

160707

# KVARTERET PERSIKAN

Reviderade trafikförutsättningar



Stockholms  
stad

## INNEHÅLL

INLEDNING	3
DEN NYA GATUSTRUKTUREN - EN ÖVERSIKT	4
ANALYS OCH TRAFIKALSTRING	8

### Medverkande

Stockholms stad,  
exploateringskontoret:  
Patrik Berglin (beställare)

Konsult, Sweco:  
Tomas Nolstam (trafik)  
Martin Holmstedt (trafik)  
Martin Viitanen (trafik)  
Kenneth Hildén (landskap)

## INLEDNING

Sweco har under 2014 och 2015 tagit fram en trafikutredning (Kv. Persikan - Utredning kring trafikfrågor, kvarterstruktur och de offentliga rummen) inför planerade exploateringar av kv. Persikan. I den senaste versionen som presenterades 2015-06-16 visas bedömda trafikmängder lokalt runt Persikan för år 2030 i form av trafikflödeskartor. Kartorna fungerar bland annat som underlag vid bullerberäkningar.

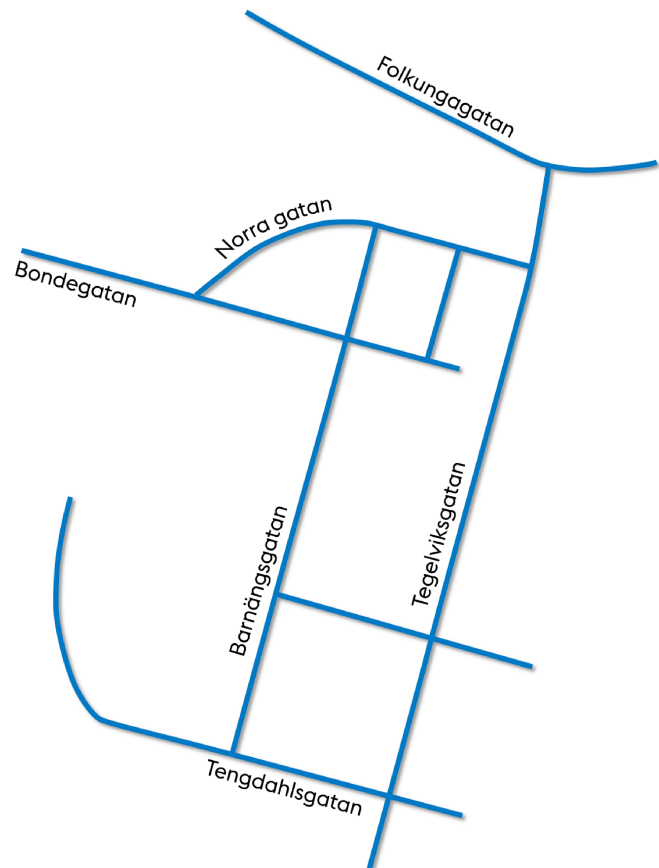
Under början av 2016 har vissa justeringar av det planerade gatunätet runt Persikan skett. Genom att sänka profilen för del av Bondegatan är det nu möjligt att låta dess förlängning möta Tegelviksgatan i samma plan. Detta kommer att påverka det huvudsakliga gatunätet i området, trafikanternas resvägar och därmed även de framtida trafikmängderna. Dessutom har Stockholm stad levererat nytt trafikunderlag för 2030 som skiljer sig något mot de antaganden Sweco använt sig av i tidigare arbete.

Detta PM redovisar de reviderade trafikförutsättningarna där hänsyn tagits till justeringar i gatunätet samt Stockholms stads uppdaterade skattning av framtida trafikflöden.

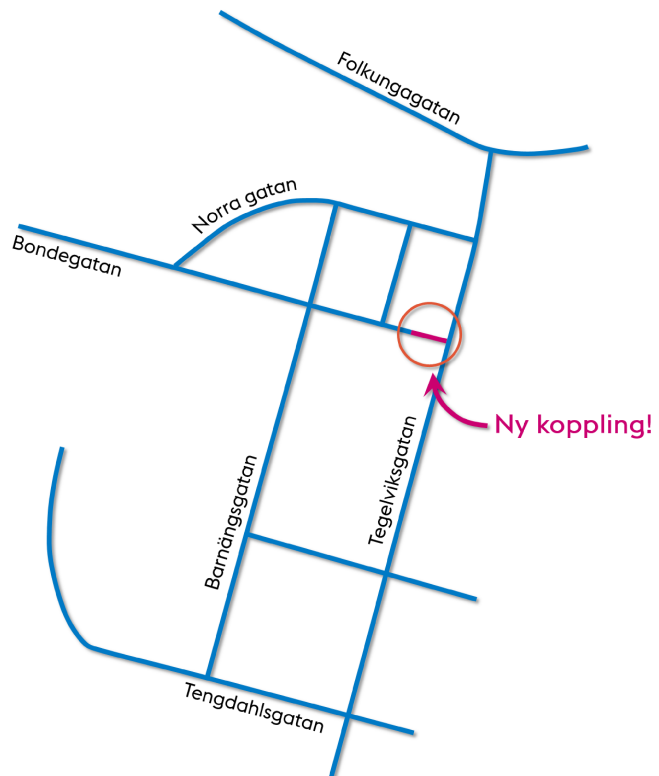
### Förändringar i gatunätet

I det gamla förslaget fanns ingen direkt koppling mellan Bondegatan och Tegelviksgatan. Trafikanterna skulle i det förslaget bland annat färdas via Norra gatan (denna länk är idag en del av Bondegatan). I det nya förslagen skapas en ny koppling till Tegelviksgatan i Bondegatans förlängning.

