

---

## PM TRAFIK

---

REVELOP (F.D. PROFI FASTIGHETER)

### Kabelverket 2

UPPDRAGSNUMMER 12602481



2021-05-28

JOHAN INGELSHED

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och avgränsning	2
<b>2</b>	<b>Nuläge</b>	<b>3</b>
2.1	Gång- och cykeltrafik	3
2.2	Kollektivtrafik	5
2.3	Motorfordonstrafik	5
2.4	Angöring och parkering	6
<b>3</b>	<b>Förutsättningar</b>	<b>8</b>
3.1	Utveckling av infrastrukturen i området	8
3.2	Riktlinjer gällande angöring och parkering	10
3.3	Fastighetsförutsättningar	11
<b>4</b>	<b>Utformningsförslag</b>	<b>12</b>
4.1	Allmänt	13
4.2	Gångtrafik	13
4.3	Cykeltrafik	14
4.4	Angöring och parkering	14
<b>5</b>	<b>Konsekvenser av utformningsförslaget jämfört med nuläget</b>	<b>18</b>
5.1	Gång- och cykeltrafik	18
5.2	Kollektivtrafik	18
5.3	Motorfordonstrafik	18
5.4	Angöring och parkering	18
<b>6</b>	<b>Konsekvenser för angränsande planområde</b>	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>Andra studerade lösningar</b>	<b>22</b>

### Versionshistorik:

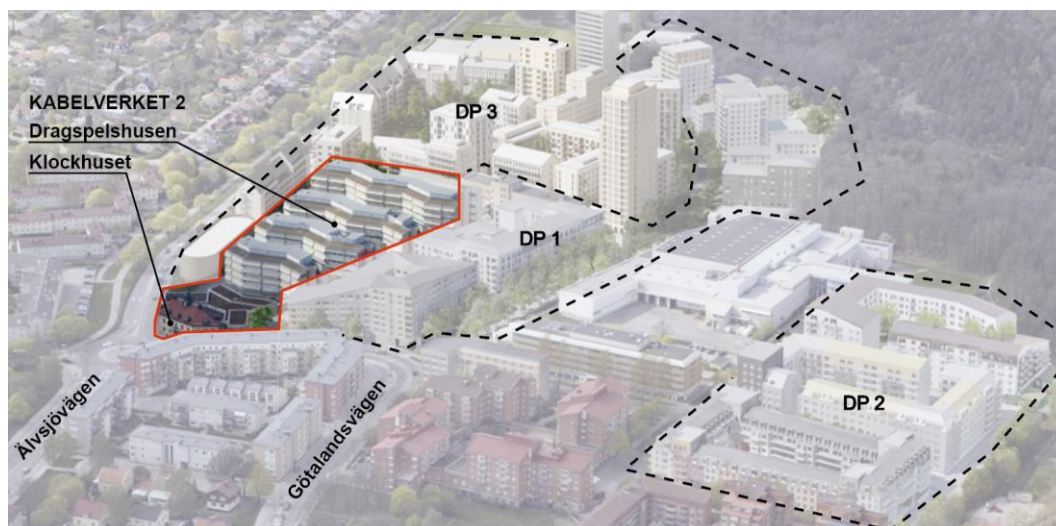
2020-03-26	Granskningshandling inför detaljplansamråd
2020-09-23	Revidering (avsnitt 3.1) efter detaljplansamråd
2021-05-14	Granskningshandling efter detaljplansamråd
2021-05-28	Slutversion efter detaljplansamråd

# 1 Inledning

Kabelverket/Älvsjöstaden är ett stadsutvecklingsområde inom Älvsjö stadsdelsområde där det pågår flera förtätningsprojekt. Inom stadsutvecklingsområdet planeras det för ca 1 800 bostäder, verksamhetslokaler, förskolor samt ombyggnad och nybyggnad av gator och allmänna platser. Utbyggnaden av Kämpetorpsskolan med intilliggande idrottsplats ingår också i stadsutvecklingsområdet.

## 1.1 Bakgrund

Revelop äger sedan 2016 fastigheten Kabelverket 2. I anslutning till denna fastighet som idag innehåller kontorsverksamhet, har två större detaljplaner tagits fram (DP 1 och DP 3, se Figur 1-1 nedan). Inflyttning har skett för DP 1 medan DP 3 har vunnit laga kraft och förbereds för byggstart. Utöver dessa två detaljplaner finns ytterligare ett detaljplanområde (DP2) i närheten av fastigheten, där utbyggnad pågår och inflyttning har skett till vissa kvarter.



Figur 1-1 Nuvarande fastigheten Kabelverket 2 med angränsande planområden, med vy från Älvsjö station.

Detaljplanen för fastigheten Kabelverket 2 påbörjades 2019 i syfte att pröva omfattning, placering och utformning av en ny byggnad innehållande kontor, ca 50 lägenheter och centrumfunktioner. Detaljplanen ska även pröva möjligheten till påbyggnad av befintliga hus inom fastigheten. Planområdet utgörs av fastigheten i sin helhet och är tänkt att även fortsättningsvis utgöras av kvartersmark.

Sweco har anlitats av Revelop för att utreda trafikfrågor kopplade till detaljplanen och parallellt med detta pågår andra utredningar gällande exempelvis landskapsarkitektur och dagvatten.

Fastigheten Kabelverket 2 kan delas in i två byggnadsgrupperingar – "Klockhuset" och "Dragspelshuset". Klockhuset byggdes 1916 som kontor till LM Ericssons fabrik för kabeltillverkning som revs på 1980-talet. Klockhuset ligger intill cirkulationsplatsen

Älvsjövägen/Götalandsvägen och ska bevaras enligt planförslaget. En tillbyggnad till Klockhuset gjordes under mitten av 1990-talet i form av en konferenslokal, vilken är tänkt att rivas för att ge plats till den planerade nybyggnationen. Även Dragspelshusen byggdes under mitten av 1990-talet och rymmer kontor med ett större parkeringsgarage därunder. Dragspelshusen är tänkt att bevara sina nuvarande funktioner men föreslås byggas på med fler våningsplan enligt planförslaget.

## 1.2 Syfte och avgränsning

En första version av denna rapport togs fram till detaljplanens samråd. Denna rapport är har reviderats efter samrådet och utgör underlag till granskningsskedet. Syftet med rapporten är att ur ett trafikperspektiv beskriva bebyggelseförslaget för den tillkommande bebyggelsen på den södra delen av fastigheten Kabelverket 2. Utredningsområdet är därför avgränsat till ytan mellan de befintliga byggnaderna Klockhuset och Dragspelshusen, det vill säga den del av fastigheten där förändringar planeras i marknivå och som därmed kan påverka rörelsemönster för olika trafikantgrupper. I väster gränsar området till Älvsjövägen och DP 3, och i öster gränsar området till Götalandsvägen och DP 1 (se Figur 1-2).

Påbyggnaden av Dragspelshusen beskrivs närmare i andra underlags-PM till granskningsskedet. Se exempelvis separat PM om planområdets parkeringstal.



Figur 1-2 Översiktskarta över Älvsjö. Fastigheten Kabelverket 2 är inramad med tunn röd linje, utredningsområdet för denna rapport är inramad med grovre röd linje.



## 2 Nuläge

I detta avsnitt beskrivs nuvarande förhållanden för olika trafikantgrupper, i och runt om utredningsområdet.

