



Trafik- och parkeringsutredning

Sandstugan i Sättra, Stockholm

Dokumentinformation

Titel: Trafik- och parkeringsutredning i Sandstugan i Sättra

Projektnummer: 23140

Rapportnummer: 2024:20

Författare: Malin Gibrand, Francisco Malucelli, Niloofar Gerami

Kvalitetsgranskning: Rasmus Sundberg

Beställare: K2A Knaust & Andersson Fastigheter & Stena Bygg AB

Kontaktperson: Erik Lemaitre, K2A Knaust & Andersson Fastigheter,
Elin Cederholm, Stena Bygg AB

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2024-02-27	Slutversion	Beställare

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

Förord

En ny detaljplan syftar till att möjliggöra nya flerbostadshus inom fastigheterna Sättra 2:1 och Björksättra 1. I denna trafik- och parkeringsutredning belyses exploateringens konsekvenser på omgivande trafiksystem, trafiklösningar för angöring och avfallshantering samt detaljplanens parkeringslösning (cykel och bil).

Stockholm, 2024-02-23

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	4
1.1. Bakgrund	4
1.2. Syfte.....	4
1.3. Avgränsning	4
1.4. Planeringsinriktning.....	4
2. Mål och styrande dokument.....	6
2.1. Kommunala måldokument	6
2.2. Nationella krav	7
2.3. Riktlinjer för gröna parkeringstal	8
3. Förutsättningar för hållbar mobilitet	9
3.1. Sätra.....	9
3.2. Planområdet	10
3.3. Cykelvägnät.....	11
3.4. Kollektivtrafik	12
3.5. Mobilitetstjänster	13
3.6. Gator och vägar	14
3.7. Biltrafikflöden	14
3.8. Restider - 15 minutersstaden	15
3.9. Restidskvot	20
3.10. Utbud av parkering	21
3.11. Resvanor	23
3.12. Bilinnehav.....	24
3.13. Riktlinjer för botten tömmande behållare.....	25
4. Planförslaget.....	26
4.1. Planerad bebyggelse	26
4.2. Gatuvägnät.....	27
4.3. Parkering och angöring.....	28
5. Analys av framtida trafiksutattung	29
5.1. Trafikalstring	29
5.2. Beräknad efterfrågan på parkering	31
6. Slutsatser och rekommendation.....	35

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Fastigheten Sättra 2:1 ägs av Stockholms stad genom exploateringskontoret. En del av fastigheten har markanvisats till K2A Knaust & Andersson Fastigheter AB medan den intilliggande fastigheten Björksättra 1 ägs av Stena Fastigheter. En ny detaljplan syftar till att möjliggöra nya flerbostadshus inom fastigheterna Sättra 2:1 och Björksättra 1. Bebyggelsen innebär ett tillskott på cirka 219 bostäder.

1.2. Syfte

Syftet med denna trafik- och parkeringsutredning är att belysa exploateringskonsekvenser på omgivande trafiksystem samt beskriva trafiklösningar för angöring och avfallshantering samt parkeringslösning (cykel och bil).

1.3. Avgränsning

Denna rapport omfattar en övergripande trafik- och parkeringsutredning för Sättra 2:1. Vidare har en fördjupad mobilitetsutredning genomförts för Björksättra 1, som redovisas i en separat rapport.

1.4. Planeringsinriktning

Bilens negativa effekter på klimat och miljö tillsammans med en ökad konkurrens om stadens ytor har medfört insikt om att biltrafiken behöver minskas till fördel för satsningar på gående, cyklister, kollektivtrafik och andra former av delad mobilitet. För att uppnå uppsatta klimatmål och målen för en hållbar stadsutveckling behöver både bilresandet och efterfrågan på egen bil och bilparkering minskas. Nedan följer strategier för att åstadkomma detta.

Främja hållbara transportalternativ: Genom att främja och underlätta användningen av hållbara transportalternativ kan efterfrågan på parkeringsplatser minska. Det kan inkludera att förbättra gång- och cykelinfrastruktur, främja kollektivtrafik och underlätta delning av fordon som cyklar, elsparkcyklar och bildelningstjänster. Genom att göra dessa alternativ attraktiva och tillgängliga kan fler personer välja att resa utan att använda en privatbil.

Bygg kollektivtrafiknära: Placera bostäder nära kollektivtrafiken, och särskilt den spårbundna kollektivtrafiken som är långsiktigt robust och konkurrenskraftigt alternativ till

bilen, även för längre resor. Genom att göra det enkelt att nå kollektivtrafiksystemet minskar behovet av att äga en bil och därmed behovet av parkeringsplatser vid bostaden.

Parkeringsrestriktioner: Inför parkeringsrestriktioner vid bostaden, till exempel genom att tilldela färre parkeringsplatser än antalet hushåll eller genom att ta ut en avgift för parkering. Genom att begränsa tillgängligheten och öka kostnaden för parkering kan människor uppmuntras att söka andra alternativ.

Främja delade fordon och tjänster: Främja och underlätta delning av fordon och samåkning genom att erbjuda bilpools-tjänster, bildelningstjänster eller genom att uppmuntra och underlätta för samåkning. Genom att främja bildelning kan flera personer dela på en bil och därmed minskar behovet av individuella parkeringsplatser.

Undvik överutbud av parkering: Dimensionera parkering i enlighet med önskad efterfrågan och beakta om det redan finns ett överutbud av parkering inom närområdet som kan samnyttjas. Att överdimensionera antalet parkeringsplatser kan leda till onödig yta, ökad efterfrågan på parkering och ökad trafikbelastning.

Frigör plats för annat ändamål: Istället för att använda ytor vid bostäder för parkering kan man frigöra utrymmet för andra ändamål, till exempel grönområden, lekplatser eller gemensamma utrymmen. Genom att använda marken på ett mer effektivt sätt kan man minska efterfrågan på parkeringsplatser, då alternativanvändningen är mer uppskattad och efterfrågad.

2. Mål och styrande dokument

2.1. Kommunala måldokument

Trafik- och parkeringsutredningen tar stöd i Stockholms trafik- och transportrelaterade mål som bland annat kommuniceras i kommunens översiktsplan, miljöprogram och klimathandlingsplan, trafikstrategi och mål om minskat biltrafikarbete.

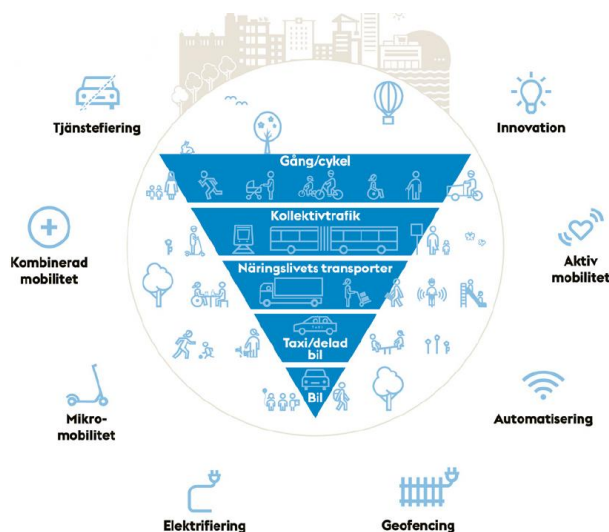
Promenadstaden – Stockholms översiktsplan

Stockholm har satt upp målet att bygga 140 000 bostäder mellan 2010 och 2030. Stadens vision är att bygga på ett sätt som minskar behovet av att resa och främjar fler resor med cykel och gång, samtidigt som man stödjer en stark kollektivtrafik. I linje med detta är inriktningen i översiktsplanen att minska biltrafiken i staden.

Framkomlighetsstrategi – för möjligheter till rörelse och vistelse

Framkomlighetsstrategin är Stockholms stads trafikstrategi som fokuserar på att skapa den täta och funktionsblandade stad. Målet är att fler människor ska välja att gå, cykla eller åka kollektivt som sitt främsta färdmedel. Detta skapar både krav och möjligheter för en ny typ av mobilitet i staden.

De fyra planeringsinriktningarna i stadens framkomlighetsstrategi ger vägledning i arbetet mot uppsatta mål. Transportsystemet ska utvecklas genom att förbättra förutsättningarna för de kapacitetsstarka och yteffektiva färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik genom framkomlighets- och trafiksäkersåtgärder. De offentliga rummen ska planeras för att uppmuntra till rörelse i vardagen.



Ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040

Stockholm har målet att vara fossilfri och klimatpositiv senast år 2040. Staden strävar efter att vara klimatanpassad, resurssmart och ha en god ljudmiljö. Det finns flera dokument och strategier som styr arbetet mot detta mål, inklusive översiktsplanen för Stockholms stad, klimathandlingsplanen 2020–2023, miljöprogrammet 2020–2023 och framkomlighetsstrategin. Stockholm siktar också på att minska utsläppen av växthusgaser

från transporter med 70% till 2030 jämfört med 2010, genom elektrifiering, förnybara drivmedel och ett transporteffektivt samhälle.

Mål om 30 % minskat biltrafikarbete

Stockholms mål är att biltrafikarbetet, det vill säga antalet körda kilometer, ska minska med 30 procent fram till år 2030 jämfört med 2017.

Under perioden 2017–2022 minskade trafikarbetet inom stadens gränser med 6 %. För att nå målet till 2030 kommer det att krävas en genomsnittlig årlig minskning med omkring 3,6 % de kommande åtta åren. En så pass omfattande förändring av resmönster och beteenden kommer att kräva åtgärder i form av bland annat effektiviseringar och åtgärder för minskad trafik. Parkeringspolitik och trängselskatt är de två tydligast styrande verktygen. Samtidigt som åtgärder behövs i samverkan med övriga planeringsaktörer för att fortsätta att utveckla alternativen i form av gång, cykel och kollektivtrafik för att upprätthålla och utveckla tillgängligheten i staden.

2.2. Nationella krav

Planeringen ska även bidra till Stockholms stads uppfyllande av krav enligt miljöbalken och plan och bygglagen.

En hållbar utveckling för nuvarande och kommande generationer

Enligt miljöbalken och plan- och bygglagen ska planeringen främja en långsiktigt hållbar utveckling med hälsosam och god miljö med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

Miljöbalken §1

- ▷ Främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö

Miljöbalken §1

- ▷ God hushållning av mark
- ▷ Hushållning av material, råvaror och energi
- ▷ Iaktta de begränsningar och vidta de mått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön

Miljöbalken §2

- ▷ Skaffa sig den kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada

Plan- och bygglagen §1

- ▷ Planlägga användningen av mark för att uppnå en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

2.3. Riktlinjer för gröna parkeringstal

I riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering föreslås en fyrstegsmodell för att skapa en transparent och förutsägbar metod för att fastställa parkeringsnormen; generellt grundintervall baserat på stadens bilinnehav, lägesbaserat parkeringstal som anpassas till projektets specifika plats och egenskaper, projektspecifikt parkeringstal som kombinerar det lägesbaserade parkeringstalet med lägenhetsstorlek och besöksparkering (små lägenheter kan minska parkeringsnormen med upp till 30%, medan områden med stora lägenheter kan öka parkeringsnormen med upp till 20%) samt gröna parkeringstal då byggherrar kan minska parkeringsnormen genom mobilitetstjänster.



