

PM

SJÖSAVÄGEN PM TRAFIKSverker Hanson
Vera Belaieff**SLUTVERSION**
2022-11-11

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	3
1.1	BAKGRUND	3
1.2	SYFTE.....	3
2	NULÄGESBESKRIVNING	4
2.1	ÖVERSIKT	4
2.2	GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT	5
2.2.1	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK IDAG	6
2.3	BILVÄGNÄT.....	7
2.4	KOLLEKTIVTRAFIK.....	10
3	PLANERAD EXPLOATERING OCH INFRASTRUKTUR.....	11
3.1	ÖVERSIKT EXPLOATERING.....	11
3.2	GATUSTRUKTUR OCH SEKTIONER	12
3.3	GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT	13
3.4	KOLLEKTIVTRAFIKNÄT	13
3.5	BILVÄGNÄT	13
3.6	ANGÖRING OCH AVFALLSHANTERING	13
3.7	PARKERING.....	14
3.7.1	BILPARKERING	14
3.7.2	CYKELPARKERING	15
4	KONSEKVENSER	16
4.1	FRAMKOMLIGHET	16
4.2	TILLGÄNGLIGHET	17
4.3	TRAFIKSÄKERHET	17

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 ÖVERSIKT

Exploateringsområdet ligger i Högdalen, på gränsen till Bandhagen, i södra Stockholm. Området ligger cirka 300 meter från Högdalens centrum och 500 meter från tunnelbanestationen. I närområdet ligger även bland annat Bäckahagens grundskola och Högdalens bollplan, se Figur 2.

Planområdet utgörs idag av naturmark och för den mellersta platsen en gårdsmiljö för befintligt bostadshus. Planområdet har delvis stora höjdskillnader. Omgivande bebyggelse utgörs av uppbruten bostadsbebyggelse med lamellhus och punkthus.

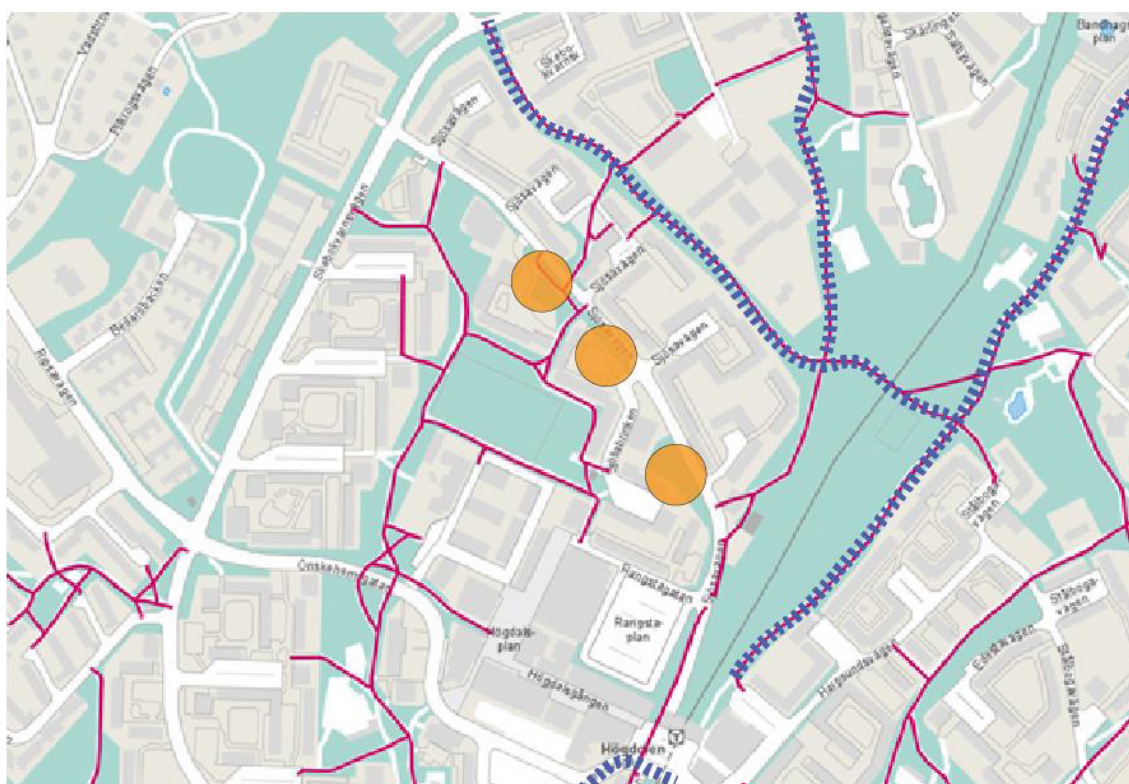


Figur 2. Planområdets tre delområden (orange) samt kringliggande målpunkter.

2.2 GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Inom Högdalen och intilliggande Bandhagen finns ett friliggande nät för gående och cyklister. Nätet utgörs av gemensamma gång- och cykelvägar, generellt utan separering mellan trafikslagen. Friliggande gång- och cykelvägar sträcker sig bland annat mellan exploateringsområdet intill Sjösavägen och Högdalens centrum och tunnelbanestation.

Cykelstråken i direkt närhet av exploateringsområdet tillhör det lokala cykelvägnätet. Strax norr om Sjösavägen går en del av huvudcykelvägnätet i östvästlig riktning och öster om tunnelbanespåret går ett huvudstråk i nordsydlig riktning, se Figur 3. Huvudcykelstråket uppfyller dock inte stadens riktlinjer kring utformning av huvudcykelstråk. Regionala cykelstråk finns närmast cirka 1 kilometer från platsen.



