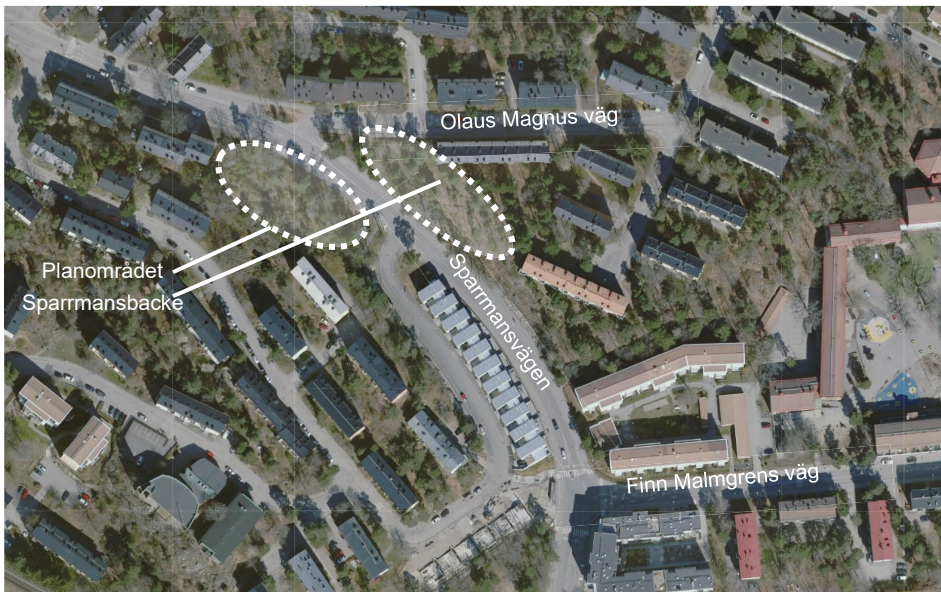
### 2.1.4 Avfallshantering

Enligt Handbok för godstransporter i den goda staden (Publikationsnummer: 2021:190) ska avstånd mellan lastplats och leveransadress för avfallskärl, pallyft och rullbur vara mindre än 10 meter för god kvalitet och mellan 10 - 20 meter för mindre god kvalitet.



### 3. Nulägesbeskrivning

Planområdet är beläget i Hammarbyhöjden öster om Nynäsvägen och tunnelbanestation Skärmarbrink. Planområdet består idag främst av naturmark som sträcker sig längs Sparrmansvägen och Olaus Magnus väg, se Figur 2. Hammarbyhöjdens befintliga flerbostadshus i lamellbebyggelse från 30-talet är den dominerande typologin i planområdet.



Figur 2. Översikt planområdet för Bergsundets fastighet utmed Sparrmansvägen. Källa: dpWebmap, Stockholms stad.

#### 3.1 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelstråken inom planområdet består av separerade gång- och cykelbanor utmed Sparrmansvägens båda sidor, där cykel leds ner i cykelkörfält väster om korsningen med Olaus Magnus väg. På Olaus Magnus väg öster om Sparrmansvägen leds cykel i blandtrafik.

Cykelbanorna utmed Sparrmansvägen är enkelriktade och har en bredd på cirka 1,5 meter och gångbanebreddens uppgår till cirka 2 meter på gatans båda sidor. Gångbanorna utmed Magnus Olaus väg, nordöst om planområdet, har en bredd på cirka 1,5 meter på gatans båda sidor.

Sparrmansvägen och Olaus Magnus väg i väster är utpekade som huvudnät i Stockholms stad cykelplan, se Figur 3.



Figur 3 Karta över utpekade cykelvägnät i Stockholms stad. Planområdet är markerat med en svart cirkel i figuren. Utpekade primära stråk illustreras med röda linjer och utpekade huvudnät illustreras med blått. Källa: Cykelstaden – En del av framkomlighetsstrategin.

I korsningen mellan Sparrmansvägen och Olaus Magnus väg finns det ett oreglerat övergångsställe över korsningens sydöstra ben.

Övergångsstället är försett med mittrefug mellan körriktningarna och tillgänglighetsanpassat med ramper, kontrastmarkering och taktila orienteringsplattor, se Figur 5.

