

TRAFIKUTREDNING

2021-04-28

EDGARS GOTLANDS
JOHAN ERICSSON
LEILA GOLETIC

2
2021-04-28

FÖRUTSÄTTNINGAR

DAGENS TRAFIK

Högsta tillåtna hastighet

Högsta tillåtna hastighet på Blommensbergsvägen, Erik Segersälls väg, Hövdingagatan, Olof Skötkonungs väg och Sverkersgatan är föreskriven till 30 km/h.

Parkering

Utmed gatorna finns allmänna parkeringsplatser som faller under "Taxaområde 4" vilket innebär att en avgift om 10 kr/h mellan 7 och 19, samt dag före helgdag 11-17. Dessutom finns det möjlighet till boendeparkering mot en avgift på 500 kronor per månad eller 35 kronor per dygn.

Trafikflöden

Gatorna i närområdet har relativt låga trafikflöden. Trafikflödet redovisas som årsmedelvardagsdygnstrafik (ÅMVD) och omfattar samtliga motorfordon. Procentsiffran inom parantes står för andel tung trafik. Se figur till höger.

- Blommensbergsvägen 2231 (8%)
- Eriks Segersälls väs 600 (10%)
- Olof Skötkonungs väg 200 (8%)
- Hövdingagatan 200 (8%)