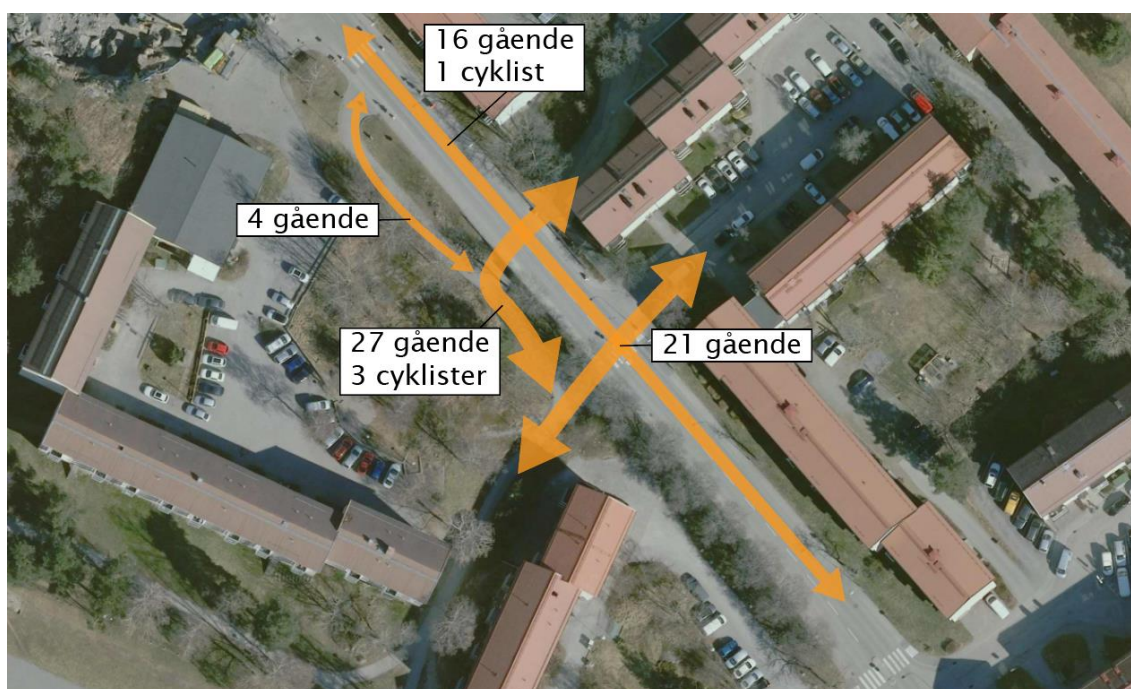
Figur 3. Huvudcykelnät (blått) samt lokala cykelstråk (rosa) kring Högdalen och Sjösavägen.

Vid exploateringsområdet svänger gång- och cykelvägen ned under Sjösavägen i en gång- och cykeltunnel. Gång- och cykeltunneln under Sjösavägen är ca 2,6 m bred och har en lägsta fri höjd om ca 2,25 m. Rampernas lutning är ca 8,7 % (den norra) respektive 10,5 % (den södra). Tunneln är en del av stråket som kopplar Högdalens centrum med huvudcykelstråket i östvästlig riktning norr om Sjösavägen. Stråket fungerar även som skolväg till Bäckhagens grundskola.

I närheten av planerad exploatering finns även totalt tre övergångsställen över Sjösavägen, där det mittersta ligger precis sydöst om gång- och cykeltunneln.

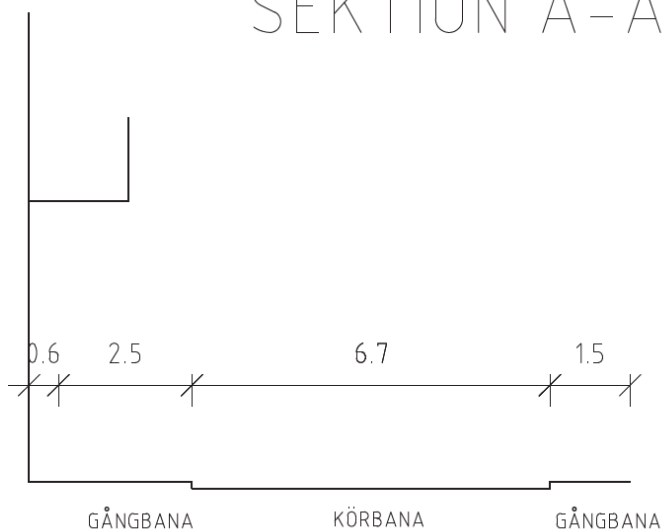
2.2.1 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK IDAG

I maj 2022 genomfördes ett platsbesök med trafikanträkning för att studera användningen av gång- och cykeltunneln samt intilliggande ramper och stråk. Räkningen utfördes en vardag mellan 8.00-10.00. Studien visade att den södra rampen intill gång- och cykeltunneln användes mer än den norra. Plankorsningen och övergångsstället över Sjösavägen, strax söder om tunneln, användes nästan lika mycket som tunneln inklusive södra rampen. Vidare noterades under platsbesöket att de smala gångbanorna längs Sjösavägen används mer än den alternativa vägen via de två ramperna. Under de två timmarna på plats räknades totalt 65 gående och fyra cyklister. Cyklister som noterades cyklade antingen längs Sjösavägen eller mellan gång- och cykeltunneln och centrum via södra rampen och anslutande friliggande nät, se Figur 4.