### 2.1 Gång- och cykeltrafik

Kartan i Figur 2-1 nedan redovisar gång- och cykelnätet i närområdet. Längs med Älvsjövägen löper en dubbelriktad cykelbana på sydvästra sidan. Söder om cirkulationen vid Götalandsvägen övergår cykelbanan till dubbelriktade cykelbanor på båda sidor om vägen. En dubbelriktad cykelbana viker även in mot Älvsjö station på södra sidan om Götalandsvägen. Bland de nya gatorna i området är det endast Kabelverksgatan som får cykelbanor. Där planeras enkelriktade cykelbanor på varsin sida om vägen inom ramen för DP 1. I övrigt planeras lokalvägnätet i intilliggande planområden ha cykling i blandtrafik och gångbanor på båda sidor av gatorna.



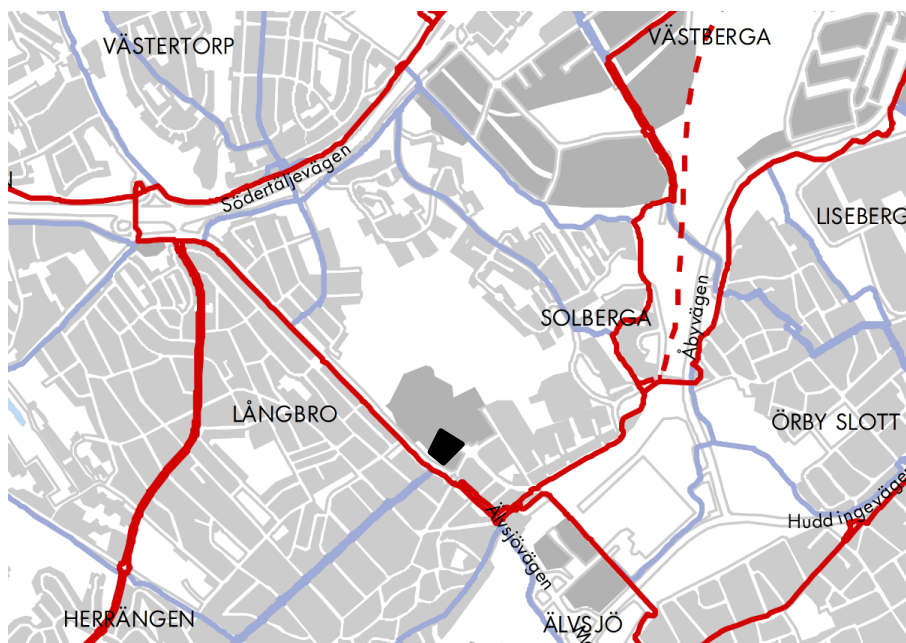
Figur 2-1 Befintligt gång- och cykelnät. Blå linjer markerar gång- och cykelbanor, gröna linjer markerar gångbanor. Källa: Stockholms stad, Dataportalen / NVDB.

Den nuvarande gångbanan utmed Älvsjövägens norra sida har en trång passage förbi Klockhuset och cirkulationsplatsen vid Götalandsvägen, se Figur 2-2. Där är bredden drygt 2 meter, men vid stolpar minskar den till knappt 1,5 meter. Längre norrut ökar gångbanan till ca 2,5 meter hinderfri bredd.



Figur 2-2 Älvsjövägens gångbana är smal vid Klockhuset. Källa: Google

Kartan i Figur 2-3 visar klassificering av cykelstråk i närområdet enligt Stockholms stads cykelplan (2012). Cykelbanorna utmed Älvsjövägen utgör del av ett pendlingscykelstråk mellan Fruängen och Farsta. Från sydväst löper ett utpekat huvudcykelstråk längs Långbrodalsvägen som i dagsläget inte är utbyggt med cykelbanor, med anslutning till Älvsjövägens gång- och cykelbana. Både pendlingscykelstråk och huvudcykelstråk utgör huvudnät för cykeltrafiken, men pendlingscykelstråken har högst standardkrav vad gäller framkomlighet och drift och underhåll.



Figur 2-3 Cykelnätssklassificering enligt Stockholms cykelplan (2012). Pendlingsstråk i rött och huvudstråk i blått. Svart fyrkant markerar utredningsområdet.



## 2.2 Kollektivtrafik

Den närmsta busshållplatsen till Kabelverket 2 är Älvsjögården som ligger på ca 50-100 meters gångavstånd från fastigheten (se Figur 2-4). Därifrån nås ett antal olika busslinjer, varav en är stombuss 173 som går mellan Skarpnäck och Skärholmen. På ca 500 meters gångavstånd nås Älvsjö station där pendeltåg och ytterligare busslinjer finns att tillgå.



Figur 2-4 Kollektivtrafik i anslutning till utredningsområdet.

## 2.3 Motorfordonstrafik

Älvsjövägen är en viktig länk mellan E4 och Huddingevägen (väg 226) och ingår enligt Stockholms framkomlighetsstrategi i det primära vägnätet i länet. Det primära vägnätet har definierats i ett samarbete mellan Stockholms stad, Trafikverket, Trafikförvaltningen och Solna stad och är av stor vikt för arbetspendling och nyttotrafik mellan länets olika delar. Hastighetsbegränsningen är 50 km/t förbi utredningsområdet och trafikmängden uppgår till omkring ca 20 000 fordon/vardagsmedeldygn<sup>1</sup>.

Stockholms stad är väghållare för Älvsjövägen och Götalandsvägen. Götalandsvägen har 50 km/t som skyltad hastighet och omkring 5 000 fordon/vardagsmedeldygn. Övriga gator som gränsar till fastigheten, Glasfibergatan (utbyggd inom DP 1) och Klockhusgränd är enskilda gator.

På Älvsjövägens norra del, norr om den nya gatuanslutningen Kabelverksgatan, gäller förbud mot trafik med fordon tyngre än 7,5 ton.

<sup>1</sup> Uppgifter om trafikmängder är hämtade från Stockholms stads dataportal för publika data. Uppgifterna bygger på mätningar från olika källor och tidpunkter under åren 2014–2015.

