

Kv. Drevern

Trafikutredning, Allmän platsmark

Skarpnäck/Sköndal, Stockholms stad
2025-03-31



Beställare:	Kristen Haeffner, Stockholms stad, Exploateringskontoret
Beställarens projektnummer:	8003189
Konsultbolag:	Structor Mark Stockholm AB
Uppdragsnamn:	Kv. Drevern, Trafikutredning
Uppdragsnummer:	4532
Datum:	2025-03-31
Uppdragsledare:	Mats Ohlson
Handläggare/utredare:	Ellen Fredholm, Trafikplanerare Mathias Dufournier, Projektör
Granskare:	Mats Ohlson
Status:	Godkänd

Innehåll

1. Inledning.....	4
1.1. Uppdraget.....	4
1.2. Förutsättningar	5
2. Angränsande projekt	6
2.1. Gamla Tyresövägen	6
2.2. Väg 229, Norra Sköndal, bytespunkt	6
3. Nulägesbeskrivning	7
3.1. Befintliga verksamheter	7
3.2. Gång- och cykeltrafik.....	8
3.3. Kollektivtrafik	8
3.4. Motorfordonstrafik	9
3.4.1. Parkering/angöring	9
4. Utformningsprinciper.....	10
4.1. Gång- och cykeltrafik.....	10
4.2. Motorfordonstrafik	10
4.3. Parkering och angöring	10
4.4. Kollektivtrafik	11
5. Utformning	12
5.1. Gatunätet.....	13
5.2. Gångtrafik	13
5.3. Cykeltrafik.....	14
5.4. Parkering och angöring	14
6. Trafikprognos	15
6.1. Alstring.....	15
6.2. Fördelning.....	16
7. Fortsatt arbete	17

1. INLEDNING

I Sköndal i närheten av Skarpnäck söder om Stockholm C pågår planarbete för fastigheten Drevern 1 m.fl. Planen ska möjliggöra för ca 400 lägenheter, handel för centrumändamål och parkering. Platsen består idag bland annat av en livsmedelsbutik med tillhörande parkeringsplats, och en verksamhet inom fastighetsservice med tillhörande parkeringsplats.

1.1. Uppdraget

Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag av Exploateringskontoret, Stockholms stad att fram denna trafikutredning. Utredningen ska inkludera:

- Översyn och genomgång av befintlig trafikutredning.
- Utredning av och framtagande av förslag till justerad struktur, körspårsanalyser, korsningsutformning, eventuella kapacitetsberäkningar, framtagande/justering av befintliga trafikprognoser.
- Övergripande skissarbete för att säkerställa funktionen i justerad gatuutformning.

Geografiskt avgränsas detaljplaneområdet av väg 229 Tyresövägen i söder, Gamla Tyresövägen i öst och Pudelgränd i väst. Delar av befintliga gator: Flygledargatan, Gamla Tyresövägen, Gråhundsvägen och Pudelgränd ingår i området.



Figur 1 Översikt

1.2. Förutsättningar

Exploateringen avser ca 400 lägenheter och 1800 kvm livsmedelsbutik.

Utformningen har utgått från Stockholms stads styrande dokument, framförallt Framkomlighetsstrategin med tillhörande styrdokument. Även trafikförvaltningens riktlinjer enligt RiGata-Buss tillämpas för utformning av busshållplatsen *Stora Sköndals väg*.

Exploateringskontoret har identifierat det lägesbaserade parkeringstalet till 0,5 parkeringsplatser per lägenhet. Parkering för boende, besökare och kunder till livsmedelsbutiken planeras till garage. För de bostadsbyggnader som inte nås via garage planeras parkering för rörelsehindrade, RHP, till allmän platsmark i gatan. Enligt Boverkets byggregler, BBR, ska en RHP per bostadsentré vara möjlig att anordnas inom 25 meter. Enligt Stockholms stads riktlinjer gäller 10 meter.

För cykelparkering för boende gäller parkeringstal 2,5 – 4 platser per 100 kvm BTA. För handel gäller 20-30 cykelparkeringsplatser /1000 kvm BTA.

Avfallshantering planeras till miljörum. Stockholm Vatten och Avfall föreskriver max 10 meter mellan angöring och miljörum.

Genom området i befintlig gata *Gråhundsvägen* löper en befintlig huvudvattenledning med ledningsrätt. Kraven för ledningen påverkar utformningen av gatorna inom området med begränsningar i hur stora förändringar ovan ledning som kan genomföras.

För att hantera skyfall ska en skyfallspark ska anläggas i norra delen av detaljplaneområdet.