Den nya kopplingen blir den naturliga färdvägen för trafikanter mellan Bondegatan och Folkungagatan då den innebär en svängrörelse mindre. Enligt förslag till ny trafikföring så avses Norra Gatan uteslutande att nyttjas av trafik med målpunkter utmed gatan.



Figur 1: Gamla vägnätet.



Figur 2: Nya vägnätet

## DEN NYA GATUSTRUKTUREN - EN ÖVERSIKT

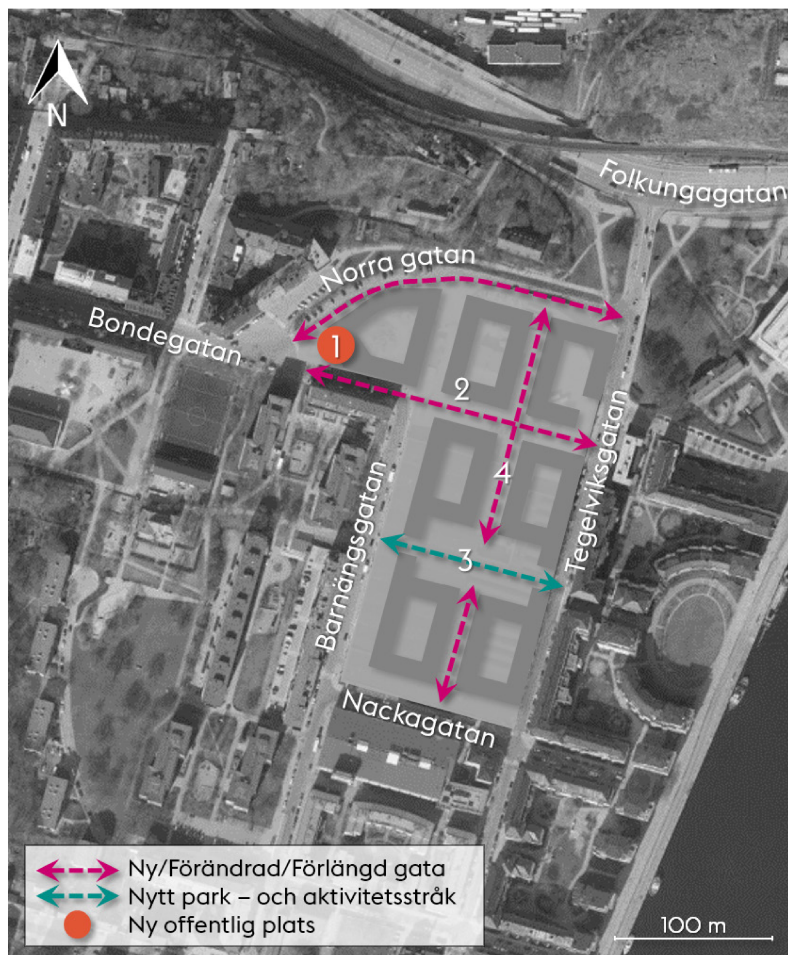
Det övergripande syftet med den nya gatustrukturen har dels varit att den naturligt ska knytas ihop med den befintliga omgivande gatustrukturen och dels underlätta för planeringen av den nya bebyggelsen. I kv. Persikan har det resulterat i att Bondegatan förlängs rakt ner mot Tegelviksgatan och att Bondegatans nuvarande bussgata blir en ny gatuförbindelse mot Värmdövägen (med arbetsnamn Norra gatan). Detta förutsätter att Bondegatans profil ändras och att entréer till befintliga fastigheter längs den del som ansluter mot Barnängsgatan anpassas till det nya, lägre läget. Genom det nya kvarteret i nord-sydlig riktning skapas en ny gångfartsgata, med arbetsnamn Persikogränd. Mellan Barnängsgatan och Tegelviksgatan föreslås ett nytt park- och aktivitetsstråk som länk mellan Tengdahlsparken och Mandelparken. Vid korsningen mellan Bondegatan och Norra gatan föreslås en ny offentlig plats, Norra torget.

Bondegatan och dess förlängning till Tegelviksgatan utgör huvudgatan genom området, där buss planeras att trafikera. Körbanebredder i planerade gatusektioner möjliggör även möjlighet till fortsatt busstrafik på Tegelviksgatan, Nackagatan och Barnängsgatan. Norra gatan blir en lokalgata och kommer att utformas så att den inte inbjuder till genomfartstrafik. Gatans sektion ser olika ut från korsningen med Barnängsgatan norrut respektive söderut. Norrut blir gatan enkelriktad från Bondegatan och söderut blir gatan dubbelriktad.