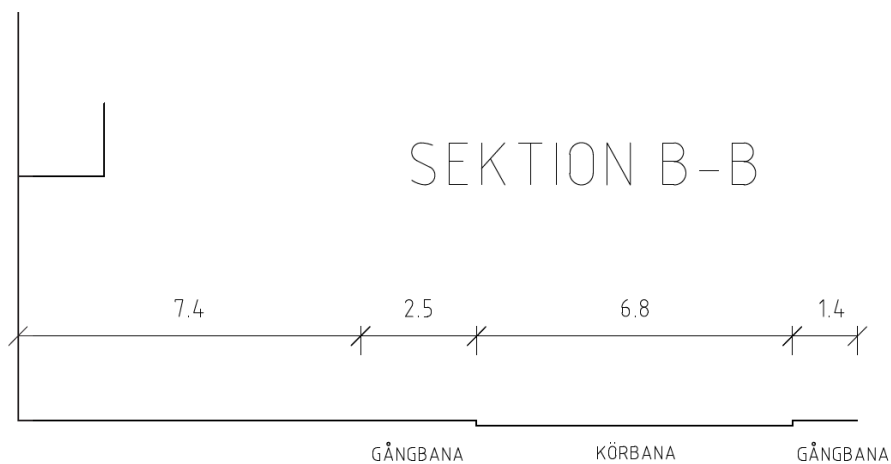
Figur 4. Storleksrelation mellan gång- och cykelflöden vid Sjösavägen intill gång- och cykeltunneln.

SEKTION A-A

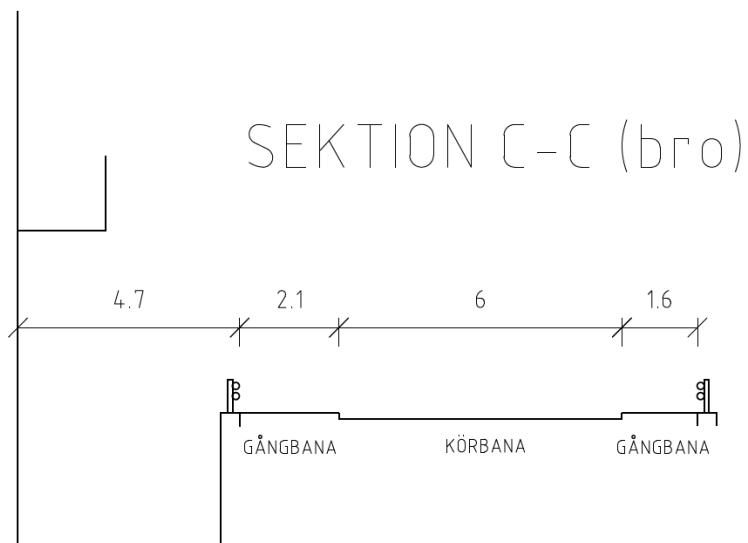


Figur 6. Sektion A.

SEKTION B-B

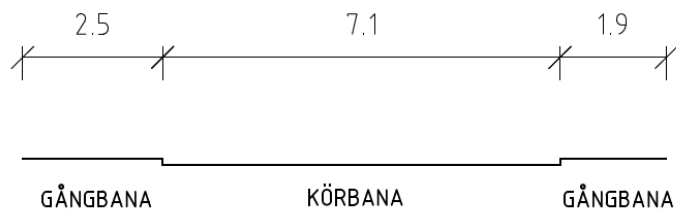


Figur 7. Sektion B.



Figur 8. Sektion C.

SEKTION D-D



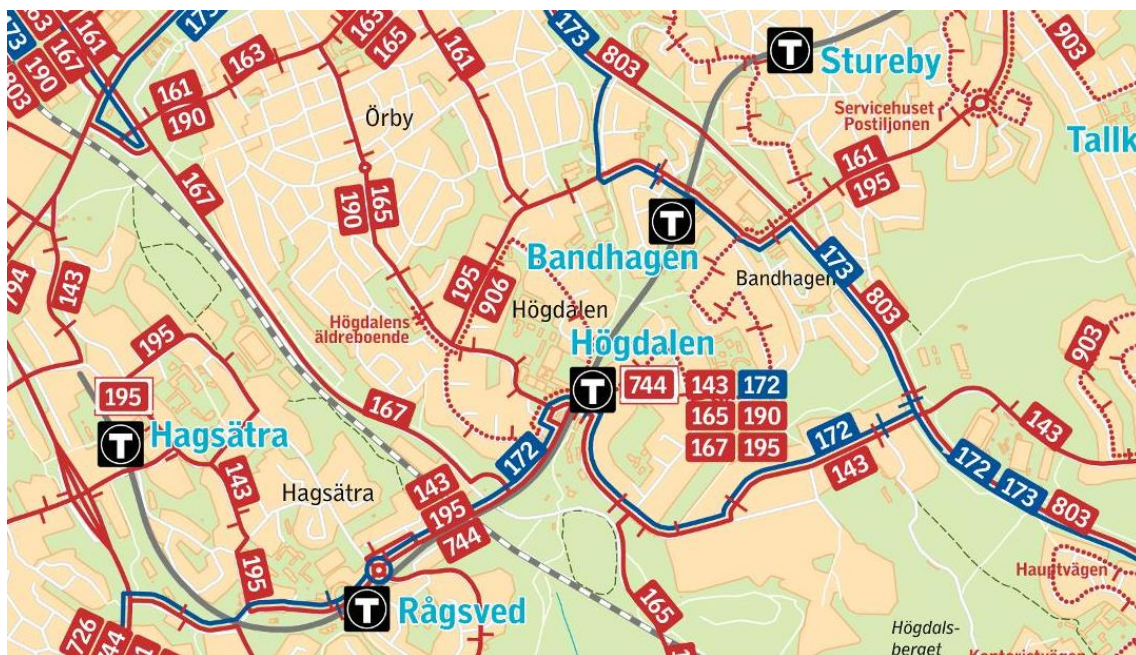
Figur 9. Sektion D.