Detaljplaneområdet ansluter två angränsande projekt med planerad byggstart 2025. Det ena berör utformning av Gamla Tyresövägen och det andra busshållplats Norra Sköndal med gång- och cykelväg, gc-väg, som ansluter detaljplaneområdet.

Gatan längst söder ut inom detaljplaneområdet kommer att vara inom kvartersmark.

2. ANGRÄNSANDE PROJEKT

I anslutning till detaljplaneområdet pågår två andra projekt: Utformning Gamla Tyresövägen och busshållplats "Norra Sköndal".

2.1. Gamla Tyresövägen

Gamla Tyresövägen byggs om i samband med byggande av 475 nya bostäder. Gatan ges bland annat förbättring för gående och cyklande samt nya lägen och utformningar av busshållplatser på sträckan. Byggstart skedde i december 2024.



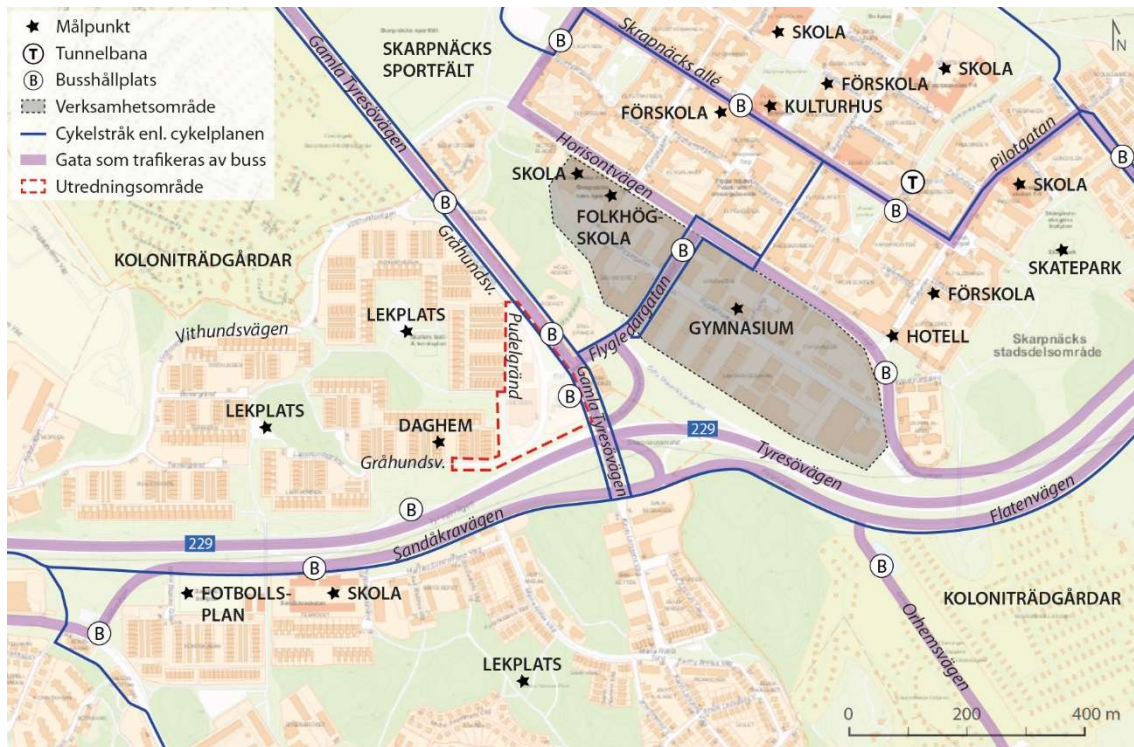
Figur 2 Flygvy, sett från sydväst. Illustration: White

2.2. Väg 229, Norra Sköndal, bytespunkt

Trafikverket bygger om bytespunkten Norra Sköndal på båda sidor om väg 229 Tyresövägen. En ny gång- och cykelväg planeras mellan hållplatsen och Gråhundsvägen. Byggstart skedde under hösten 2024 och beräknas vara färdigställt under 2026.

3. NULÄGESBESKRIVNING

Utredningsområdet ligger vid Gamla Tyresövägen och väg 229 Tyresövägen. I väst gränsar området till ett radhusområde. Flertalet målpunkter såsom skolor, förskolor, ett större verksamhetsområde, och Skarpnåcks tunnelbanestation finns öster om utredningsområdet. Dessa nås via Flygledargatan som är en viktig koppling mellan målpunkterna och utredningsområdet för samtliga trafikanter. I sydväst finns busshållplatsen *Norra Sköndal*, en av Stockholms mest trafikerade bytespunkter buss till buss. Västerut fortsätter busstrafiken mot mål som Gullmarsplan, Stockholm C, Hallunda & Skärholmen. Österut nås istället Skarpnäck, Älta, Tyresö och Haninge.