En trappa som övergår i ramp med handledare, binder samman befintlig bebyggelse utmed Thunbergsgatan med Sparrmansvägen, sträcker sig idag över det planerade exploateringsområdet, se Figur 4.



Figur 4 Visar gångtrappa samt gångväg vid Thunbergsgatan som löper över fastigheten idag.



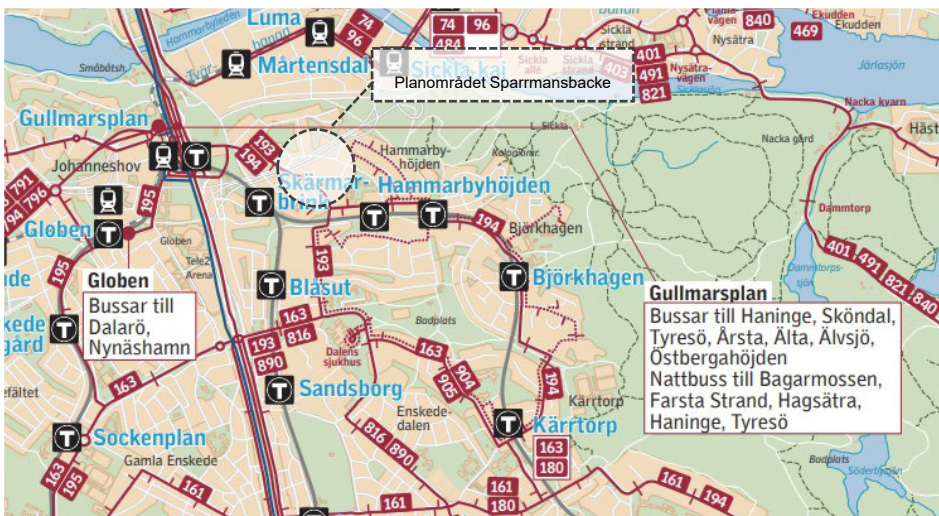
Figur 5 Visar korsningen Sparrmansvägen/Olaus Magnus väg med övergångsställe samt separerade gång- och cykelbanor.



### 3.2 Kollektivtrafik

Planområdet ligger cirka 450 meter från tunnelbanestationer Skärmarbrink och Hammarbyhöjden som trafikeras av den gröna linjen 17 och 18, med avgång med turtäthet var 10:e minut under dagtid. I framtiden kommer även den nya tunnelbanestationen för den blå linjen vid Gullmarsplan att nås inom 700 meter.

Närmsta busshållplats, Solandergatan, ligger på Olaus Magnus väg, cirka 250 meter väster om planområde. Hållplatsen trafikeras av busslinje 193 och 194, med en turtäthet på var 30:e minut nattetid.



Figur 6 Kollektivtrafiken som trafikerar närmast planområdet Sparrmansbacke. Källa: SL.

### 3.3 Motorfordonstrafik

Strax väster om planområdet löper Nynäsvägen i nordsydlig riktning och i norr ligger Årstatunneln/Södra länken. Från Södra länken och Nynäsvägen nås planområdet enkelt via Hammarby allé/Hammarbybacken till Olaus Magnus väg med förlängningen till Sparrmansvägen som passerar planområdet.

Planområdet Sparrmansbacke är placerat i ett bostadsområde där hastighetsbegränsningen är 40 km/tim på huvudgator och 30 km/tim på lokalgator. Längs med huvudgatan Sparrmansvägen gäller parkeringsförbud medan det på lokalgatorna Olaus Magnus väg och Thunbergsgatan finns trafikreglering för långsgående kantstenparkering.

## 4. Planförslag av exploatering

Planförslaget föreslår totalt 62 nya bostäder, fördelade på två flerbostadshus, södra och norra huset, placerade på varsin sida om Sparrmansvägen. Södra huset är beläget söder om Sparrmansvägen och nordväst om Thunbergsgatan medan det norra huset är beläget nordost om Sparrmansvägen och söder om Magnus Olaus vägen, se Figur 7.



Figur 7 Situationsplan över den planerade byggnationen vid Sparrmansbacke. Källa: Varg arkitekter, Topia och Sweco.

