

---

# RAPPORT

---

## TRAFIKUTREDNING SÄTRA CENTRUM DETALJPLAN



*Bildkälla: satracentrum.se, hämtad 2019-12-17.*

UNDERLAG TILL DETALJPLAN

2020-02-21

REVIDERAD 2021-06-24

Sweco Society

Hanna Jakobsson  
Sverker Hanson  
Louise Bergström

## Sammanfattning

Sätra centrum är beläget i de sydvästra delarna av Stockholms stad. Idag finns stora utmaningar avseende trygghet och tydlighet i stadsrummen i Sätra centrum (Stockholms stad, 2017 a). Skärholmen och vidare Sätra är utpekade i Stockholm stads översiktsplan som ett utvecklingsområde. Fokus Skärholmen är därmed en satsning som syftar till en bred utveckling av stadsdelsnämndsområdet Skärholmen som innefattar stadsdelen Sätra.

Sätra har en trafikseparerad gatustruktur där de flesta gator är så kallade säckgator. Centrumbyggnaden tillsammans med tunnelbanespåren utgör idag en fysisk barriär för cyklister och gående. Gående tar sig i öst-västlig riktning genom att passera genom centrumbyggnaden, även under kvälls- och nattid. Tunnelbanestationen har en uppgång som nås genom centrumbyggnaden.

I Sätra centrum föreslås ny exploatering som innebär att befintlig centrumbyggnad rivs och ersätts med ett öppet torg med omkringliggande bostäder och verksamheter. Syftet med denna utredning är att utreda hur trafiken kan föreslås i och med den nya detaljplanen.

Med ett nytt torg och ny exploatering skapas en starkare koppling för gång- och cykeltrafikanter i öst-västlig riktning. Potential finns för fler användare av kollektivtrafiken i och med ett tryggare centrum och tunnelbaneuppgång. Detaljplaneförslaget innebär en ny gatusträckning från Kungssätravägen för att förse angöringsbehovet till verksamheter och bostäder kring gatan och torget.

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Planeringsförutsättningar</b>	<b>6</b>
2.1	Stockholm stads översiktsplan	6
2.2	Stockholm stads gångplan	7
2.3	Spårväg Syd	7
2.4	Fokus Skärholmen	7
2.4.1	Mål och vision	7
2.4.2	Parkeringstal	8
<b>3</b>	<b>Nuläge</b>	<b>9</b>
3.1	Gång	9
3.1.1	Trygghet	13
3.2	Cykel	14
3.3	Kollektivtrafik	17
3.4	Bil och angöring	17
3.5	Trafikflöden	22
3.5.1	Centrumbyggnadens lastkaj, via Kungssättravägen	23
3.5.2	Centrumbyggnadens entré	23
<b>4</b>	<b>Förslag</b>	<b>24</b>
4.1	Gång	24
4.2	Cykel	26
4.3	Kollektivtrafik	27
4.4	Bil och angöring	27
4.4.1	Hus A	28
4.4.2	Hus B	28
4.4.3	Hus D och F	28
4.4.4	Hus E	29
4.5	Trafikflöden	29
4.5.1	Hus A, via Kungssättravägen 13-19	29
4.5.2	Hus A och B, via angöringsgatan Sättra Torg	29
4.5.3	Hus D, E och tunnelbaneuppgången (hus F)	29
<b>5</b>	<b>Parkering</b>	<b>30</b>
5.1	Cykelparkering	30
5.2	Bilparkering	31
5.2.1	Bostäder	31

5.2.2	Verksamheter	32
5.2.3	Mobilitetsåtgärder	32
<b>6</b>	<b>Slutsats</b>	<b>33</b>
	<b>Referenser</b>	<b>34</b>

## **Bilagor**

Bilaga 1, Situationsplan, Urban Couture, 2021-06-24

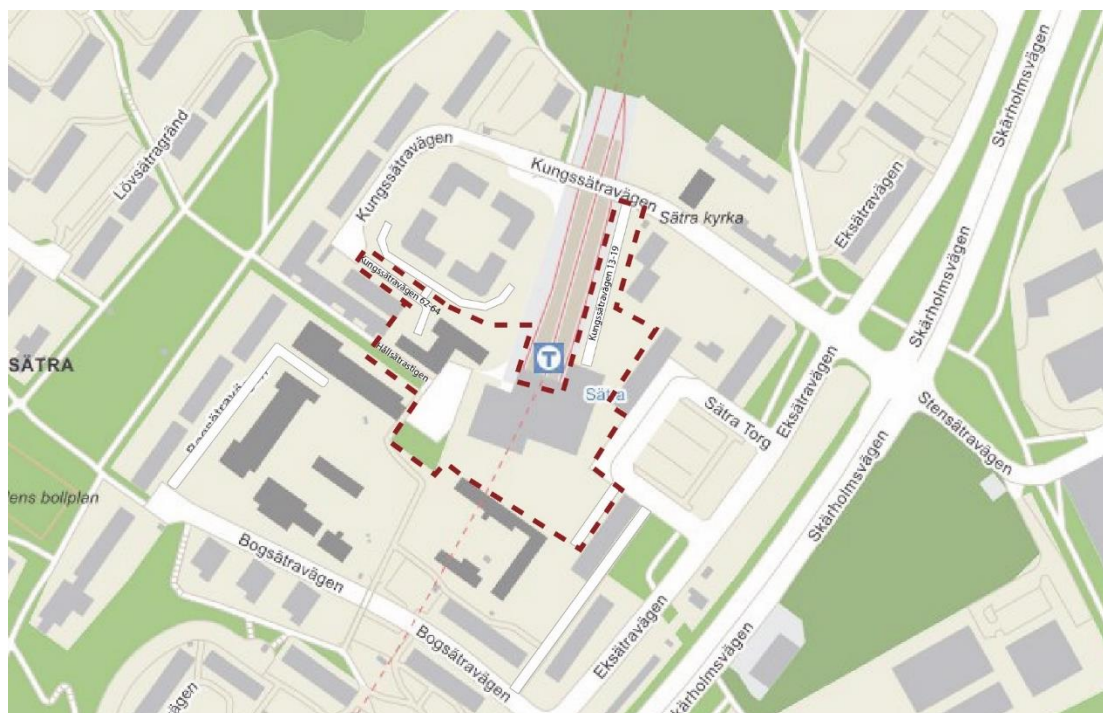
Bilaga 2, Separat utredning trafikflöde ny gatusträckning Sweco

## 1 Inledning

Sätra är beläget i sydvästra delarna av Stockholms stad. Området ingår i programmet Fokus Skärholmen och är utpekat som fokusområde 5 (Stockholms stad, 2016 a). Sätra centrum skall exploateras med bostäder, verksamheter med vision i enlighet med Fokus Skärholmen, att skapa ett tryggare centrum.

Idag finns stora utmaningar avseende trygghet och tydlighet i stadsrummen i Sätra centrum (Stockholms stad, 2017 a). I en medborgarundersökning, från år 2018, visade resultatet att endast 54 procent av de boende i Skärholmenområdet upplever att det är tryggt att bo i stadsdelen (Stockholms stad, 2018). En anledning till Sättras utmaningar kan bland annat grundas i utformningen av Sätra centrum.

Syftet med denna utredning är att utreda hur trafiken kan lösas i och med den nya detaljplanen.