Figur 3 Översikt nuläge

3.1. Befintliga verksamheter

Inom utredningsområdet finns idag en livsmedelsbutik med tillhörande parkering om ca 100 parkeringsplatser. Parkering är tillåten i två timmar med p-skiva. I det sydöstra hörnet av parkeringsytan finns en förpacknings- och tidningsinsamlingsstation, FTI-station.

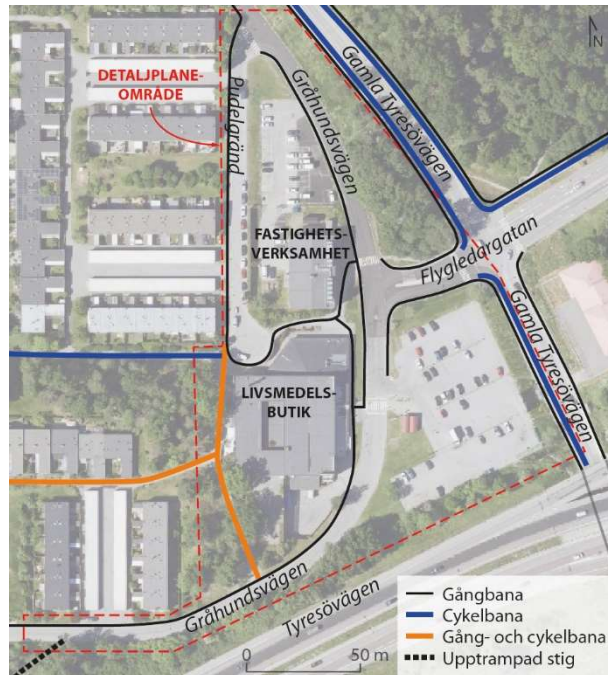
I samma byggnad som livsmedelsbutiken finns även en fritidsgård.

Nordväst om livsmedelsbutiken finns idag en verksamhet som bedriver fastighetsservice, även denna verksamhet har en parkeringsyta med ca 45 parkeringsplatser avsedda för verksamheten.

3.2. Gång- och cykeltrafik

Inom detaljplaneområdet är gående hänvisade till gångbanor längs befintliga gator. I väst ansluter parkstråk som kopplar an mot intilliggande radhusområde. I sydväst angränsar planområdet till en upptrampad stig som är genaste vägen till/från busshållplats *Norra Sköndal*. Här behöver Gråhundsvägen korsas utan en ordnad passage. Hastighetsdämpande åtgärd i form av asfaltsgupp finns vid platsen.

Cyklister är, inom området, i huvudsak hänvisade till blandtrafik i körbanan. I öst, Flygledargatan, ansluter cykelbanor som är utpekade stråk i stadens cykelplan.



Figur 4 Gång- och cykel

För både gående och cyklister är kopplingen via Flygledargatan en viktig länk för att nå Skarpnäck och målpunkterna öster om Gamla Tyresövägen. Det är även en viktig länk för boende i Skarpnäck för att nå livsmedelsbutiken inom detaljplaneområdet. Kopplingen i sydväst via den upptrampade stigen, är också viktig för gc-trafikanter för att nå busshållplats *Norra Sköndal* på väg 229 Tyresövägen.

Det tar ca 20 minuter att cykla mellan planområdet och Gullmarsplan.

3.3. Kollektivtrafik

Detaljplaneområdet ligger i ett bra kollektivtrafikhärläge. Mellan områdets mitt och Skarpnäcks tunnelbanestation är det 850 meter, ca 12 min promenad. Mellan Skarpnäck och Gullmarsplan tar resan 11 minuter med tunnelbana.

Busshållplatsen *Norra Sköndal* trafikeras av flertalet busslinjer sträckan Stockholm City/Gullmarsplan-Älta/Tyresö. Utöver dessa nord/sydgående linjer passerar två stombusslinjer för resenärer som reser öst/västlig riktning. Mellan utredningsområdets mitt och *Norra Sköndal* är det 350 meter, ca 5 min promenad. En resa mellan denna busshållplats och Gullmarsplan tar ca 7 minuter. Resor till och från Stockholm City avgår under högtrafik och tar 15-20 minuter.