Tabell 1 visar en sammanställning av bruttotalarena (BTA) för den planerade byggnationen, fördelat på bostäder, lokaler och garage samt antal lägenheter för de båda husen. I Tabell 2 redovisas lägenheternas storlek.

Tabell 1. En sammanställning av de ytor som planeras att byggas vid Sparrmansbacke.

BYGGNAD	BTA BOSTÄDER	BTA LOKAL	BTA GARAGE	ANTAL LÄGENHETER
SÖDRA HUSET	2 068 kvm	-	588 kvm	18 st.
NORRA HUSET	3 758 kvm	61 kvm	-	44 st.
<b>TOTALT</b>	<b>5 826 kvm</b>	<b>61 kvm</b>	<b>588kvm</b>	<b>62 st.</b>

Tabell 2 En sammanställning av lägenhetsfördelning som planeras att byggas vid Sparrmansbacke.

LÄGENHETSFÖRDELNING	ANTAL	PROCENT
1 ROK	28 st.	45%
2 ROK	16 st.	26%
3 ROK	9 st.	15%
4 ROK	9 st.	15%

## 4.1 Parkeringsbehov bil

I detta kapitel görs en bedömning av parkeringsbehovet för bil för de aktuella fastigheterna i planområdet. I kapitlet presenteras först det grundläggande parkeringsbehovet för planområdet Sparrmansbacke, varefter parkeringsbehovet redovisas utifrån reduktion genom implementering av mobilitetsåtgärder. Parkeringsbehovet har beräknats utifrån projektspecifikt parkeringstal samt Stockholms stads Gröna parkeringstal.

### 4.1.1 Grundläggande parkeringsbehov

Det grundläggande parkeringsbehovet för Sparrmansbacke har beräknats utifrån det projektspecifika parkeringstal som tilldelats området. Parkeringstalet baseras på fastighetens läge i förhållande till kollektivtrafikens stamnät, avstånd till city, tillgång till lediga parkeringsplatser på tomtmark i området samt tillgång till service och andra urban aktiviteter. Enligt stadens bedömning uppgår det lägesbaserade parkeringstalet för bostäder till 0,45 bilparkeringsplatser per lägenhet.

Parkeringsbehovet för det södra huset uppgår till cirka 9 platser och för det norra huset till cirka 22 platser, vilket ger ett totalt parkeringsbehov på 31 parkeringsplatser för bil, inklusive besöksparkering, se Tabell 3.

Tabell 3 Sammanställning av det grundläggande parkeringsbehovet för bil för Sparrmansbacke.  
Källa: Projektspecifikt och grönt parkeringstal för Sparrmansvägen 2023-03-21.

BYGGNAD	PARKERINGSTAL	10 % BESÖKSPARKERING	ANTAL LÄGENHETER	P-BEHOV BOSTÄDER
SÖDRA HUSET	0,45/lgh	(0,1*0,45)/lgh	18 st.	8,1 + 0,81 = <b>8,91 platser</b>
NORRA HUSET	0,45/lgh	(0,1*0,45)/lgh	44 st.	19,8 + 1,98 = <b>21,78 platser</b>
<b>TOTALT</b>			<b>62 st.</b>	<b>31 platser</b>

### 4.1.2 Parkeringsbehov efter mobilitetstjänster

Stockholm stad lyfter i sin parkeringsnorm möjligheterna till reduktion av det grundläggande bilparkeringsbehovet genom frivillig implementering av mobilitetstjänster. Genom att skapa förutsättningar till ett mer hållbart resande för de boende i området minskar behovet av privatägda bilar och motiverar till att i stället välja mer hållbara färdssätt.

Byggaktören har som målsättning att klara åtgärdspaket ambitiös enligt styrdokument "Riktlinjer för projektspecifika och Gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering" och är fastställt i projektspecifikt och grönt parkeringstal för Sparrmansvägen från 2023-03-21.

Åtgärder som föreslås i ambitiöst paket är bland annat en bilpool där byggherren ordnar attraktiva parkeringsplatser och täcker den fasta månadskostnaden för lägenhetsinnehavaren i minst fem år, subvention av kollektivtrafik, erbjudande om personlig resecoach, leveransskåp med kylmöjlighet, ett attraktivt cykelrum i markplan inklusive cykelpool, cykelfaciliteter samt besöksparkering nära entréerna.