Enligt Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal är:

- ▷ P-tal för Skärholmens stadsdel: 0,54 (riktlinjer framtagna år 2015)
- ▷ P-tal enligt Fokus Skärholmen: 0,44-0,47 (riktlinjer framtagna år 2016)
- ▷ Projektspecifikt p-tal för Sättra 2:1: 0,46

Vidare gäller:

- ▷ Besöksparkering kan inrymmas i p-talet vid gemensamt öppet garage med flytande platser
- ▷ Övervägande små lägenheter kan sänka p-talet med 30 %
- ▷ Ett ambitiöst mobilitetspaket kan sänka p-talet med 25 %
- ▷ Studentlägenheter reduktion med 95 %

Avsteg för att stödja innovation och utveckling

Denna modell främjar anpassning, dialog och samarbete mellan stadens tjänstemän och byggherren. Den är öppen för avsteg om motiverade skäl finns och syftar till att skapa en tydlig och transparent metod för att fastställa parkeringsnormen samtidigt som den främjar innovation och utveckling inom stadsplanering och mobilitetstjänster. I riktlinjerna står att:

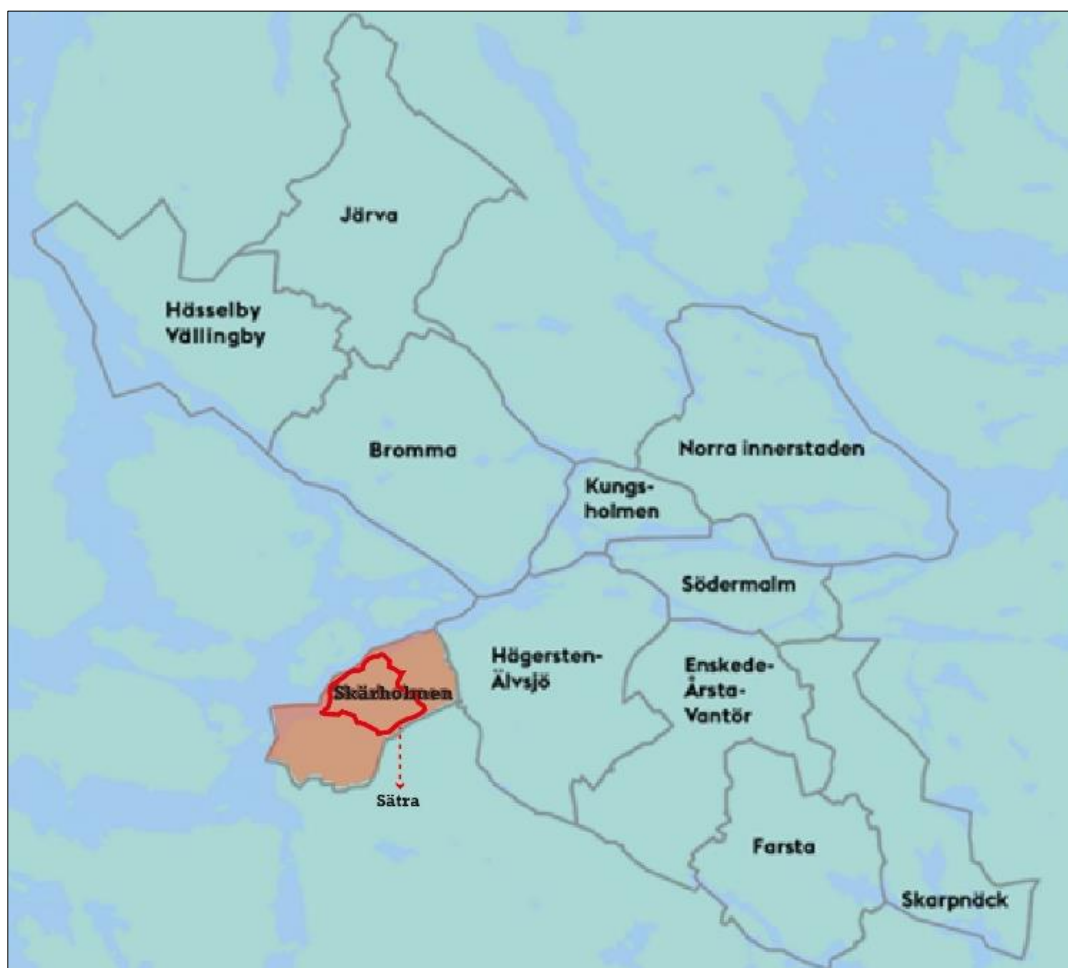
- ▷ Om projektgruppen är överens, eller om det finns politiska beslut, är det fullt möjligt att göra avsteg från dessa riktlinjer i syfte att främja utveckling och testa nya lösningar
- ▷ För att stödja en innovation och utveckling är det möjligt att göra avsteg från denna modell i samförstånd mellan staden och exploatören
- ▷ Avsteg ska motiveras och dokumenteras för att kunna leva vidare i processen.

3. Förutsättningar för hållbar mobilitet

3.1. Sättra

Stadsdelen Sättra, tillsammans med Bredäng, Skärholmen och Vårby, ligger i stadsdelsområdet Skärholmen i Stockholm som är belägen i Söderort inom Stockholms kommun. I Stockholms översiktsplan framhävs specifikt fyra områden som är viktiga att utveckla när det gäller bostadsbyggande, stadsutveckling och social hållbarhet. Dessa områden kallas fokusområden, och Skärholmen är ett av dem.

Sättra gränsar till stadsdelarna Bredäng och Skärholmen, samt till Segeltorp i Huddinge kommun och Kungshatt i Ekerö kommun. Figuren nedan visar var Sättra ligger i förhållande till Skärholmen respektive stadsdelen Skärholmen i Stockholms kommun.



Figur 1 Lokalisering av Sättra (röd linje på kartan) i Skärholmen (orange område på kartan).

3.2. Planområdet

Planområdet är cirka 6 500 kvadratmeter stort och har ett strategiskt och tillgängligt läge ur kommunikationssynpunkt med närhet till flera stadsdelscentrum, regionala stadskärnor, natur och ett rikt utbud av fritidsaktiviteter. Det gynnsamma läget och det kollektivtrafikhäna läget mellan Bredängs- och Sättras tunnelbanestationer gör området attraktivt att utveckla och förtäta.

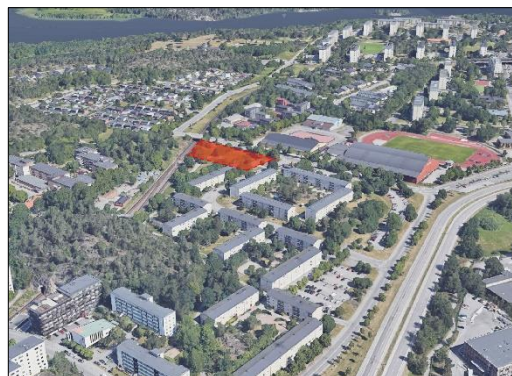
Planområdet ligger i Sättra nära gränsen till Bredängen. På Figur 2 visas områdets läge i Sättra. Dessutom visar Figur 3 och Figur 4 planområdets läge i förhållande till omgivande område.



Figur 2. Lokalisering av planområdet (rött område på kartan) i Sättra (röd linje på kartan).



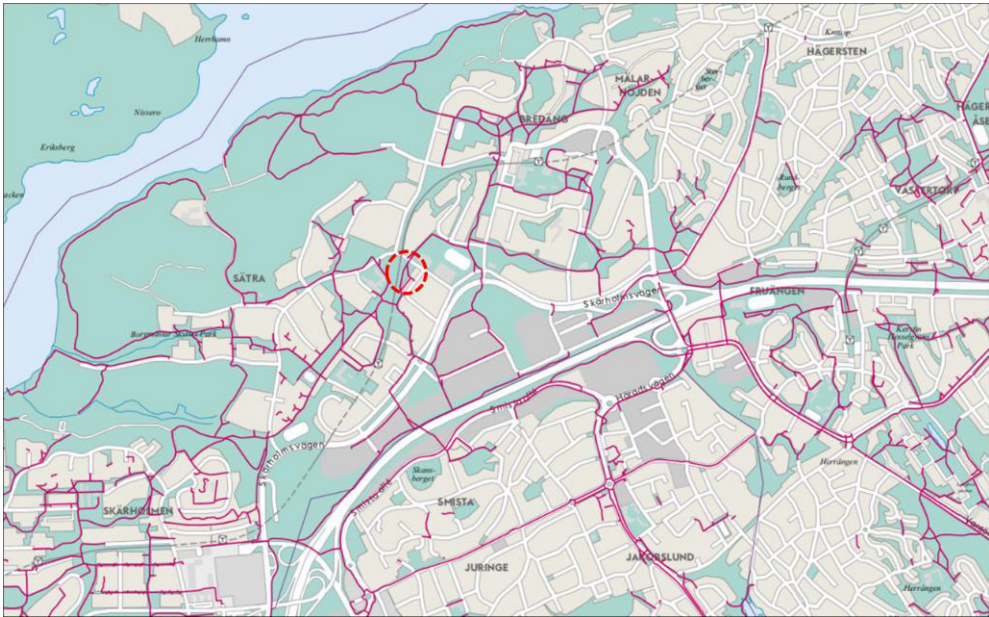
Figur 3. Planområdets läge (rött område på kartan).



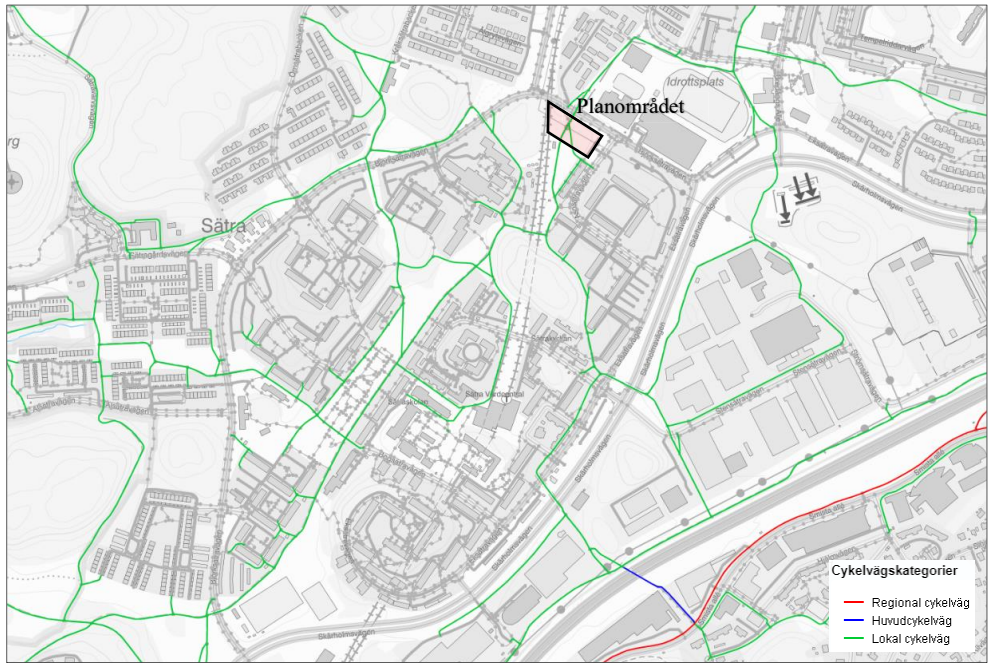
Figur 4. Planområdets läge (rött område på kartan).