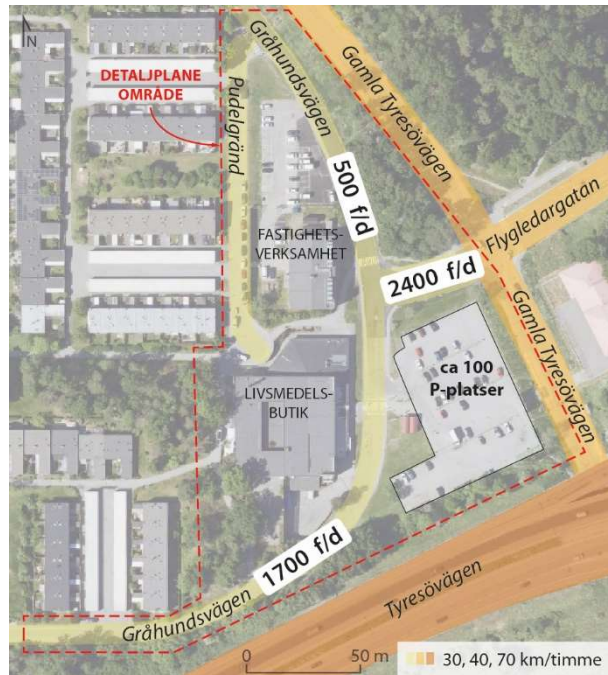
Den närmsta kollektivtrafiken är dock busshållplats *Stora Sköndals väg* på Gamla Tyresövägen, precis intill planområdets östra del. Hållplatsen trafikeras av linje 181 mellan Farsta Strand och Skarpnäck.

3.4. Motorfordonstrafik

Detaljplaneområdet är i öst och söder omgärdat av större vägar, framförallt väg 229 Tyresövägen som är del av det primära vägnätet.

Vägarna inom området är lokalgator med lägre trafikmängder. Dessa gator försörjer befintliga verksamheter inom utredningsområdet och radhusområdena väster om området.

Flygledargatan är den gata som enklast kopplar samman planområdet med kringliggande vägar. Gråhundsvägen norrut erbjuder en alternativ koppling ut mot Gamla Tyresövägen men är en längre väg.



Figur 5 Motorfordonstrafik

3.4.1. Parkering/angöring

Pudelgränds östra sida är idag reglerad så att parkering är tillåten i tre timmar med p-skiva vardagar kl. 7-17. Ca 20 parkerade personbilar ryms längs sträckan.

På parkeringsytan öster om livsmedelsbutiken är parkering tillåten i två timmar med P-skiva, ca 100 parkerade personbilar ryms. Även sopbil som tömmer befintlig FTI-station angör ytan. Någon beläggningsstudie för parkeringsplatsen är inte genomförd inom detta uppdrag. Vid platsbesök och utifrån lokalkännedom antas dock parkeringsytan merparten av tiden vara ca 50% belagd eller mindre.

Livsmedelsbutiken får sina leveranser via Gråhundsvägen i butikens södra gavel. Här sker även avfallshantering.

4. UTFORMNINGSPRINCIPER

För allmän platsmark och framförallt den mark som i detaljplanen kommer regleras som gata har nedan utformningsprinciper varit styrande.

4.1. Gång- och cykeltrafik

Gångbanor planeras med minimimått 2,5 meter på båda sidor gatorna. Undantaget södra delen av Pudelgränd där gångbana istället löper genom parken på gatans västra sida.

Cykel hänvisas främst till blandtrafik i körbanan. Dock ska befintliga cykelbanor öster och väster om planområdet länkas samman genom planområdet längs Flygledargatan. Även i nordsydlig riktning längs Gamla Tyresövägen söder om Flygledargatan ska planerad cykelbana i norr och befintlig cykelbana i söder länkas samman genom detaljplaneområdet.

4.2. Motorfordonstrafik

Körbanorna ges olika bredd beroende på funktion:

- Pudelgränd föreslås till en bredd om 5,5 meter. Gatan antas främst trafikeras av lokaltrafik och ha låga flöden.
- Gråhundsvägen föreslås till en bredd om 6,5 meter. Gatan antas trafikeras av lokaltrafik, trafik från intilliggande radhusområden, samt trafik till/från livsmedelsbutiken, inklusive leveranser.
- Flygledargatan föreslås till en bredd om 7 meter. Gatan antas trafikeras av nära all trafik till/från området och trafik från intilliggande bostadsområden.

För utformning i korsningar är dimensionerande fordon 12 m lastbil, fordonstyp Lbn.

Gråhundsvägens linjeföring vid kvartersgatan är på beställarens begäran dimensionerad för en trafiksituation med sopbil (typfordon Los) i möte med personbil (typfordon P) i 15 km/h. Vid andra fordonsmöten med större fordon kan ett av fordonen behöva vänta innan passage.