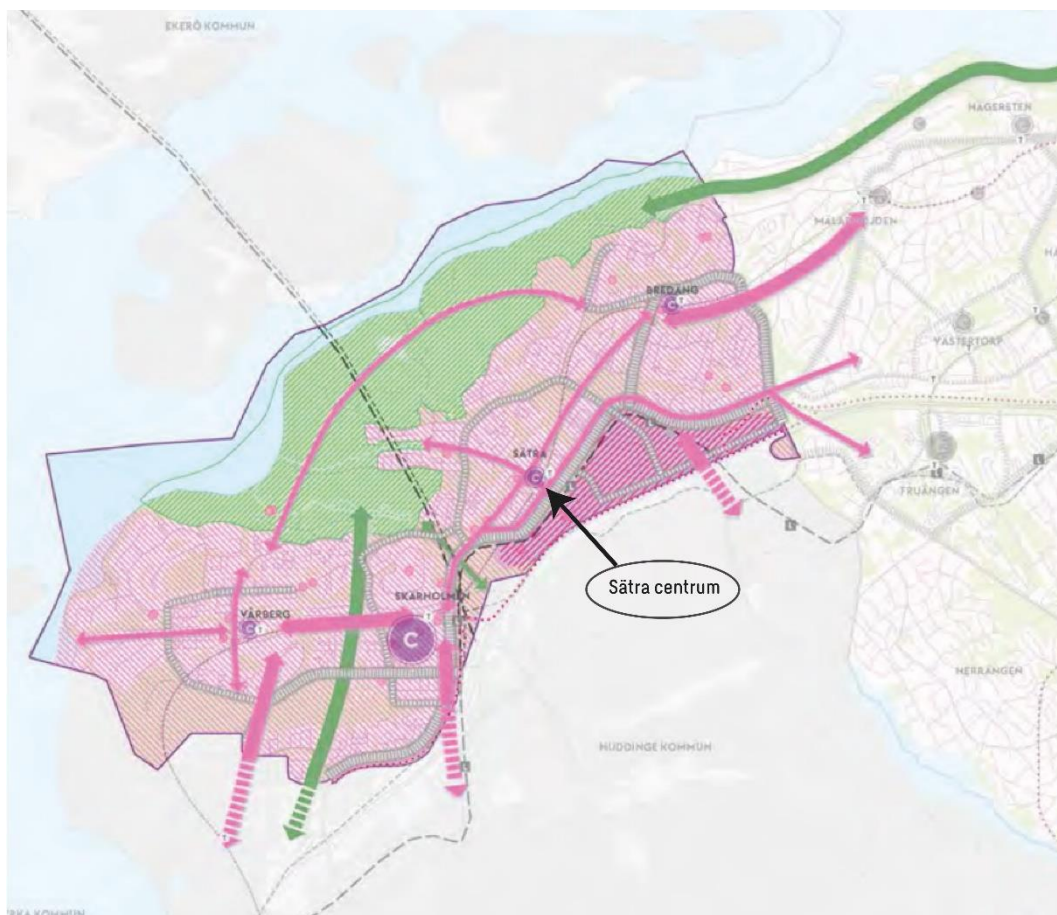
Figur 1 Utredningens projektområde, planområde för detaljplan Sätra centrum. Källa kartunderlag: Stockholm.se, hämtad 2019-10-16.

## 2 Planeringsförutsättningar

Nedan följer en beskrivning av de styrdokument och inriktningar som ger förutsättningar för och ligger till grund för förslaget i detaljplanen.

### 2.1 Stockholm stads översiktsplan

I Stockholms stad översiktsplan (2018) beskrivs social hållbarhet som en särskilt viktig utgångspunkt i utvecklingen av stadsdelsområdet Skärholmen, vilket Sättra ingår i. Skärholmen och vidare Sättra pekas ut som platser med utvecklingsmöjligheter. Sättra centrum kan stärkas genom att förtydliga torgbildningen och koppla centrum mot omgivande gator och promenader. I Sättra identifieras lokala samband dels i öst-västlig riktning samt i nord-sydlig riktning, se figur 2 nedan.



Figur 2 Skärholmen utpekad plats för utvecklingspotential i Stockholms stads översiktsplan. I Sättra visas lokala samband i öst-västlig riktning samt i nord-sydlig riktning. Bildkälla: Stockholms stad, 2018.

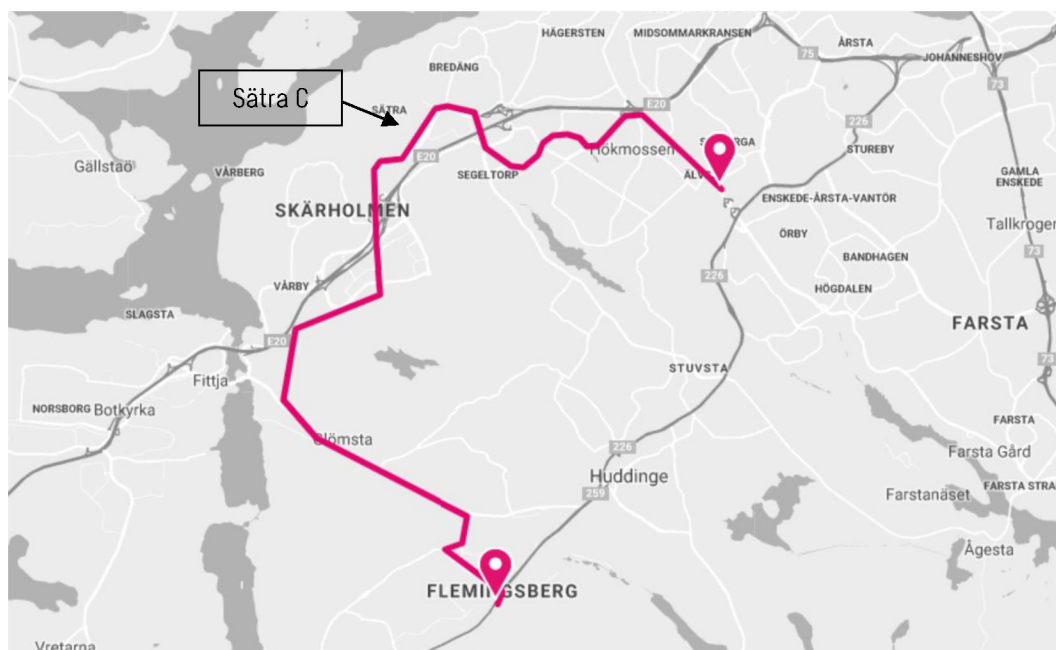


## 2.2 Stockholm stads gångplan

Stockholms stads gångplan (2016b) har en målbild som sammanfattas i fyra nyckelord; kunna, vilja, veta och våga. Nyckelorden innebär i stora drag att gångnätet ska vara tillgängligt för alla, vara tryggt, lättorienterat och innehållsrikt. Gångplanens inriktning gäller för hela kommunen och det blir speciellt viktigt i ett område som Sättra där många känner sig otrygga.

## 2.3 Spårväg Syd

Region Stockholm studerar möjligheten att bygga en spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö. Spårvägen är tänkt att passera knutpunkter som Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen (sll.se, hämtad 2019-10-30). Den nya spårvägslinjen ökar Sättras strategiska läge (Stockholms stad, 2017 a, sida 2).



Figur 3 Utredd sträcka för Spårväg Syd. Bildkälla: Sll.se, hämtad 2019-10-30.

## 2.4 Fokus Skärholmen

Fokus Skärholmen är en satsning som syftar till en bred utveckling av stadsdelsnämndsområdet Skärholmen som innefattar stadsdelen Sättra. I satsningen behöver stadsplaneringen möjliggöra för bra boendemiljöer, stärka stadsrummen och bidra till ökad tillit och socialt kapital (Stockholms stad, 2017 a, sida 6).

### 2.4.1 Mål och vision

Nedan listas utdrag ur mål och visioner från stadsbyggnadsstrategier för ett socialt hållbart Fokus Skärholmen:

- Stadsutvecklingen ska fortsätta att ta tillvara kvaliteterna i det gröna, utveckla parker och naturområdet och göra dem mer tillgängliga och trygga (sida 4).
- I Skärholmens stadsdelsnämndsområde byggs nya attraktiva bostäder som bland annat med övriga funktioner ger en upplevelserik och levande stad över hela dygnet (Sida 5).
- Skärholmen utvecklas till en mer sammanhängande stadsmiljö, där gång- och gatunätet leder tryggt och tydligt mellan en variation av inbjudande platser och samlande stråk. Här stärks förutsättningar för ett tillgängligt stadsliv för människor i olika åldrar och med olika förutsättningar (sida 5).
- Skärholmen ska vara en *levande* och *innehållsrik* stadsdel där alla får plats och kan känna tillhörighet – som är öppen, inbjudande, lever året runt och på alla tider av dygnet. Barn och ungas behov tas tillvara när Skärholmen utvecklas. Konst och kultur bidrar till attraktivitet, identitet och förändring (sida 5).
- Genom mer omväxlande stadsmiljöer där ett större och mer varierat utbud av arbetsplatser, skolor och fritidsaktiviteter kan nås med gång eller cykel skapas en tillgänglig stad där mindre tid behöver spenderas på resande (sida 10).
- En högre grad av funktionsblandning för att utveckla en allsidig boendemiljö (sida 10).
- Promenadvänliga gator och trygga gångstråk är tillsammans ett finmaskigt nät för rörelse i området (sida 12).

Skärholmen har stora möjligheter att utvecklas till en mer gångvänlig stad där trafikleder omvandlas till aktiva gator och det gena gång- och cykelnätets orienterbarhet utvecklas genom exempelvis fler bostadsentréer och publika bottenvåningar (sida 12).

#### 2.4.2 Parkeringstal

En tillämpning av Stockholms stads riktlinjer för parkeringstal har tillämpats för projektet Fokus Skärholmen (Stockholms stad, 2017 b). Vidare har tillämpat parkeringstal tagits fram specifikt för Sättra centrum. Parkeringstalen för Sättra centrum gäller i nuläget bara för flerbostadshus men kan i senare i processen också innefatta centrum/handel (Stockholms stad, 2019). Parkeringstalet är framtaget för cykel och bil.

Parkeringstal för cykel är minst 3 platser per 100 kvm ljus BTA (Stockholms stad, 2019).