3.3. Cykelvägnät

Cykelvägnätet är relativt väl utbyggt i anslutning till planområdet men både Björksätravägen och Skärholmsvägen saknar idag cykelinfrastruktur.



Figur 5 Cykelnätet i närområdet. Källa: cykla.stockholm/cykelnat/



Figur 6 Cykelvägskategorier omkring planområdet. Källa: nvdb2012.trafikverket.se

I stadens cykelplan pekas både Björksätravägen och Skärholmsvägen ut som primärt stråk för cykel, vilket innebär att de torde prioriteras för var förbättringar och utbyggnad successivt kan komma att genomföras för att skapa ett än mer sammanhängande, välutformat och kapacitetsstarkt cykelvägnät. Längs Södertäljevägen finns ett regionalt cykelstråk, för längre pendlingsresor mot både Skärholmen-Kungens kurva och Stockholms innerstad.

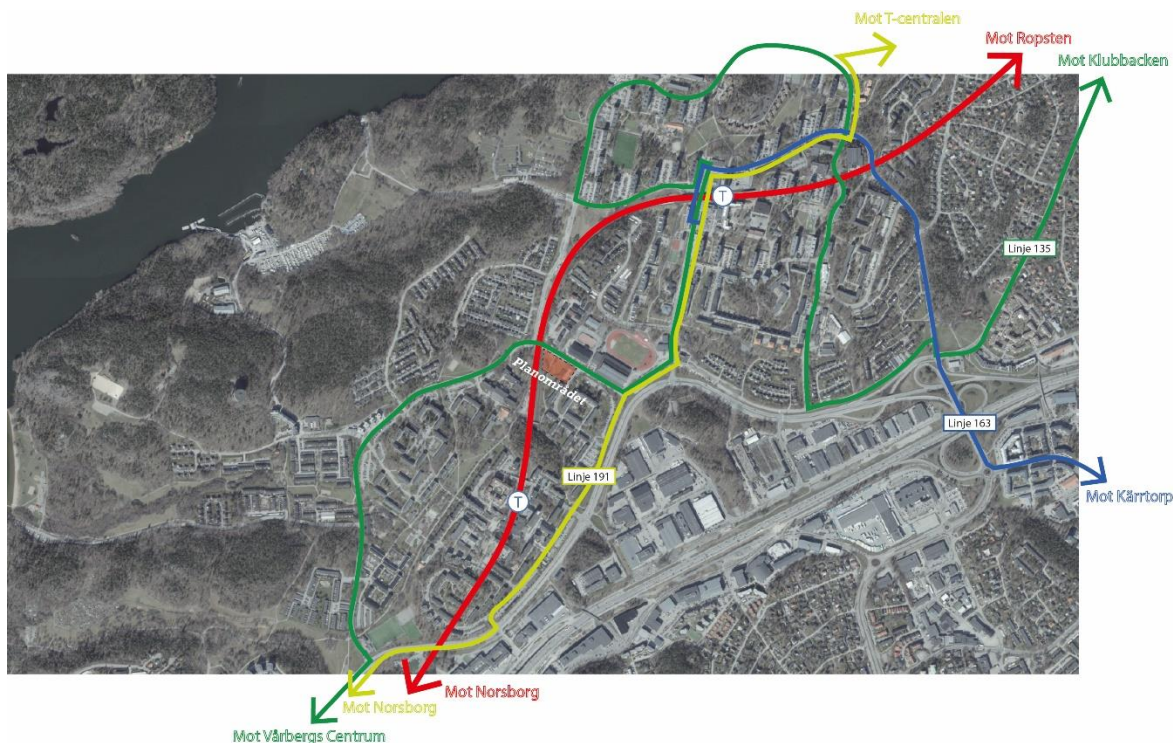


Figur 7. Utpekat cykelvägnät omkring planområdet enligt cykelplanen. Källa: Stockholm stad

3.4. Kollektivtrafik

Det finns två tunnelbanestationer, Sättra och Bredäng, inom 700 meter och 1 kilometer från planområdet. Dessutom finns det tre hållplatser inom 220, 700 och 1 000 meter från planområdet som trafikeras av linjerna 135, 191 och 163, Se Figur 8.

- ▷ Busslinje 135 mellan Vårby centrum och Klubbacken, 30 minuters turtäthet.
- ▷ Busslinje 191 mellan Stockholm centrale och Norsborg, 30 minuter turtäthet.
- ▷ Busslinje 163 mellan Bredäng och Kärrtorp, 15 minuter turtäthet.



Figur 8. Kollektivtrafik i närområdet.

3.5. Mobilitetstjänster

Utbud av mobilitetstjänster i närheten av planområdet består främst av bilpool:

- ▷ Volvo On Demand, som är tillgängligt inom 10 minuters gångavstånd
- ▷ Aimo Share, som finns inom 14 minuters gångavstånd
- ▷ KINTO Share, som nås inom 20 minuters gångavstånd.

Det finns ingen identifierad tillgänglighet till cykelpool, hyrcyklar eller elsparkcyklar i närheten av planområdet. Däremot finns det en cykelverkstad inom 5 minuters gångavstånd från planområdet.

Sätra återvinningsstation ligger inom 18 minuters gångavstånd från planområdet.

Leveransskåp för Postnord, DHL, UPS, Bring och Instabox finns både i Sätra centrum och Bredängscentrum, som båda nås inom 9 och 12 minuters gångavstånd.

3.6. Gator och vägar

Planområdet ligger i anslutning till Björksätravägen (40 km/h) som utgör en del av huvudvägnätet i Sättra. Björksätravägen ansluter till Eksätravägen i sydöst (40 km/h) och Skärholmsvägen i sydväst (60 km/h), vilka också utgör en del av Sättras huvudvägnät. Planområdet avgränsas även av Aspnäsvägen, en liten lokalgata med hastighetsgräns 30 km/h.

Längs Björksätravägen finns ett en timglashållplats och en vägavsmalning i direkt anslutning till planområdet, vilka båda har en hastighetsdämpande effekt.

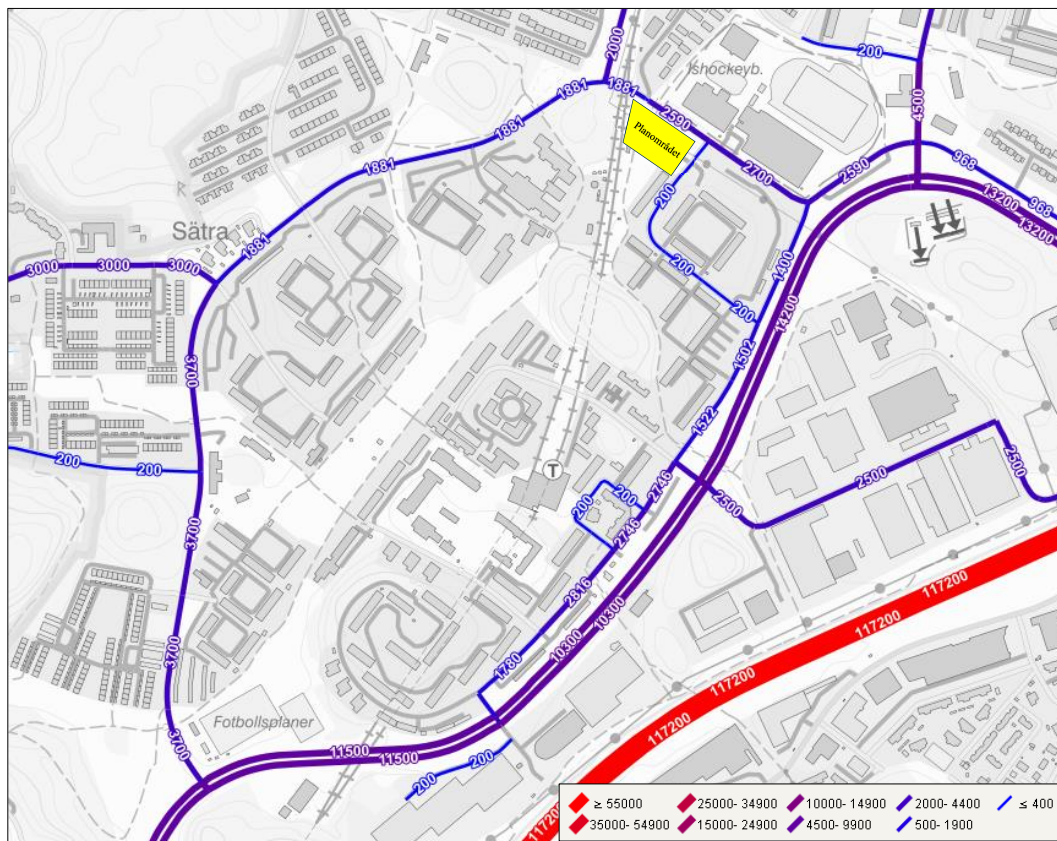


Figur 9 Gator och vägar i anslutning till planområdet

3.7. Biltrafikflöden

Figur 10 visar trafikflödet i närområdet av planområdet¹. Som visas i figuren varierar trafiken längs Björksätravägen mellan 1 880-3700 ÅMVD (årsmedelvardagsdygnstrafik) med nästan 2 600 fordonsrörelser precis vid planområdet. Trafikflödet längs Aspnäsvägen (öster om planområdet) uppgår till 200 ÅMVD.

¹ källa: <https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-i-stockholm/>



Figur 10. Biltrafikflöden.

3.8. Restider - 15 minutersstaden

De flesta vanliga och viktiga vardagsmålupunkter, inkluderat livsmedelsbutik, förskolor, skolor, gymnasium, vårdcentral, idrottsplats, områdescentrum, busshållplatser och tunnelbanestation, kan nås till fots eller med cykel inom 15 minuter.

Sättra Centrum och Bredängs centrum nås på 11 respektive 13 minuters promenad. Medan den regionala stadskärnan med Skärholmens centrum och Kungens Kurva shoppingcentrum nås på cirka 7 respektive 12 minuter med cykel.

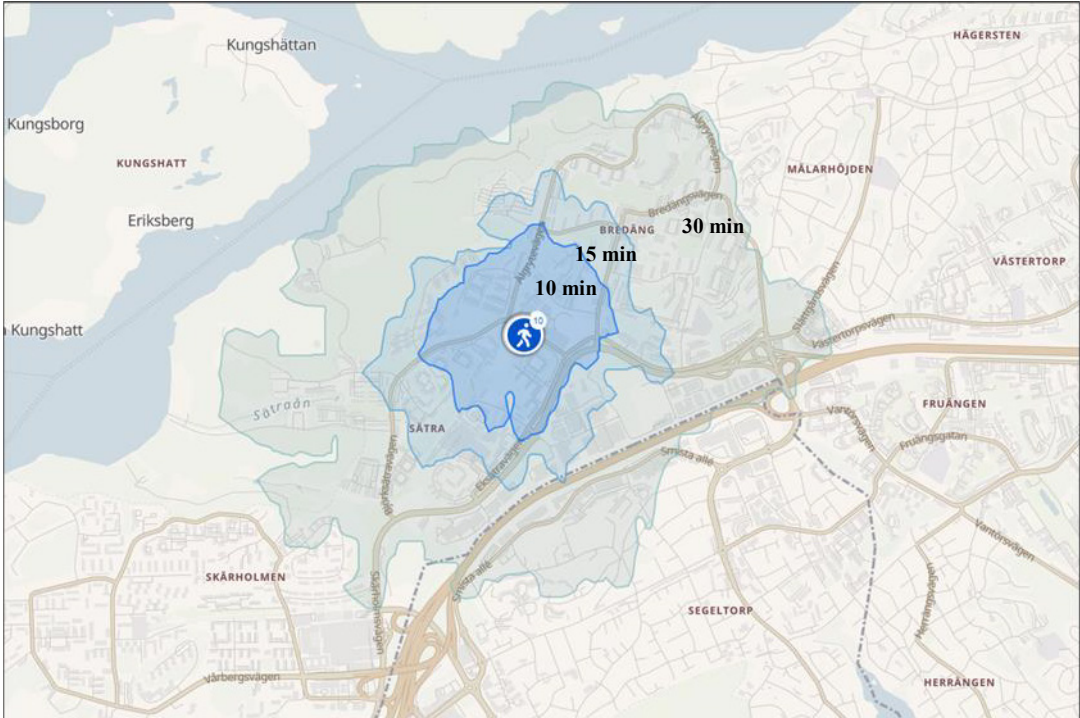


Figur 11. Lokalisering av viktiga målpunkter runt planområdet.