En lastbil (typfordon Lbn) kan köra in på kvartersgatan samtidigt som väntande trafik står på kvartersgatan.

4.3. Parkering och angöring

Parkering för bostäder, besökare och handel planeras till garage. Parkeringsplats för rörelsehindrad, RHP, planeras också till garage. För de byggnader som inte nås via garage möjliggörs RHP till gatan, allmän platsmark. Dessa platser regleras dock först vid behov, till dess föreslås de regleras som korttidsparkering eller lastplats.

Angöringsfickor föreslås till 2x15 meter och 2,75x15 m. Storleken på angöringsfickorna är olika beroende på gatans karaktär. På sträckor med fler större fordon och högre

trafikmängd planeras för angöringsfickor på 2,75 m medan delsträckor med lägre fordonsflöden har smalare angöringsfickor.

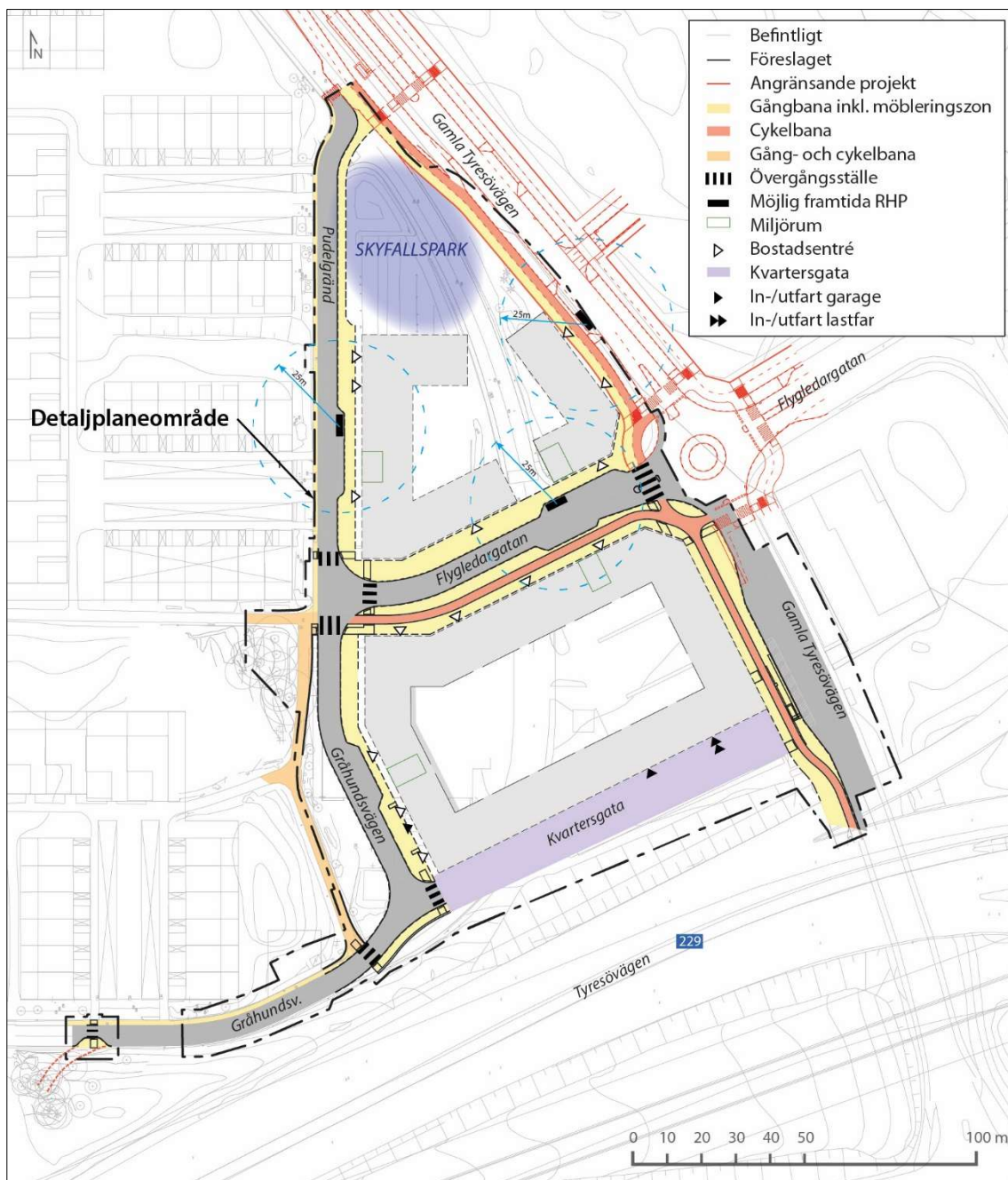
Avfallshantering planeras till miljörum och sopbil föreslås angöra i angöringsfickor vid miljörum. SVOAs riktlinjer om max 10 meter mellan fordon och miljörum uppnås vid samtliga platser.