2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Sjösavägen trafikeras idag av närtrafiken busslinje 906 enkelriktat mot Högdalens centrum. Linjen angör hållplats Sjösabrinken. Inga ytterligare busslinjer trafikerar och är heller inte planerade för framtiden.

Cirka 500 meter från planområdet ligger Högdalens tunnelbanestation. Högdalens station trafikeras av tunnelbanans gröna linje 19 som går mellan Hagsätra och Hässelby strand. Restiden till T-Centralen är cirka 20 minuter. Linjen trafikeras generellt med 10-minuters trafik men ytterligare avgångar finns under rusningstid.

Vid Högdalen finns även en bussterminal som trafikeras av stombusslinje 172 mellan Norsborg och Skarpnäck, lokalbusslinjerna 143, 165, 167 och 744, nattbusslinjerna 190 och 195 samt närtrafiklinjen 906, se Figur 6.

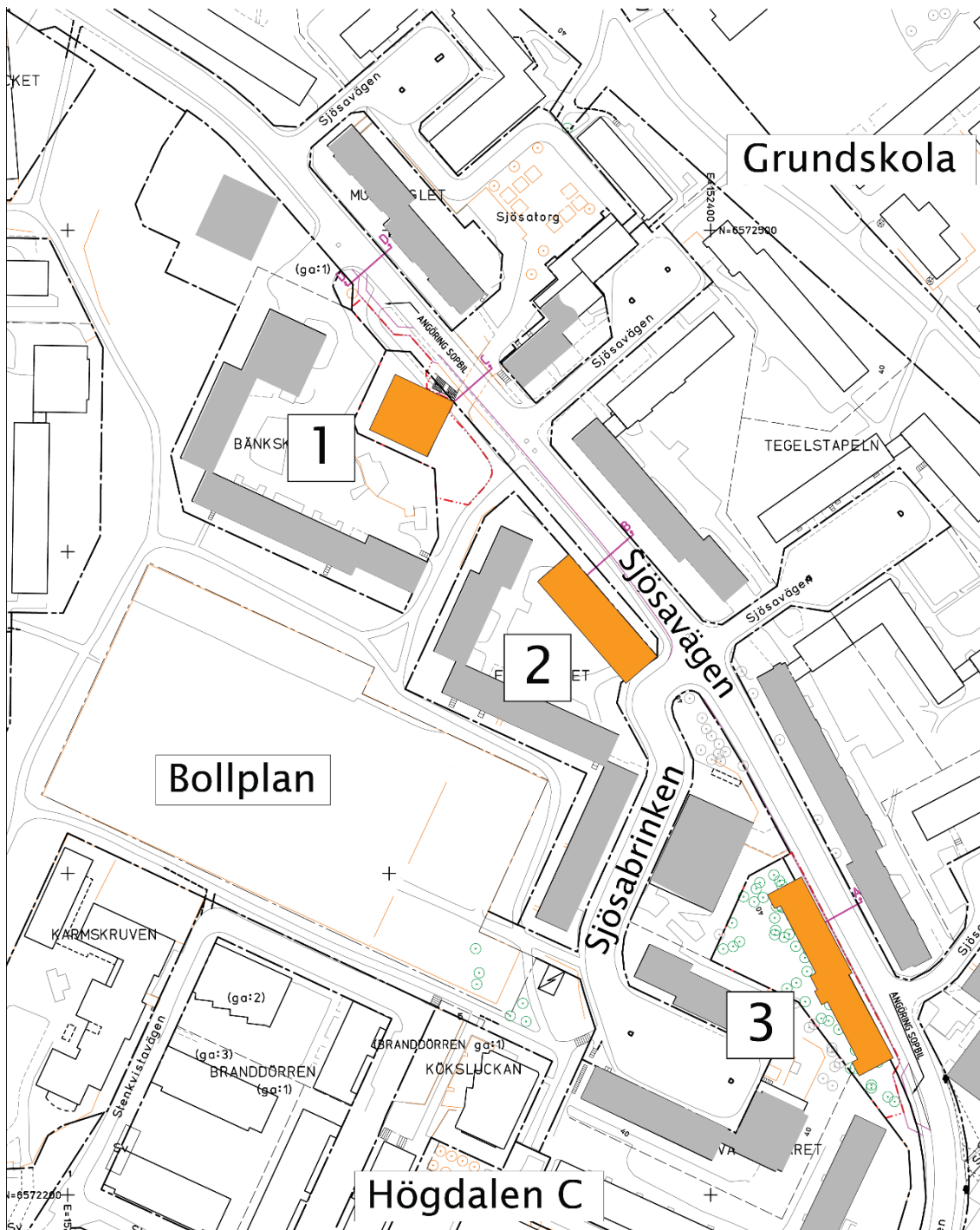


Figur 6. Tunnelbanestationer och busslinjer kring Högdalen (SL).