Det lägesbaserade bilparkeringstalet för Sättra centrum är 0,4 parkeringsplatser per lägenhet där projektspecifikt parkeringstal för bil bedöms utifrån justering med hänsyn till lägenhetsstorlek samt vald lösning för besöksparkering. Projektspecifika bilparkeringstalet med mobilitetsrabatt enligt gröna parkeringstal för kvarteren inom Sättra centrum's nya detaljplan:

- Hus A = 0,28 bilparkeringsplatser per lägenhet (18 p-platser).
- Hus B = 0,33 bilparkeringsplatser per lägenhet (35 p-platser).



- Hus D = 0,23 bilparkeringsplatser per lägenhet (20 p-platser).
- Hus E = 0,28 bilparkeringsplatser per lägenhet (19 p-platser).

### 3 Nuläge

#### 3.1 Gång

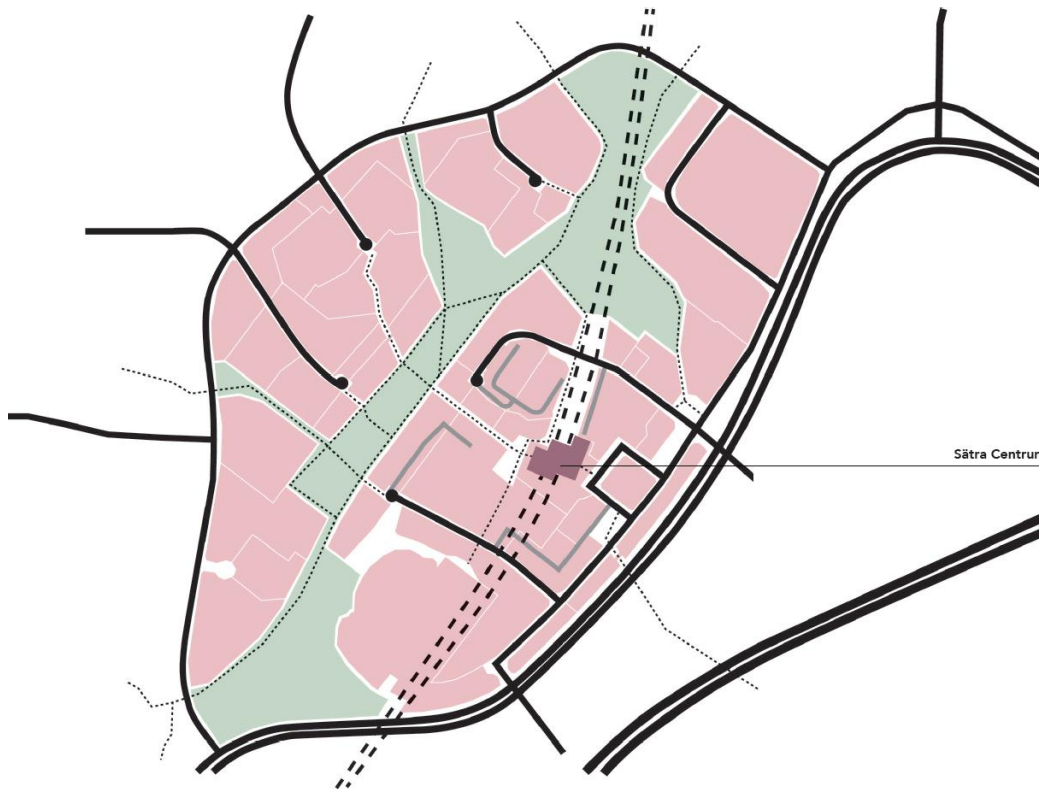
Sätra präglas idag av ett trafikseparerat system vilket gäller för hela Skärholmen, se figur 4 och 5. Fokus Skärholmen menar att "Skärholmens trafikseparerade miljöer ger ett omfattande gångvänligt trafiksystem. Ofta erbjuder gångnätet de genaste kopplingarna mellan målpunkter och till kollektivtrafik. Gångtunnlar säkerställer trafiksepareringen i korsningspunkter men bidrar samtidigt till otrygga miljöer som också tar stora ytor i anspråk (Stockholms stad, 2017 a, s. 12)". Detta stämmer även in på detaljplaneområdet för Sätra centrum.



Figur 4 Gång- och cykelvägar i Sätra. Bildkälla: Stockholms stad, 2016 a.

Centrumbyggnaden i Sätra centrum utgör, i kombination med tunnelbanespåren och perrongen, en betydande barriär för kopplingen mellan östra och västra delen av Sätra. För att ta sig mellan dessa områden, behöver gående ta sig igenom centrumbyggnaden, även under kvällstid, se figur 5 nedan.

Utanför området finns större vägar som skapar barriärer för gående, bland annat Eksättravägen, Skärholmsvägen samt Södertäljevägen.



Figur 5 Trafiknät, nuläge. Bildkälla: Urban Couture Arkitekter, Ahnström & Pyk, 2019.

Viktiga målpunkter inom och utom området är:

- Tunnelbanestationen Sättra
- Sättraskolan
- Sättradalsparken
- Segeltorp



Ett viktigt stråk i området är Hållsät raststigen vilket är kopplingen mellan Sät radalsparken och tunnelbanestationen Sät ra. Intill centrumbyggnaden i anslutning till Hållsät raststigen finns en öppen torgyta som främst används som en passage där få aktiviteter och rörelser utförs på torget. Hållsät raststigen är idag en gång- och cykelväg om cirka 160 meter. Stråket omges på norra sidan av flerbostadshus med balkonger ut mot stråket. Byggnaden har inga verksamheter i huset. Vidare på norra sidan av stråket närmare tunnelbanestationen ligger en byggnad med hotellverksamhet. Denna byggnad har en stängd och inaktiv fasad ut mot stråket, med cykelparkering framför.





*Figur 7 Foto taget från Hållsätrastigen. På bilden visas dels västra delen av centrumbyggnaden samt den anslutande torgytan mellan centrumet och Hållsätrastigen.*



*Figur 8 Foto taget på torget väster om Sättra centrum.*

Hållsätrastigen västra del, utanför utredningsområdet denna utredning, har en längslutning upp mot 6 - 7 procent vilket överstiger Stockholms stads krav för en tillgänglig lutning på

en gångbana<sup>1</sup>. På båda sidor om stråket finns räcken vilket förbättrar möjligheterna för rörelsehindrade att framförallt ta sig i riktning mot tunnelbanestationen, se figur 9. I handledaren av räckena är det infällt belysning. I och med stråkets lutning skymms en del av sträckan när man nalkas stråket från centrumbyggnaden.

Längs med Hållsättrastigen ligger Sätterskolan, en F-9 skola som sträcker sig mot tunnelbanestationen till torgytan intill centrumbyggnaden. Skolan har en entré på denna sträcka.



*Figur 9 Hållsättrastigen, foto taget i riktning mot Säteria centrum. Hållsättrastigen har en otillgänglig lutning på denna sträckan, där räcken troligen är implementerat för att förbättra tillgängligheten på stråket. Räckena har även infälld belysning.*

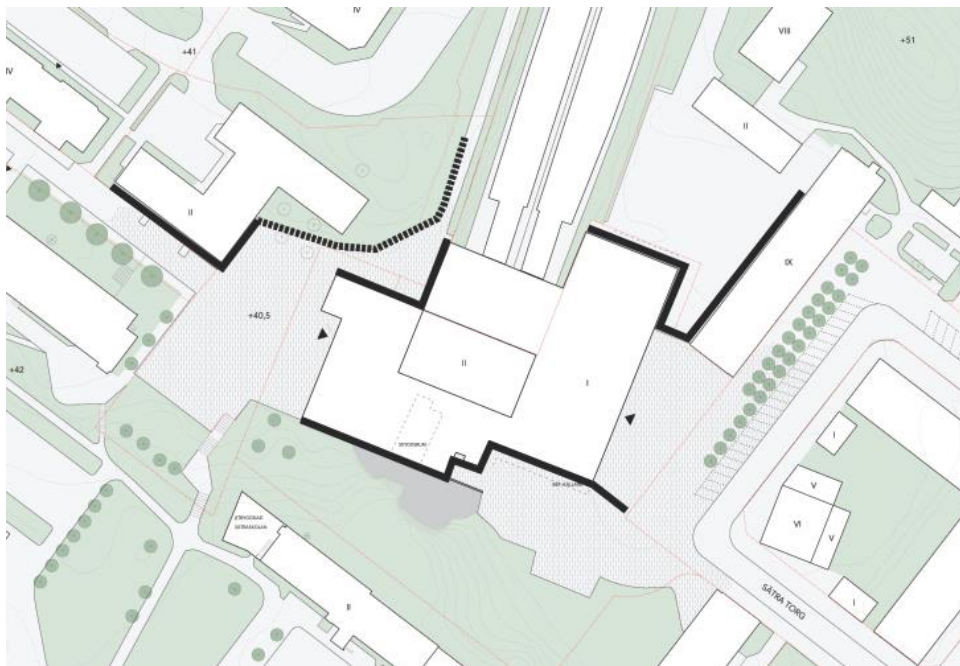
### 3.1.1 Trygghet

I Säteria centrum finns utmaningar avseende trygghet och tydlighet i stadsrummet. Centrumbyggnaden och tunnelbanans spår och perrong utgör en betydande barriär och bidrar till ett otryggt stadsrum.