4.4. Kollektivtrafik

Busshållplats *Stora Sköndals väg*, södergående riktning, på Gamla Tyresövägen öster om planområdet utformas som fickhållplats för ledbuss för att säkerställa framkomlighet för förbipasserande bussar.

5. UTFORMNING

Planförslaget innebär möjliggörande av flerbostadshus med ca 400 lägenheter, en matbutik om 1800 kvm och mindre lokaler i gatuplanet. Bebyggelsen planeras till ett kvarter på var sida om Flygledargatan. Parkering planeras till parkeringsgarage under det södra kvarteret.



Figur 6 Översikt planförslaget

5.1. Gatunätet

Befintlig gatustruktur förändras inom planområdet genom att *Gråhundsvägen* i nord/sydlig sträckning utgår samt att *Pudelgränd* och *Flygledargatan* delvis får ny sträckning. En ny gata i öst/västlig riktning söder om det södra kvarteret tillkommer, denna gata planeras inom *kvartersmark* medan övriga gatunätet är inom *allmän platsmark*.

I nordost ansluter utformningen till angränsande projekt *Gamla Tyresövägen*. I sydväst ansluter utformningen angränsande projekt *väg 229, Norra Sköndal, bytespunkt*. Se vidare avsnitt 2 angränsande projekt.

Pudelgränd: Längs befintlig nordlig del av gatan bevaras gångbanan på den västra sidan. Gatan förlängs söderut och ansluter *Gråhundsvägen* i en ny korsningspunkt där även *Kvartersgatan* ansluter ytterligare längre söderut. *Pudelgränd* utformas med en bredd om 5,5 meter, angöringsficka/möbleringszon 2 meter och gångbana 2,5 meter (exklusive sidomått om 0,7 m mellan gångbana och lastplats för dörruppslag) på den östra sidan. Befintlig längsgående parkering på gatans östra sida utgår och ersätts med angöringsficka. Befintlig gångbana på västra sidan är ca 1,5 meter bred.

Gråhundsvägen utformas med en bredd om 6,5 meter, angöringsficka/möbleringszon 2,75 meter och gångbana 2,5 meter på den östra sidan. Den bredare sektionen på körbanan är för att hantera flöden av leveranser till/från matbutiken vars lastfar planeras till kvartersgatan söder om kvarter B.

Flygledargatan förlängs västerut för att ansluta *Pudelgränd* och *Gråhundsvägen* i en ny korsningspunkt. Gatan kommer fungera som huvudsaklig entré till området och utformas med en bredd om 7 meter, angöringsfickor 2,75 meter, dubbelriktad cykelbana längs södra sidan om 2,5 meter och gångbanor på var sida i varierande bredd, dock minst 2,5 meter.

På grund av befintlig huvudvattenledning som korsar *Flygledargatan* begränsas utformningen i hur mycket gatan kan höjas. Detta på grund av SVOAs krav om att ledningen ej får ha för stor täckning. Det gör att gatans västra del ges en lutning om drygt 5%.

Gamla Tyresövägen: Befintlig busshållplats, *Stora Sköndals väg*, på västra sidan om Gamla Tyresövägen utformas som fickhållplats. Denna utformning bidrar till att säkerställa framkomligheten på gatan och i cirkulationsplatsen. Innanför busshållplatsen utformas enkelriktad cykelbana till en bredd 2,25 meter och innanför denna en gångbana om 2,75 meter.

5.2. Gångtrafik

Gångvägnätet blir i och med förslaget finmaskigt och uppfyller stadens riktlinjer om minst 2,5 meter breda gångbanor. Samtliga övergångsställen utformas för att uppfylla stadens riktlinjer om tillgänglighet.

Befintlig huvudvattenledning som leder till att *Flygledargatan* ges en lutning om drygt 5% innebär att även gångbanan ges samma lutning. Längs denna sträcka, västra delen av *Flygledargatan*, uppnås därför inte stadens tillgänglighetskrav om max 5% lutning. Lutningen innebär även att det ställs särskilda krav på utformning av entréerna inom kvartersmark.

Även längs kvartersgatan planeras gångbana/gångbanor. Kvartersgatan ansluter Gamla Tyresövägen med trappor och blir därför heller inte en tillgänglig koppling för gående.

