

PM

---

TITANIA BYGG & VVS AB  
UPPDRAGSNUMMER 12600984

**PM**  
**Trafik**

## Prästviken (del av Eriksberg 2:27) Prästviken-Eriksberg, Botkyrka kommun

Komplettering av tidigare framtaget PM, Trafik Prästviken-Eriksberg Botkyrka (Tyréns 2014)



2018-02-12

STHLM TRAFIKPLANERING

ADELINN PERSSON SÖÖR

BJÖRN JERBIC (GRANSKNING)

SWECO SOCIETY AB

SIMONE SÖDERSTRÖM

---

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Bakgrund</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Områdets vägnät</b>	<b>1</b>
2.1	Gatuutformning	1
2.2	Leverans och parkering vid förskolan	3
2.3	Kollektivtrafik	5
<b>3</b>	<b>Gång- och cykel</b>	<b>5</b>
3.1	Styrande dokument	5
3.2	Cykelkopplingar mellan områden	6
3.3	Cykelkopplingar inom området	7
3.4	Gångbanor och passager	8
3.5	Tillgänglighet	8
<b>4</b>	<b>Parkering och angöring</b>	<b>10</b>
4.1	Styrande dokument	10
4.2	Parkeringstal för bil	10
4.3	Parkeringstal för cykel	11
<b>5</b>	<b>Sektioner</b>	<b>12</b>
5.1	Asptunavägen	13
5.2	Sankt Botvids väg	14
<b>6</b>	<b>Trafikflöden</b>	<b>15</b>

*Bild framsida: Arkitekterna Krook & tjäder*

## Bilagor

### Bilaga A Sektioner

## 1 Bakgrund

Detta trafik-PM är en komplettering av tidigare trafik-PM som togs fram av Tyréns (2014) inför samråd av detaljplan för Prästviken (del av Eriksberg 2:27) Prästviken-Eriksberg, Botkyrka kommun. Trafik-PM beskriver de nya förutsättningarna för trafiken i området och förändringar i form av utökade gång- och cykelkopplingar, reviderade sektioner och tillgänglighet.

Området för detaljplan är lokaliserat söder om Sankt Botvids väg mellan Eriksbergsåsen och Hammarby gård, öster om sjön Aspen och väster om Botkyrka kyrka. Detaljplanen planerar för flerbostadshus, småhus, förskola och vårdboende.



Figur 1. Planområdet i rött, ur planbeskrivning Förslag till detaljplan för Prästviken.