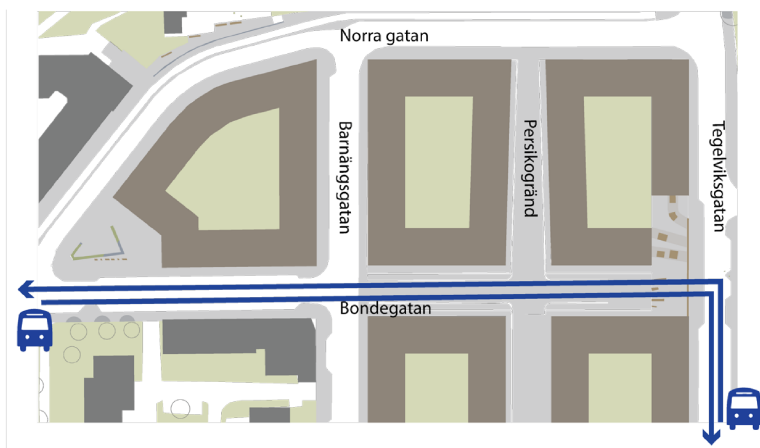
En dubbelriktad cykelbana anläggs på Norra Gatan och ansluter på så vis naturligt till cykelpendlingsstråk längs Värmdövägen/ Folkungagatan/Stadsgårdsleden. För övriga delar av gatunätet sker cykling i blandtrafik. Cykelparkering för boende löses inom fastigheterna och för allmänheten kommer projektet se över behov av cykelparkering vid parkens östra och västra del samt vid planerad matvarubutik.

Den inre strukturen som utgörs av Persikogränd utformas för minimal fordonstrafik med hög tillgänglighet för gående och cyklister samt räddnings- och utryckningsfordon. Gestaltningen ska inbjuda till vistelse och vara tydligt offentlig. Persikogränd får en konisk form och den körbara delen av gatan varierar därav i bredd. Tegelviksgatans utformning bygger vidare på den befintliga gatans form. Mellan gångbanan och körbanan finns en zon med parkeringsfickor omväxlande med träd. Trädplaceringarna är anpassade till de befintliga träden på motstående sida av gatan. Barnängsgatan har en enkel utformning längs kvarteret med den karaktär som gatan har idag. Mellan gångbanan och körbanan

finns en zon för angöring/korttidsparkering längs kantsten. Bondegatan väster om Barnängsgatan samt dess förlängning ner mot Tegelviksgatan har en utformning likt Bondegatan längre västerut med plats för angöring på båda sidor av gatan men även för viss trädplantering.



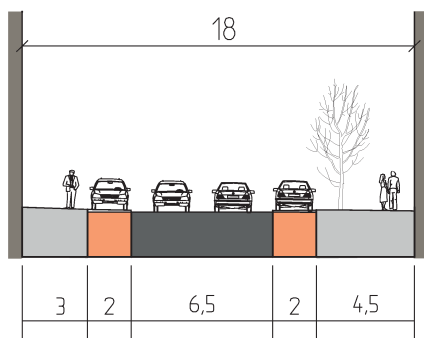
**Figur 3:** Förslag till ny struktur. (1) Norra torget. (2) Bondegatans förlängning (3) Park- och aktivitetsstråk (4) Persikogränd (bakgrundskarta © Stockholm stad)



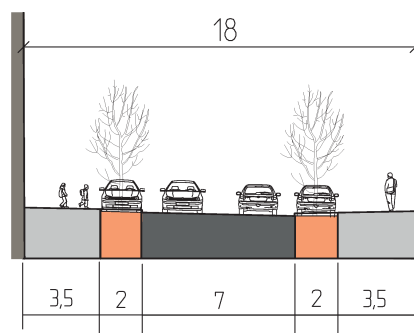
**Figur 4:** Planerad framtida busstrafik i området. Sektionsindelningen av övriga gator möjliggör även busstrafik på Tegelviksgatan, Nackagatan och Barnängsgatan.