På *Gråhundsvägen* längst västerut i planområdet utformas övergångsstället med en hastighetsdämpande åtgärd, avsmalnad körbana. Här ansluter utformningen angränsande projekt som innebär gc-väg till busshållplats *Norra Sköndal*.

5.3. Cykeltrafik

Cykelvägnätet genom området kopplar an till befintliga och planerade cykelbanor som angränsar planområdet. Den dubbelriktade cykelbanan längs *Flygledargatan*, med en bredd om 2,5 meter uppfyller stadens riktlinjer gällande bredd för huvudnätet.

Cykelbanan längs *Gamla Tyresövägen*, 2,25 meter, uppfyller stadens riktlinjer gällande bredd för det primära nätet.

5.4. Parkering och angöring

Parkering för bostäderna, besöksparkering och parkering till matbutiken planeras till parkeringsgaraget i det södra kvarteret. In- och utfart sker via *Gråhundsvägen* och *Kvartersgatan*. Lastfaret till livsmedelsbutiken angörs via *Kvartersgatan*.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade, RHP, regleras vid behov med en möjlig plats per husbyggnad för det norra kvarteret. Avståndet mellan platserna och entréerna uppgår till max 25 meter vilket uppfyller krav enligt BBR men innebär avsteg från stadens egna riktlinjer som innebär att en RHP ska vara möjlig inom 10 meter.

I det södra kvarteret planeras RHP till garaget och riktlinjerna kan därmed uppnås om RHP planeras inom minst 25/10 meter från respektive hiss.

Eftersom avfallshantering är planerat till miljörum utformas gatorna med angöringsfickor i anslutning till respektive miljörum. Utformningen innebär max 10 meter mellan angöringsficka och miljörum vilket innebär att SVOAs riktlinjer uppfylls.

6. TRAFIKPROGNOS

För att uppskatta trafikflöden på vägnätet inom detaljplaneområdet har en trafikprognos tagits fram. Prognosen baseras på befintliga och tillkommande flöden.

6.1. Alstring

Befintlig trafik kopplat till befintliga verksamheter, matbutik och L&T FM AB, antas motsvara trafik som alstras i och med planerad matbutik och eventuella mindre verksamheter i gatuplan.

Alstringstal från Trafikverkets alstringsverktyg har använts för att beräkna antal fordon/dygn för befintlig livsmedelsbutik som antas vara ca 1800 kvm BTA. Trafikverkets verktyg kan generera resultat för *Detaljhandel*, *Stormarknad* och *Närbutik*.

Tabell 1 Trafikalstring enligt Trafikalstringsverktyget

<i>Verksamhet</i>	<i>Ca antal fordon/dygn</i>
Detaljhandel	700
Stormarknad	450
Närbutik	80

Resultaten visar att alstringen skiljer sig mycket beroende på verksamhetstyp. Befintlig och planerad livsmedelsbutik bedöms inte motsvara någon av dessa tre kategorier fullt ut. Baserat på alstringen från trafikstringsverktyget antas därför istället ett medelvärde mellan alstring för *Stormarknad* och *Närbutik* vilket ger ca 260 f/d. Därtill tillkommer nyttotrafik om ca 10% vilket ger totalt ca 300 f/d.

Trafik som alstras genom planerad bostadsbebyggelse baseras på nedan antaganden:

- 400 lägenheter
- 3 fordonsrörelser per lägenhet och dygn (detta inkluderar även besökande, bud, taxiresor m.m.)