Bilparkering med åtgärds paket ambitiöst kan ge en maximal rabatt på 25 %, vilket innebär att parkeringsbehovet för boende minskar med 7 parkeringsplatser till 21 platser. Besöksparkeringen påverkas ej av åtgärderna enligt Gröna p-tal, vilket ger ett totalt parkeringsbehov på 24 platser, se Tabell 4.

Tabell 4 Sammanställning av parkeringsbehovet vid Sparrmansbacke efter reduktion genom implementation av åtgärds paket ambitiöst. Källa: Projektspecifikt och grönt parkeringstal för Sparrmansvägen 2023-03-21.

BYGGNAD	PARKERINGSBEH OV GRUND, BOENDE	PARKERINGSBEH OV GRUND, BESÖKANDE	ÅTGÄRDS PAKET AMBITIÖST 25 %
SÖDRA HUSET	8,1	0,81	6,075 + 0,81 = <b>6,885 platser</b>
NORRA HUSET	19,8	1,98	14,85 + 1,98 = <b>16,83 platser</b>
<b>TOTALT</b>			<b>23,715 platser</b>

## 4.2 Parkeringsbehov cykel

Nedan följer en bedömning av parkeringsbehovet för cykel för de aktuella fastigheterna i planområdet.

### 4.2.1 Grundläggande parkeringsbehov

Beräkningen av parkeringsbehovet grundas på det parkeringstal som fastställdes i avsnitt 2.1.1.

- Cykelparkeringstal för bostäder: 3 platser per 100 kvm ljus BTA (inkl. besöksparkering)

Den totala ytan för Sparrmansbacken uppgår till 6 475 kvm BTA, varav 4 767 kvm utgörs av ljus BTA.

Tabell 5 nedan visar en sammanställning av parkeringsbehovet för cykel. Parkeringsbehovet för cykel för Sparrmansbacke skulle bli totalt 143 platser.

Det är av stor vikt att de cykelparkeringar som byggs görs lättillgänglig och har hög standard med ordentlig ramläsning för att upplevas attraktiva. Hänsyn ska tas till mer utrymmeskrävande cyklar och tillbehör, som lastcyklar och cykelkärror. Cykelparkeringarna i anslutning till bostäder ska lösas inom kvartersmark med en mix av olika typer av cykelparkering och bör placeras nära entréer, på gårdar under tak och inomhus i cykelrum. Cykelparkeringarna bör fördelas utifrån hur många lägenheter som respektive hus innefattar.

Tabell 5 Sammanställning av parkeringsbehovet för cykel för Sparrmansbacke. Källa: Projektspecifikt och grönt parkeringstal för Sparrmansvägen 2023-03-21.

BYGGNAD	LJUS BTA BOSTÄDER	P-BEHOV BOSTÄDER
SÖDRA OCH NORRA HUSET	4 767 kvm	143,01 platser
<b>TOTALT</b>		<b>143 platser</b>