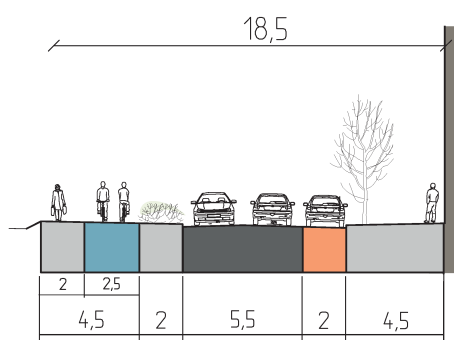
## Gatusektioner



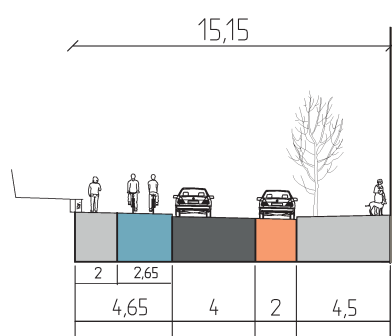
Nackagatan



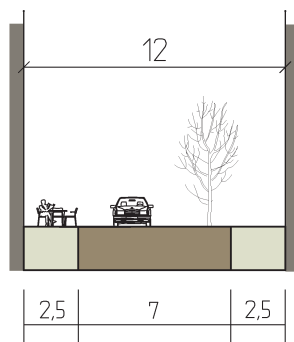
Bondegatan, ny del



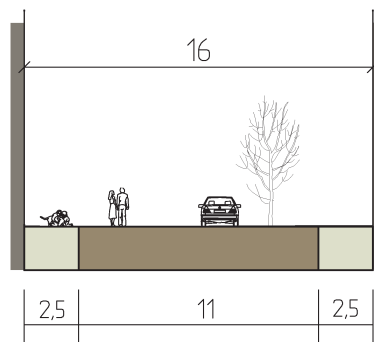
Norra gatan, nedre del



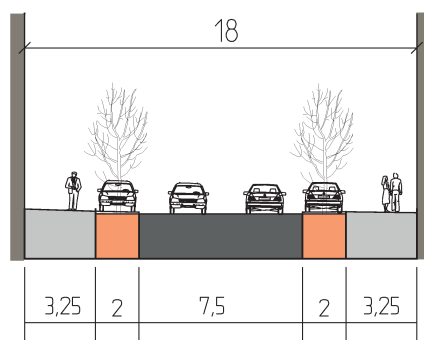
Norra gatan, övre del



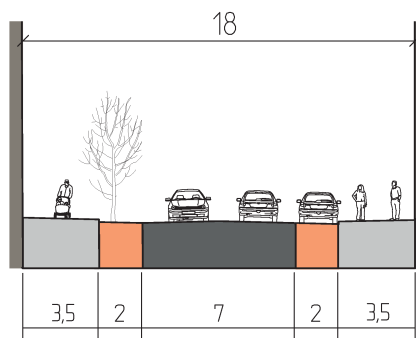
Persikogränd, 12m



Persikogränd, 16m



Tegelviksgatan



Barnängsgatan

■ Körbana  
 ■ Parkering/angöring  
 ■ Gångbana

■ Cykelbana  
 ■ Gångfartsgata med varierande möblering  
 ■ Förgårdsmark, grön alt. hårdjord

## Höjdsättningsprinciper

Höjdförhållandena i området är utmanande. Närheten till befintlig bebyggelse begränsar möjligheten att uppnå gatulutningar med god standard (max 5 %) på framförallt Barnängsgatan. Kravet på allmänna gator är att de ska vara tillgängliga och luta som mest 5 % på sträckor och 3,5 % i korsningar. För att förbättra tillgängligheten på de längre branta partierna kommer vilplan med sittmöjligheter att projekteras.

I samband med att de nya kvarteren byggs inom planområdet kommer Bondegatans nuvarande bussgata, dvs. Norra gatan, att justeras i höjd. De två nya anslutningarna mot Norra gatan – Barnängsgatan och Persikogränd – kräver en sänkning av nuvarande profil för att minska lutning längs sträckan och vid korsningar. Den föreslagna kvartersstrukturen med sju nya kvarter och att inte påverka befintliga gator allt för mycket har varit en förutsättning vid projekteringen och har gett en del begränsningar. För att kunna förlänga Bondegatan och ansluta till Tegelviksgatan i samma plan krävs en del tekniska lösningar för de befintliga entréer som finns där Bondegatan övergår i Barnängsgatan för att klara profiländringen. Alla entréer kommer kunna nås på ett tillgängligt vis.

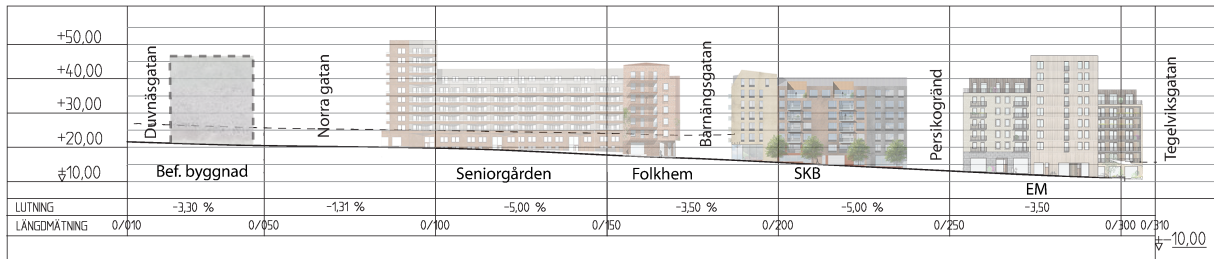
Prioritering av vilka förutsättningar som har varit styrande för höjdsättningen i området:

- Höjder på anslutande gator ändras ej (förutom del av Bondegatan och del av Barnängsgatan, beskrivet ovan)
- Bondegatans förlängning ska ansluta till Tegelviksgatan i samma plan med god standard i profil- och plangeometri
- Norra Gatan ska anläggas med god standard i profil- och plangeometri
- Höjder i mötet mellan Persikogränd och det nya centrala parkrummet anpassas för att klara tillgängliga lutningar genom parken.

Övrig höjdsättning av området utgår från relationen mellan ovanstående förutsättningar, befintliga förhållanden och vissa specifika krav i enskilda kvarter.