3 PLANERAD EXPLOATERING OCH INFRASTRUKTUR

3.1 ÖVERSIKT EXPLOATERING

Exploateringsområdet omfattar tre delområden intill Sjösavägen. Delområde 1 ligger i norr, intill befintlig gång- och cykeltunnel. Delområde 2 ligger norr om Sjösabrinken intill befintlig allé och delområde 3 ligger söder om Sjösabrinken, se Figur 7. Totalt beräknas cirka 130 lägenheter rymmas i de tre planerade flerbostadshusen.

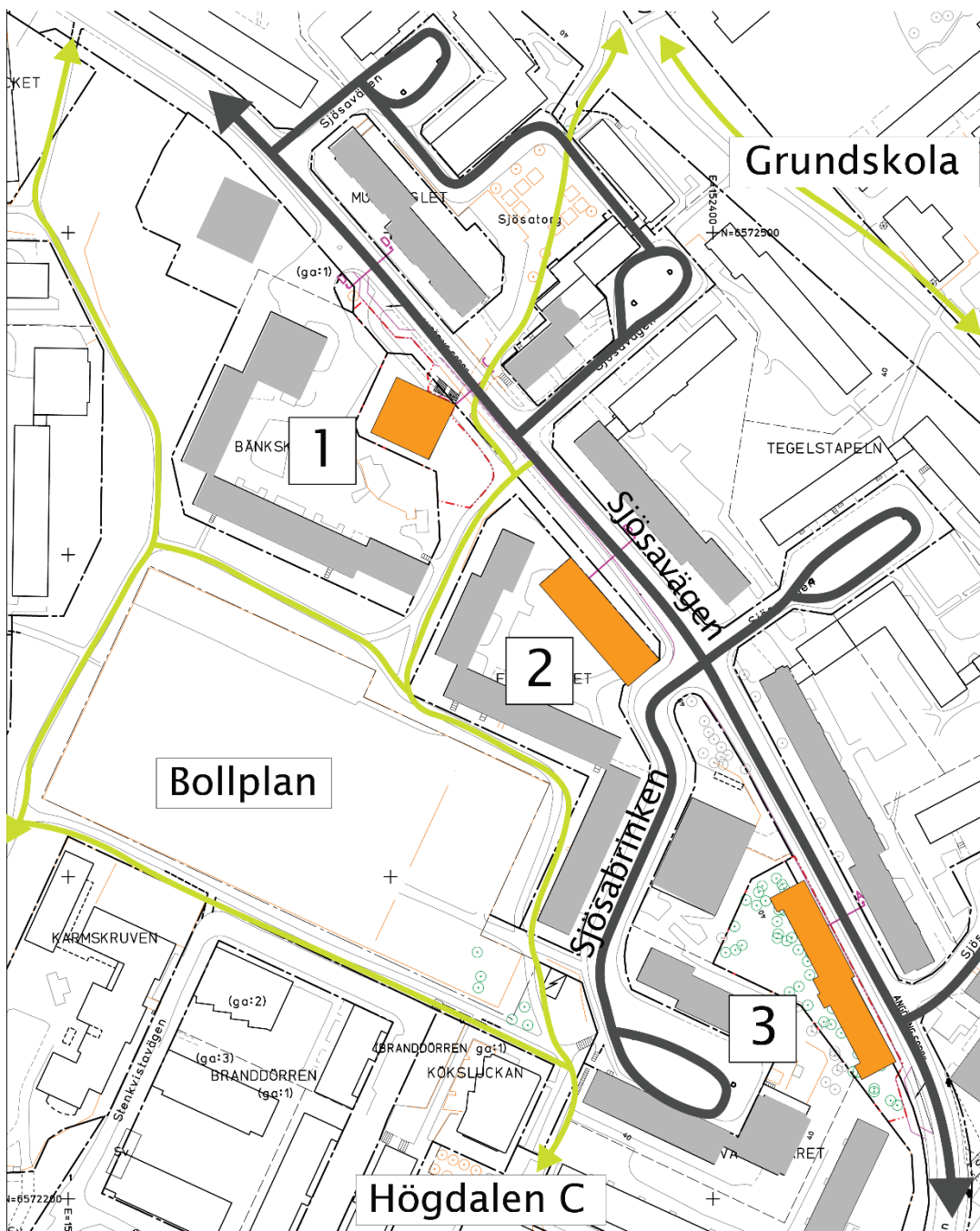


Figur 7. Översikt över planerad exploatering.

3.2 GATUSTRUKTUR OCH SEKTIONER

Gatustrukturen kring Sjösavägen påverkas marginellt av föreslagen exploatering, se Figur 8. I huvudsak innebär förslaget att den norra rampen för gång- och cykeltrafik utgår och ersätts av en trappa samt att angöringsplatser och utfarter tillkommer mot Sjösavägen.

Två utfarter från nya parkeringsgarage tillkommer mot Sjösavägen; en från delområde 1 och en från delområde 3. Delområde 2 nås via Sjösabrinken.



Figur 8. Gatustruktur och trafiknät för bil (svart) och gång/cykel (grönt) samt nya infarter (svart streckat).

3.3 GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Exploateringen innebär att befintlig ramp norr om gång- och cykeltunneln utgår. Rampen ersätts av en trappa upp till entréplatsen vid delområde 1.

Förslaget innebär att gångbanorna längs Sjösavägen breddas till 2,5 meter intill delområde 1 och 3 för att erbjuda bättre utrymme i anslutning till de nya entréerna. 2,5 meter är det minsta mått som anges i Gata Stockholm. Intill delområde 2 behålls dagens mått av hänsyn till befintlig trädallé. På bron över GC-tunneln breddas gångbanan från dagens 1,6 meter till 2,1 meter.