KOLLEKTIVTRAFIK

Örnsbergs T-bana/busslinjer

Tunnelbana

13X

14

Busslinjer

153

161

191

Aspudden T-bana

Tunnelbana

13

13X

14



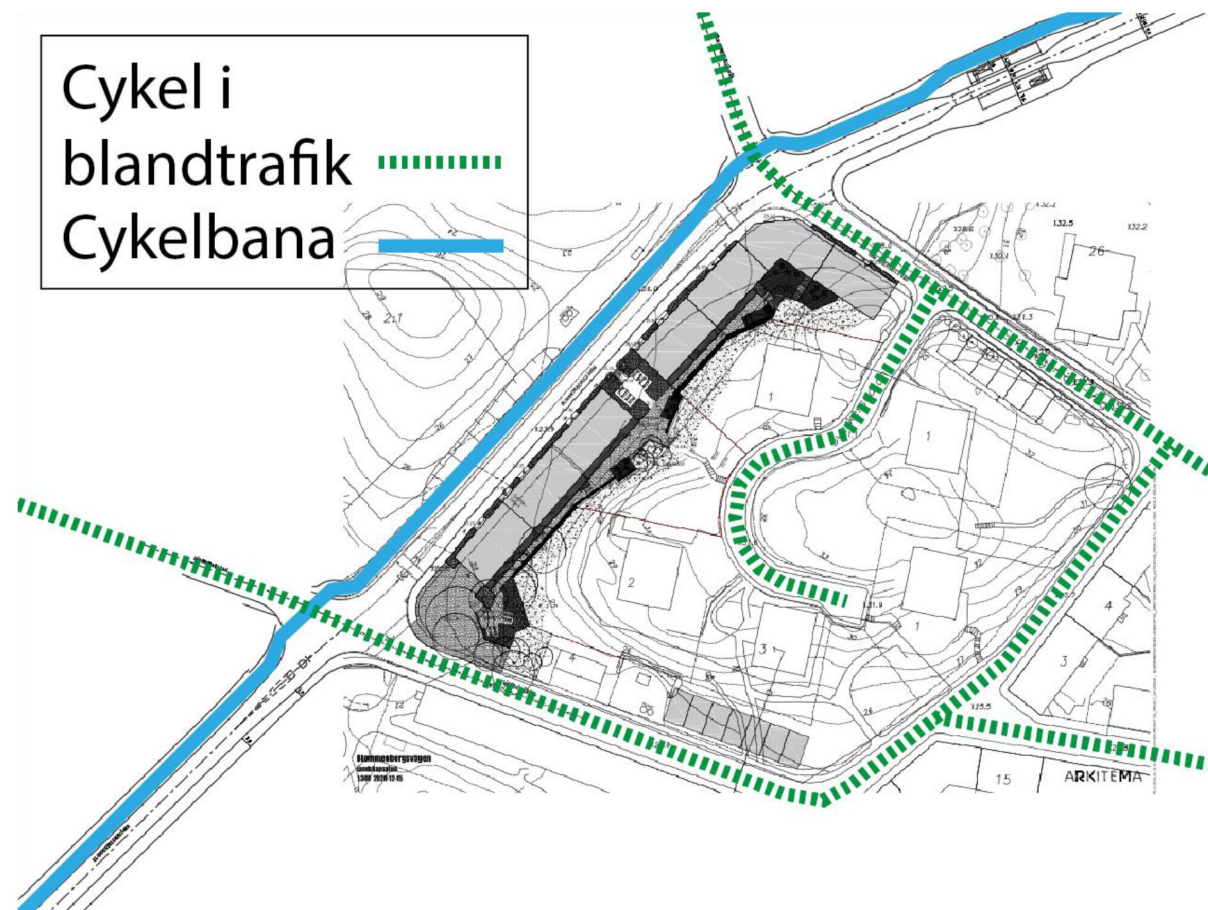
GÅNG

När de planerade bostäderna är färdigbyggda kommer det att skapas ett nytt gångstråk till Aspuddens tunnelbanestation. En gen koppling söderut skulle leda till en mer attraktiv kollektivtrafik.