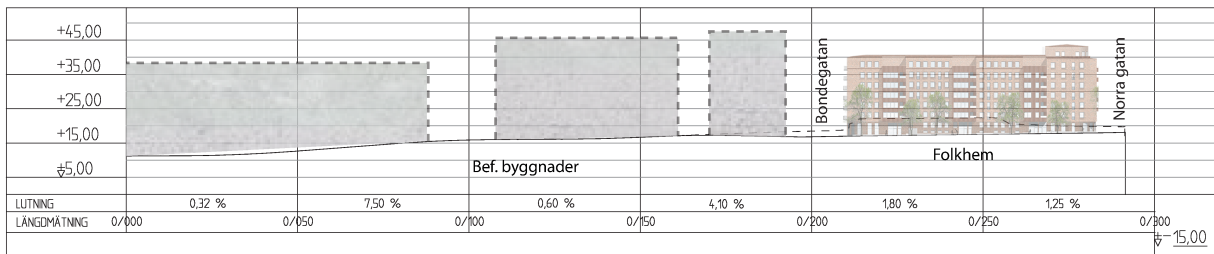
## Gatuprofiler

--- BEF. HÖJD  
— NY HÖJD



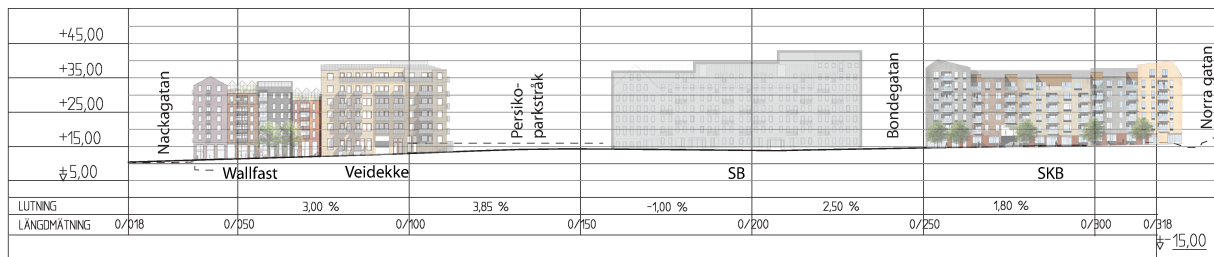
### PROFIL BONDEGATAN

Bondegatan avviker från befintliga nivåer ca 60 m innan korsningen med Barnängsgatan. För att kunna ansluta till Tegelviksgatan i samma plan och samtidigt erbjuda god tillgänglighetsstandard kommer gatan sänkas som mest ca 1,7 m i korsningen med Barnängsgatan.



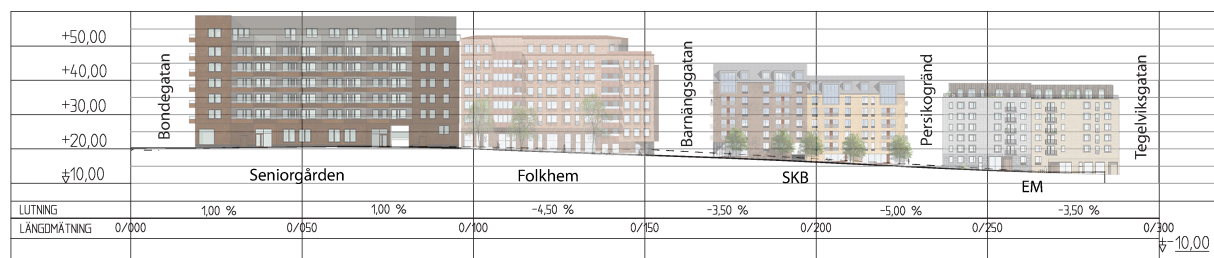
### PROFIL BARNÄNGSGATAN

Barnängsgatan avviker från befintliga nivåer i korsningen med Bondegatan och ca 40 m ner i befintlig backe. Som mest sänks gatan ca 1,7 m.