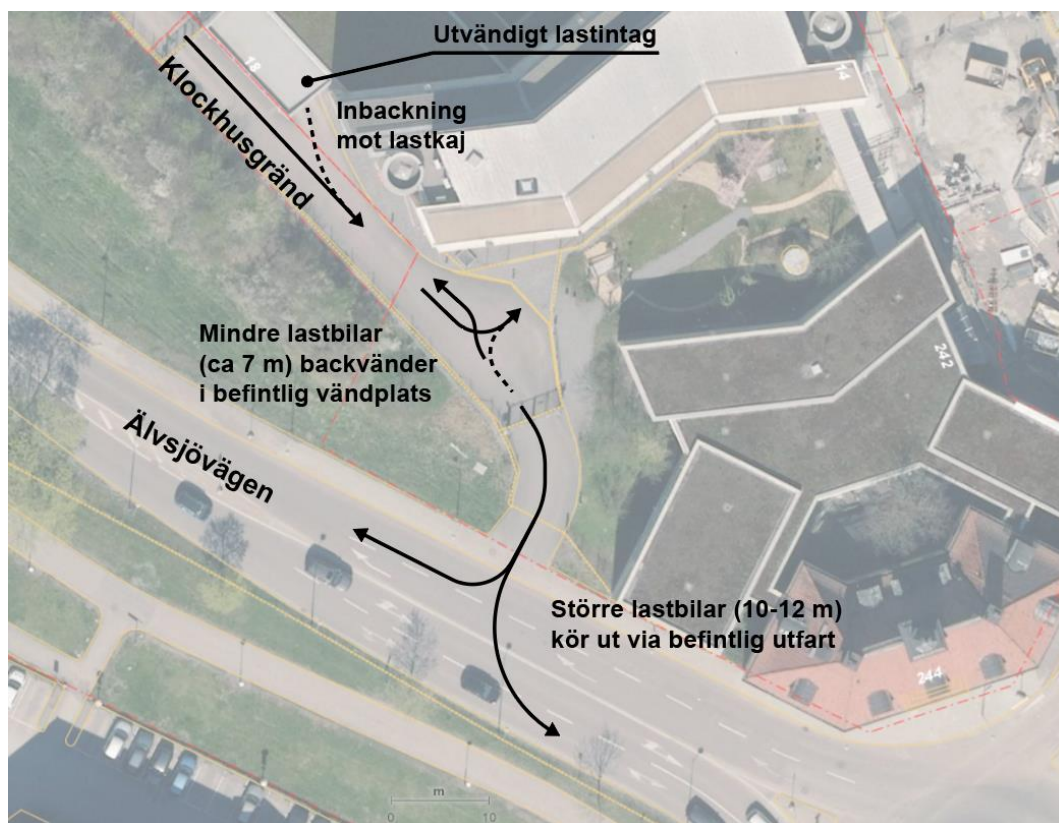
## 2.4 Angöring och parkering

Fastigheten som i nuläget innehåller olika typer av kontorsverksamheter har all bilparkering samlad i ett underjordiskt garage. Detta garage är cirka 12 000 kvm stort, uppdelat på två plan och rymmer ca 350 bilplatser. Samtliga platser i garaget är förhyrda utan besittningsskydd och hyrs ut till fastighetens kontorshyresgäster. Den nuvarande fastighetsförvaltaren uppskattar att belägningsgraden i garaget är ungefär 60 procent under vardagar, vid 82 procent uthyrda lokaler.

Garaget rymmer även en särskild del för cykelparkering med plats för ca 50 cyklar.

Huvudparten av inlastningen till fastighetens lokaler sker via garaget som har ett avskilt lastmottag där takhöjden är anpassad för lastbilar. Det invändiga lastmottaget ligger under det nordligaste av Dragspelshusen.

Mot kvartersgatan Klockhusgränd har ett säkerhetsklassat företag sin verksamhet och lastintag. Området kring lastintaget är avskilt med stängsel. Leveranslogistiken för denna verksamhet framgår av Figur 2-5 nedan. Utöver att fungera som utfartsväg för lastbilar finns även möjlighet för räddningstjänsten att angöra fastigheten via in- och utfarten som visas i figuren nedan.



Figur 2-5 Fordonsrörelser till och från utvändigt lastkaj. Flygfoto från 2018 (källa: Stockholms stad).



Klockhuset med tillhörande konferenslokal har i nuläget möjlighet att ta emot leveranser från en lastplats vid Götalandsvägen. Leveranser och avfall forslas dock främst genom lasthissar och långa korridorer till varumottaget i garaget nordligaste del (ett avstånd på drygt 150 m).

Glasfibergatan som löper längs fastighetens nordöstra sida slutar i en vändplats strax norr om Klockhuset, se Figur 2-6. Vändplatsen (med drygt 7 m radie) är för liten för att avfallsbil ska kunna vända utan backning. Hämtningspunkter för avfall är dock placerade så att vändplatsen inte behöver användas av hämtningsfordon.



Figur 2-6 Angöringsfunktioner vid Glasfibergatan och Götalandsvägen. Flygfoto från 2018 (källa: Stockholms stad).

### 3 Förutsättningar

I detta avsnitt redovisas ett urval av förutsättningar som har varit styrande för framtagandet av bebyggelseförslaget för fastigheten Kabelverket 2.

#### 3.1 Utveckling av infrastrukturen i området

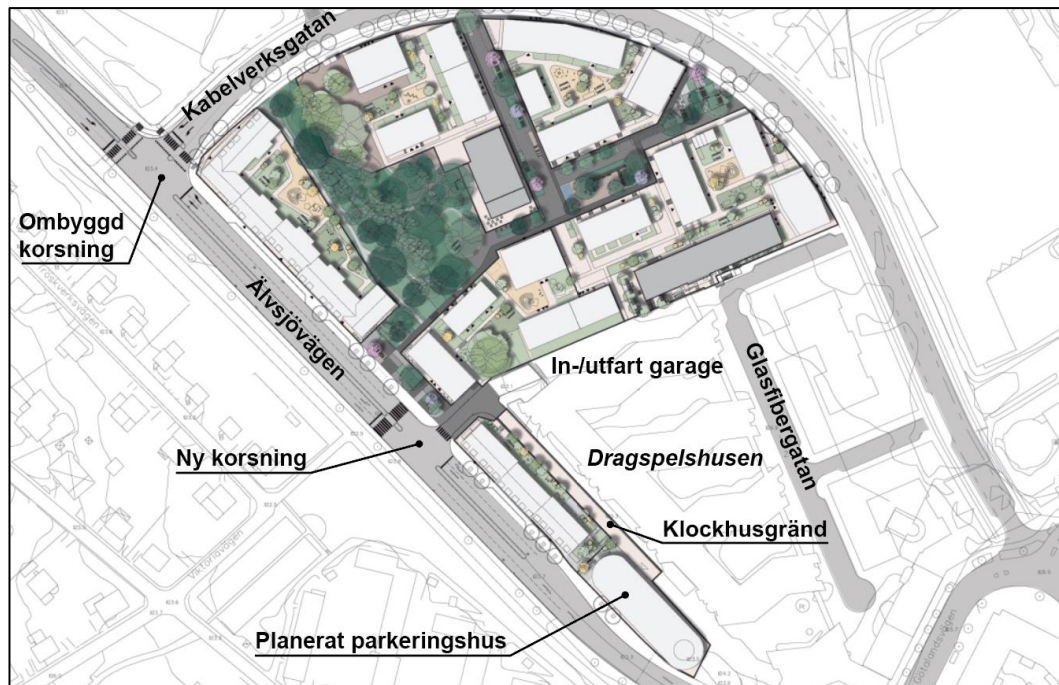
Spårväg syd och tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan

Trafikförvaltningen planerar för utbyggnad av spårväg under namnet "Spårväg Syd" med en delsträcka längs med Älvsjövägen. Spårvägen ska koppla samman Älvsjö med Flemingsberg, med start för projektering och planering under 2020. Sträckan planeras vara utbyggd till år 2030.

Det finns även beslut om utbyggnad av tunnelbana mellan Fridhemsplan och Älvsjö station, vilket preliminärt bedöms vara genomfört år 2035. Den nya linjen är tänkt att få sex stationer som ger flera bytespunkter till annan kollektivtrafik, som Tvärbanan och pendeltågen.