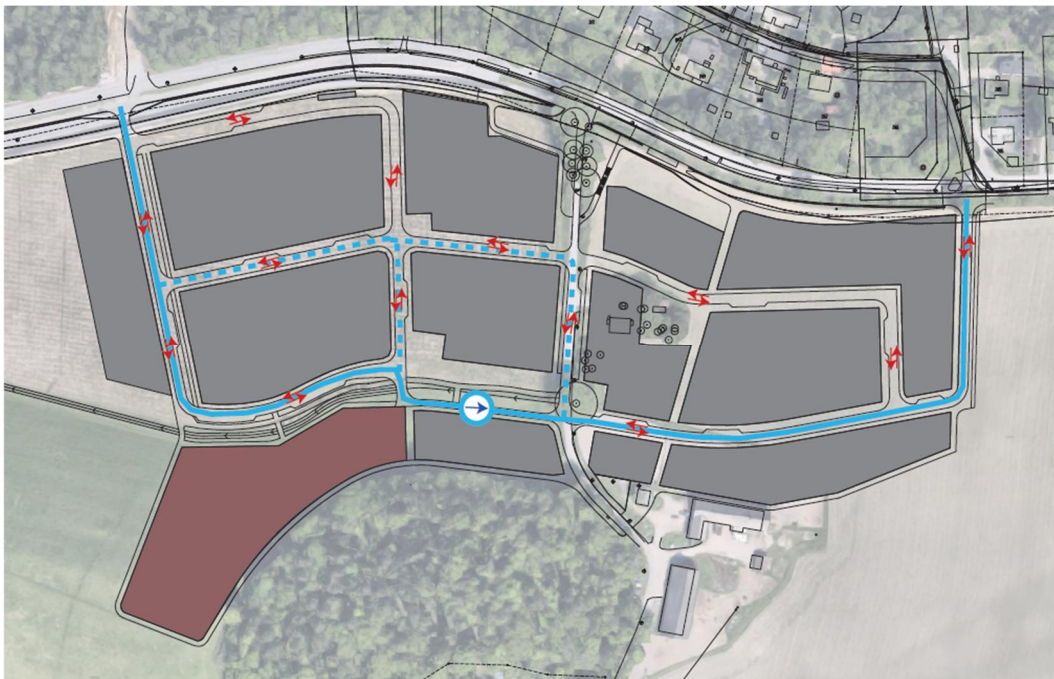
## 2 Områdets vägnät

### 2.1 Gatuutformning

Området ansluts i områdets västra och östra del med Sankt Botvids väg. Det huvudsakliga biltrafikstråket inom området visas som blå länk i Figur .

Asptunavägen är en befintlig väg som ligger i mitten av planområdet och var i tidigare förslag från 2014 avsedd för motorfordonstrafik med gång- och cykel i blandtrafik precis som dagens

utformning. Nuvarande förslag är att vägen enbart är tillgänglig för fotgängare och cyklister och att de andra anslutande vägarna får en mer uppsamlade effekt av biltrafiken. Asptunavägen har idag enskilt väghållarskap men kommer i samband med planen fram till planområdesgränsen i söder att övergå till kommunalt väghållarskap liksom övriga övergripande lokalgator i området.



Figur 2. Förslag till vägnät (Blått stråk representerar huvudsakligt vägnät och kompletterande/sekundärt vägnät för motorfordonstrafik, Streckat stråk innebär en sekundär trafikering för externa som inte har skolan som målpunkt).

I det nuvarande förslaget är majoriteten av gatorna dubbelriktade förutom gatan nedanför parken (se blå ring Figur). Syftet med att göra fler gator dubbelriktade än tidigare förslag är även där en uppsamlade effekt och ett ordnat gaturum samt för att minimera behovet av rundkörning. Alla korsningar har dimensionerats för att klara 12 m långa lastbilar (LBn-fordon). Detta gäller även enkelriktad gata. Norr om den enkelriktade gatan skapas ett större parkrum med möjlighet för gångbana och cykelbana.

I det tidigare förslaget låg vissa gångbanor och gatuparkering på kvarteretsmark. I det nuvarande förslaget är samtliga gaturum allmän platsmark för att kommunen ska ha befogenhet att göra förändringar och påverka regleringen. Det blir också enklare och tydligare vid drift och underhållsarbete.

Kvarterets utfarter och anslutningar till gatunätet placeras i punkter där sikten är god.

### Hastighetsbegränsning

Området utanför skolan bedöms bli en samlingsplats för hämtning och lämning av barn och för att styra trafiken från skolans infart skapas angöringsplatser nordväst om parkområdet. En

gångbana och cykelbana förs genom de två parkstråken mot skolan och söder ut samt öster ut i planområdet, se vidare avsnitt 2.2 Leverans och parkering vid förskolan.

I närheten av skolan bör hastigheterna hållas låga för att ge goda förutsättningar för tillgänglighet för trafikanter med nedsatt uppmärksamhetsförmåga. Detta skapas genom åtgärder som avsmalnade passager för att lättare korsa gatan och fysisk hastighetssäkring.

Gatorna i området utgår från en hastighetsbegränsning om 30 km i timmen. Sankt Botvids väg har idag hastighetsbegränsningen 70 km i timmen väster om planområdet. Vid planområdet förändras hastighetsbegränsningen till 50 km i timmen.

### **Avfallshantering**

Sophantering och leveranser till förskola kommer ske via en lastzon intill förskolans personalparkering. Se mer information i avsnitt 2.2 Leverans och parkering vid förskolan.

Sophantering kommer för flerbostadshusen att ske via nedgrävda sopbehållare som hämtas med en sopbil som lyfter behållarna och tömmer i behållare i sobilen. För tömning krävs ett avstånd till behållarens mitt på 6 meter vilket innebär att avfallsbilarna angör i befintliga parkeringsfickor eller längs med gatan. Vid reglering av parkeringsplatserna behöver reglering för avfallsbilens tas i beaktande. Platserna för avfallsbil kan vara tidsreglerade lastplatser som är besöksparkering under övrig tid.