Centrumbyggnaden har tomma lokaler och verksamheter som stänger under kvällstid, vilket betyder att denna passage upplevs otrygg. Passagen i byggnaden är trots det korta geografiska avståndet, inte rak utan består av många hörn, vilket skapar en dålig uppsikt och ökad otrygghet.

<sup>1</sup> En gångväg bör vara horisontell eller luta högst 8 %, mellan minst 2 meter långa vilplan (BBR 3:112). Enligt "En stad för alla" (Stockholms stad, 2001) skall en gångbana ha en längslutning på 2-2,5 % för att kunna användas av personer som använder rullstol och av många personer med gångsvårigheter.

Centrumbyggnaden skapar, på grund av dess form, flera baksidor även utanför byggnaden, se figur 10 nedan. Dessa ytor är mörka, inaktiva och vistas av få människor. Ur ett trygghetsperspektiv är samtliga ytor "gömda", vilket gör det lättare för kriminalitet och otrygga upplevelser.



Figur 10 Identifierade baksidor på centrumbyggnaden. Bildkälla: Urban Couture, Ahnström & Pyk, 2019.

Det viktiga gång- och cykelstråket Hållsättrastigen omges av inaktiva fasader med få "ögon" och få rörelser under dygnets alla timmar, se figur 9 och figur 10. Tryggheten på gång- och cykelstråket är väldigt beroende av gångflödet. Stråkets trygghetsaspekt är sårbar, särskilt kvällstid.

### 3.2 Cykel

Centrumbyggnaden, tunnelbaneperrongen och spåren utgör en betydande barriär för cyklister, där ingen möjlighet finns att ta sig över denna barriär inom planområdet. Cykeltrafik leds runt centrumet med en omväg på ca 500 meter. Bristen i kopplingen bidrar till färre rörelser i området och på stråket då cykelflödet endast leder till och från tunnelbanan och inte vidare.

Utanför området finns större vägar som skapar barriärer för cyklister, bland annat Eksättravägen, Skärholmsvägen samt Södertäljevägen.

För cyklister med tunnelbanestationen som målpunkt är kopplingen mellan Sättradalsparken och tunnelbanestationen mycket viktig.





Figur 11 Cykelvägnätet. Bildkälla: Stockholms stad, 2016 a.

På Hållsättrastigen finns 32 stycken cykelparkeringsplaster i anslutning till Sättra centrum, vilka anses användas väl, se figur 12 nedan.



Figur 12 Hållsättrastigen, foto taget i riktning mot Sättradalsparken.

På Sättra Torg, östra sidan om centrumbyggnaden finns cirka 30 cykelparkeringsplatser i anslutning till centrumbyggnaden, se figur 13.



*Figur 13 Cykelparkering östra sidan om centrumbyggnaden, vid anföringsgatan Sättra Torg.*

Nordväst om centrumbyggnaden, i anslutning till gång- och cykelvägen från Kungssättravägen finns cirka 40 stycken cykelparkeringsplatser, vilka bedöms outnyttjade. Detta kan dels bero på känslan av baksida av byggnad och otrygghet.



*Figur 14 Outnyttjad cykelparkering nordväst om centrumbyggnaden.*

### 3.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafikförsörjningen i Sättra är god med tunnelbanestation Sättra på den röda linjen mot Norsborg. Turtätheten på tunnelbanetrafiken sker var 5e minut under högtrafikstimmarna och var 10e minut resterande tid på dygnet (sl.se, hämtat 2019-10-24). Busstrafiken anslutande till Sättra består av två busslinjer, varav en lokalbusslinje och en nattbusslinje. Lokalbusslinjen 163 mellan Sättra Industri och Bredäng passerar Sättra under högtrafikstimmarna. Nattbusslinjen 191 passerar Sättra c och går mellan Norsborg och Stockholm C.

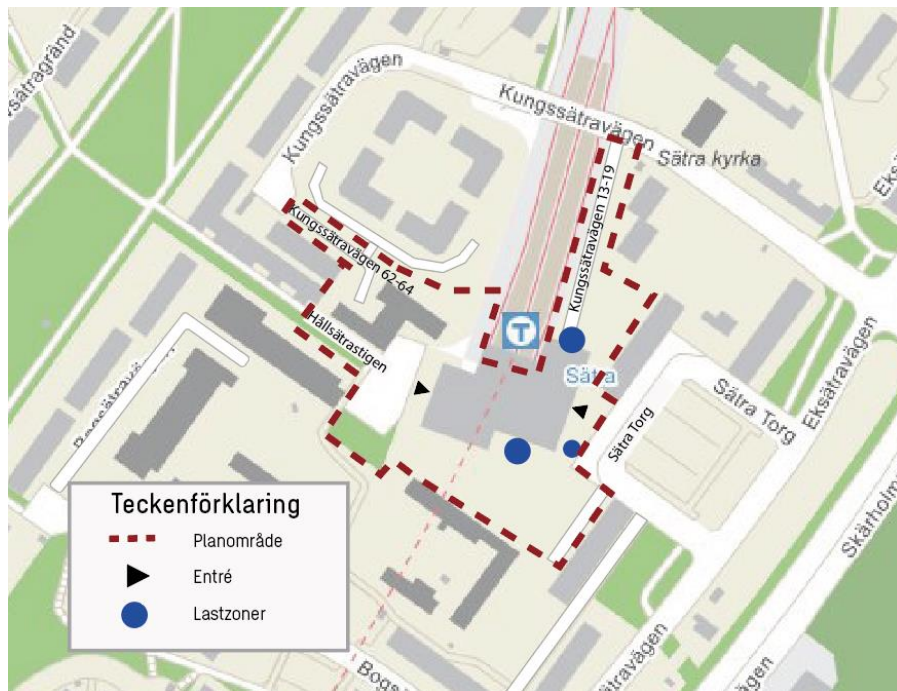
### 3.4 Bil och angöring

Sättra karaktäriseras som tidigare nämnt av ett separerat trafiksystem med trädstruktur vilket innebär att gatunätet inte är utformat som ett sammanlänkat nät, utan präglas av gator med vändplats. Se figur 5 i avsnitt 2.1.

Eksättravägen och Skärholmsvägen belägna i anslutning till detaljplaneområdet bedöms båda vara överdimensionerade där den senare har fyra körfält och avsaknad av GC-banor (Stockholms stad, 2016 a). Södertäljevägen är kategoriserad till biltrafikens övergripande nät, medan Eksättravägen och Skärholmsvägen är kategoriserade till biltrafikens huvudnät. Gatorna i anslutning till planområdet är Kungssättravägen och Bogsättravägen som inkluderas i det lokala nätet.

Kungssättravägen kan delas in i tre olika sträckor, dels huvudsträckan som är den lokala allmänna gatan som heter Kungssättravägen och startar vid Eksättravägen. På Kungssättravägen finns två sträckor som är privata gator inom detaljplaneområdet. Ena gatusträckningen nämns i denna utredning Kungssättravägen13-19 och löper parallellt med tunnelbanespåren till en av centrumbyggnadens lastzon och befintlig bostadsparkering, se figur 15 och 16. Bostadsparkeringen på Högsättra 8 består av 58 stycken parkeringsplatser i markplan.





Figur 15 Entréer till centrumbyggnaden, befintliga lastzoner samt gatusträckningar inom planområdet.



Figur 16 Foto taget på Kungssättravägen 13-19 i riktning mot centrumbyggnaden.

Sätra centrum har idag tre stycken lastzoner, en via Kungsätravägen till matbutiken Ica och två lastzoner till centrumbyggnaden belägen i anslutning till angöringsgatan Sätra Torg, se figur 15 ovan. I och med att lastzoner specifikt används av större fordon kan överdimensionerande och skrymmande lastzoner kan öka otryggheten på en plats. Lastzonen söder om centrumbyggnaden bedöms överdimensionerad och outnyttjad, se figur 17. Intill centrumentrén från angöringsgatan Sätra Torg finns även en yta som för var det verkar ser ut att användas som en tredje lastzon till centrumbyggnaden, se figur 18. Lastzonen norr om centrumbyggnaden nås via Kungsätravägen 13-19 och används av den lokala livsmedelsbutiken i centrumbyggnaden, se figur 19.