Angränsande planområden

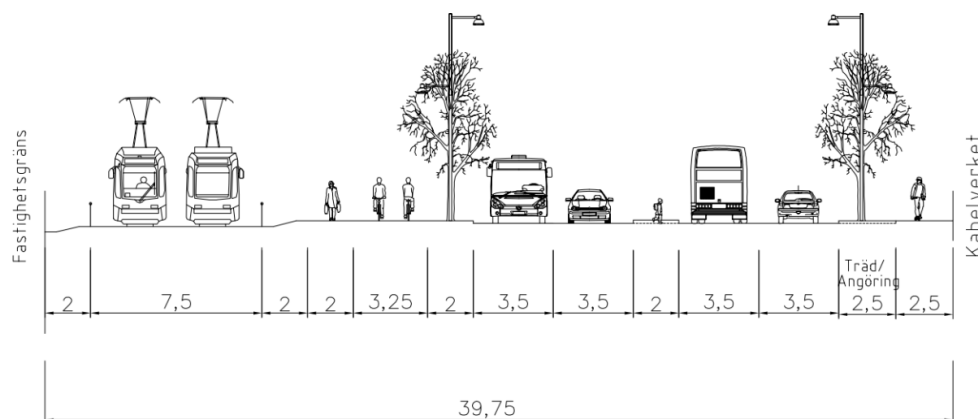
DP 3 möjliggör nya bostäder med lokaler i bottenvåning samt ett parkeringshus utmed Älvsjövägen, se Figur 3-1 nedan. Detta förutsätter att Älvsjövägen inom planområdet byggs om för att möjliggöra angöringsfickor och en funktionell gångbana längs med vägen.



Figur 3-1 Illustrationsplan för DP 3. Källa: Andersson Jönsson landskapsarkitekter (2017)

I detaljplanen ingår en ny korsning som blir Kabelverket 2:s huvudsakliga anslutning till vägnätet. Parkeringsgaraget under Dragospelshuset har in- och utfart mot en kort allmän lokalgata som leder fram till denna korsningspunkt. Korsningen är tänkt att utformas med signalreglering och höger- samt vänstersvängkörfält från Älvsjövägen. Till den korta allmänna lokalgatan ansluts även kvartersgatan Klockhusgränd som blir tillfartsväg för Kabelverket 2, ett nytt parkeringshus samt ett nytt bostadshus vid Älvsjövägen. Angöring till de två senare kommer kunna ske från Älvsjövägen, dit husens huvudentréer är vända. Mot Klockhusgränd kommer det finnas enstaka parkeringsplatser för rörelsehindrade på kvartermark.

WSP har tagit fram en rapport "Trafikutredning Kabelverket DP 3" (2016-03-03) som utgör underlag för den detaljplanen och även ger vissa förutsättningar för planarbetet för Kabelverket 2. I rapporten konstateras att både sidoförlagd och mittförlagd spårväg har utretts för Älvsjövägen, men att sidoförlagd spårväg på södra sidan av vägen har förordats eftersom Älvsjövägens gatuanslutningar vetter mot norr. Trafikförvaltningen anser dock (2020-08-21) att mittförläggning inte ska uteslutas i detta skede. Stockholms stad bedriver under våren 2020 bygghandlingsprojektering för Älvsjövägen utmed DP 3, med en sektionsindelning som i stort överensstämmer med trafikutredningens sektionsskiss, se Figur 3-2 nedan.



ÄLVJÖVÄGEN VID KABELVERKET

Spårväg sidoplacerad, två körfält i varje riktning

SKISS 2015-11-25

Figur 3-2 Sektion för Älvsjövägen med framtida spårväg söder om Älvsjövägen. Källa: WSP (2016)

Älvsjövägen planeras att byggas om till och med det planerade parkeringshuset i DP 3 (se Figur 3-1 ovan). Söder därom ansluter bygghandlingsprojekteringen till Älvsjövägens befintliga utformning. En förutsättning för placeringen av nya hus vid Kabelverket 2 är att bebyggelsen inte ska medföra ett tvång att bygga om Älvsjövägen söder om det nya parkeringshuset. Andra förutsättningar som detta medför är att det regionala cykelstråket fortsatt kommer gå på Älvsjövägens södra sida, och att norra sidan endast kommer ha gångbana. Projekteringen av Spårväg Syd kan potentiellt medföra att även sträckan utanför Kabelverket 2 behöver byggas om, men det är för tidigt att slå fast i detta läge. Därför anpassas bebyggelseförslaget till Älvsjövägens nuvarande utformning.





5. "Angöringsplats ska vara anordnad så att hämtningsfordon inte blockerar övrig trafik. Angöringsplatsen ska även vara utformad så att hämtningspersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt. Att öppna förardörren mot en starkt trafikerad väg med hög hastighet och/eller stort flöde av fordon är till exempel inte lämpligt."
6. För arbetsmiljöstandard gällande transport av gods med och utan hjälpmedel mellan avlastningsplats och leveransadress, se Figur 3-4 nedan.

<b>MÅTT 15</b> Avståndet mellan lastplats och leveransadress		
	Inget hjälpmedel eller pirra	Pallyft, rullbur eller avfallskärl
<b>GOD KVALITET</b>	Mindre än 20 meter	Mindre än 10 meter
<b>MINDRE GOD KVALITET</b>	20-40 meter	10-20 meter
<b>LÅG KVALITET</b>	Mer än 40 meter	Mer än 20 meter

Figur 3-4 Avståndsrekommendationer ur Handbok för godstransporter i den goda staden.

### 3.3 Fastighetsförutsättningar

Ur fastighetsägarsynpunkt är en viktig förutsättning att befintliga hyresgäster ska kunna fortsätta bedriva sin verksamhet. De funktioner som finns i nuläget gällande exempelvis inlastning ska därför i så stor utsträckning som möjligt behållas intakta, alternativt förbättras, i det nya planförslaget.

En annan viktig aspekt för fastighetsägaren är att befintliga och nya kontorslokaler blir attraktiva att hyra för företag och näringsidkare. Väl fungerande godshantering och lättillgängliga entréer till lokalerna är viktiga faktorer för att uppnå detta.

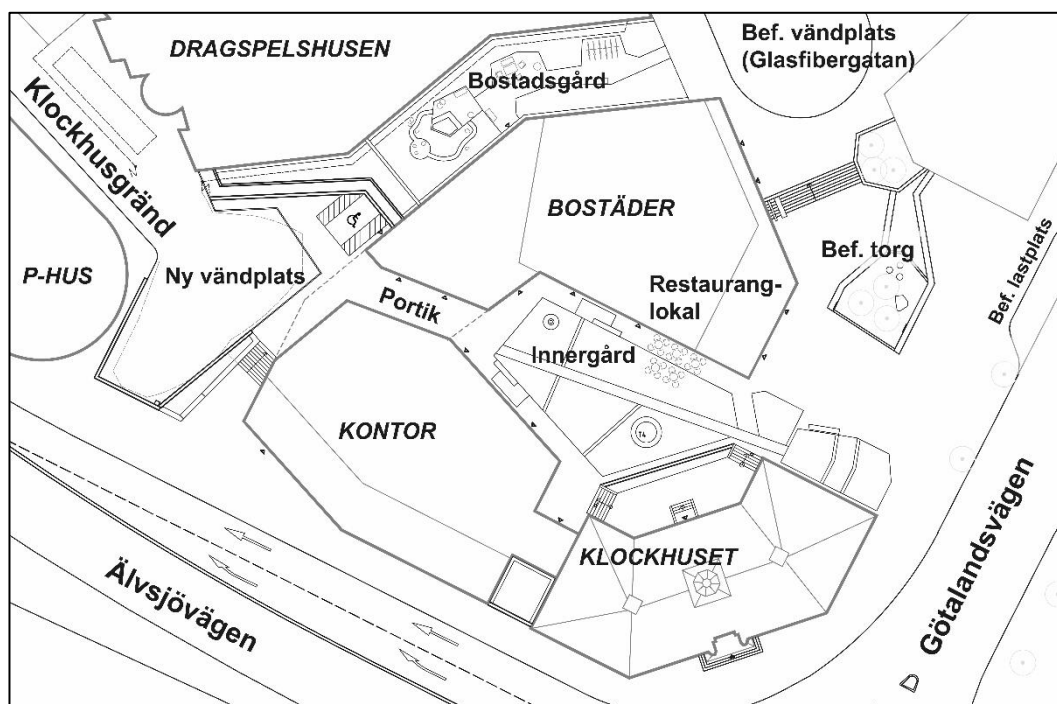
En eventuell framtida delning av fastigheten där de nya byggnaderna bildar en eller flera fastigheter ska inte omöjliggöras. En gemensam lösning för parkering förutsätts dock oavsett om fastigheten delas upp eller inte.