För småhus och radhus sker avfallshantering via sophus vilket innebär att avfallsbilens angör längs med gatan och rullar fraktioner på gångbanan till avfallsbilens.

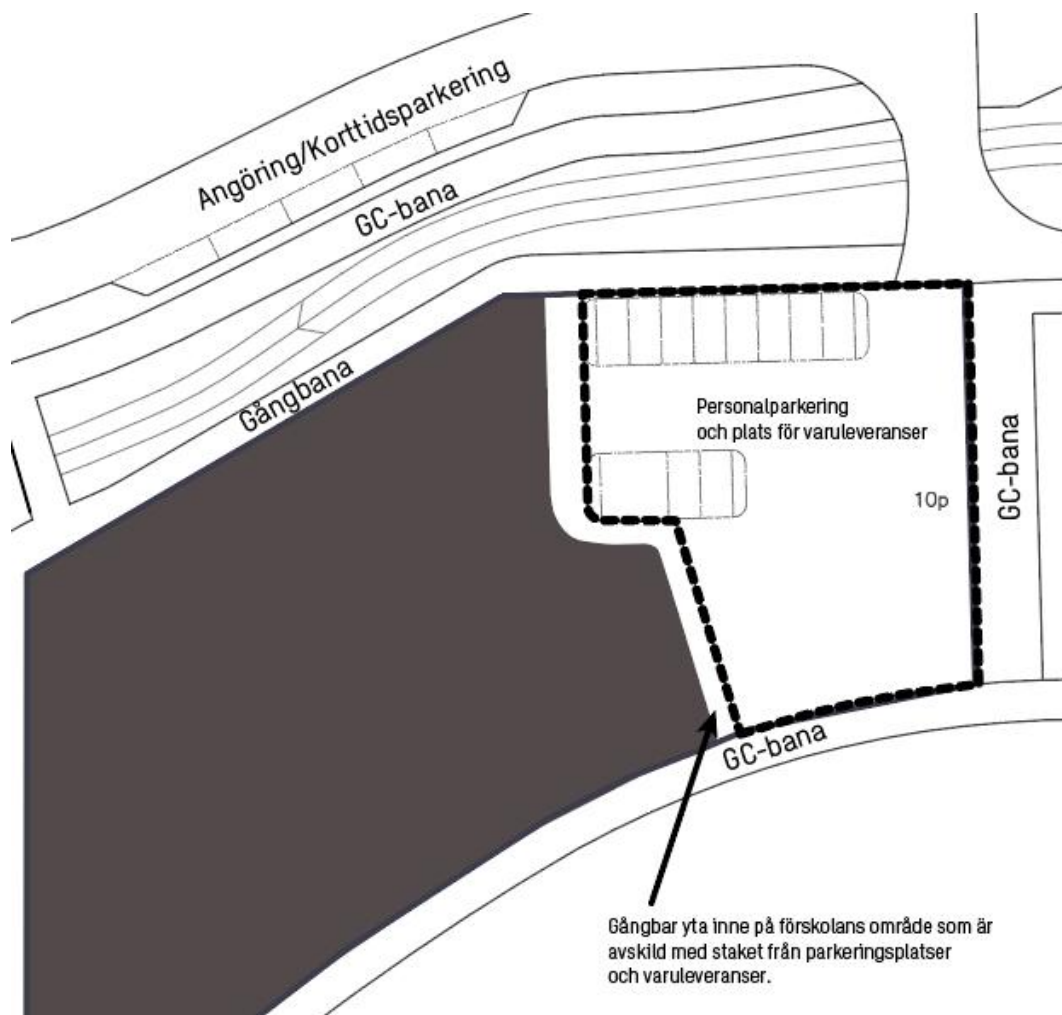
I den västra delen av området, söder om Sankt Botvids väg planeras en återvinningsstation för förpackningsinsamling med ca 8 fraktioner för papper, glas, tidningar med mera. Tillgänglighet till återvinningsstationen sker via gångbanan på norra sidan av lokalgatan.

### **Dagvatten**

För att hantera dagvatten kommer gatornas dagvatten dels omhändertas via träd men också till nuvarande dike som inom planen omgestaltas till en mindre bäck.