*Figur 17 Lastzon söder om centrumbyggnaden, denna bedöms relativt outnyttjad.*



Figur 18 Lastzon öster om centrumbyggnaden som bedöms användas istället för den större lastzonen söder om centrumbyggnaden.



Figur 19 Foto taget på lastzon norr om centrumbyggnaden. Denna lastzon används till livsmedelsbutiken i centrumbyggnaden.



Kungssättravägen 62-64 har idag en längslutning på cirka 8%. Gatan har en gångbana på norra sidan om körbanan som är mindre än 2 meter bred. På Kungssättravägen 62-64, i anslutning till Djursätra 3 (hus E) är det idag en varierad topografi med olika nivåer.



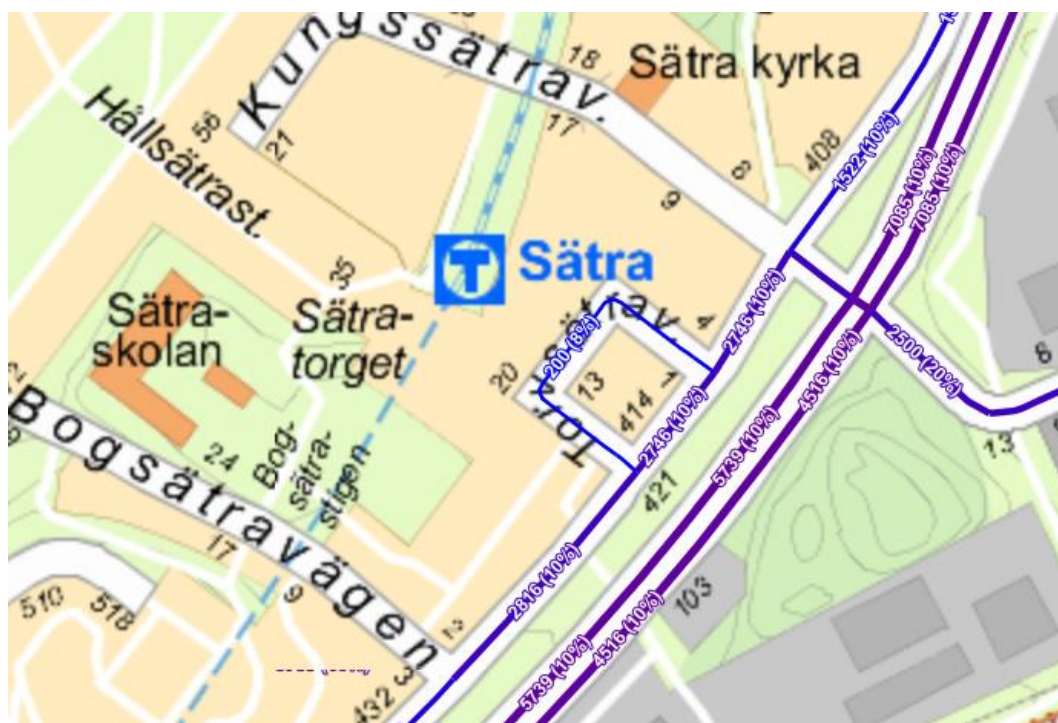
*Figur 20 Foto på Kungssättravägen 62-64*



*Figur 21 Gatuvy på Kungssättravägen 62-64 i anslutning till Djursätra 3*

### 3.5 Trafikflöden

Trafikflödeskartan innehåller heltäckande uppgifter om trafikmängder i Stockholm för 2014, se figur 22. Trafikflödet redovisas som årsmedelvardagsdygnstrafik (ÅMVD) och omfattar samtliga motorfordon.



Figur 22 Trafikmängder vardagsdygnstrafik från 2014. Källa: Dataportalen.stockholm.se.

### 3.5.1 Centrumbyggnadens lastkaj, via Kungssättravägen

Baserat på trafikflödeskartan från 2014 uppskattas Kungssättravägen vid samma år ha en trafikmängd på 250 ÅMVD. Uppskattningen av trafikmängden görs enligt beräkning av att Kungssättravägen har en trafikmängd som motsvarar 10 % av trafikmängden på anslutande gata Stensättravägen. Då Kungssättravägen är en säckgata med mestadels bostäder anses denna uppskattning vara rimlig, om inte något hög trafikmängd för gatan. Gatusträckningar av Kungssättravägen som inkluderas inom planområdet är dels en infart (Kungssättravägen 13-19) dels vid änden på gatan (Kungssättravägen 62-64).

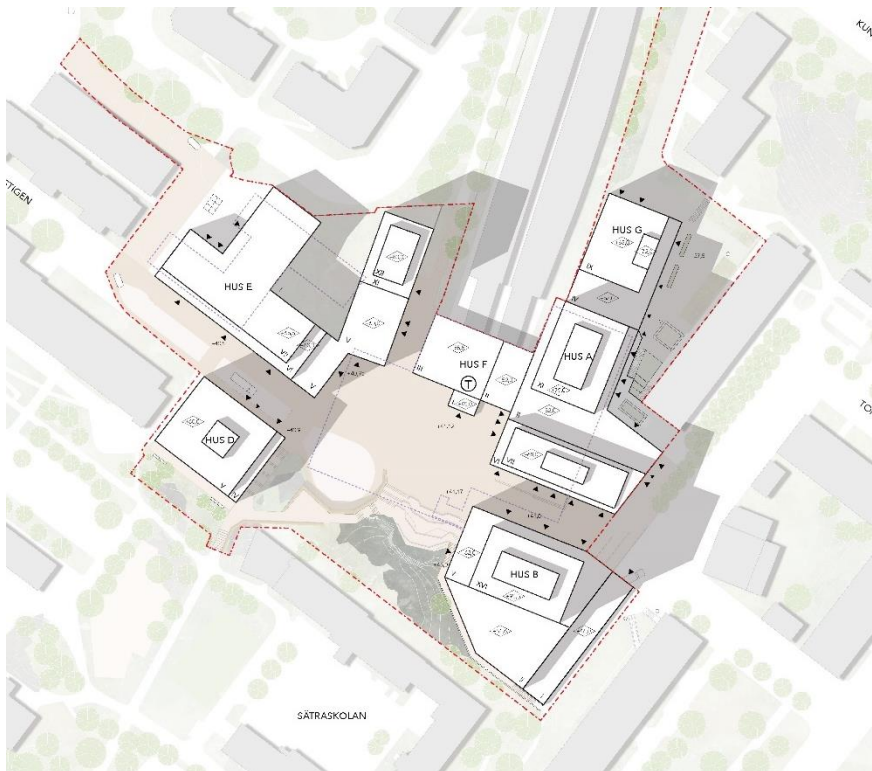
Kungssättravägen 13-19 är en infart som löper parallellt med tunnelbanespåren till parkering med 60 stycken parkeringsplatser på fastigheten Högsättra 8 (bostäder och verksamheter) samt lastmottagning till Ica i Sättra Centrum.

### 3.5.2 Centrumbyggnadens entré

Angöringsgatan Sättra Torg är gatan som leder till Sättra Centrums entré och har enligt data 2014 en trafikmängd på 200 ÅMVD. Sättra Torg är en enkelriktad gata och är utformad som en rundkörningsgata. Längs med gatan finns kantstensparkering i anslutning till centrumentrén och verksamheter till fastigheten Högsättra 8. Den leder även till centrumbyggnadens lastmottagning placerad väster om Sättra centrums entré.

## 4 Förslag

Se bilaga 1 för situationsplan för Sättra centrum, figuren nedan visar ett skärmbild på den aktuella situationsplanen.



Figur 23 Situationsplan för Sättra centrum (2021-06-24), även som bilaga 1.