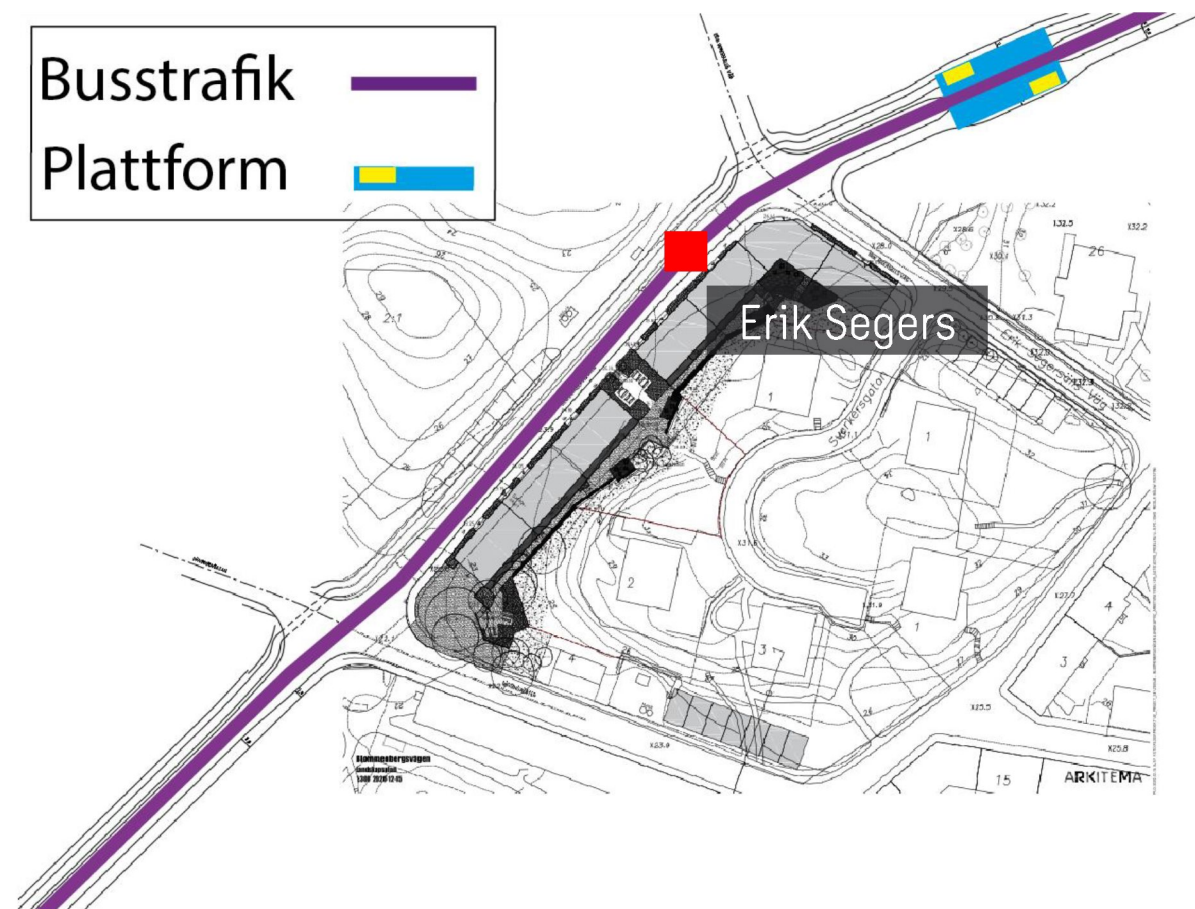
CYKEL

En ny gång- och cykelväg kommer att anläggas på Blommensbergsvägens nordvästra sida. På övriga gatorna kommer cykeltrafik fortsättningsvis ske i blandtrafik.



KOLLEKTIVTRAFIK

Efter ombyggnad av Blommensbergsvägen kommer hållplatsläget "Erik Segers" byggas om till en timglashållplats och flyttas åt nord öst om Erik Segersälls väg. Ombyggnaden kommer leda till en mer attraktiv kollektivtrafik där bussen prioriteras före övrig trafik.



TRAFIKFUNKTION

BILTRAFIK

I framtiden kommer Blommensbergsvägen att byggas om till en mer stadslik gata där kanstensparkering tas bort och en ny cykelbana byggs på nordvästra sidan.

Hastighet

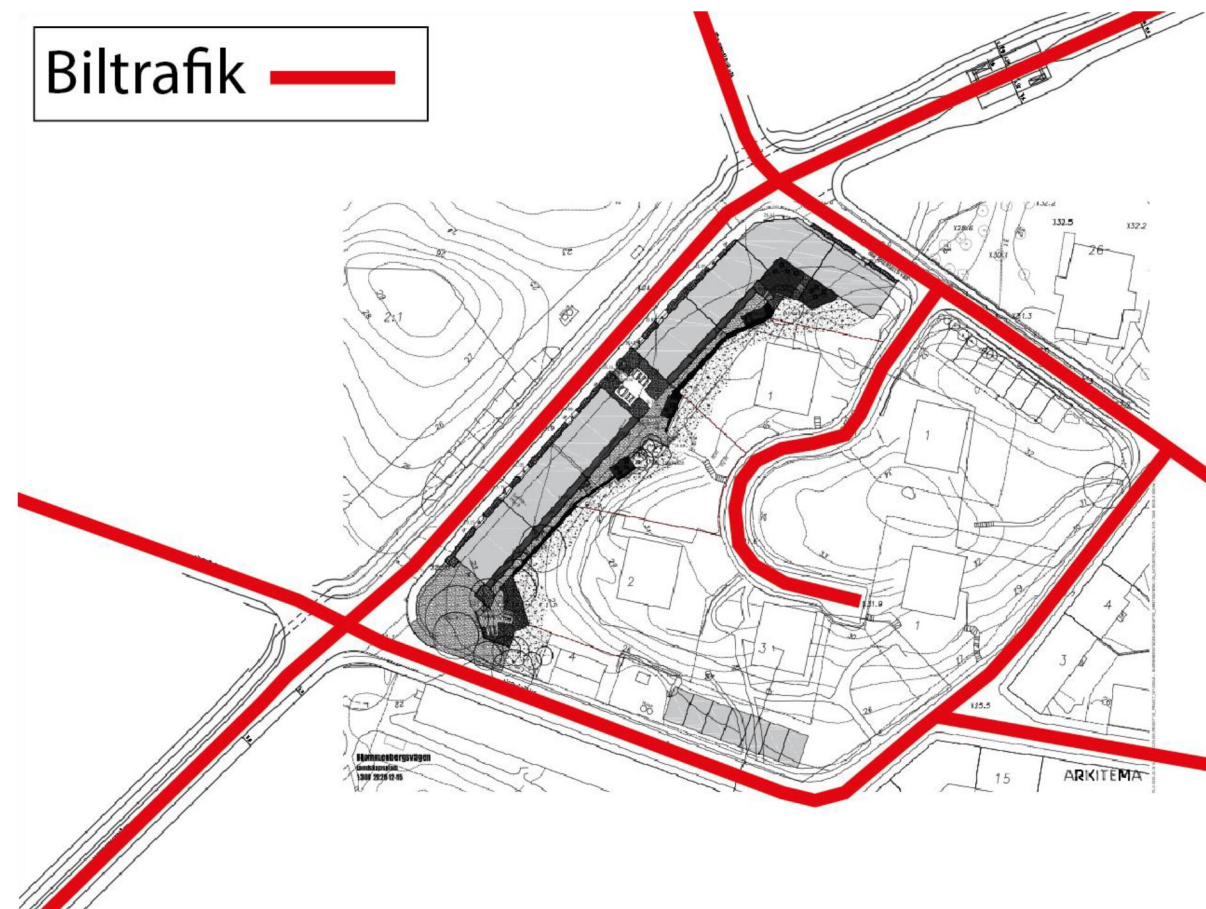
Den högsta tillåtna hastigheten på Blommensbergsvägen bör i framtiden höjas till 40 km/h.