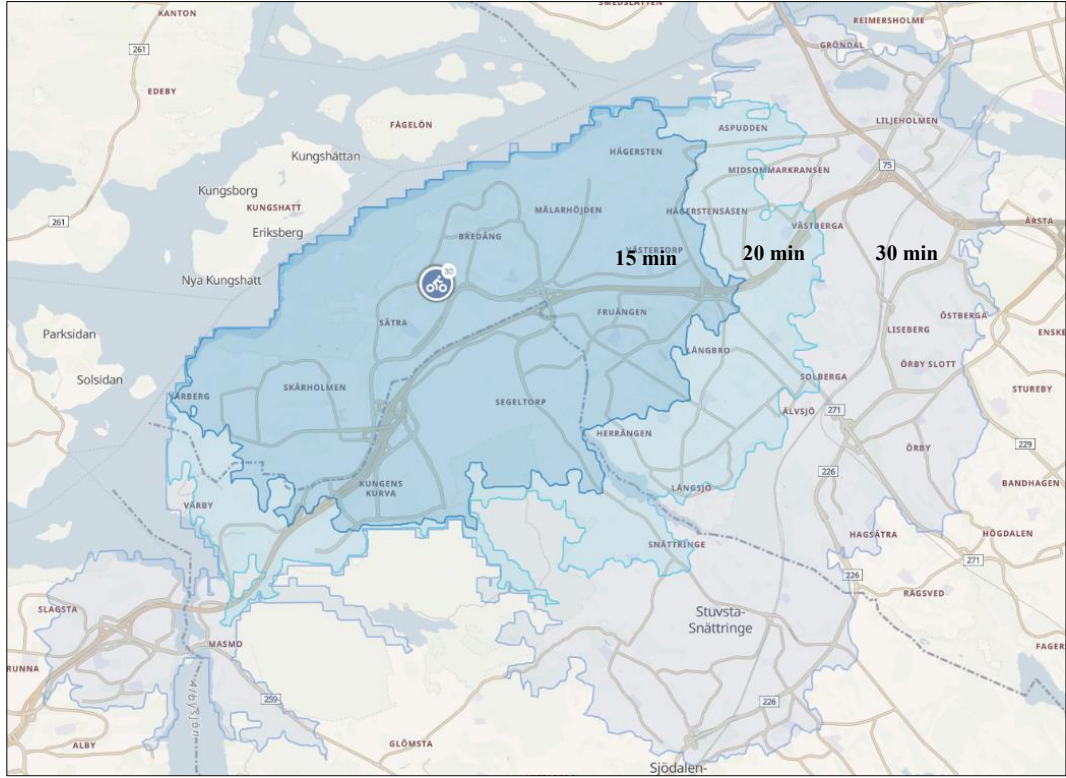
Från planområdet går stora delar av närområdet att nå med gång eller cykel. Figur 12 visar räckvidden vid 10, 15 och 30 minuters gång från planområdet och Figur 13 visar räckvidden vid 15, 20 och 30 minuter cykling från planområdet. Stora delar av söderort nås inom 30 minuter med cykel och med elcykel nås även delar av innerstaden inom 30 minuters cykeltur.

Figur 15 visar hur långt det går att ta sig från planområdet inom 10, 20, 30 och 40 minuter med kollektivtrafik, inkl. både buss och tunnelbana. Stora delar av Stockholm, Huddinge, Bortkyrka, Solna och Sunbyberg nås inom 40 minuters resa med kollektivtrafik, vilket anses vara en rimlig pendlingstid.

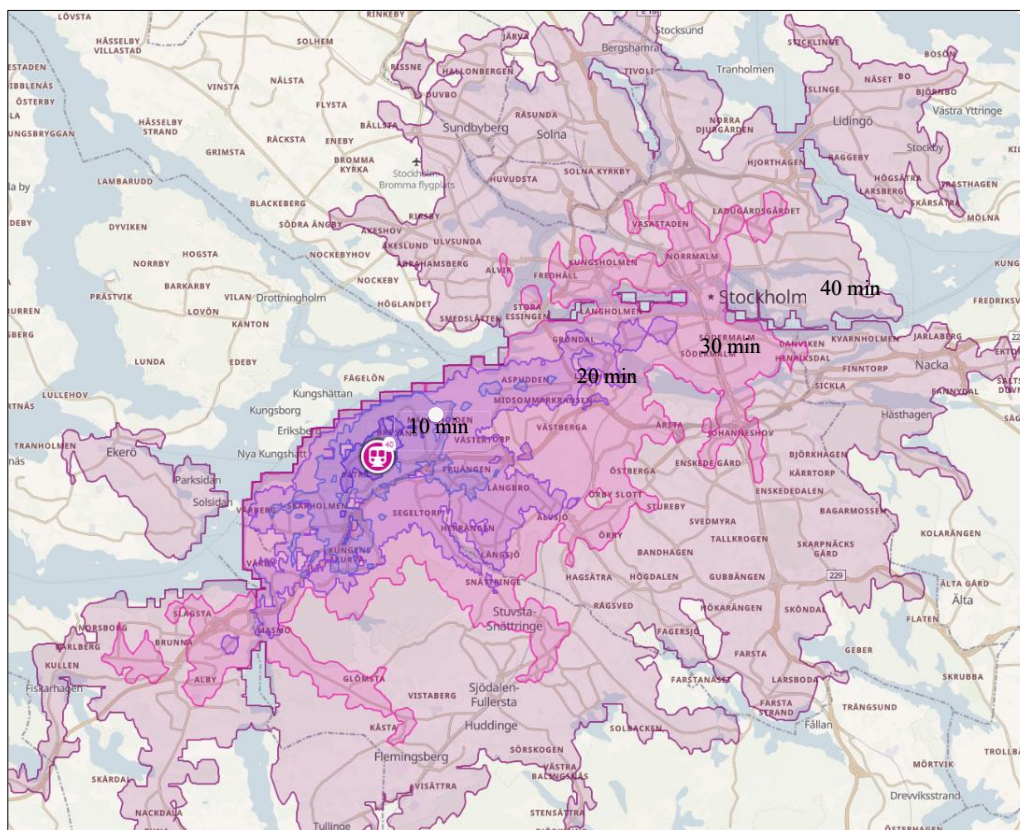
Planområdet bedöms även vara lättillgängligt med bil. Figur 15 visar hur långt det går att ta sig från planområdet inom 10, 15, 20, 30 och 45 minuter med bil. Genom närheten till det nationella vägnätet genom E4:an nås stora delar av länets kommuner inom 45 minuters restid med bil, men restiderna kan variera betydligt under rusningstrafik, då delar av det centrala vägnätet i länet är drabbat av trängsel.



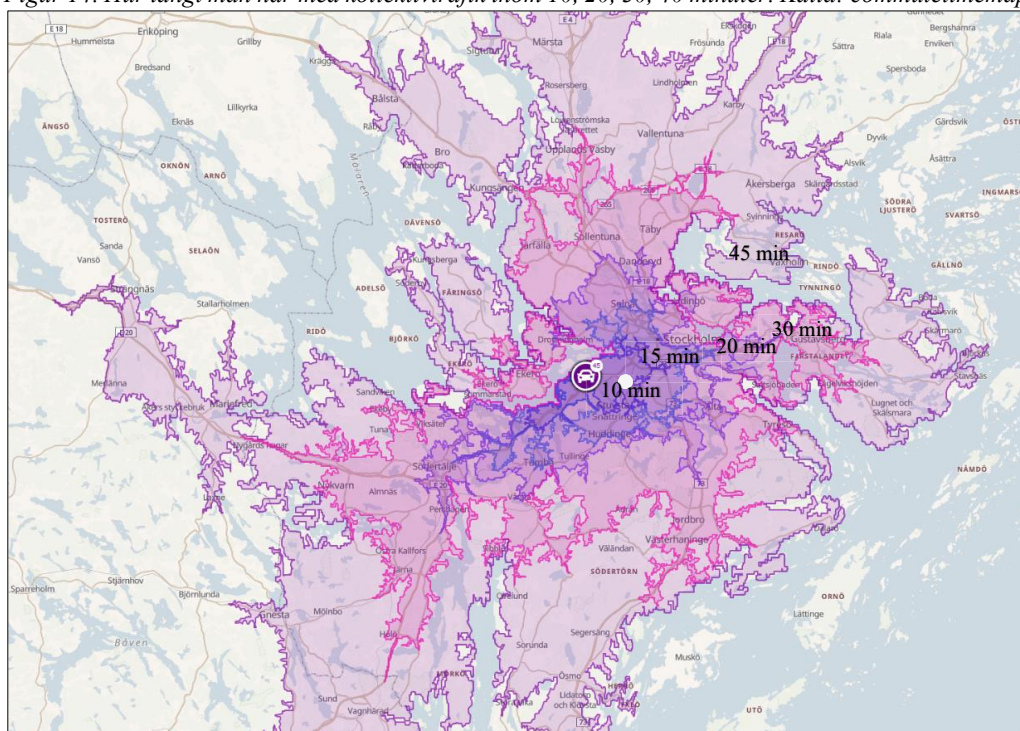
Figur 12. Räckvidd med 10, 15 och 30 minuters promenad från planområdet. Källa: commutetimap.com



Figur 13. Räckvidd med 15, 20 och 30 minuters cykel från planområdet. Källa: commutetimap.com



Figur 14. Hur långt man når med kollektivtrafik inom 10, 20, 30, 40 minuter. Källa: commutetimetmap.com



Figur 15. Hur långt man når med bil inom 10, 15, 20, 30 och 45 minuter. (källa: commutetimetmap.com)

Tabell 1 visar restider från planområdet till viktiga målpunkter till fots och med cykel. Lokaliseringen av dessa målpunkter illustreras i Figur 11.

Tabell 1. Restider med gång och cykel till viktiga målpunkter.