### 4.1 Gång

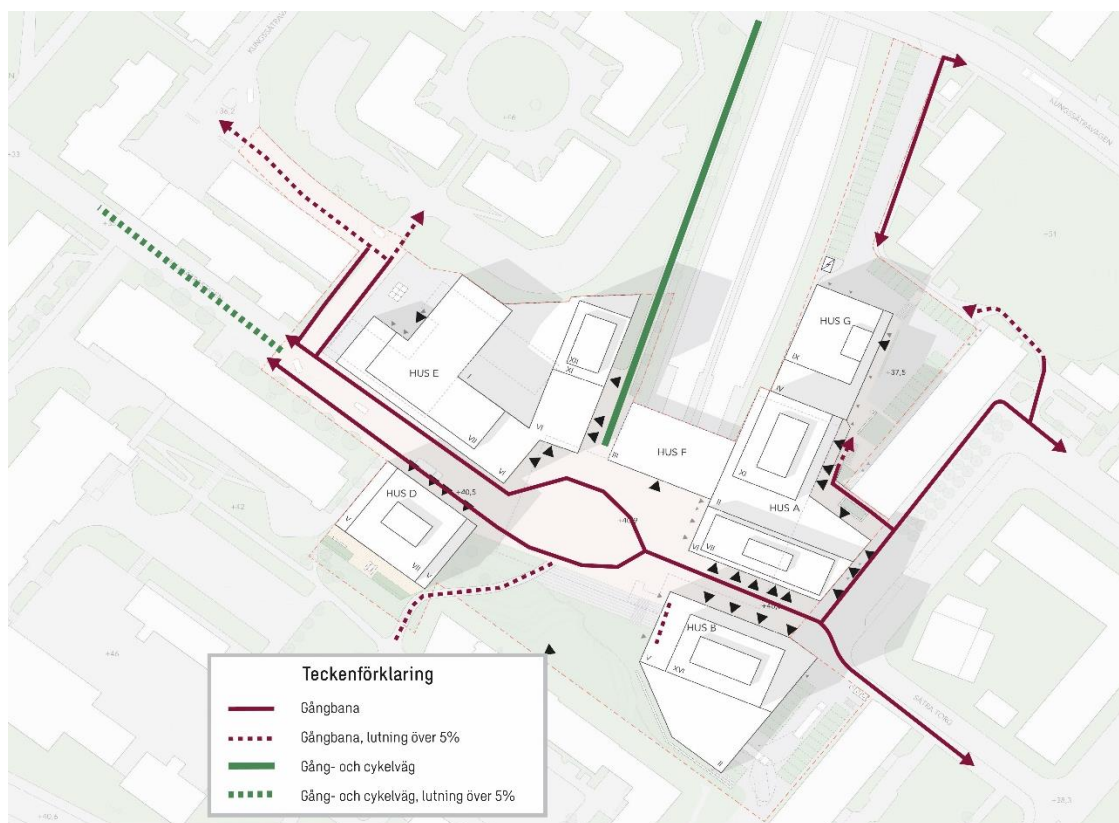
Den befintliga centrumbyggnad rivs och ersätts med ett öppet torg vilket ger en tydligare och tryggare koppling mellan Hållsättrastigen och Sättra Torg. Med en starkare koppling ökar flödet i öst-västlig riktning till en större geografisk utsträckning. Detta betyder bland annat att passagerna över Eksättravägen får en större betydelse.

Östra delen om Hållsättrastigen omvandlas från en separerad gång- och cykelväg till en gata med fordon. Den nya gatusträckningen utformas med hänsyn till det befintliga gångflödet med gångtor med bredderna 3 meter respektive 2,2 meter om båda sidor om körbanan. Gatan utformas med syfte att fordons hastighet på sträckan skall vara så låg som möjligt. Då det är en säckgata kan den inte utformas som enkelriktad, utan fordon behöver kunna passera åt vardera håll.

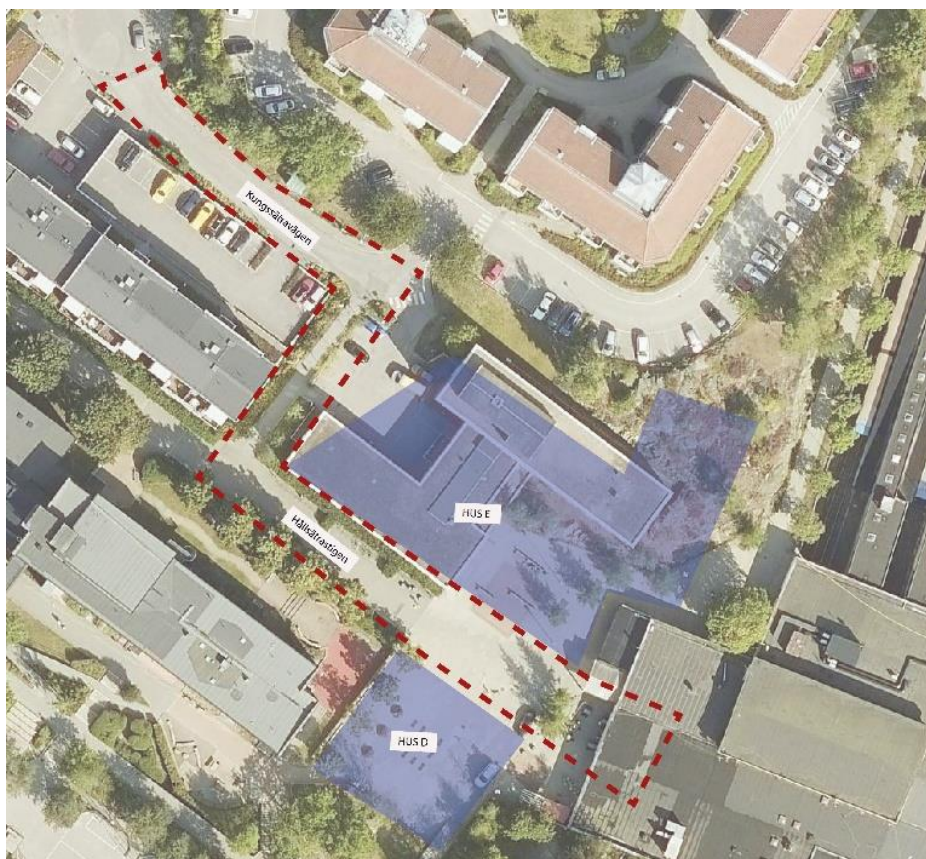
Den nya gatusträckningen skapar möjligheter för verksamheter i byggnaderna intill torget vilket skapar mer livfulla botten våningar vilket kan öka tryggheten i området. Den nya gatusträckningen innebär att en del av befintlig gång- och cykelväg omvandlas till lokal gata med trafik.



I figur 24 visas en kartläggning över tillgängligheten för gångbanor och gång- och cykelvägar inom och utom detaljplaneområdet. Gångbanan för Kungssättravägen 62 har en starkare lutning än vad som är tillgängligt, upp mot 8 %. Åtgärder för att förbättra tillgängligheten är att skapa räcken för rörelsehindrade längs med sträckan. Den alternativa vägen via Hållsättrastigen har en mer tillgänglig lutning än Kungssättravägen, dock cirka 6% vilket överstiger 8%. Hållsättrastigen har idag räcken på båda sidor om gång- och cykelvägen vilket förbättrar tillgängligheten på stråket.



Figur 24 Kartläggning över gångbanor och gång- och cykelvägar.



*Figur 25 Utredd sträcka inom förslaget för ny gatusträcka.*

Vid kurvor längs med den nya gatusträckningen skall fordon väja för gångtrafikanter, detta utformas med genomgående gångpassager. Kurvan till Hållsättrastigen utformas med upphöjd gatsten, detta för att ge gångtrafikanter företräde och sänka fordons hastigheter in på stråket. I och med att endast en delsträcka av Hållsättrastigen byter karaktär till lokalgata är det viktigt med en tydlig övergång mellan de olika gaturummen.

## 4.2 Cykel

För cykeltrafikanter försvinner den fysiska barriären/hindret som centrumbyggnaden tidigare skapat. Detta betyder att cykeltrafikanter har möjlighet att ta sig mellan Hållsättrastigen och anslutningsgatan Sättra Torg utan att behöva cykla via Kungssättravägen eller Bogsättravägen. Stråket i öst-västlig riktning stärks, där cykling vid torget sker på gångtrafikanter villkor.

Tunnelbanestationen är den främsta målpunkten för cyklister, dit den största delen av cykeltrafiken kommer ledas till och från.



### 4.3 Kollektivtrafik

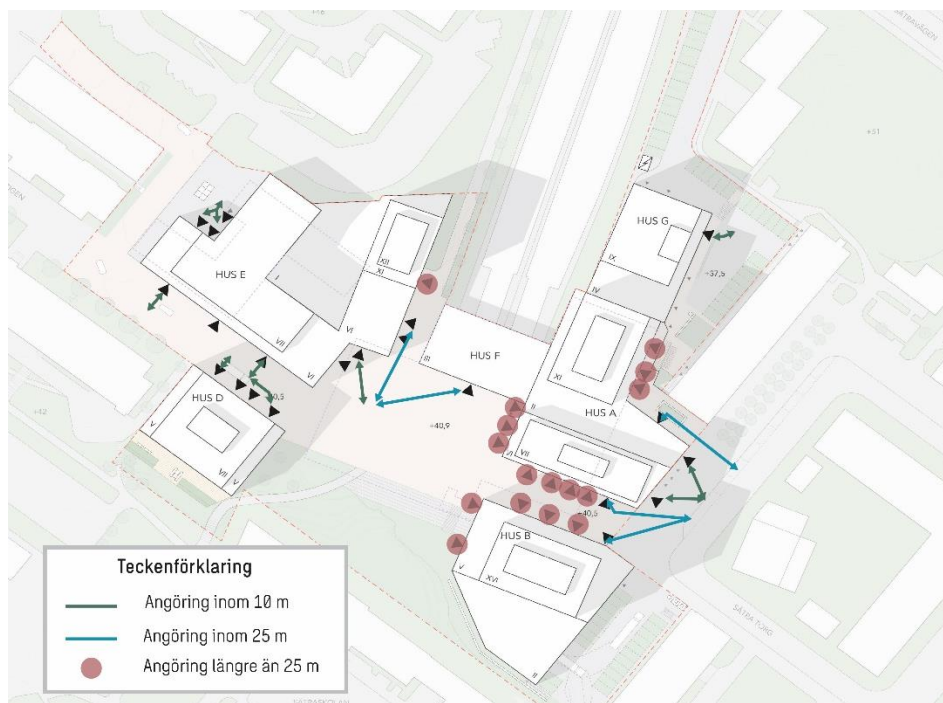
Detaljplaneförslaget innebär en ökad trygghet i anslutning till tunnelbaneuppgången, detta skapar bättre förutsättningar för fler användare av kollektivtrafiken i området.