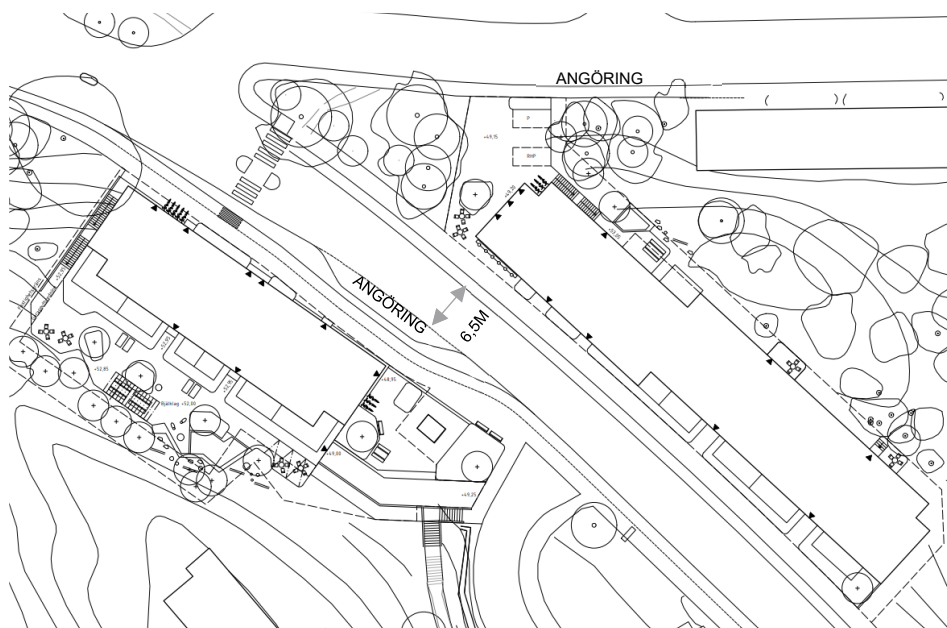
## 5. Trafikutformning

### 5.1 Gång och cykel

Den separerade gång- och cykelbanan utmed det norra huset på Sparrmansvägen föreslås bibehållas i befintlig utformning. På gatans södra sidan, utmed det södra huset, föreslås en ny angöringsficka mellan befintligt övergångsställe och Thunbergsgatan. Gatan smalnas av till 6,5 meter för att rymma fickan i befintlig sektion.

För att undvika dörruppslag mot cykelbanan föreslås en skyddszon på 1,0 meter mellan angöringsfickan och cykelbanan. Gång- och cykelbanan får en justerad linjeföring för att rymma angöringsfickan och föreslås återgå till befintligt strax nordväst om övergångsstället över Sparrmansvägen. Därmed ges plats åt en väntyta mellan cykelbanan och övergångsstället, vilket förbättrar trafiksäkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna.

Planförslaget visar totalt 176 cykelparkeringsplatser inklusive 5 platser för lastcyklar. Varav 11 cykelplatser placeras utomhus på förgårdsmark och resterande 165 cykelplatser inomhus i gatunivå.



Figur 8 Förslag till ny utformning av Sparrmansvägen, där gatans bredd minskas till 6,5 meter för att rymma ny angöringsficka.

### 5.2 Gatusektion

Detta planförslag innebär inga förändringar i gatornas struktur, det vill säga befintliga gatusträckor behålls i befintliga lägen.

Sparrmansvägens körbana föreslås minskas från 8,0 till 6,5 meter, för att ge plats åt det södra husets angöringsficka samt för att skapa mer yta för gående och cyklister. Övergångsstället över Sparrmansvägen ligger kvar i befintligt läge och påverkas ej. Den högsta tillåtna hastigheten på Sparrmansvägen behålls enligt befintligt till 40 km/timme.

Inga strukturella förändringar föreslås på Olaus Magnus väg och den högsta tillåtna hastighet behålls enligt befintligt till 30 km/timme.