Målpunkt	Målpunkts namn	Gångavstånd		Cykelavstånd	
Livsmedelsbutik	ICA Nära Sättra	9 min	700 m	3 min	650 m
	Hemköp Bredäng	14 min	1,1 km	4 min	1,1 km
Förskolor	Bredängs Alle´49	7 min	550 m	2 min	550 m
	Kråkan	7 min	500 m	3 min	650 m
	Gläntan	8 min	650 m	3 min	650 m
	Glasbjörken	14 min	1,2 km	4 min	1,2 km
Grundskolor	Sätraskolan	11 min	900 m	3 min	900 m
	Slättgårdsskolan	16 min	1,2 km	5 min	1,1 km
Gymnasium	Skärholmens	29 min	2,3 km	8 min	2,3 km
	Odengymnasiet			18 min	5,6 km
	Nytida Kung Saga			22 min	5,7 km
Vårdcentral	Bredängs	14 min	1,1 km	5 min	1,4 km
Idrottsplats	Sättra idrottsplats	3 min	220 m	1 min	220 m
Busshållplats	Sättra idrottsplats	3 min	220 m	1 min	220 m
	Bredängs allé	8 min	650 m	3 min	650 m
	Sättra	9 min	700 m	3 min	600 m
Sättra Centrum		9 min	700 m	3 min	700 m
Bredängs Centrum		12 min	1 km	4 min	1 km
Sättra tunnelbana station		9 min	700 m	3 min	700 m
Bredäng tunnelbana station		14 min	1 km	4 min	1 km
Skärholmen centrum		24 min	2 km	7 min	2,1 km
Kungens Kurva köpcentrum		39 min	3,1 km	12 min	3,1 km
Flemingsberg				40 min	11 km
Gullmarsplan				43 min	12,3 km
Slussen				42 min	12 km
Stockholm T-centralen				45 min	13,1 km

Sammanfattningsvis finns många vardagsmålpunkter (livsmedelsbutik, förskolor, skolor, gymnasium, vårdcentral, idrottsplats, områdets centrum, busshållplatser och tunnelbanestation) inom 15 minuters promenad eller cykelresa vilket utgör en god förutsättning för resor med hållbara färdmedel till och från planområdet. När det gäller större regionala målpunkter, så som den regionala stadskärnan Kungens Kurva - Skärholmens, den regionala stadskärnan Flemingsberg, Älvsjö regionaltågsstation, Slussen och Stockholm Central nås samtliga inom 40 minuter med kollektivtrafik.

3.9. Restidskvot

Restidskvot är ett mått på hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är i förhållande till bilen utifrån restid. En restidskvot under 1,5 bedöms innebära en konkurrenskraftig för kollektivtrafiken, sett till restid, medan en restidskvot över 2 (det vill säga att en resa tar dubbelt så lång tid med kollektivtrafik som med bil) bedöms ge en låg konkurrenskraft.

Cykeln bedöms som konkurrenskraftig i samtliga studerade reserelationer om samma gränser för restidskvot som för kollektivtrafik används, medan kollektivtrafiken bedöms vara ett konkurrenskraftigt alternativ för resor till Skärholmens C, Flemingsbergs C, Slussen och Stockholms central/City. Kollektivtrafikens kopplingar till Kungens kurva och Älvsjö skulle behöva förbättras för att kollektivtrafiken ska utgöra ett attraktivare alternativ i denna reserelation, se Tabell 2.

Tabell 2. Restidskvoter för kollektivtrafik/bil och för cykel/bil från planområdet till viktiga målpunkter, under morgonens rusningstrafik

Målpunkt	Gång	Cykel	Kollektiv- trafik (inkl. gång till stationen)	Bil (inkl. 3 min gång till bilen & parkering)	Restids- kvot (cykel/bil)	Restids- kvot (kollektivt rafik/bil)
Sätra C	11 min	3 min	-	6 min	0,5	-
Bredängs C	13 min	3 min	-	6 min	0,5	-
Skärholmens C	27 min	7 min	10 min	9 min	0,8	1,1
Kungens Kurva	-	12 min	23 min	11 min	1,1	2,1
Flemingsberg C	-	40 min	38 min	31 min	1,3	1,2
Älvsjö (regionaltåg)	-	24 min	37 min	19 min	1,3	1,9
Slussen	-	35 min	28 min	38 min	0,9	0,7
Stockholm central	-	43 min	33 min	38 min	1,1	0,9

Kollektivtrafik och cykel bedöms vara det snabbaste resealternativet i flera resealternativ där avstånden är korta eller där biltrafiken drabbas av trängsel, t ex till de närbelägna målpunkterna Sättra C, Bredängs C och Skärholmen C, samt till de centralt belägna målpunkterna Slussen och Stockholms central. Sammantaget visar restiderna att områdets läge ger goda förutsättningar att nå viktiga målpunkter med aktiv mobilitet i form av resor med gång, cykel eller kollektivtrafik.

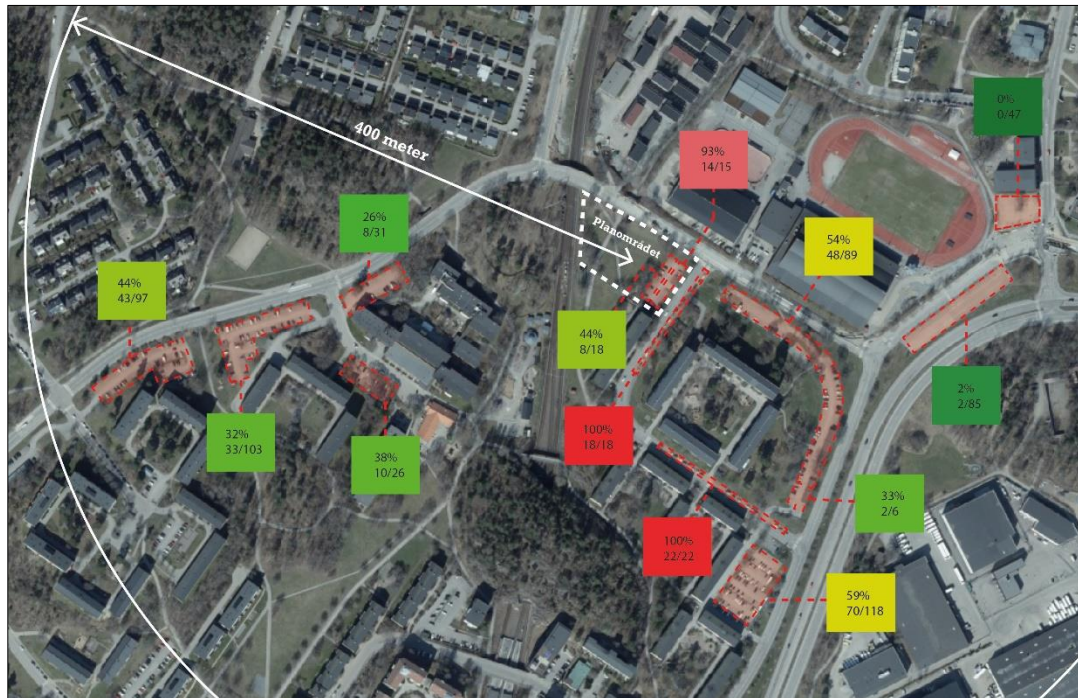
3.10. Utbud av parkering

Inom planområdet finns en parkeringsplats med totalt 15 förhyrda parkeringsplatser av Stenas hyresgäster, vilka kommer att försvinna på grund av de nya exploateringarna. Det finns avgiftsfria parkeringsplatser på allmän platsmark på den östra sidan av Aspsätravägen. På grannfastigheten finns förhyrda parkeringsplatser, inklusive 20 parkeringsplatser i garage och 89 markparkeringar. Figur 16 visar antalet befintliga parkeringsplatser i området inklusive reglering och för vissa också prissättning.



Figur 16. Utbud av parkeringsplatser i området.

I Figur 17 visas en ögonblicksbild av beläggning på de parkeringsplatserna som är tillgängliga inom 400 meters avstånd från planområdet. Inventeringen genomfördes en söndagskväll mellan kl. 20:00 och kl. 22:00.



Figur 17. Beläggningen av parkeringsplatser i området. Genomförd söndag kväll kl 20.00-22.00 den 17/9 2023.

En beläggingsstudie indikerar ett överutbud av parkering i närområdet. Exempelvis har Stena Fastigheter i dagsläget 177 parkeringsplatser för sina 225 lägenheter, vilket motsvarar ett parkeringstal på 0,79. Endast cirka 59 % av platserna nyttjades vid beläggingsstudien som genomfördes en sen söndag kväll vilket motsvarar en faktisk efterfrågan på parkering under 0,5 parkeringsplatser per lägenhet.

Därtill bedöms ett överutbud av parkeringsplatser bidra till en högre efterfrågan på parkering i området just för att det finns gott om tillgängliga parkeringsplatser. Beläggingsstudien visade endast på högt utnyttjande av områdets avgiftsfria p-platser, vilket tyder på att efterfrågan på parkering är priskänslig.

Inom området finns endast begränsad tillgång till boendeparkering på gatan. Denna har enligt kartläggningen en hög beläggning. Att tillföra bostäder kommer öka konkurrensen om de platserna ytterligare och med det finns en risk för missnöje hos de boende. Gatorna hade varit mycket betjänta av en bättre reglering, som helt frigör gatorna för besökare men styr boendeparkering in på kvartersmark i närområdet.

Samnyttjande mellan olika typer av parkering utnyttjas i dagsläget ej, t ex finns ett överutbud av boendeparkering på kvartersmark med potential för samnyttjande, därefter kan även samnyttjande med besöksparkering vid Sättra IP övervägas.

3.11. Resvanor

Enligt Fakta om SL och länet 2020 fördelas samtliga vardagsresor med mål i regionen enligt följande i Stockholm Söderort:

- ▷ 40 % med gång och cykel (jämfört med 43 % för hela Stockholm kommun och 30 % för hela regionen).
- ▷ 33 % med bil (jämfört med 32 % för hela Stockholm kommun och 49 % för hela regionen)
- ▷ 26 % med kollektivtrafik (jämfört med 22 % för hela Stockholm kommun och 18 % för hela regionen)

Genomsnittlig restid i Stockholm söderort är:

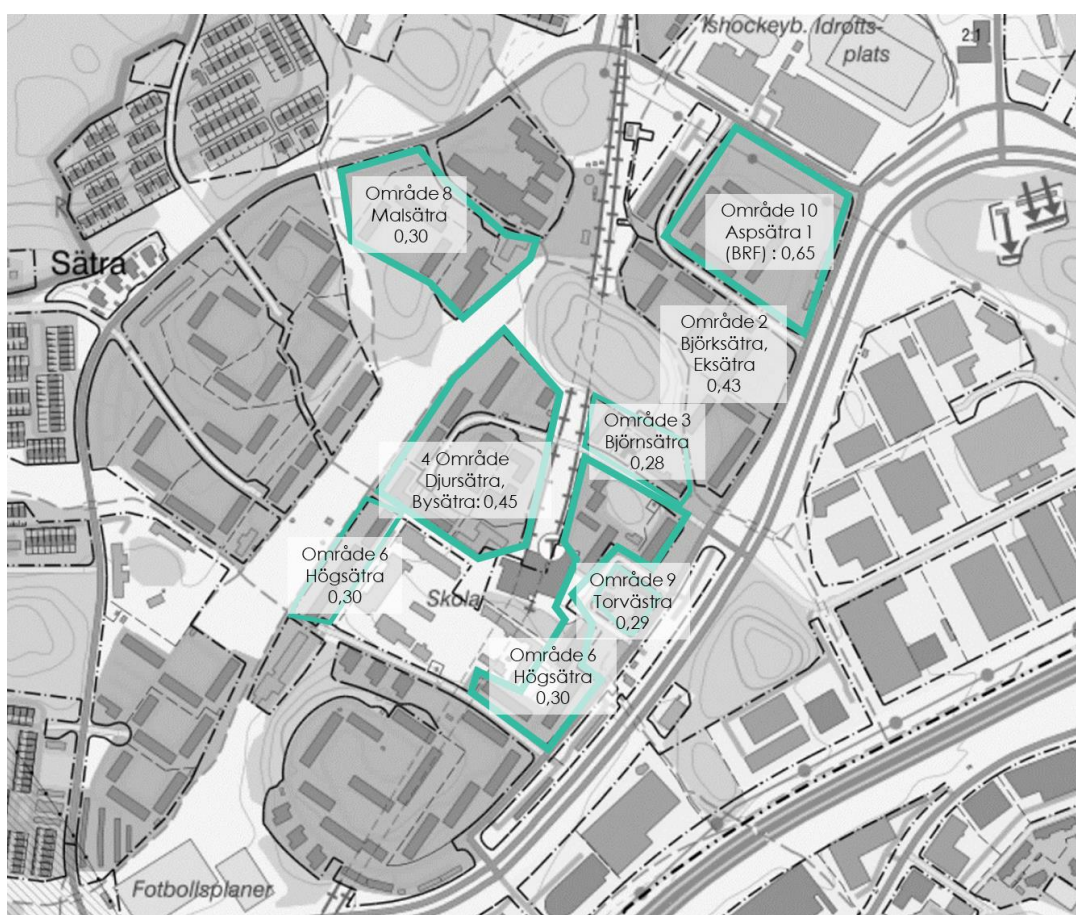
- ▷ 20 min för gångresor (jämfört med 19 min för hela Stockholm kommun och regionen).
- ▷ 24 min för cykelresor (jämfört med 23 min för hela Stockholm kommun och 21 min för hela regionen)
- ▷ 24 min för bilresor (jämfört med 24 min för hela Stockholm kommun och regionen)
- ▷ 43 min för kollektivtrafikresor (jämfört med 41 min för hela Stockholm kommun och 45 min för hela regionen),

Tabell 3. Färdmedelsfördelning alla färdmedel för resor en vardag med mål i regionen. Källa: Region Stockholm

	Andel resor (%)			Genomsnittlig restid (minuter)			
	Bil	Kollektivt	Gång och cykel	Bil	Kollektivt	Cykel	Gång
Region Stockholm	49 %	18 %	30 %	24 min	45 min	21 min	19 min
Stockholm Kommun	32 %	22 %	43 %	27 min	41 min	23 min	19 min
Stockholm Söderort	33 %	26 %	40 %	24 min	43 min	24 min	20 min

3.12. Bilinnehav

Bilinnehavet (antal hushåll med bil) i Sättra är 0,44 (data från 2021) och lägre än bilinnehavet i stadsdelen Skärholmen. Bilinnehavet i närområdet är ännu något lägre, 0,39 bilar per hushåll inklusive leasade bilar men exklusive avställda fordon (data från 2022). Dessutom finns flera fastigheter i närområdet där hushållens tillgång till bil ligger ännu lägre med 0,28-0,30 bilar/hushåll. I dessa fastigheter ligger antalet personer per hushåll på 2 eller lägre vilket indikerar på mindre lägenheter.



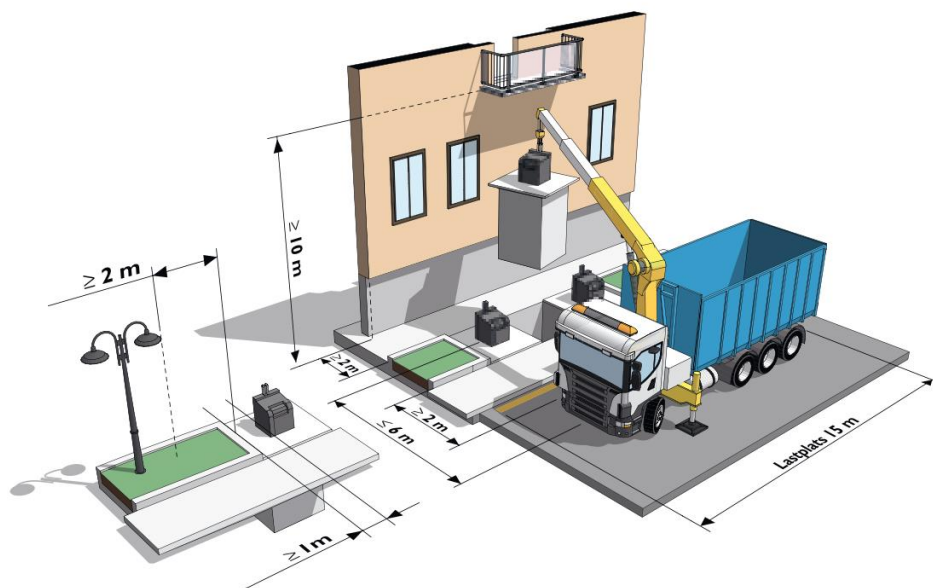
Figur 18 Billinnehav för fastigheter in närområdet. Data från SCB 2023

3.13. Riktlinjer för bottentömmande behållare

Enligt riktlinjerna för avfallshantering vid om- och nybyggnationer från Stockholm Vatten och Avfall, sker tömning i en bottentömmande behållare genom att en kranbil lyfter upp behållaren och öppnar dess botten, vilket möjliggör att avfallet tappas ner i kranbilens container. Dessa behållare kan vara helt eller delvis nedgrävda och finns i olika utföranden. Figur 19 illustrerar det nödvändiga utrymmet för placering av en avfallshämningslastbil. I figuren framgår att det inte bör finnas några höjdrelaterade hinder som begränsar lyftarmen eller behållaren; det bör finnas 10 meters fritt utrymme i höjddled.

Avståndet mellan hämningsfordonets angöringsplats och behållarens mitt bör vara högst 4,5 meter, och avståndet mellan angöringsplatsen och behållarens kant bör inte vara mindre än 2 meter. Det är viktigt att hämningsfordonet kan placeras bredvid behållarna vid tömning, och tömning framför eller bakom fordonet är inte möjligt på grund av kranens räckvidd och funktion.

För en lämplig lastplats bör det vara minst 15 meter i längd, med tanke på att kranbilens bredd är 2,65 meter. Stödbenen på kranbilen fälls alltid ut på båda sidor vid tömning, vilket ökar fordonets bredd. Om behållare töms på huvudgator bör lastfickans bredd vara minst 3 meter för att minimera påverkan på förbipasserande trafik. Ansökan om en lastplats bör göras genom trafikkontoret.



Figur 19. Riktlinjer för bottentömmande behållare.

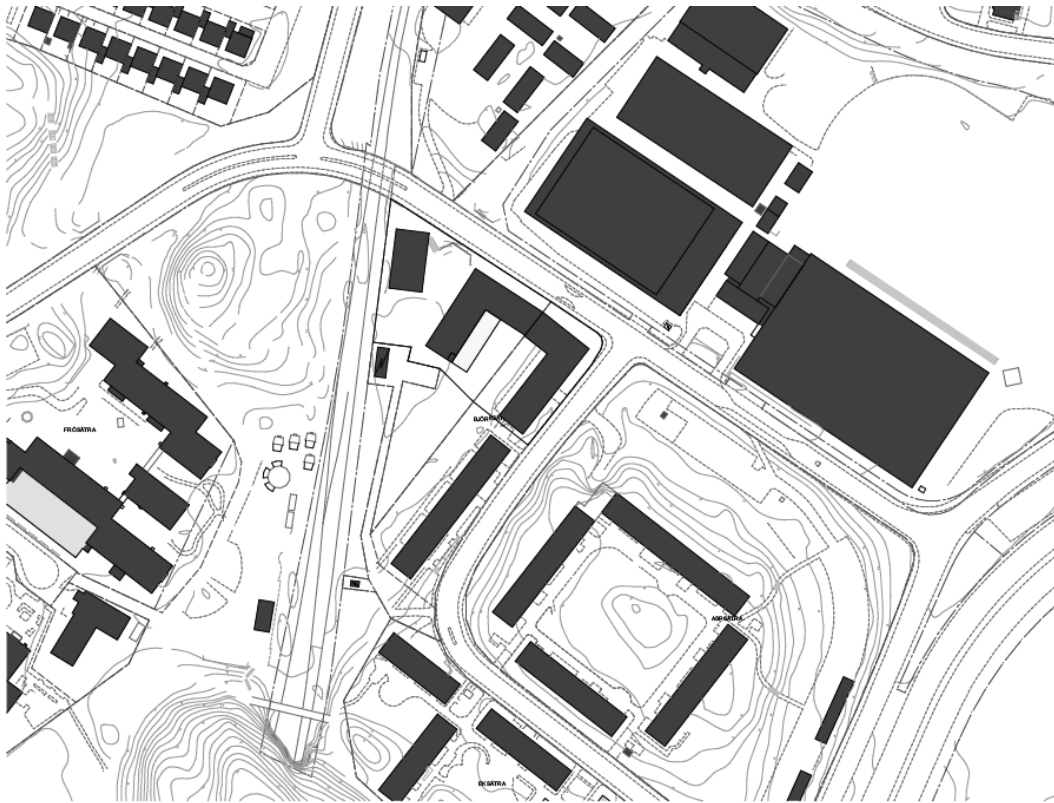
4. Planförslaget

Området är identifierat som ett potentiellt stadsutvecklingsområde där en blandad och förtätad stadsmiljö kan vara möjlig. Detaljplanen förväntas skapa mer aktiva och tryggare stadsområden längs Björksätravägen, Aspsätravägen och det intilliggande parkstråket i söder. Arbetet med planen beaktar områdets nuvarande karaktär, kvaliteter och behov.

4.1. Planerad bebyggelse

Den nya bebyggelsen knyter an till befintlig bebyggelse i norra Sätra. Bebyggelsen består av tre enheter som tillsammans bildar ett grannskap med tydlig anpassning till sin plats. Brohuset står för sig själv i brytpunkten mellan tunnelbanan, GC-stråket och Björksätravägen. Gatuhuset består av två enheter och placerade för att täta till gaturummen och skapa en mer stadsmässig struktur längs med Björksätravägen.

Genom nya bostadsentréer mot Björksätravägen och Aspsätravägen tillsammans med generös förgårdsmark med flera funktioner är tanken att bebyggelsen ska bidra till ett mer aktivt gaturum.



Figur 20 Bebyggelsens struktur i förhållande till gata och omgivning

Totalt planeras för ca 219 lägenheter fördelade enligt följande tabell. Majoriteten av lägenheterna är små i K2As fastighet. I Brohuset utgörs 98 % av 1:or och 2:or. I gatuhuset utgörs 88 % av 1:or och 2:or. I Stenas fastighet är lägenhetsfördelningen jämnare.

Brohuset planeras för 98 % små välplanerade hyreslägenheter med rimliga hyror. Främsta målgruppen är mindre hushåll; yngre vuxna, singelhushåll, forskarbostäder eller äldre som kan tänka sig dela bil eller som bedöms sakna betalningsvilja för parkeringsplats och egen bil.