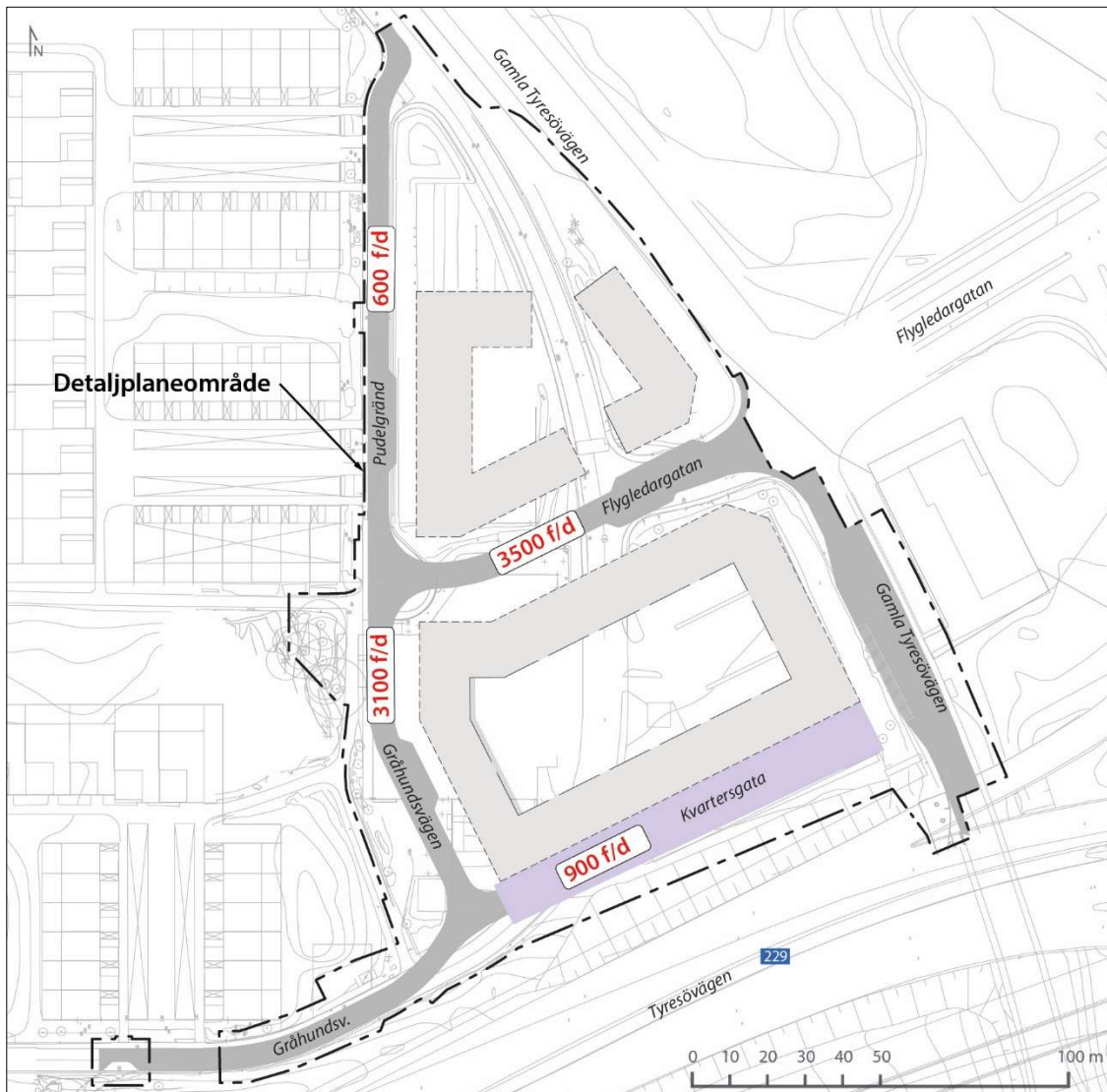
Ovan antaganden ger 1200 fordonsrörelser per dygn för planerad bostadsbebyggelse.

6.2. Fördelning

Trafiken antas fördelas på gatunätet enligt nedan antaganden:

- Dagens trafik på *Gråhundsvägen* norr om *Flygledargatan* flyttar över till *Pudelgränd*.
- Då parkeringsgarage för samtliga lägenheter och livsmedelsbutik är placerat i garaget i det södra kvarteret antas 95 % av fordonsrörelserna fördelas på *Flygledargatan* och *Gråhundsvägen*.
- Garaget har två in-/utfarter. En på *Gråhundsvägen* och en på *Kvartersgatan*. Dessa antas nyttjas till 50% vardera.
- 5% av fordonsrörelserna antas fördelas på *Pudelgränd*.

Ovan antaganden om alstring och fördelning redovisas i nedan figur.



Figur 7 Prognos

7. FORTSATT ARBETE

I och med denna trafikutredning har nedan punkter konstaterats som viktiga att bevaka eller arbeta vidare med i kommande skeden:

- Säkerställa framkomlighet för driftfordon till skyfallsparken.
- Samordning med kringliggande projekt för att bevaka eventuella förändringar som kan påverka utformningen.
- Samordning kring utformning av kvartersgatan för att säkerställa anslutningar till allmän platsmark.
- Bevaka utformning av entréer längs Flygledargatan där lutningen överstiger 5%
- Bevaka utformning av garagets in- /utfart mot Gråhundsvägen för att säkerställa god utformning i anslutning till *allmän platsmark*.
- Bevaka antal parkeringsplatser för boende, både personbil och cykel.
- Lokalisera yta för cykelparkering till livsmedelsbutik nära entrén.