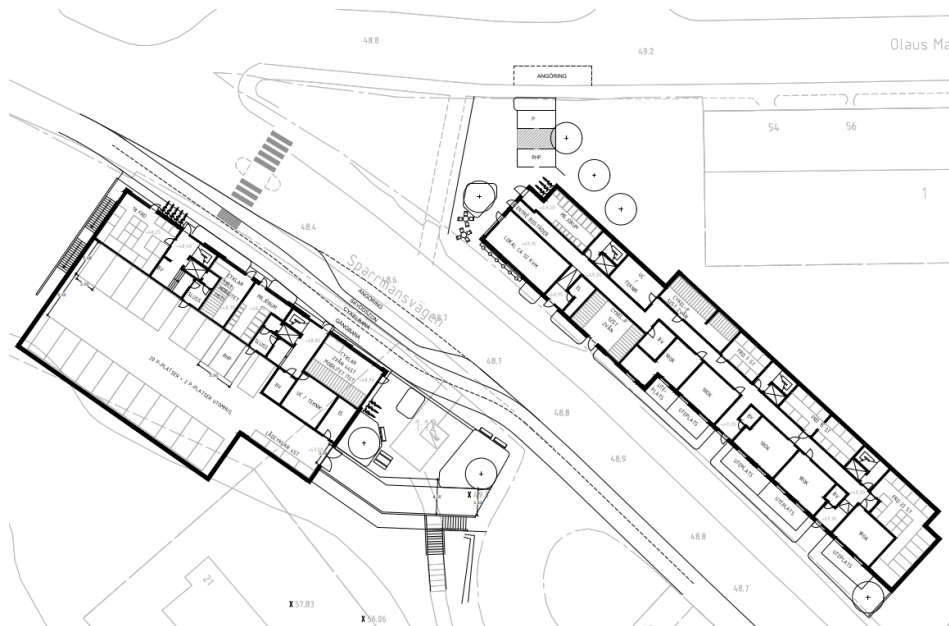
## 5.3 Motorfordonstrafik

### 5.3.1 Bilparkering södra och norra huset

Det lägesbaserade parkeringstalet med åtgärds paket för ambitiös nivå för planområdet Sparrmansbacke innebär att det totala parkeringsbehovet för planområdet uppgår till 24 parkeringsplatser, inklusive besöksparkering och parkering för rörelsehindrade. Enligt Stockholms stads riktlinjer skall dessa anordnas inom fastigheten. I planförslaget (2023-05-05) ryms totalt 22 parkeringsplatser.

Dessutom skall angöring enligt Stockholms stads riktlinjer (Gata Stockholm, maj 2019) ske inom 10 meter från tillgänglig entré. Angöring och parkering för rörelsehindrade ska enligt Boverkets byggregler kunna anordnas efter behov och inom 25 meter från entréer.

I förslaget föreslås 20 parkeringsplatser, varav 1 parkeringsplats för rörelsehindrad (RHP) anordnas i ett gemensamt parkeringsgarage under det södra huset och två parkeringsplatser föreslås anordnas i markplan, norr om det norra huset. Garaget föreslås angöras via en dubbelriktad in- och utfart från Thunbergsgatan och platserna i markplan föreslås nås via en ny in- och utfart från Magnus Olaus väg.



Figur 9 Visar anordning av parkeringsgaraget i södra huset samt markparkering väst om norra huset.

Parkeringsplatserna i garaget föreslås få ett mått av 2,5 x 5,0 meter och 1 RHP med måttet 5,0 x 5,0 meter. Parkeringsplatserna vid det norra huset föreslås utformas som en vanlig parkeringsplats samt en plats för rörelsehindrad för boende, för att klara kraven på tillgänglighet. Parkeringsplatsen närmast byggnaden föreslås till en plats för rörelsehindrade och utformas med måtten

5,0 x 5,0 meter, medan platsen närmast Magnus Olaus väg ges måttet 2,4 x 5,0 meter. Om behov för två platser för rörelsehindre skulle uppstå kan platserna istället utformas med bredden 2,4 meter och en gemensam yta på 2,6 meter mellan platserna (Bygg ikapp, 2020). Denna lösning medger flexibiliteten vid framtida förändringar om det finns behov att anordna ytterligare en RHP vid den norra huset.

Placeringen av RHP vid det södra och norra huset följer Stockholms stads riktlinjer och ligger inom 10 meters avstånd till huvudentré eller närmaste hiss.

Garaget och markparkeringen har dimensionerats för personbilar (P).

Med ett totalt antal av 22 parkeringsplatser saknas 2 parkeringsplatser för att uppfylla kraven för parkeringsnorm med åtgärdspaket ambitiöst.

### 5.3.2 Angöring

Angöring bör i första hand lösas på kvartersmark då angöring på allmän platsmark minskar flexibiliteten vid framtida förändringar. Angöring och parkering på huvudgator bör enligt Gata Stockholm minimeras för att prioritera yta för gående, cykel och motorfordons framkomlighet.

Under planprocessen har det framarbetats att det inte finns möjlighet att inrymma angöring på kvartersmark. Förslaget förses att angöring ska ske från huvudgata Sparrmansvägen och kvartersgata Olaus Magnus väg, se Figur 8.

På grund av den höga trafikflöden längs Sparrmansvägen är det olämpligt att anordna angöring längs med gatan och en angöringsficka anläggs istället. Angöringsfickan längs Sparrmansvägen har utformats med bredden 2,75 meter och längden 12 meter. Platsen planeras att nyttjas för angöring samt sop- och avfallshantering till det södra huset. Angöringsytorna ska utformas med bredden 2,75 meter för att öka flexibiliteten för framtida funktioner, enligt gata Stockholm. Angöringsplatsen är utformad för att rymma en 9,4 meter lång sopbil (Los). Ytan är avsedd att samnyttjas mellan angöringsplats för rörelsehindre och sopbil samt mindre varuleveranser.