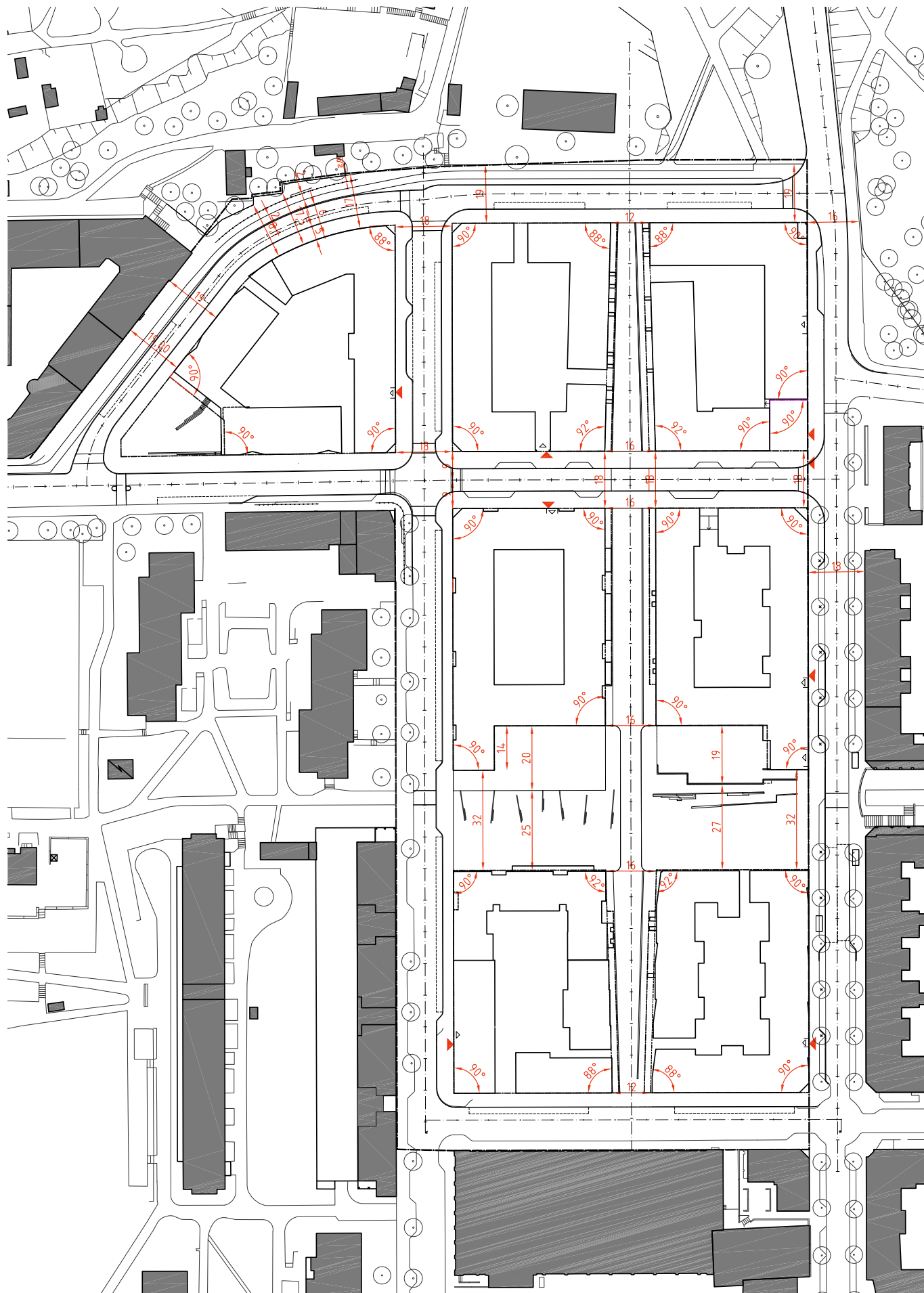
### PROFIL PERSIKOGRÄND

Persikogränd ansluter mot befintligt läge vid Nackagatan och stiger med en lutning på 3,5 % fram till parkstråket där lutningen flackar ut något. Vidare genom kvarteret lutar gatan 3,5 %. Vid Bondegatan bryter gatan i höjd och lutar svagt ner mot Norra gatan.



### PROFIL NORRA GATAN

Norra gatan avviker från befintliga nivåer för att uppnå god tillgänglighetsstandard i avseende på lutning och vid korsningen med Barnängsgatan och Tegelviksgatan. Korsningen med Persikogränd nedprioriteras och här uppnås inte fullgod standard för korsning.



**Figur 5:** Strukturplan. Både ur ett bygg- och ett gatutekniskt perspektiv är det gynnsamt med vinkelräta kvarter och gator. Inom kv Persikan är inte omgivande gatenät vinkelrätt vilket omöjliggör helt vinkelräta kvarter. En ambition i utredningsarbetet har dock varit att minimera andelen hörn som inte är vinkelräta. Strukturplanen redovisar måttkedjor och hörnvinklar.



## Analys och Trafikalstring

Enligt planeringen för den nya tunnelbanelinjen kommer en station byggas vid Stigbergsparken längs Folkungagatan på östra Södermalm. En andra station förläggs under Hammarby kanal med uppgång på Södermalm längs Katarina Bangata intill Vintertullstorget. Det är oklart på vilket sätt detta påverkar busstrafiken, men det är sannolikt att nya stationer leder till förändrad lokal busstrafik som matar passagerare till och från tunnelbanan. Vidare ersätter tunnelbanan vissa busslinjer som leds om eller tas bort. Då bussdepån flyttas försvinner en stor del av den tunga trafiken från området. Sammanlagt kommer förändringarna i kollektivtrafiken medföra nya rörelsemönster för gående och cyklister.

I dagsläget är upptagningsområdet begränsat i och med att gatunätet inte är sammankopplat med området kring Vintertullstorget och östra Ringvägen. Andelen trafik som det nya området alstrar baseras på antagna parkeringstal kopplat till antaget antal nya lägenheter. En uppskattad ungefärlig trafikallstring för området är 750-800 fordon/dygn totalt för exploateringen. Detta är en bedömning för kvarteret Persikan med utgångspunkt från de allstringstal och den färdmedelsfördelning som används i stadens övergripande trafikanalyser. En trafikprognos är en skattning av framtida trafik utifrån givna förutsättningar. Genom förändringar i planeringen, nya beslut och förändrade ekonomiska förutsättningar kan det faktiska resultatet se annorlunda ut. Det är svårt att exakt avgöra hur trafiksituationen ser ut många år framåt i tiden. Det är dock sannolikt att trafikvolymen på de lokala gator som studeras i detta fall påverkas i liten utsträckning av större planerade infrastrukturprojekt, såsom tunnelbanans förlängning, ev. framtida Östlig förbindelse etc.