3.4 KOLLEKTIVTRAFIKNÄT

Föreslagen exploatering påverkar inte befintligt kollektivtrafiknät. Ombyggnationen av Sjösavägen möjliggör fortsatt för närbusstrafik.

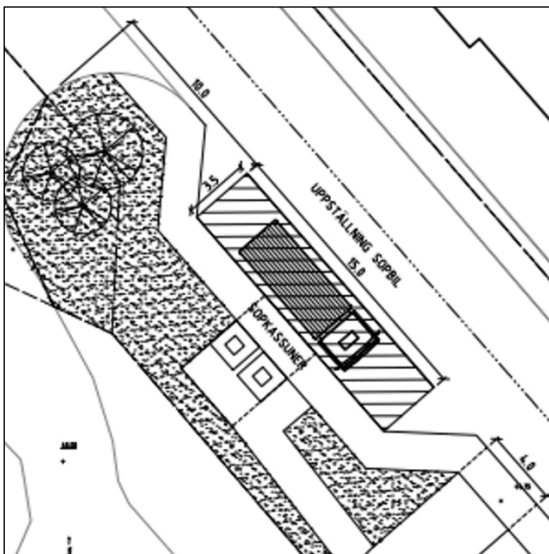
3.5 BILVÄGNÄT

Förslaget innebär få förändringar i bilvägnätet i området. Körfältsbredden minskar något över bron, från dagens 6,6 m till 6,0 m.

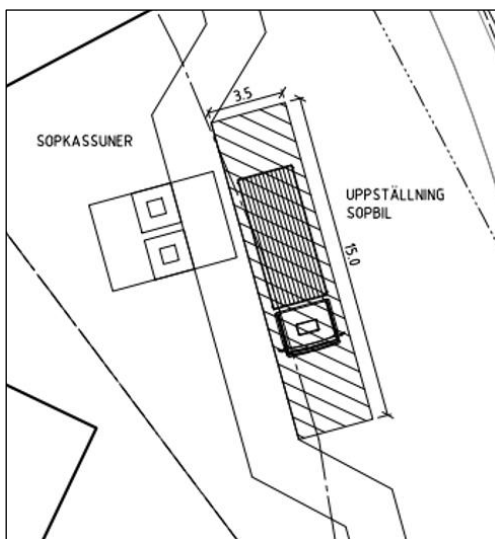
3.6 ANGÖRING OCH AVFALLSHANTERING

För område 1 föreslås en uppställningsplats för sopbil strax nordväst om planerad ny in- och utfart. Uppställningsplatsen placeras intill sokkassunerna, se Figur 9. Vid område 3 planeras för en uppställningsplats för sopbil och intilliggande sokkassuner, se Figur 10.

Föreslagna uppställningsplatser är 15 meter långa. Fickan vid delområde 1 föreslås få ett djup om 2,7 meter. Fickan vid delområde 3 föreslås bli något djupare om 3 meter med hänsyn till placering intill kurva. I nedan figurer illustreras fickorna som 3,5 meter breda. Smalare fickor möjliggör dock för genare gångbanor utan att påverka funktionen för uppställningsplatsen.



Figur 9. Typskiss av uppställningsplats för sopbil intill sokkassuner vid norra huset (observera att skissen visar en djupare ficka än vad som är nödvändigt).



Figur 10. Typskiss av uppställningsplats för sopbil intill sopkassuner vid södra huset (observera att skissen visar en djupare ficka än vad som är nödvändigt).

3.7 PARKERING

3.7.1 BILPARKERING

Parkerings-PM (daterat 2022-04-01) anger projektspecifika parkeringstal för bil till 0,5 platser per lägenhet, inklusive besöksparkering. Genom ambitiösa mobilitetspaket kan parkeringstalet reduceras med upp till 25 %. En reduktion på 25 % innebär ett grönt parkeringstal på 0,38 platser per lägenhet.

Slutgiltigt bilparkeringsbehov beror på totala antalet lägenheter samt lägenhetsfördelningen. Nedan visas ett räkneexempel för delområde 1 och 3 med totalt 100 lägenheter i blandad storlek med bilparkeringsbehov utifrån det projektspecifika parkeringstalet respektive olika ambitiösa gröna parkeringstal.

Tabell 1. Räkneexempel utifrån 100 lägenheter för delområde 1 och 3, med bilparkeringsbehov utifrån olika parkeringstal.

	Parkeringstal bil	Antal bilplatser
Projektspecifikt p-tal	0,50 p/lgh	50 st
Grönt p-tal grund	0,45 p/lgh	45 st
Grönt p-tal medel	0,43 p/lgh	43 st
Grönt p-tal ambitiöst	0,38 p/lgh	38 st

Bilparkering för delområde 1 och 3 planeras i huvudsak ordnas i delområde 3 där cirka 42 platser inryms i två garageplan under mark. Garaget nås via en ramp från Sjösavägen. I delområde 1 placeras för 3 platser i husets entréplan med infart från Sjösavägen. Två av dessa platser kan reserveras för bilpool vid behov och kommer att utredas vidare under planskedet. En plats ska vara utformad för rörelsehindrade.

Totalt planeras för en kapacitet om cirka 45 bilparkeringsplatser för bil vilket innebär goda förutsättningar för att uppfylla parkeringsriktlinjer förutsatt implementering av mobilitetsåtgärder.

Delområde 2 löser sitt parkeringsbehov separat från övriga delområden. Nedan visas ett räkneexempel för delområde 2 med totalt 30 lägenheter i blandad storlek med bilparkeringsbehov utifrån det projektspecifika parkeringstalet respektive olika ambitiösa gröna parkeringstal.