För att minimera påverkan på den genomgående trafiken längs Sparrmansvägen har fickan utformats med in- och utkörningsradier för att minska behovet av backning.

Angöringsplatsen som tillhör den norra huset anordnas på Magnus Olaus väg via en kantstenparkeringsplats som ska anvisas som ändamålsplats för tillgänglig angöring, sop- och avfallshantering samt mindre varuleveranser. Platsen är utformad med längden 10 meter, för att rymma en 9,4 meter lång sopbil (Los).

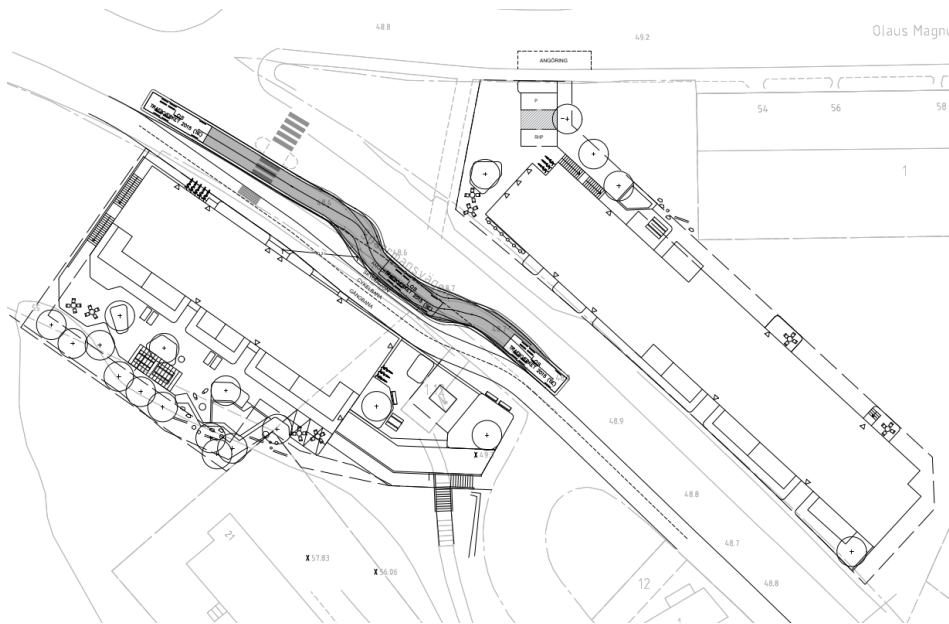
Gångavståndet mellan angöringsfickan och huvudentréer vid det södra huset är mellan 6 och 25 meter och cirka 15 meter mellan angöringsplatsen längs Magnus Olaus väg och huvudentré av det norra huset. Båda angöringsplatser uppfyller ej Stockholms stads riktlinjer eftersom avståndet är längre än 10 meter. Dock uppfylls Boverkets byggregler då alla huvudentréer nås inom 25 meter.

### 5.3.3 Angöring sop- och avfallshantering

Enligt Handbok för godstransporter i den goda staden (Publikationsnummer: 2021:190) ska avstånd mellan lastplats och leveransadress för avfallskärl, pallyft och rullbur vara mindre än 10 meter för att säkerställa god kvalitet. Avfall och återvinningsbart material ska samlas och förberedas för hämtning inomhus och hanteras separat för södra och norra huset. Angöring för återvinningshämtningen ska dimensioneras för typfordon Los (9,4 meter lång sopbil) utan backning.

Avfallsfordon som kör längs Sparrmansvägen från nordväst ska använda angöringsfickan som uppställningsplats för sophämtning för det södra huset. Dragvägen mellan miljörummet och sopbilen uppgår till cirka 10 meter.

Nedan visar en skiss över föreslagen placering av angöringsfickan samt körspåranalys med typfordon Los.