## 4 Utformningsförslag

Nedan visas det framtagna bebyggelseförslaget i perspektiv och i plan. Efterföljande avsnitt beskriver de funktioner som förslaget ger för olika trafikantgrupper och användare.



Figur 4-1 Perspektiv med vy från söder. Källa: AIX arkitekter



Figur 4-2 Illustrationsplan för anordning av markytor kring den nya bebyggelsen. Källa: SWMS landskapsarkitekter



## 4.1 Allmänt

Bebyggelseförslaget innebär att den befintliga tillbyggnaden till Klockhuset rivs och ersätts med en ny sammanhängande byggnad som kopplas ihop med Klockhuset. Den nya byggnaden består av två huvudvolymen som binds samman över en portik. Den norra volymen är tänkt att främst rymma bostäder medan den södra volymen, som ligger intill Älvsjövägen, är avsedd för kontorslokaler. I bostadsdelens bottenvåning mot innergården planeras lokaler med bland annat restaurangändamål.

Bebyggelseförslaget innebär också att den nuvarande in- och utfarten mot Älvsjövägen tas bort, för att ge plats åt den nya kontorsbyggnaden.

## 4.2 Gångtrafik

För gående innebär bebyggelseförslaget nya möjligheter att röra sig genom området norr om dagens cirkulationsplats. Likt nuläget kommer endast gångbanorna utmed Älvsjövägen och Götalandsvägen utgöra allmän plats, men allmänt tillgängliga gångstråk på kvartersmark tillskapas via den nya innergården (se Figur 4-3).

Gångbanan utmed Älvsjövägen föreslås breddas till ca 3 meter utmed fastigheten, vilket ger samma breddstandard som inom den intilliggande detaljplanen (DP3).



Figur 4-3 Rörelsestråk för gående. Källa: SWMS landskapsarkitekter.

### 4.3 Cykeltrafik

Den nya bebyggelsen ligger vid gator där cykling sker i blandtrafik. Cyklande når främst bebyggelsen via gatorna Götalandsvägen, Glasfibergatan och Klockhusgränd. De två sistnämnda kvartersgatorna har jämförelsevis låga trafikmängder och fordonshastigheter, och är därmed väl lämpade för cykeltrafik.

Dagens trappa mellan Götalandsvägen och Glasfibergatan utgör ett hinder för cykling mellan dessa gator. Skenor finns i trappan som kan användas för att leda cykeln.

### 4.4 Angöring och parkering

#### Cykelparkering

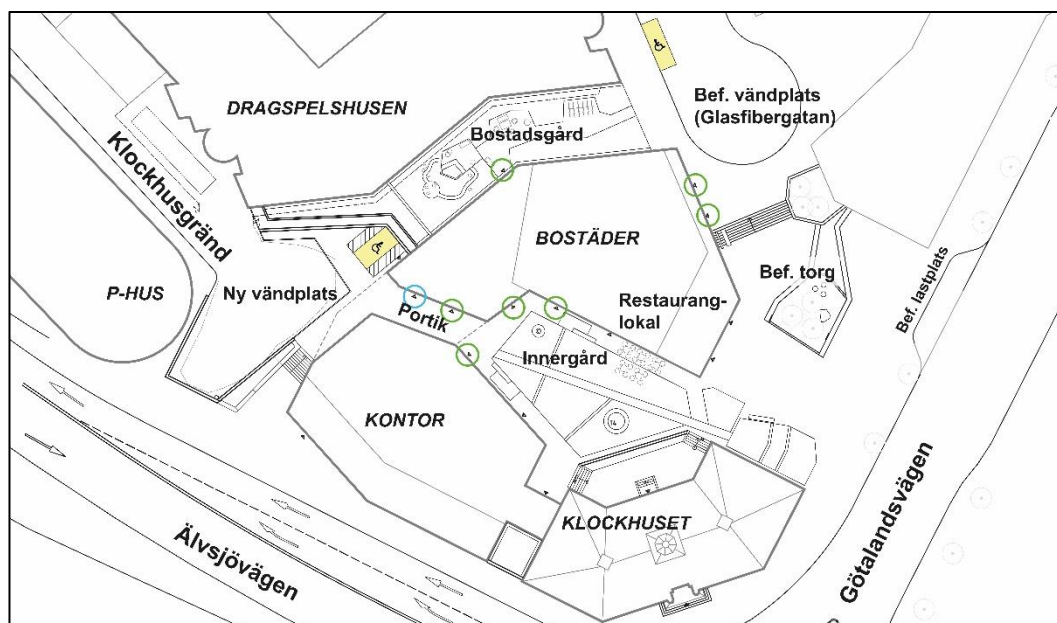
Cykelparkering för boende planeras i källarplan men cykelparkeringar kommer även finnas utomhus i marknivå, i första hand för besökare. Eftersom fastigheten omges av gator med cykling i blandtrafik med gångytor närmast byggnaderna kommer cyklar behöva ledas till och från platserna för cykelparkering. Se separat PM för parkering för en närmare beskrivning av cykelparkeringstal och utformning.

#### Bilparkering

Parkering till hela planområdet löses i det befintliga underjordiska garaget under Dragspelshuset. Källarplanet under den nya bebyggelsen förbinds med en gångkoppling till garaget. Parkeringsplatserna nås via hissar som går ned till källarplanet från både bostadsdelen och kontorsdelen. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ordnas i den delen av garaget som ligger närmast den nya bebyggelsen. För information om parkeringstal, se separat PM för parkering.

#### Angöring med personbil och mindre fordon

Fastigheten nås med personbil och mindre fordon från kvartersgatorna Klockhusgränd och Glasfibergatan. Tänkt placering för angöringsplatser för rörelsehindrade framgår av Figur 4-4 nedan. Därifrån nås fastighetens tillgängliga entréer inom 10–25 meters gångavstånd. De båda vändplatserna kan också användas för att kort släppa av eller hämta upp besökare.



Figur 4-4 Angöringsplatser för rörelsehindrade (gult) och tillgängliga entréer som nås inom 25 m gångavstånd (gröna cirklar) resp. 10 m gångavstånd (blå cirkel).