Reglering

Eftersom Blommensbergsvägen är en gata med kollektivtrafik bör denna regleras om till en huvudgata där anslutande gatorna har väjningsplikt.

Kapacitet

Eftersom det är relativt låga flöden kommer kapacitet inte vara begränsad i framtiden.



SOPHANTERING



UTRYCKNINGSFORDON



Stockholm stad tillämpar flexibla och projektspecifika parkeringstal i den meningen att antalet parkeringsplatser som byggs anpassas efter den specifika situationen i varje projekt. Dessa riktlinjer ska utgöra en grund för att fastställa parkeringstalet. Det är möjligt att göra avsteg från modellen om det finns goda skäl till det. I detta uppdrag har avsteg från modellen gjorts för att få fram ett p-tal som uppfyller behovet. Följande modellen har använts:

1. Generellt grundintervall som baseras på bilinnehavet i staden.
2. Lägesbaserat parkeringstal. Baseras på lägesfaktorer och stadskvalitéer.
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på det lägesbaserade parkeringstalet och lägenhetsstorlek samt vald lösning för besöksparkering.
4. Gröna parkeringstal, ett valfritt erbjudande till byggherrarna att sänka det projektspecifika parkeringstalet med hjälp av mobilitetstjänster.

- Avstånd till kollektivtrafikens stomnät, tunnelbanan ska värderas extra tungt.
- Avstånd till city.
- Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter.

Blommensbergsvägen ligger ca 350 meter från Aspuddens tunnelbanestation, samt att Blommensbergsvägen trafikeras av buss. Detta ger klassning B.

Områden som ligger inom centrala stadens utvidgning har klass – C.

Planområdet ligger ca 1500 meter från Liljeholmstorgets galleria. Detta kan klassas som cykelavstånd och ger klassning D.

Områden som har brist på parkeringar på tomtmark har klass – E.

15
2021-04-28

Stockholm stads riktlinjer anger att parkeringstalet vid nybyggnation ska ligga inom spannet 2,5-4 cykelplatser per 100 BTA. Då ett spann anges behöver en analys göras för att hitta ett specifikt parkeringstal inom spannet som passar för denna exploatering.

- En jämn spridning mellan olika lägenhetsstorlekar motiverar ett parkeringstal som ligger i mitten av spannet.
- Avståndet till Stockholms innerstad bedöms vara cykelvänligt. Vilket innebär att en hög andel boende kommer använda cykel som i sin tur innebär att fler cykelplatser behövs.
- Närheten till tunnelbanan innebär en hög andel kollektivtrafikresor vilket bedöms minska behovet något av cykelparkering.

Bedömningen är att parkeringsbehovet för den aktuella exploateringen kommer att hamna i mitten av Stockholms stads angivna intervall gällande cykelparkeringsnorm. De olika analyspunkterna bedöms ta ut varandra och behovet kommer att hamna i mitten av intervallet. Stockholm stad har gjort en bedömning om att det ska vara 3,5 cykelparkeringsplatser per 100 kvm ljus BTA.

$$3,5 \cdot (11120 / 100) = 389$$

385 cykelparkeringar kommer totalt att behöva byggas för de 98 bostäderna.