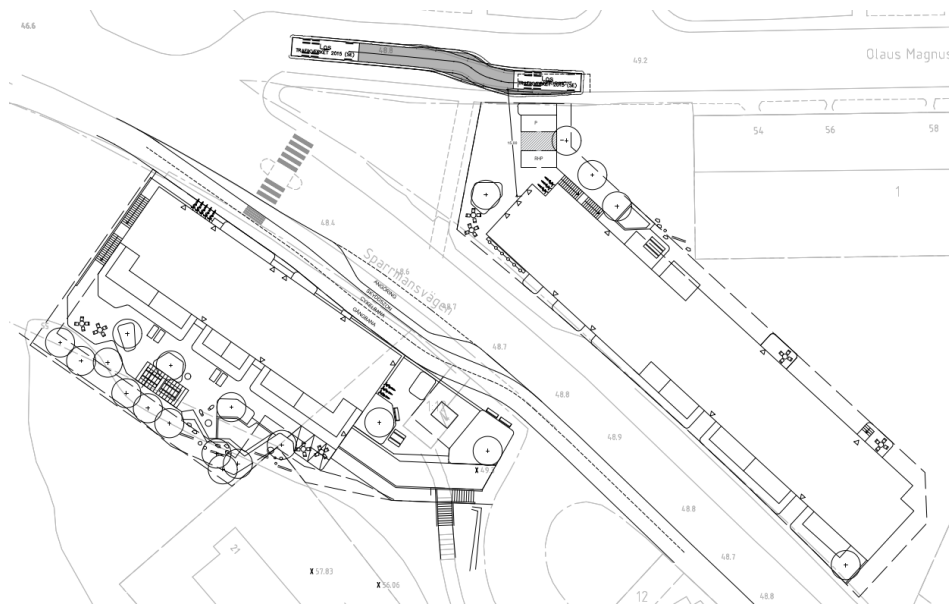
Figur 10 Förslag på placering av angöringsficka längs Sparrmansvägen samt körspår med dimensionerande fordon, Los (sopbil).

Avfallshantering för det norra huset hanteras via Magnus Olaus väg, där en ändamålsplats för angöring och sop- och avfallshantering anordnas som kantstenparkering. Därifrån uppgår dragvägen till cirka 15 meter och löper över den nya fastigheten.

Figur 11 visar en skiss över föreslagen placering av angöringsplatsen samt körspåranalys med typfordon Los.

Alla dragvägar behöver förses med en beläggning som gör det lätt att dra sopor mellan uppställningsplatsen och miljöhuset.





Figur 11 Förslag på placering av angöringsplats längs Olaus Magnus väg samt körspår med dimensionerande fordon, Los (sopbil)

## 6. Utvärdering och rekommendation

Planförslaget innebär att 62 nya lägenheten byggs i Hammarbyhöjden, genom att två nya flerbostadshus föreslås utmed Sparrmangsgatan – södra respektive norra huset.

I planförslaget föreslås bilparkering lösas i ett garage under det södra huset samt två platser i markplan vid det norra huset, för att klara tillgänglighetskraven. Totalt föreslås 22 parkeringsplatser anläggas, vilket innebär att Stockholms stads parkeringsnorm ej klaras. I arbetet med planförslaget har stor vikt lagts vid att undvika intrång på naturmark, intilliggande grannfastighet samt att bevara de skyddsvärda träden. Därmed har ej fler platser eller ett garage under det norra huset rymt inom planförslaget.

För att minska parkeringsbehovet ska Bergsundet införa en rad olika mobilitetsåtgärder, som uppfyller kraven för ambitiös nivå enligt Stockholms stads Gröna p-tal. Det innebär att parkeringsbehovet för planområdet uppgår till totalt 24 platser, vilket kan jämföras med om inga mobilitetsåtgärder implementeras, då parkeringsbehovet skulle uppgå till 31 platser.

Vad gäller åtgärderna som föreslås i mobilitetsåtgärdepaketet föreslås bland annat ett antal bilpoolsplatser anordnas på fastigheten. För att säkerställa att dessa finns på plats där bostäderna färdigställs föreslås att en bilpoolsaktör som tillhandahåller fordonen och servicen av bilarna upphandlas i god tid. Det är av stor vikt att tillgången följer efterfrågan och att antalet fordon ökar successivt. Detaljer om detta bör fastställas i nästkommande skede.

## 7. Bilaga

PDF: Situationsplan samt körspåranalys med Volvo XC 90, Los (9,4 meter lång sopbil) och LBn (12 meter lång lastbil).