Förslaget stärker Sättra som målpunkt, vilket kan locka fler besökare till Sättra från andra stadsdelar.

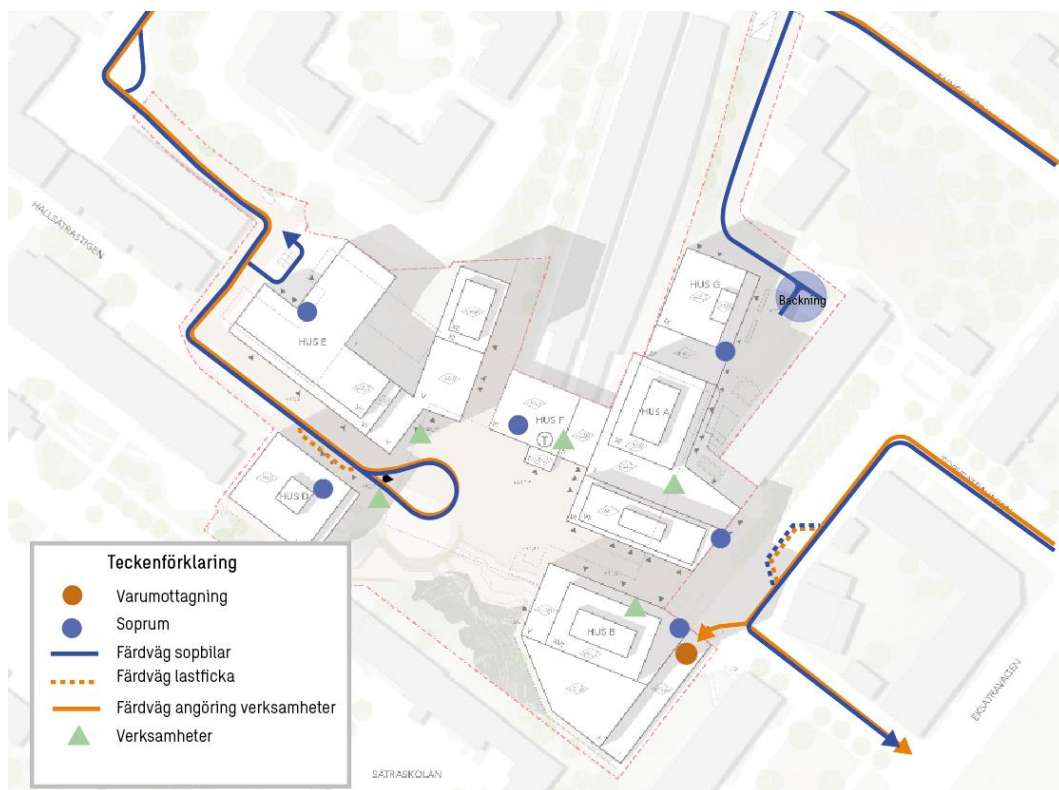
### 4.4 Bil och angöring

I detta avsnitt beskrivs hur angöring löses för biltrafik till de byggnader som tillkommer med den nya detaljplanen. De olika byggnaderna benämns med betäckning A, B, D, E, F och G. Placering av dessa byggnader visas i situationsplanen, figur 23 samt bilaga 1. I figur 27 och 28 visas hur angöring och last sker i området. Detta beskrivs vidare i avsnitt 4.4.1-4.4.4.

Ur Figur 26 visas entréer som är placerade inom 10 och 25 meter från tillgänglig angöringsplats. Ur figuren går det att utläsa att ett antal entréer är placerade mer än 10-25 meter från angöring, dessa antas även kunna nås genom byggnaden via tillgänglig entré, alternativt nås via yta för räddningstjänst. Inom detaljplaneområdet är det endast lokala gator där angöring i gata kan göras, exempelvis kan angöring till tunnelbanan göras på detta sätt. Trafikflödet på den nya gatusträckan bedöms lågt och angöring i körbanan bedöms inte påverka övrig trafik. Risken för att ett större angörande fordon till tunnelbanan angör samtidigt som annan trafik tas in på gatan är låg.



Figur 26 Avstånd mellan entréer och möjlig angöring.



Figur 27 Lösningar för angöringstrafik för så som sophantering och leveranser till verksamheter.

#### 4.4.1 Hus A

Parkeringsgarage för bostadshusen A, B och D – detta genom byggnad G.

Via infartsgatan Kungssätravägen 13-19 som är en kvartersgata. På denna gata kommer trafik ske till parkering och angöring. Angöring förväntas även ske via Sättra Torg.

Verksamheter i hus A angörs tillgängligt inom 18 meter från entré via Sättra Torg. Hus A angörs även tillgängligt via Kungssätravägen 13-19.

#### 4.4.2 Hus B

Parkering till bostäder i hus B sker via parkeringsgaraget, byggnad G. Med avstånd på cirka 10 mellan närmaste angöring/parkeringsplats och entré sker tillgänglig angöring till verksamheter och bostäder via Sättra torg. I hus B placeras en lokal livsmedelsbutik. Denna verksamhet kräver lastzon för större fordon, vilket sker i på yta som nås via Sättra Torg. Lastzonen ligger innanför besöksparkering till livsmedelsbutiken. I lastzonen ingår även angöring för sopbil.

#### 4.4.3 Hus D och F

Hus D = Co-living, bostadsrätt, Hus F = Biljetthall, tunnelbaneuppgång.

Hus D är beläget i sydvästra hörnet av det nya torget. I och med att det inte går någon trafik till denna plats i nuläget behöver angöring lösas till byggnaden. För att skapa möjligheter för ett levande centrum, tryggare gaturum och öppen plats föreslås Kungssätravägen förlängas till hus D.

I detaljplanen för Sättra centrum föreslås den nya gatuanslutningen bli en allmän gata. Detta innebär att yta från Djursätra 2, 3 och 4 samt yta SISABs mark Högsätra 3 behöver tas i anspråk av Stockholms stad.

Den nya gatusträckningen möjliggör en tillgänglig angöring till den allmänna byggnaden hus F, hus D samt möjliggör torgverksamhet.

Till biljetthallen kan vid behov hämtas och lämnas inom tillgängligt avstånd från torget, för trygghet och undvika stående fordon på vändplanen placeras inte en ordnad angöringsplats.

#### 4.4.4 Hus E

Hus E angörs på kvartersmark oberoende av den nya gatusträckningen, se bilaga 1. Parkeringsgarage för bostäder och verksamheter till hus E sker under mark under dess byggnad. Infart till parkeringsgaraget och angöringsyta sker från Kungssätravägen.

### 4.5 Trafikflöden

#### 4.5.1 Hus A, via Kungssätravägen 13-19

Kungssätravägen 13-19 förväntas öka något i och med tillkommande hus A (bostäder) där angöring parkering till hus A, B och D är placerad på denna sträcka.

Angöring till hus A kan även ske via Sättra Torg.

På gatusträcka 13-19 försvinner tung trafik i och med flyttad varumottagning till Ica i Sättra Centrum. Ökningen bedöms inte påverka befintlig kapacitet på gatan.

#### 4.5.2 Hus A och B, via angöringsgatan Sättra Torg

I och med detaljplaneförslaget skapas en mer attraktiv mötesplats och centrum skapas i och med detaljplaneförslag, vilket förväntas öka trafiken till centrumet via Angöringsgatan Sättra Torg. En varumottagning samt kundparkering till livsmedelsbutiken i hus B nås via angöringsgatan Sättra Torg, vilket ökar förflyttat flödet från Kungssätravägen 13-19 där tidigare lastzon för denna butik låg. Utöver detta innebär nya bostäder och andra centrumverksamheter ett ökat trafikflöde på Angöringsgatan Sättra Torg.

Trafikflödet uppskattas öka, dock inte så mycket så att kapacitetsproblem på Sättra Torg eller Eksätravägen förväntas ske.