Trafikprognoser visar en liten ökning av trafik i och med exploateringen. Vidare medför Bondegatans förlängning till Tegelviksgatan att en andel befintlig trafik från Värmdövägen söker sig till områden omedelbart väster om Persikan via den nya länken. Denna trafik använder sig idag bland annat av Barnängsgatan och Nackagatan samt Bondegatan norr om bussdepån (bryter mot förbud). Förlängningen av Bondegatan blir därmed en avlastning för dessa områden. Dock kommer Folkungagatan även i fortsättningen att vara den genaste och snabbaste kopplingen mellan centrala Södermalm och Danvikstull. Bakgrundstillväxten från annan exploatering i området har tillhandahållits från Stockholms stad. De prognostiserade flödena i och kring kvarteret Persikan är att betrakta som låga och torde inte ge upphov till bristande framkomlighet, eller förosaka större störningar.

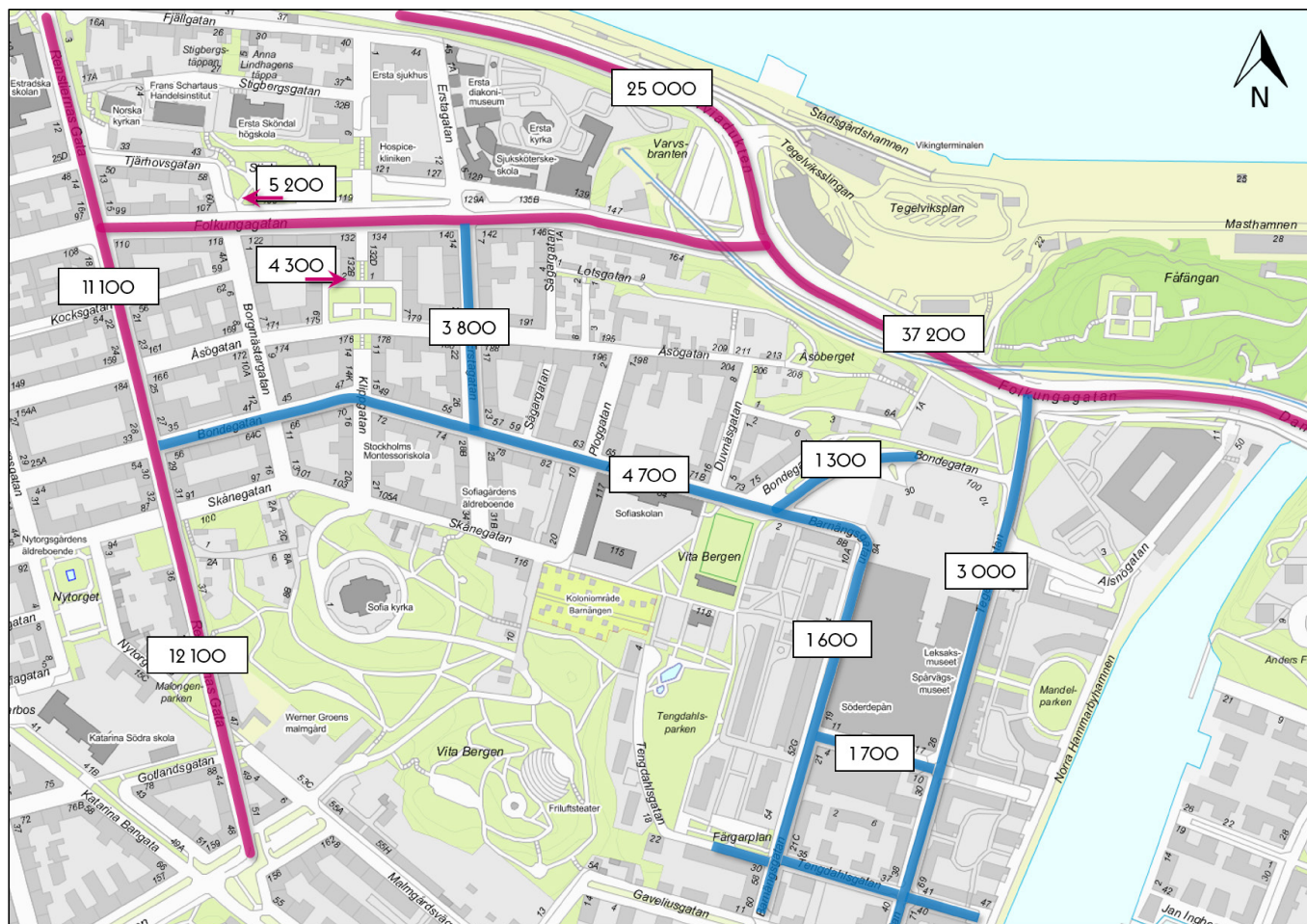
### Ställningstaganden gällande trafikallstring och framtida flöden

Ett flertal utformningsalternativ har utretts för Persikan och det presenterade alternativet grundar sig på att tillse att samtliga fordonsslag ges ändamålsenliga ytor, oskyddade trafikanter får en trivsamt miljö och busstrafiken en god dragning.