#### Angöring med lastbil och avfallshantering

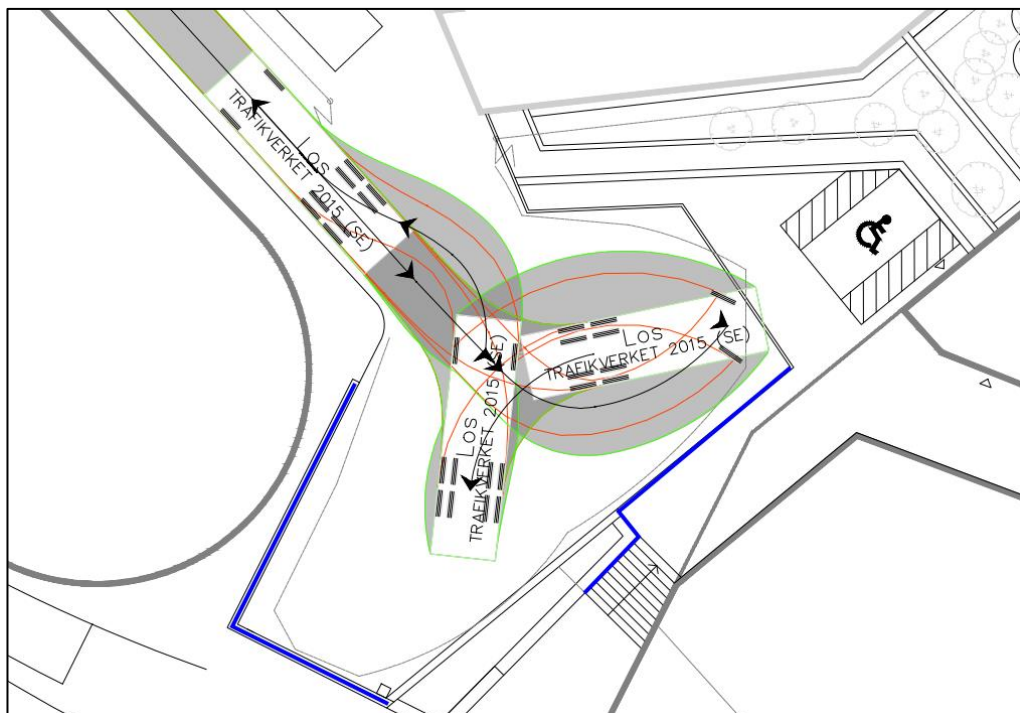
Lastbilar behöver komma åt den nya bebyggelsen för avfallshantering, vid varuleveranser till kontor och restaurang och vid enstaka tillfällen när boende flyttar in och ut. Restauranglokalen kan också ha behov av tömning av fettavskiljare. Utöver detta ska den nuvarande lastkajen vid Dragspelshuset kunna angöras som i nuläget. Vändytan i slutet av Klockhusgränd har utformats för att kunna hantera dessa angöringsbehov. Vändytan dimensioneras för backvändning med lastbilar upp till 12 meters längd.

För den nya bebyggelsen planeras avfallshantering ske via maskinell hantering, och i första hand med mobilt sopsug. En dockningspunkt för mobilt sopsug kan placeras i vändplatsen, på lämplig plats i förhållande till avfallshämningsfordonets vändrörelse. Nära vändplatsen kommer också ett miljörum finnas, varifrån fraktioner som inte ingår i sopsugssystemet kan hämtas. Där finns även möjlighet att placera anslutningspunkt till fettavskiljare. Ett alternativ till sopsug är botten tömmande behållare, förutsatt att en lämplig plats kan ordnas för detta.

Varuleveranser till kontorslokalerna är tänkt att ske med uppställning i vändplatsen på Klockhusgränd. Vändplatsen är dimensionerad så att personbilar eller minibussar kan vända samtidigt som lastning och lossning sker från en lastbil.

Varuleveranser till den planerade restaurangen är tänkt att ske via den befintliga lastplatsen på Götalandsvägen. Lastplatsen används idag bland annat för leveranser till restaurangen i det intilliggande huset.





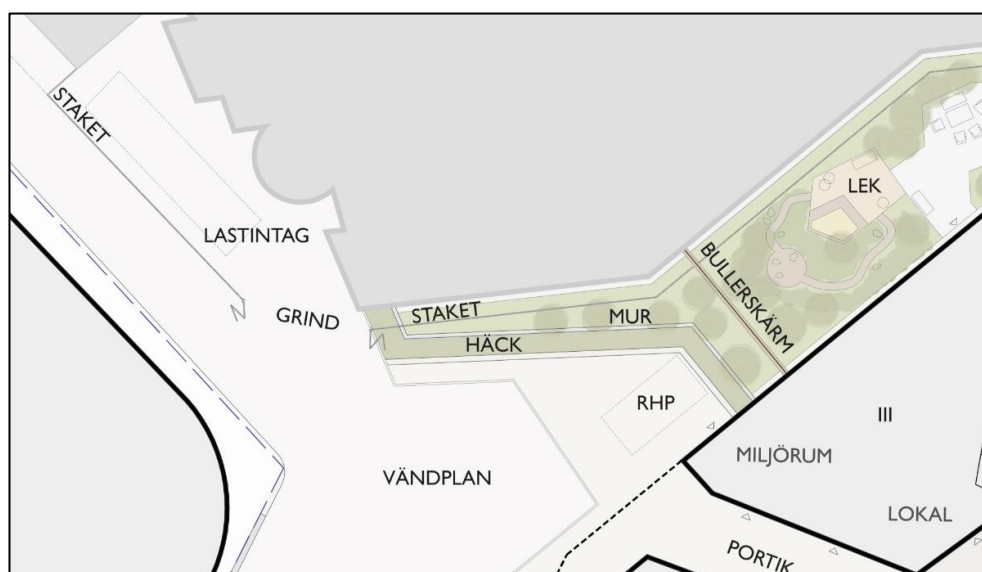
Figur 4-5 Körspåren visar hur en sopbil backar en fordonslängd för att vända. Blå linjer markerar räckan som styr gående bort från området där backning med lastbil förekommer.



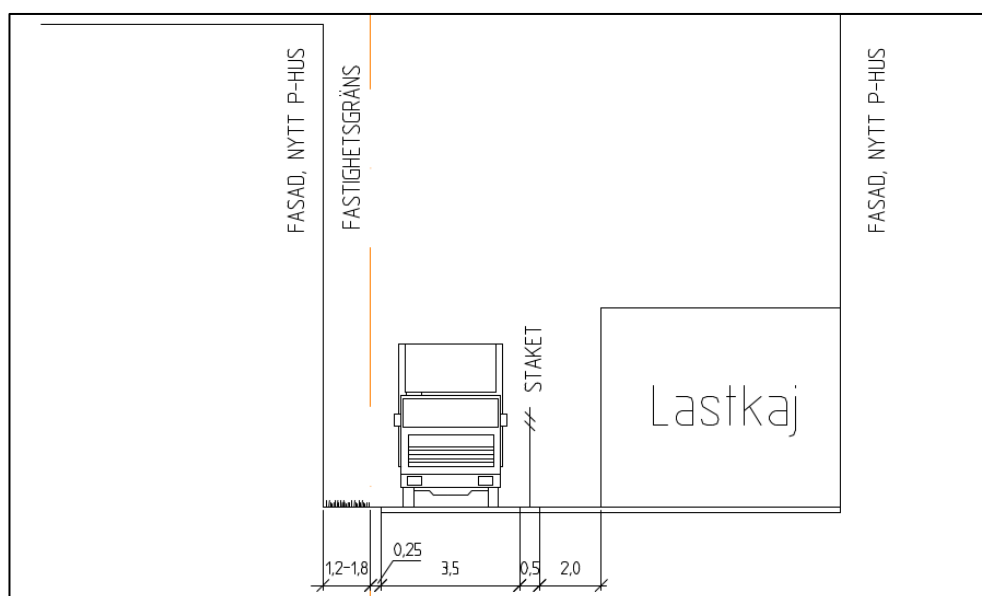
Figur 4-6 Dockningspunkt för mobilt sopsug, i detta fall placerad i gångbana.