#### 4.5.3 Hus D, E och tunnelbaneuppgången (hus F)

Den nya gatusträckningen till hus D, E och F finns dokumenterad i en separat trafikflödesutredning, se bilaga 2. Det uppskattade flödet på den nya gatan bedöms vara

lågt med endast 3,5 fordon per timme in på gatan, vilket innebär ett trafikflöde på 7 fordon per timme på gatan, se bilaga 2 för metod av flödesuppskattning. Detta är även den uppskattade ökningen som sker på Kungssätravägen. Flödesberäkningarna för denna sträcka är baserad på trafik till båda bostadshusen D och E. I detaljplaneförslaget är hus E inte beroende av den nya gatusträckningen vilket innebär att trafikflöden uppskattas bli mindre än 7 fordon i timmen.

## 5 Parkering

*Tabell 1 Sammanställning av planerat antal lägenheter och ytor.*

Byggnad	Antal bostäder	Ev kategoriboende	Kvm ljus BTA Bostäder	Kvm ljus BTA verksamhet
Hus A – alt 1	98	Nej	7480	3550
Hus A – alt 2		Ja, vårdboende		
Hus B	106	Nej	10 010	1490
Hus D	44	Ja, Co-living	3200	170
Hus E	267	Ja, studentbostäder (112 av 267)	15 650	340
Hus G	40	Nej	2550	0

### 5.1 Cykelparkering

*Besöksparkering tunnelbanestation och verksamheter:*

Med förslaget försvinner cirka 70 stycken cykelparkeringsplatser som är avsedda för besökare till centrumbyggnaden/tunnelbanestationen. 40 av dessa är idag outnyttjade, troligen till följd av deras gömda läge. Med en förbättrad koppling till tunnelbanestationen och en attraktivare och tryggare stadsdel kan detta öka flödet av besökare. Förslaget bjuder in fler att ta kollektivtrafik som färdmedel vilket kan öka cyklandet till tunnelbanestationen. Behovet av cykelparkering för besökare anses därför att öka. Dessa bör placeras i anslutning till entrén till tunnelbanestationen (hus F).

*Bostäder:*

Beräkning av behov av cykelparkering för bostäder utifrån det framtagna parkeringstalet för Sättra centrum (Stockholms stad, 2019):

- Lägenheter: Minst 3 platser per 100 kvm ljus BTA
- Studentlägenheter: 1,5 platser per lägenhet för lägenheter ≤35 kvm ljus BTA och 2,5 platser per lägenhet för lägenheter >35 kvm ljus BTA.

Antagande om att lägenhetsstorlek för hus E är 50% mindre lägenheter ( $\leq 35$  kvm ljus BTA) och 50 % större lägenheter ( $> 35$  kvm ljus BTA)

Tabell 2 Parkeringsbehov för cykel, bostäder.

Byggnad	Parkeringstal Cykel	Antal cykelparkeringsplatser
Hus A	3 platser/ 100 kvm BTA	224
Hus B	3 platser/ 100 kvm BTA	300
Hus D	3 platser/100 kvm BTA	96
Hus E	3 platser/100 kvm BTA (155 av 267 bostäder, antagande 60% av total ljus BTA ( $0,6 * 1560 = 9390$ ))  1,5 platser/lgh för lgh $\leq 35$ kvm ljus BTA (112 av 267 bostäder)	282 + 168 = 450
Hus G	3 platser/100 kvm BTA	77
Summa =		1147

## 5.2 Bilparkering

### 5.2.1 Bostäder

En tillämpning av Stockholms stads Gröna parkeringstal har i en utredning tillämpats för detaljplaneområdet Sättra centrum (Stockholms stad, 2019). Tillämpningen redovisar enligt nedanstående tabell.

Tabell 3 Parkeringsbehov för bostäder i Sättra centrum

Byggnad	Projektspecifikt parkeringstal bil med mobilitetsrabatt	Antal bilparkeringsplatser
Hus A	0,28 platser/lgh	27
Hus B	0,33 platser/lgh	35
Hus D	0,28 platser/lgh	12
Hus E	0,31 platser/lgh	48
Hus G	0,23 platser/lgh	9
Summa=		132

### 5.2.2 Verksamheter

Stockholms stad saknar för närvarande riktlinjer för i vilken omfattning bilparkering ska anordnas för kontor, hotell och andra mer eller mindre publika verksamheter. Faktorer som påverkar behovet av parkering och styr färdmedelsval är bland annat läge, kollektivtrafikutbud, tillgänglighet med cykel, pris samt tillgång till parkering (TUB, 2017).

Exempel på parkeringstal i projekt med verksamheter är följande:

- Norra Djurgårdsstaden, Stockholms stad 2 - 4 platser per 1000 kvm BTA (TUB, 2017).
- Hornsberg, Stockholms stad 7 platser per 1000 kvm BTA (TUB, 2017).
- Parkeringstal Nacka kommun för handel, 20 platser per 1000 kvm BTA (zon A) (Nacka kommun, 2015).

Med Sättra centrum läge till kollektivtrafik bedöms handel i Sättra behöva 7 platser per 1000 kvm BTA och övrig verksamheter 3 platser per 1000 kvm BTA. I detta skede antas hus A och B innehålla handelsverksamheter och resterande innehålla övriga verksamheter.

*Tabell 4 Parkeringsbehov för verksamheter i Sättra centrum*

Byggnad	Parkeringstal Bil med mobilitetsrabatt 25%	Antal bilparkeringsplatser
Hus A	7 platser/ 1000 kvm BTA	25
Hus B	7 platser/ 1000 kvm BTA	10
Hus D	3 platser/ 1000 kvm BTA	1
Hus E	3 platser/ 1000 kvm BTA	1

### 5.2.3 Mobilitetsåtgärder

För att uppnå 25 % mobilitetsrabatt behövs Sättra centrum planeras med funktioner som minskar behovet av bilparkering och användandet av bil. Nedan listas åtgärder som föreslås för att uppnå ett gott utbud av mobilitetslösningar som är relevanta för platsen och som bedöms kunna konkurrera med behovet av bilinnehav.

- Cykelparkering – god standard. Lätt nåbara cykelrum, för ambitiös nivå i markplan. Cykelrummen skall vara attraktiva och trygga.
- Förbättrade cykelfaciliteter (Ex fast luftpump, automatisk dörröppnare för cykel i cykelrum, samt besöksparkering nära entrén).
- Det främsta färdmedlet för boende vid Sättra centrum är tunnelbanan. Det nära avståndet till tunnelbanestationen Sättra (röd linje) är en god grund i mobilitet för området.



- För att stärka användandet av användandet av kollektivtrafik och utnyttja det nära avståndet till tunnelbanestationen kan informationstavla placeras i trapphusen, vilket informerar om avgångar och trafikinformation i kollektivtrafiken.

## 6 Slutsats

Detaljplaneförslaget för Sättra centrum innebär att befintlig centrumbyggnad rivs och ett nytt öppet torg tillskapas. Detta innebär att en stor barriär försvinner och en starkare koppling för främst gångtrafikanter i öst-västlig riktning tillskapas.

I detaljplaneförslaget skapas en ny gatusträckning som angör verksamheter längs med gatan, denna gatusträcka skapar möjligheter för verksamheter i byggnaderna intill torget vilket skapar mer livfulla bottenvåningar vilket kan öka tryggheten i området. Den nya gatusträckningen innebär att en del av befintlig gång- och cykelväg omvandlas till lokalgata med trafik.

Det uppskattade flödet på den nya gatusträckningen bedöms litet i och med att det endast är hus D och F som är tänkta målpunkter för stråket. Verksamheter i hus A och B angörs från angöringsgatan Sättra Torg.

Generellt i området förväntas trafikflödet öka, främst på grund av ett mer attraktivare centrum som lockar fler besökare. Det ökade trafikflödet i området bedöms inte påverka befintlig kapacitet på trafiksystemet. Detaljplaneförslaget öppnar även upp för fler användare av kollektivtrafiken då tunnelbaneuppgången till Sättra utformas till en tryggare plats.

## Referenser

sl.se, Kartor över SL-trafiken. Hämtat 2019-10-24.

sll.se, hämtat 2019-10-30. Spårväg Syd.

Stockholms stad, 2015 a. Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering.

Stockholms stad, 2015 b. Tillämpningsanvisningar - Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering.

Stockholms stad, 2016 a. Stråk- och strukturutredning Fokus Skärholmen.

Stockholms stad, 2016 b. Gångplan – en del av framkomlighetsstrategin.

Stockholms stad, 2017 a. Stadsbyggnadsstrategier för socialt hållbart Fokus Skärholmen.

Stockholms stad, 2017 b. Fokus Skärholmen, parkeringstal.

Stockholms stad, 2018. Översiktsplan för Stockholms stad.

Stockholms stad, 2019. Parkeringstal Sättra centrum.

TUB, 2017. Parkeringsutredning Hornsberg.

Nacka kommun, 2015. Rekommenderade parkeringstal i Nacka Kommun