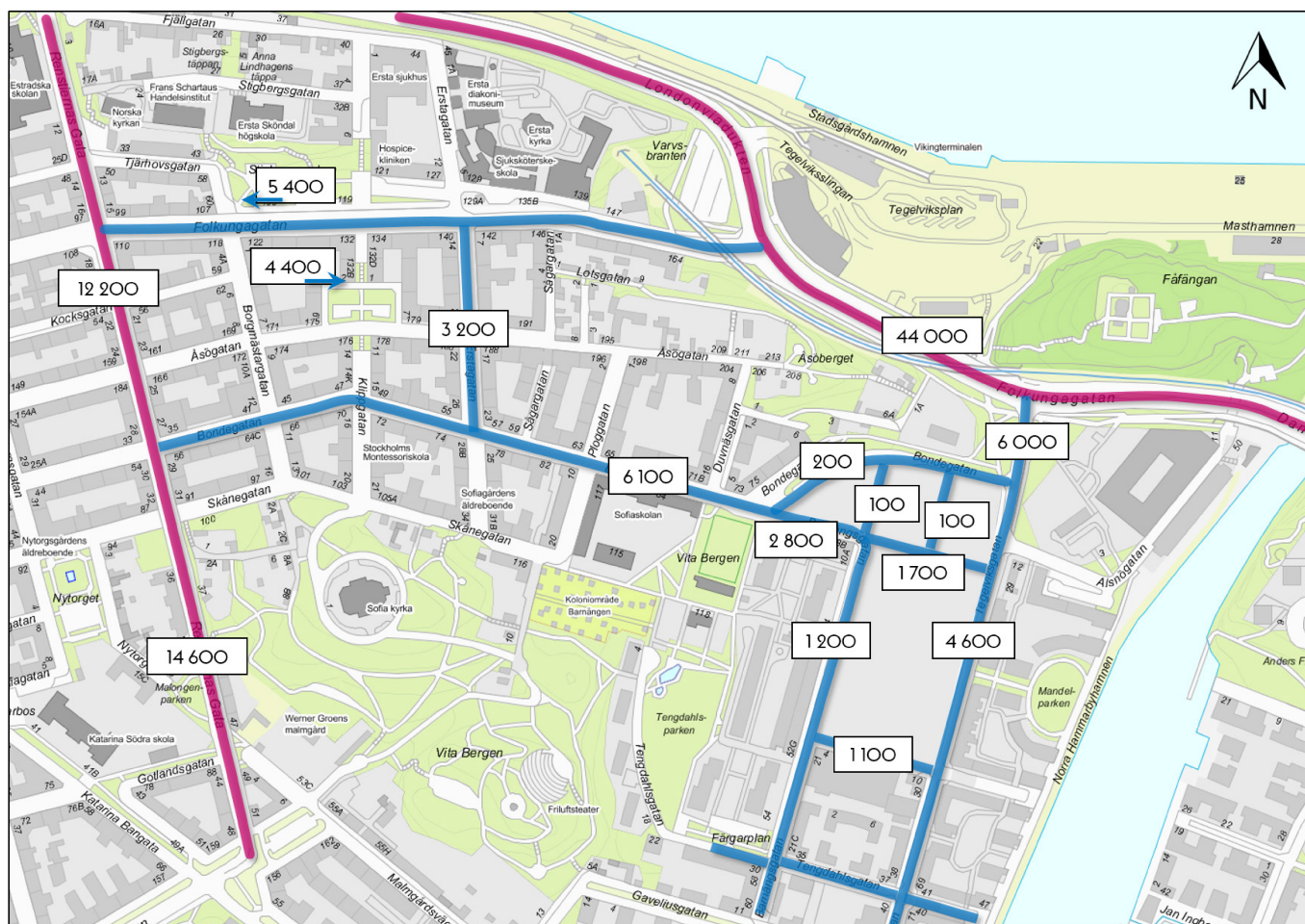
I det redovisade flödesdiagrammet nedan som visar dagens situation ingår dagens busstrafik men utan bussdepåns trafik. Detta innebär ca 450 bussar/ dag längs Norra gatan, vilket motsvarar ca en buss varannan minut.

Då trafik uppskattas för en framtida situation finns en mängd osäkerheter och trafiken har därför avrundats till närmaste 100-tal. För jämförelse redovisas även dagens trafikflöde. Prognosen nedan bedöms fungera bra som underlag för bullerberäkning. Generellt kan följande sägas om bullerberäkningar i innerstaden:

- En trafikförändring på  $\pm 20$  procent har ingen betydande effekt för buller.
- Ett fordonsflöde på mindre än 200 fordon/dygn på en gata "överröstas" av bakgrundsbullret i staden.
- För buller är mängden tung trafik avgörande. Då bussdepån flyttas kommer mycket tung trafik försvinna vilket torde minska bullernivåerna längs de sträckor bussarna färdats. Idag ligger tung trafik mellan 10-20 % i området. I framtiden sjunker den troligen till mellan 5-10% beroende på busstrafikering.



Figur 6: Trafikräkningar från 2013 (fordon / dygn) (bakgrundskarta © Stockholm stad).



Figur 7: Reviderad trafikpronos, kv. Persikan år 2030 (fordon / dygn) (bakgrundskarta © Stockholm stad).