## Avskilt lastintag för befintlig verksamhet

Lastintaget till den befintliga verksamheten vid Klockshusgränd behöver även fortsättningsvis ha en avskild yta utanför lastkajen för att varuleveranser ska uppnå verksamhetens säkerhetskrav. Utformningsförslaget innebär att en inhägnad med grind ordnas så att leveransfordon med upp till 12 meters längd kan backa in och ställa upp sig utanför lastintaget. Utmed staketet, på ca 15 meters sträcka, är kvartergatans körbana ca 3,5 m bred. I och med detta får Klockshusgränd en avsmalning där fordon inte kan mötas. Staketet görs genomsiktligt för att underlätta samspel mellan trafikanter.



Figur 4-7. Avskilt lastintag med möjlighet till uppställning med 12 m lastbil.



Figur 4-8. Sektion vid Klockshusgränds avsmalnade del.

## 5 Konsekvenser av utformningsförslaget jämfört med nuläget

### 5.1 Gång- och cykeltrafik

För gångtrafiken innebär förslaget att fastigheten öppnas för nya rörelsestråk vilket höjer gåendes framkomlighet jämfört med nuläget. Gångbanan utmed Älvsjövägen breddas, och via trappan bredvid vändplatsen skapas kopplingar till Klockhusgränd och den nya innergården. De som inte har möjlighet att använda trappan når innergården från Götalandsvägen.

För cykeltrafik som ska passera området medför förslaget inga förändringar mot nuläget i form av ny cykelinfrastruktur. Gångkopplingen på kvartersmark mellan Klockhusgränd och innergården kan användas även med cykel, även om kopplingen inte blir ett anvisat cykelstråk.

### 5.2 Kollektivtrafik

Bebyggelseförslaget påverkar varken den befintliga eller planerade infrastrukturen för kollektivtrafiken. Däremot bidrar förslaget till att skapa underlag för kollektivtrafik i form av boende, besökande och arbetande som behöver ta sig till och från området.

### 5.3 Motorfordonstrafik

Bebyggelseförslaget innebär ingen förändring av nuvarande trafiknät för motorfordon, med undantag för in- och utfarten mot Älvsjövägen som utgår. Förtätningen av fastigheten kan bidra till ökade fordonsflöden i närområdet, men i förhållande till hela exploateringsområdet Älvsjöstaden utgör tillskottet från Kabelverket 2 endast en liten del. I Älvsjöstaden planeras ca 1 800 bostäder, vilket kan jämföras med ett 50-tal bostäder i just detta projekt. För mer information om prognostiserade fordonsflöden, se rapporten "Trafikutredning Kabelverket DP 3" (WSP, 2016).

### 5.4 Angöring och parkering

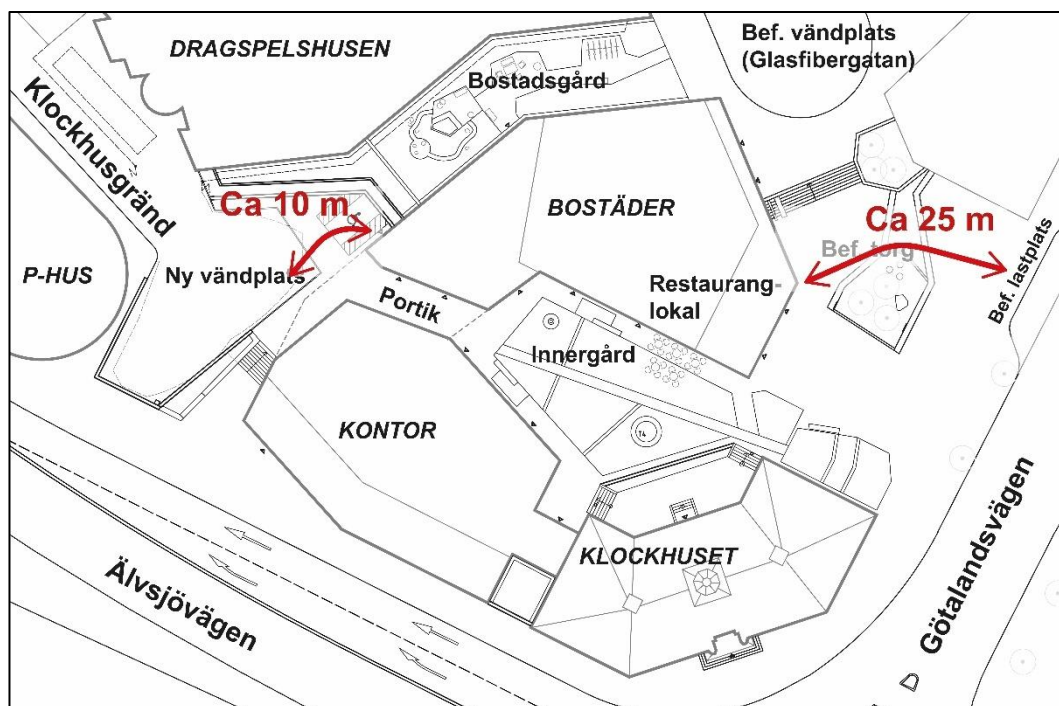
Utformningsförslaget gör inga anspråk på angöring från Älvsjövägen, men däremot kommer angöring för varuleveranser till restaurang att ske via Götalandsvägen.

De föreslagna angöringslösningarnas konsekvenser beskrivs nedan i termer av arbetsmiljö, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

#### Arbetsmiljö

Förslaget ger möjlighet att kunna transportera gods från angöringsytor till entréer på mellan 10 och 25 meters avstånd (se Figur 5-1 nedan). Det bedöms ge god till mindre god kvalitet, beroende på godstyp och hjälpmedel, enligt SKL och Trafikverkets handbok (se avsnitt 3.2). Den yttre transportvägen från miljörummet till hämtningsfordonet bedöms bli ca 10 m, och förses med fast och jämn markbeläggning och nivåutjämning vid vändplatsens kantsten.





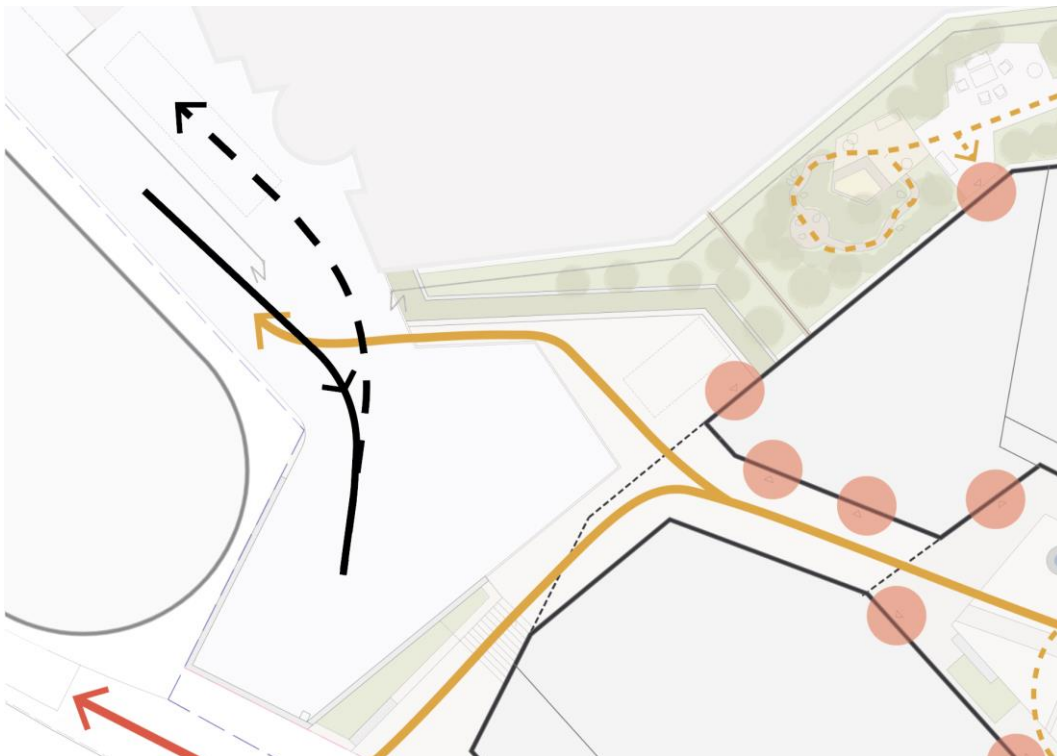
Figur 5-1. Ca 10 m transportväg till miljörum och ca 25 m transportväg till varuintag för restaurang.