Tabell 2. Räkneexempel utifrån 30 lägenheter för delområde 2, med bilparkeringsbehov utifrån olika parkeringstal.

	Parkeringstal bil	Antal bilplatser
Projektspecifikt p-tal	0,50 p/lgh	15 st
Grönt p-tal grund	0,45 p/lgh	14 st
Grönt p-tal medel	0,43 p/lgh	13 st
Grönt p-tal ambitiöst	0,38 p/lgh	12 st

Delområde 2 löser det egna parkeringsbehovet med parkering i garage på fastigheten och eventuellt någon markparkering inom fastigheten för att möjliggöra god tillgänglighet.

I delområde 2 behöver 13 befintliga parkeringsplatser ersättas.

3.7.2 CYKELPARKERING

Cykelparkering ska ordnas på kvartersmark inom respektive fastighet. Stadens riktlinjer är att 2,5-4 platser per 100 kvm ljus BTA ska tillgodoses. För exploateringen längs Sjösavägen ska parkeringstalet 3 platser per 100 kvm ljus BTA tillämpas, se Tabell 3.

Tabell 3. Räkneexempel utifrån 100 lägenheter för delområde 1 och 3 respektive 30 lägenheter för delområde 2, utifrån stadens intervall för cykelparkering.

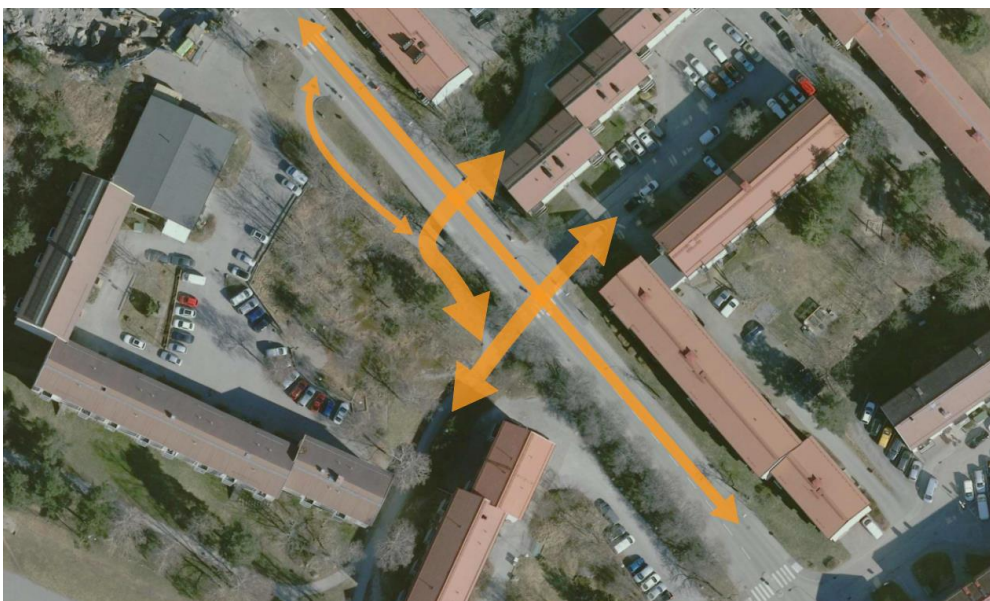
Parkeringstal cykel	Antal cykelplatser, delområde 1 och 3	Antal cykelplatser, delområde 2
3 p/100 kvm ljus BTA	300 st	90 st

4 KONSEKVENSER

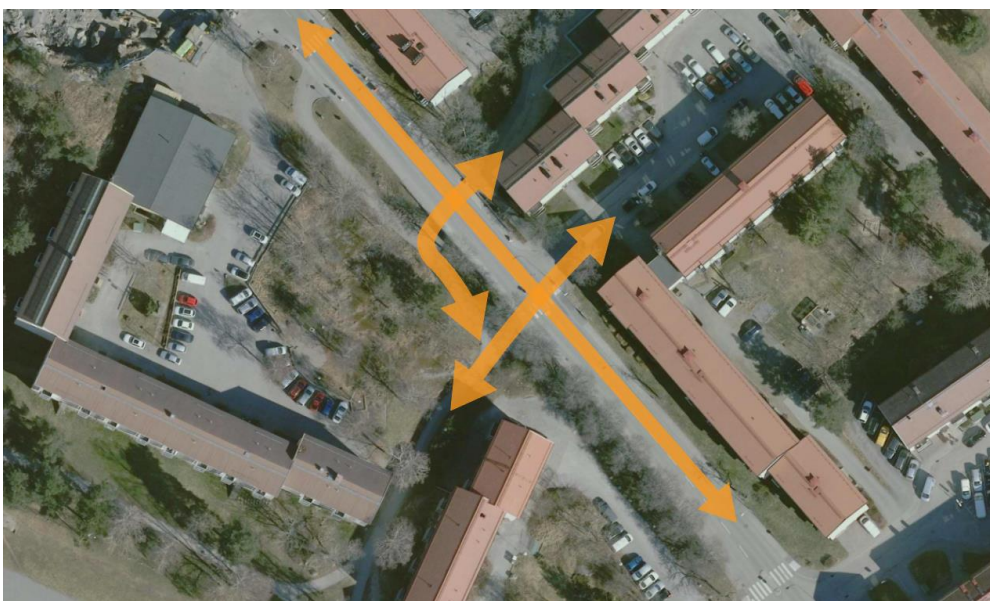
4.1 FRAMKOMLIGHET

Planförslaget bedöms inte påverka framkomligheten för biltrafiken eller närbusstrafiken längs Sjösavägen.