## **2.2 Leverans och parkering vid förskolan**

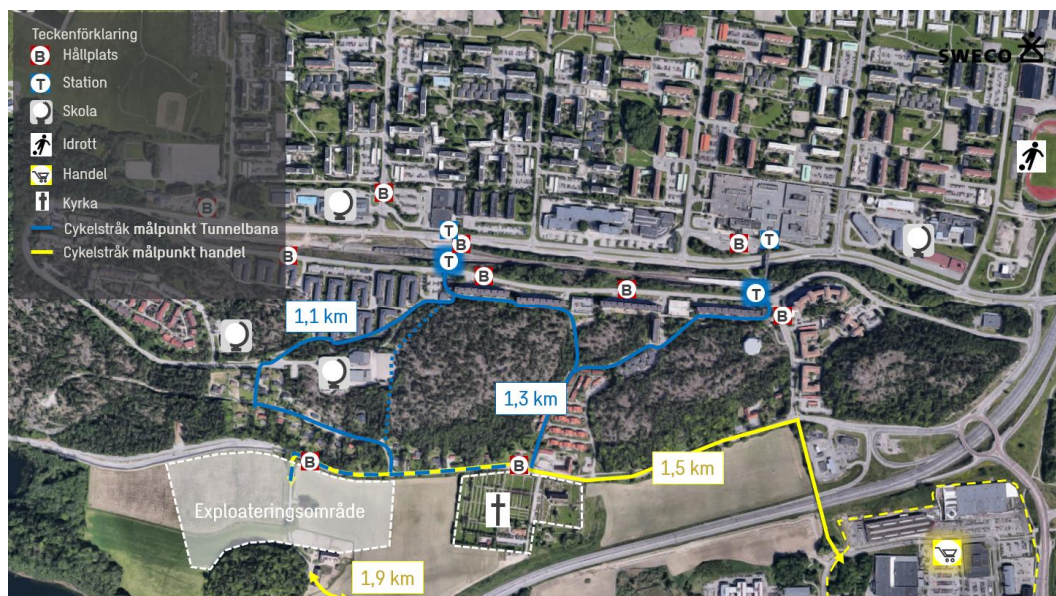
Personalparkering till förskolan kommer finnas inom verksamhetens kvarter. Inom detta område finns även en avskild zon för leveranser och sophämtning. Lastzonen dimensioneras för LBN-fordon och är lokaliserad i den östra delen av skolans kvarter. För att skapa en mer trafiksäker lösning kommer området för personalparkering och lastzonen vara inhägnad av ett finmaskigt staket, se figur 3 nedan. Personalparkeringen består av ca 10 stycken platser och kompletteras med cykelparkering med möjlighet att låsa ramen.



Figur 3. Principutförning för förskolans parkering och lastzon. Streckad linje är staket.

Generellt planeras området i anslutning till skolan för gång- och cykeltrafik och framförallt till förskolan. För de personer med behov av att ta sig till förskolan med bil skapas möjlighet genom korttidsparkering norr om förskolans område. Från dessa plaster är det möjligt att ta sig till fots till förskolan. Vid behov av att komma nära entrén finns möjlighet att använda parkeringsplatser för skolans personal.

## 2.3 Kollektivtrafik



Figur 4. Avstånd till Tunnelbana och handelsområde.

I närheten av Prästviken finns spårbunden kollektivtrafik samt bussar som trafikerar Sankt Botvids väg vilket skapar förutsättningar för att resa kollektivt. Förbindelser skapas till hållplatslägen på Sankt Botvids väg via bland annat anslutning från Asptunavägen. Dagens busshållplatser föreslås att delvis flyttas men kvarstår som körbanehållplatserna som dagens utformning. Hållplatserna tillgänglighetsanpassas och förbereds för väderskydd. Området trafikeras idag av buss 708 mellan Tumba station och Rönninge station. Hållplatsen på vägens södra sida, i riktning mot Tumba, placeras öster om den nuvarande korsningen med Asptunavägen. Hållplatsen i riktning mot Rönninge justeras västerut. Under 2018 kompletterar Botkyrka kommun samtliga tunnelbanestationer med cykelparkering vilket förbättrar möjligheten att ta cykeln för ett hela resan perspektiv. I anslutning till planområdet finns det en upptrampad gångväg som har möjlighet att utvecklas till en framtida kortare koppling till bland annat tunnelbanan.