Trafiksituationen vid angöringsytan påverkar också arbetsmiljön. Avfallsfordon kommer kunna ställa upp i vändplatsen på en yta där övrig trafik kommer vara mycket begränsad. Miljön för hämtningspersonalen blir därmed lugn. Det backningsmoment som ingår i vändplatslösningen är negativt för arbetsmiljön, men som helhet bedöms arbetsmiljön vid hämtning bli god.

#### Trafiksäkerhet

En punkt med förhöjd risk gällande trafiksäkerhet är vändplatsen där backvändning med lastbil, och inbackning till det inhägnade lastintaget, är tänkt att ske. Gångstråket från portiken är ordnat så att gående, med hjälp av räcke styrs förbi ytan i vändplatsen där fordon backvänder. Vändytan är kompakt och fordonsförarna har goda möjligheter att överblicka den. Ett riskmoment som kvarstår i utformningen är att lastbilar som ska backa in till det inhägnade lastintaget behöver göra detta på en yta där gående kommer röra sig (se Figur 5-2 nedan). Backning med tung lastbil kommer ske ca två gånger i månaden. Åtgärder, i form av varningssystem eller liknande, för att göra situationen så säker som möjligt ska ses över i det fortsatta arbetet.

En klar trafiksäkerhetsförbättring som förslaget medför är att den nuvarande direktutfarten till Älvsjövägen, med tillhörande fordonsrörelser, utgår.



Figur 5-2 Gångstråk leds förbi vändplats men konflikt punkt finns vid inbackning till inhägnat lastintag. Backningsrörelse illustreras i svart, och gångstråk i gult och rött.

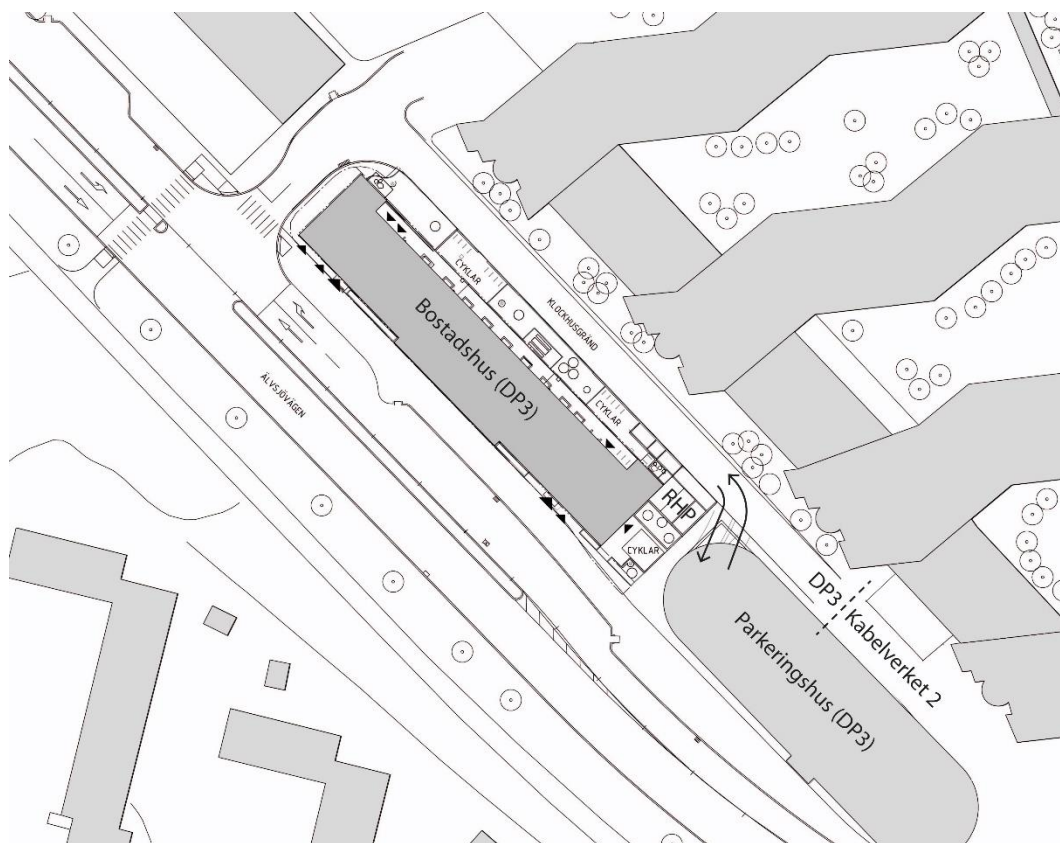
#### Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

För rörelsehindrade kommer det primära rörelsestråket fortsatt att vara utmed Älvsjövägens och Götalandsvägens allmänna gångbanor. Ett nytt stråk med svaga lutningar som tillkommer för denna användargrupp är stråket mellan Götalandsvägen och Klockhusgränd. Ett flertal av entréerna till den nya byggnaden kommer kunna nås inom 25 m (BBR-krav) från ytor där angöring tillåts, och en entré nås inom 10 m (Stockholm stads egen målsättning). Parkeringsplatser för rörelsehindrade kommer kunna ordnas i garage med max 25 meters gångväg inomhus till trapphus med hiss.

I den fortsatta projekteringen säkerställs att Boverkets tillgänglighetskrav uppnås vad gäller bland annat framkomlighet för synskadade och rullstolsburna. Detta kan åstadkommas genom omsorgsfull planering av taktila ledytor och släta gångstråk.

## 6 Konsekvenser för angränsande planområde

Som nämnts i avsnitt 3.1 har kvartersgatan Klockhusgränd trafikfunktioner som berör både DP3 och Kabelverket 2. Klockhusgränd blir infartsväg till det nya parkeringshuset och enstaka angöringsrörelser till bostadshuset mot Älvsjövägen kommer också ske via kvartersgatan. Vändplatsen inom Kabelverket 2 kommer vid behov kunna användas av fordon som angör bostadshuset. In- och utfarten till parkeringshuset är placerad så att trafikflödet dit inte påverkas av utformningsförslaget för Kabelverket 2.



Figur 6-1. Klockhusgränd inom angränsande planområde (DP3). Källa bakgrundsbild: JM