Tabell 4 Lägenhetsfördelning

	Brohuset K2A	Gatuhus K2A	Gatuhus Stena
1 Rok	43 lgh	47 lgh	21 lgh
2-2,5 Rok	17 lgh	31 lgh	25 lgh
3 Rok	-	6 lgh	13 lgh
4 Rok	1 lgh	5 lgh	10 lgh
Totalt	61 lgh	89 lgh	69 lgh
BTA ljus	8 284 kvm		5 150 kvm

4.2. Gatuvägnät

Den nya bebyggelsen innebär inga betydande förändringar av gatuvägnätet. Björknäsvägens och Aspnäsvägens sektion förblir oförändrad, men gaturummet aktiveras och bedöms bli tryggare genom de gångtytor och angöringsytor som planeras inom den generösa förgårdsmarken.

Ett parkeringsgarage planeras under delar av gatuhuset med en ny infart från Aspnäsvägen. Parkeringsgaraget rymmer cirka 30 parkeringsplatser vilket innebär att trafikflödet bedöms som ytterst ringa. Infarten till garaget skapar samtidigt en ny gång- och cykelkoppling som förbinder Aspnäsvägen med gång- och cykelvägen som passerar längs Brohuset.

Gång- och cykelvägen som löper längs Brohuset förblir oförändrad i sin sträckning, men genom Brohuset och Gatuhusets tillkomst, med sekundärentréer mot gång- och cykelvägen, bedöms miljön bli tryggare, inte minst i anslutning till viadukten. En ny trappa som förbinder Björknäsvägen och Brohusets entrétorg med Brohusets nedre plan stärker attraktiviteten i gång- och cykelstråkets anslutningar.

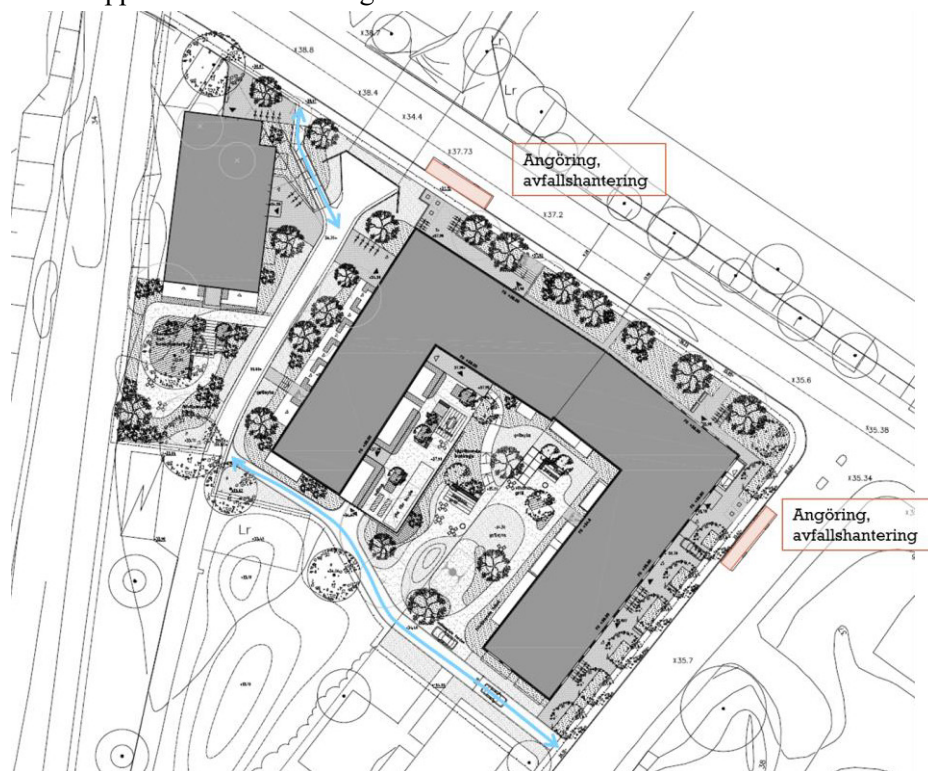
4.3. Parkering och angöring

Stenas fastigheter löser parkering för nyproduktion inom befintligt bestånd, där det idag finns vakanser som kan nyttjas. På så vis behöver inga nya parkeringsplatser tillskapas för denna del.

Parkering för så väl boende som besökare, inklusive handikapparkering, för K2A fastigheter löses i garage under gatuhuset och delar av gården. Garaget utnyttjar platsens topografi för att minska behovet av sprängning och resulterande klimatavtryck. Genom att garaget placeras i marknivå ges en god tillgänglighet samt en yteffektiv lösning utan behov av ramper. Det finns fördelar med att begränsa garagets yta för att minska intrånget i befintligt berg och behov av sprängning.

Topografin i anslutning till brohuset och närheten till tunnelbanan gör det olämpligt för parkeringsgarage. Därför samförläggs all ny parkering i gatuhuset. God tillgänglighet för boende och besökare till brohuset erhålls genom närliggande entréer mellan brohuset och parkeringsgaraget.

Angöring kan ske längs gatan för entréer längs Björknäsvägen och Aspnäsvägen. Längs Aspnäsvägen finns även möjlighet att anlägga handikapparkering inom förgårdsmark om behov uppstår för Stenas fastighet.



Figur 21 Illustration av nya/utvecklade gång- och cykelkopplingar samt platser för angöring för avfallshantering

5. Analys av framtida trafiksituation

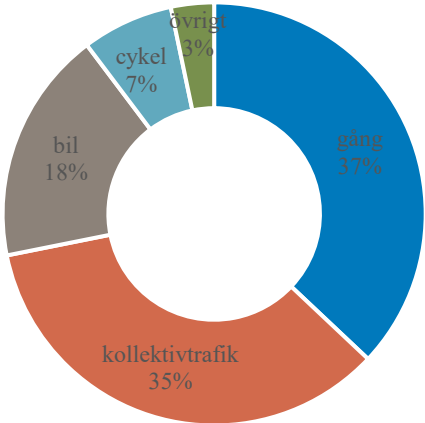
5.1. Trafikalstring

Trafikalstringsberäkning har genomförts med Trafikverkets trafikstringsverktyg som beaktar planområdets läge, tillgänglighet med olika transportsätt och målinriktat arbete för hållbart resande. Då den nya bebyggelsen endast omfattar nya bostäder anses skattningen vara förenad med få osäkerheter. Resultatet ska ses som en tidig indikator på bebyggelsens trafikstring, men trafikalstringen går att påverkat genom vilka åtgärder som vidtas, framför allt för ett minskat bilinnehav och låg bilanvändning för de nya boende.

Forskning och erfarenheter visar bl a på att genom att lokalisera parkering i samlade anläggningar på områdesnivå, vilket innebär ett längre gångavstånd mellan bostad och parkering, kan betydande effekter i minskat bilinnehav uppnås. Erfarenheter från Uppsala kommun visar på minskat bilinnehav med cirka 35-40 % jämfört med där parkering tillåts i garage under fastigheten.

Trafikalstringsberäkningen resulterade i en bedömd trafikstring på cirka 1 000 resor per dygn från den nya bebyggelsen. Resorna fördelas enligt följande:

- ▷ Ca 370 nya gångresor (37 % färdmedelsandel)
- ▷ Ca 350 nya kollektivtrafikresor (35 % färdmedelsandel)
- ▷ Ca 180 nya bilresor (18 % färdmedelsandel)
- ▷ Ca 70 nya cykelresor (7 % färdmedelsandel)
- ▷ Ca 30 resor med andra färdssätt (3 %)



Gångtrafik

Den nya bebyggelsen förväntas ge betydande tillskott av nya gångresor i området, cirka 370 nya resor per dygn) vilket bedöms som positivt för områdets trygghet och aktivitet. Därutöver inleds varje kollektivtrafikresa med en gånganslutning, vilket innebär ytterligare cirka 350 nya gångresor. Även för anslutande gångresor till de parkeringsplatser som inte ligger inom planområdet ger upphov till nya gångresor. Totalt sett bedöms gångresorna öka med cirka 800 gångresor per dygn.

Kartläggningen visar även att de flesta vanliga och viktiga vardagsmålpunkter kan nå inom ett attraktivt gångavstånd. Gångresandet kan främjas ytterligare genom utveckling av

anslutande gångvägnät, avseende ytskikt, drift och underhåll, belysning, vinterväghållning och vägvisning. Det finns stora samhällsvinster av en ökad gångtrafik, inte minst för barn och unga som i tidig ålder bör kunna röra sig fritt och på egen hand i sitt bostadsområde. Attraktiva gångstråk till skola, förskola och fritidsaktiviteter är därför av särskild vikt.

Cykeltrafik

Den nya bebyggelsen förväntas ge cirka 70 nya cykelresor per dygn. Idag är cykelandelen i Sättra relativt låg, men kartläggningen visar att det bör finnas god potential till ett ökat cyklande. Alla vanliga och viktiga vardagsmålpunkter kan nås inom ett attraktivt cykelavstånd och cykel, inte minst el-cykeln, bedöms som ett möjligt transportmedel även för betydande del av arbetspendlingen sett till cykelns räckvidd.

Det bedöms finnas potential att öka områdets cykelandel genom attraktiva cykellösningar vid bostaden så som bekväm och säker cykelparkering, cykelpool och plats för cykelservice. Planområdet ligger i direkt anslutning till stadens utpekade primära cykelstråk. Genom utveckling av cykelinfrastrukturen längs de primära cykelstråken kan områdets cykelresor främjas ytterligare. Likaså utvecklingen av det regionala cykelstråket längs Södertäljevägen, inklusive dessa anslutningar.

Kollektivtrafik

Den nya bebyggelsen förväntas ge cirka 350 nya kollektivtrafikresor per dygn. Det är sannolikt att majoriteten väljer kollektivtrafiken för resa till utbildning och arbete då områdets kollektivtrafikutbud med tunnelbana och tvärgående busslinjer gör det möjligt att nås stora delar av Stockholmsregionens arbetsmarknad inom attraktiv pendlingstid. De nya resorna ger även underlag och möjlighet för ett utvecklat kollektivtrafikutbud på sikt, där kollektivtrafikens utbud under sena kvällar och helger kan ha särskilt behov av att utvecklas.

Biltrafik

Den nya bebyggelsen förväntas ge cirka 180 nya bilresor per dygn, vilket beräknas ge en årsvardagsdygnstrafik (ÅVDT) på cirka 150 bilrörelser varje dygn. Alstringspunkt för dessa bilresor är beroende av parkeringsplatsens lokalisering. Uppskattningsvis 50-100 bilrörelser kommer ske till/från garaget under gatuhuset varje dag. Biltrafikens påverkan på kringliggande vägnät bedöms vara litet. Det bedöms finnas möjlighet att påverka både bilanvändning och bilinnehav genom parkeringsutbud, lokalisering, reglering inklusive prissättning samt utbud av mobilitetstjänster och andra funktioner som minskar behovet av privat bil.