För gående och cyklister ökar framkomligheten till följd av breddade gångbanor längs Sjösavägen. Att den norra rampen för gående och cyklister utgår bedöms inte påverka framkomligheten. Rampen har idag låg användning och befintligt flöde på rampen väntas förflyttas till södra rampen samt till Sjösavägen, se Figur 11 och Figur 12.



Figur 11. Fördelning av gång- och cykelflöden idag.

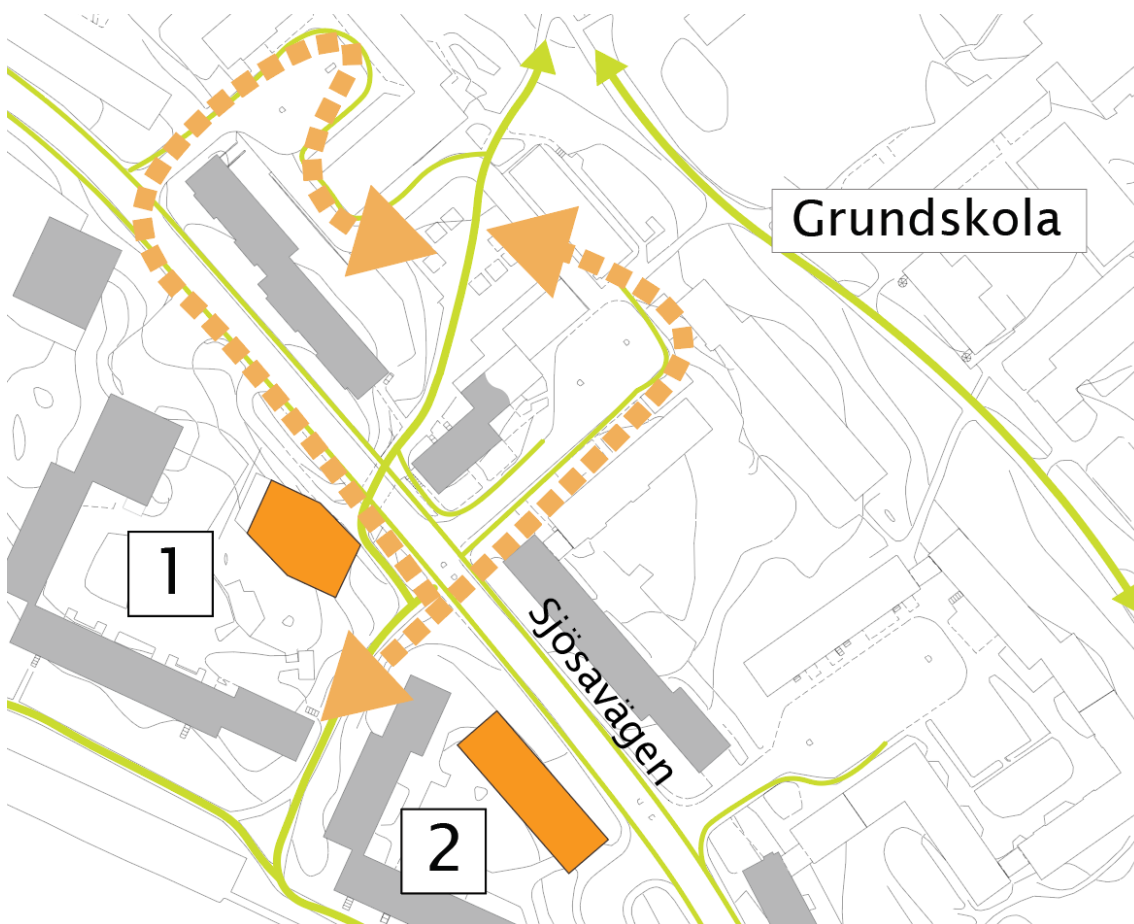


Figur 12. Fördelning av gång- och cykelflöden om norra rampen utgår.

4.2 TILLGÄNGLIGHET

Tillgängligheten i området påverkas av att den norra rampen ersätts av en trappa. Detta påverkar främst tillgängligheten för äldre eller rörelsehindrade personer. Den södra rampens lutning gör att kopplingen till tunneln bedöms vara otillgänglig. En tillgänglig koppling mellan Högdalens centrum och Sjösatorg finns dock fortsatt via befintligt övergångsställe över Sjösavägen och runt bostadskvarteren norr om vägen, se Figur 13. Denna väg är även möjlig för cyklister som vill undvika den brantare rampen.

För att öka tillgängligheten i området kompletteras även den utgående norra rampen genom att gångbanan längs Sjösavägens södra sida breddas.



Figur 13. Tillgängliga stråk, ej via gång- och cykeltunneln.

4.3 TRAFIKSÄKERHET

Trafiksäkerheten för gående väntas öka i området till följd av att gångbanorna längs Sjösavägen breddas. En hastighetsäkrande åtgärd intill övergångsstället öster om bron skulle öka trafiksäkerheten ytterligare. För cyklister är trafiksäkerheten opåverkad eftersom cykel fortsatt ska ske i blandtrafik längs Sjösavägen.

Planförslagets föreslagna utfart från delområde 1 innebär bristfällig sikt för fordon som kommer från sydöst. För att uppmärksamma fordonstrafiken om att hålla låg hastighet intill utfarten rekommenderas en hastighetsdämpande åtgärd öster om bron för fordonstrafik i västlig riktning.