5.2. Beräknad efterfrågan på parkering

Cykelparkering och mikromobilitet

Riktlinjer för cykelparkeringstal beskrivs i Stockholms stads styrdokument Cykelparkeringstal vid nyproduktion. Bedömning av antalet cykelparkeringsplatser ska enligt grundläggande principer i första hand lösas inom fastigheten. I riktlinjerna anges bland annat följande intervallbaserade parkeringstal:

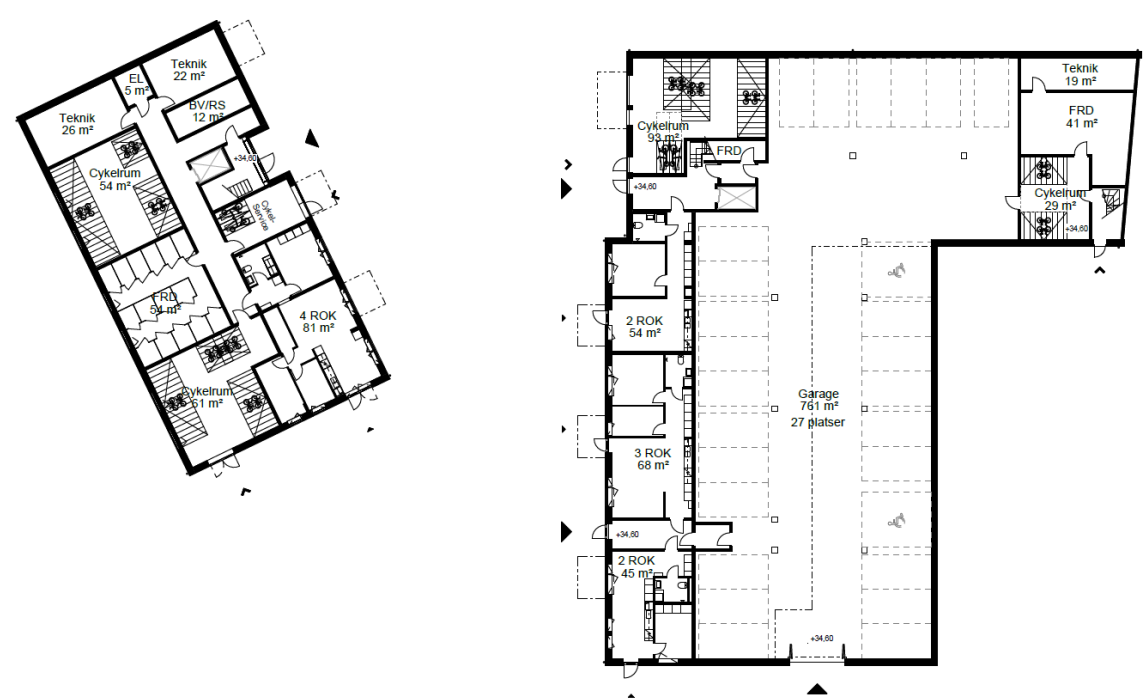
▷ Bostäder: 2,5 - 4 platser/100 kvm BTA

I fastigheterna förläggs cykelparkering för boende i cykelrum i markplan i nära anslutning till cykelstråk och gatunät. På förgårdsmark anläggs därutöver cykelparkering för besökare och boende i anslutning till entréer. Totalt planeras för ett relativt högt parkeringstal för cykel med 461 cykelparkeringsplatser fördelat enligt tabellen nedan.

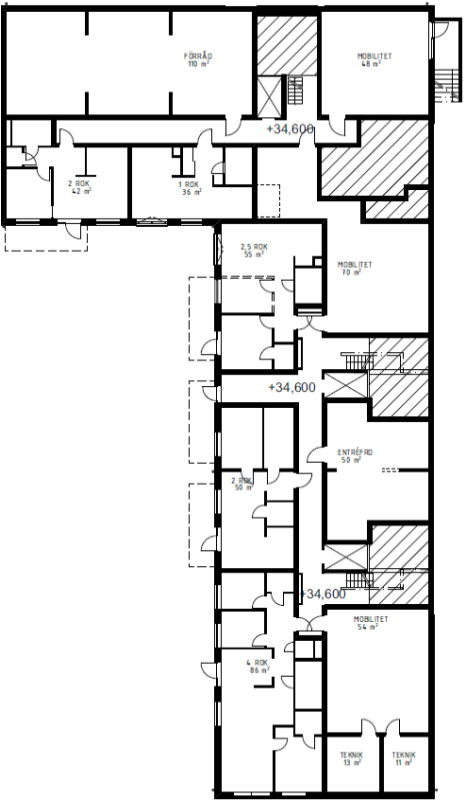
I K2A:s fastigheter finns plats för 4 lådcyklar samt en yta om 7 kvm för cykelservice.

Tabell 5 Beräknad efterfrågan och lösning för cykelparkering

	Brohuset K2A	Gatuhus K2A	Gatuhus Stena
Cykelparkering i cykelrum	142 platser	102 platser	131 platser
Cykelparkering entrénära utomhus	62 platser		24 platser
Totalt antal	306 platser		155 platser
Cykelparkeringstal / 100 kvm ljus BTA	3,7 platser		3,0 platser



Figur 22 Cykelparkeringsrum och parkeringsgarage i K2As Brohus och Gatuhus



Figur 23 Cykelparkeringsrum i Stenas Gatuhus

Bilparkering

Parkering för bil har beräknats utifrån riktlinjer för gröna parkeringstal. Utgångspunkt för beräkning har varit:

- ▷ Projektspecifikt p-tal för Sättra 2:1: 0,46
- ▷ Besöksparkering kan inrymmas i p-talet genom gemensamt öppet garage med flytande platser
- ▷ Brohuset består av bostadskoncept för mindre hushåll med rimliga hyror, i likhet med student- och ungdomsbostäder, där betalningsviljan för parkeringsplats och privat bil är låg, vilket beräknas sänka p-talet med 95 %
- ▷ Övervägande andel små lägenheter i K2As fastighet sänker p-talet med 30 %
- ▷ Ett ambitiöst mobilitetspaket sänker p-talet med 25 % för K2As fastighet
- ▷ Ett mobilitetspaket på grundläggande nivå sänker p-talet med 10 % för Stenas fastighet

Totalt sett beräknas den nya bebyggelsen ge en efterfrågan på parkering på upp emot 53 parkeringsplatser, enligt stadens nuvarande parkeringsriktlinjer. Av dessa platser föreslås 29 parkeringsplatser anordnas inom Stenas befintliga fastighet, där det finns vakanser inom befintligt parkeringsbestånd. På samma sätt kommer de 15 parkeringsplatser som försvinner i och med den nya bebyggelsen att lösas genom utnyttjande av vakanser inom Stenas befintliga parkeringsbestånd.

Övriga platser löses i form av nytt garage under K2As Gatuhus som rymmer cirka 27 parkeringsplatser. Det ger ett visst överskott av parkeringsplatser (3 st) där ytan kan nyttjas av delade fordon och tjänster eller för andra bostadsändamål. Mobilitetserbjudandet för K2As fastighet redovisas i en separat rapport.

Tabell 6 Beräknad efterfrågan och lösning för bilparkering

	Brohuset K2A	Gatuhus K2A	Gatuhus Stena	Totalt
Beräknad efterfrågan	2 platser	22 platser	29 platser	52 platser
Antal parkeringsplatser som anläggs i fastigheten	-	27 platser	-	27 platser
Parkeringstal (ppl /lgh)	0,03	0,25	0,42	0,35
Antal parkeringsplatser som lösas inom Stenas befintliga	-	-	44 ppl (29 + 15)	44 ppl

Regleringen och prissättningen av gatuparkeringen och möjlighet att kunna lösa boendeparkering inom området bör ses över. Då förslaget innebär en dyr parkeringslösning i garage under fastigheten bör staden inte erbjuda gratis gatuparkering som kan nyttjas av boende inom rimligt gångavstånd. Detta för att undvika oönskade överflyttningseffekter.

6. Slutsatser och rekommendation

Planering för minskat bilberoende

Planeringen av trafik- och transportlösningar för Fastigheten Sättra 2:1 följer en planeringsinriktning för ett minskat bilberoende och därigenom ett reducerat biltrafikarbete och bilinnehav. Biltrafikens negativa effekter på klimat och miljö tillsammans med en ökad konkurrens om stadens ytor har medfört insikt om att biltrafiken behöver minskas till fördel för satsningar på gående, cyklister, kollektivtrafik och andra former av delad mobilitet. För att uppnå uppsatta klimatmål och målen för en hållbar stadsutveckling behöver både bilresandet och efterfrågan på egen bil och bilparkering minskas.

Det bedöms finnas stor möjlighet att påverka både bilanvändning och bilinnehav inom planområdet. Både genom parkeringens utbud, lokalisering, reglering och kostnad, samt genom de förbättrande mobilitetsåtgärderna som genomförs.

Planområde med goda lägesegenskaper

Planområdet är cirka 6 500 kvadratmeter stort och har ett strategiskt och tillgängligt läge ur kommunikationssynpunkt med närhet till flera stadsdelscentrum, regionala stadskärnor, natur och ett rikt utbud av fritidsaktiviteter. De flesta vanliga och viktiga vardagsmålpunkterna kan nås till fots inom 15 min. Cykeln bedöms som konkurrenskraftig i samtliga studerade större reserelationer, medan kollektivtrafiken bedöms vara ett konkurrenskraftigt alternativ för resor till Skärholmens C, Flemingsbergs C, Slussen och Stockholms C.

Överutbud av parkering minskar behovet att nya parkeringsplatser

I dagsläget bedöms det finns ett överutbud av bilparkering i närområdet, vilket medfört att flera parkeringsplatser står tomma. Bilinnehavet i närområdet är lågt, trots stort utbud av billiga parkeringsplatser. För att minska risk för överflyttning av parkering från kvartersmark till gata bör regleringen och prissättningen av gatuparkeringen och möjlighet att kunna lösa boendeparkering inom området ses över. Det finns därför flera motiv till ett lågt parkeringstal och i första hand bör parkering samordnas och lösas inom redan befintliga parkeringsanläggningar med vakanser. Därför föreslås att parkering för Stenas fastighet anordnas inom Stenas befintliga fastighet, där det finns vakanser. Övriga platser löses i form av nytt garage under K2As Gatuhus som rymmer minst 27 parkeringsplatser, vilket även medger plats för delade mobilitetstjänster eller andra mobilitetsytor.

Nya resor med gång, cykel och kollektivtrafik kan främjas

Trafikalstringsberäkningen resulterade i en bedömd trafikalstring på cirka 1 000 resor per dygn från den nya bebyggelsen, där endast 18 % av resorna bedömdes utgöras av bilresor. Störst blir alstringen av nya gångresor, både i form av nya huvudresor och anslutningsresor

till kollektivtrafiken. Gångresandet kan främjas ytterligare genom utveckling av anslutande gångvägnät, avseende ytskikt, drift och underhåll, belysning, vinterväghållning och vägvisning.

Idag är cykelandelen i Sättra relativt låg, men kartläggningen visar att det bör finnas god potential till ett ökat cyklande set till områdets tillgänglighet med cykel. Planområdets cykelandel bör kunna ökas dels genom cykellösningar vid bostaden (attraktiv cykelparkering, cykelpool, cykelservice, kommunikationsåtgärder) och utveckling av cykelinfrastrukturen längs de primära cykelstråken som ansluter till området.

Gemensamt åtagande för god måluppfyllelse

För en god måluppfyllelse krävs god samverkan och samordning avseende fastighetens föreslagna parkerings- och mobilitetslösningar och de förutsättningar för hållbart resande som ges av staden och regionen utanför kvartersmark.