## 3 Gång- och cykel

### 3.1 Styrande dokument

Kommunens cykelplan<sup>1</sup> redovisar ambitionen att öka cykelandelen genom att skapa goda förutsättningar för cyklister i form av ett säkert, attraktivt, tillgängligt och gent cykelnät.

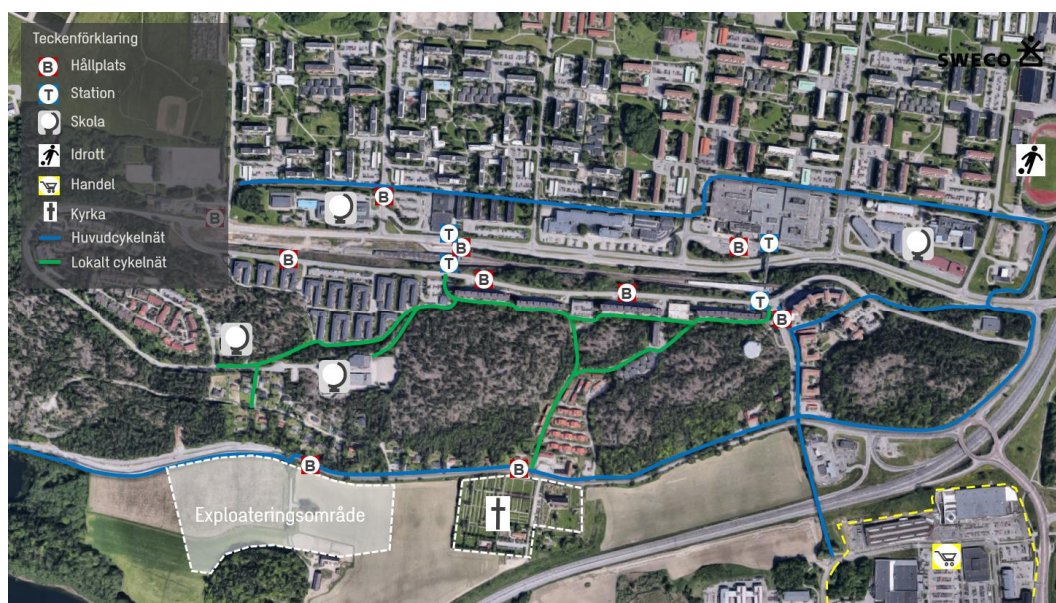
<sup>1</sup> Botkyrka kommun, 2010. Cykelplan för Botkyrka kommun.

Sankt Botvids väg ingår i kommunens huvudcykelstråk och kommer, enligt önskemål från kommunen, i samband med exploateringen att utvecklas till ett regionalt cykelstråk.

### 3.2 Cykelkopplingar mellan områden

Handel, skolor och tunnelbana finns inom cykelavstånd från Prästviken. Handelsområdet ligger inom ett avstånd på drygt 1,5 km och inom det kommunala huvudcykelnätet. Det finns även en drygt 1,9 km lång cykelväg till handelsområdet söder om Prästviken, under Södertäljevägen. Flertalet skolor och en idrottsplats finns inom en 2 kilometers radie. Tunnelbanestationerna Norsborg och Hallunda finns på ett avstånd motsvarande ca 1,3 km och dessa nås via det lokala cykelvägnätet (Se figur 3 ovan).

Cykelstråket längs med Sankt Botvids väg är utpekad i Botkyrka kommun som ett huvudcykelstråk. Ambitionen från kommunen är att utveckla det till en cykelbana med regional standard. I och med detaljplanen får cykelbanan en förbättrad standard längs med planområdet och ansluts till befintlig gångbana i nivå med Hammerstavägen. Cykelbanan bidrar till en förbättrad koppling till det regionala cykelstråket (Södertäljestråket) vid Trafikplats Hallunda. På sikt planerar kommunen för en fullskalig utbyggnad av cykelbanan så att den ansluter till befintlig gång- och cykelbana vid Klockaregården. Stråket föreslås utformas som dubbelriktad gång- och cykelbana med en bredd på 5,3 meter. I höjd med Asptunavägen byter stråket sida för att ansluta till det befintliga stråket på den norra sidan om vägen.



Figur 5. Lokalt- och huvudcykelnät.



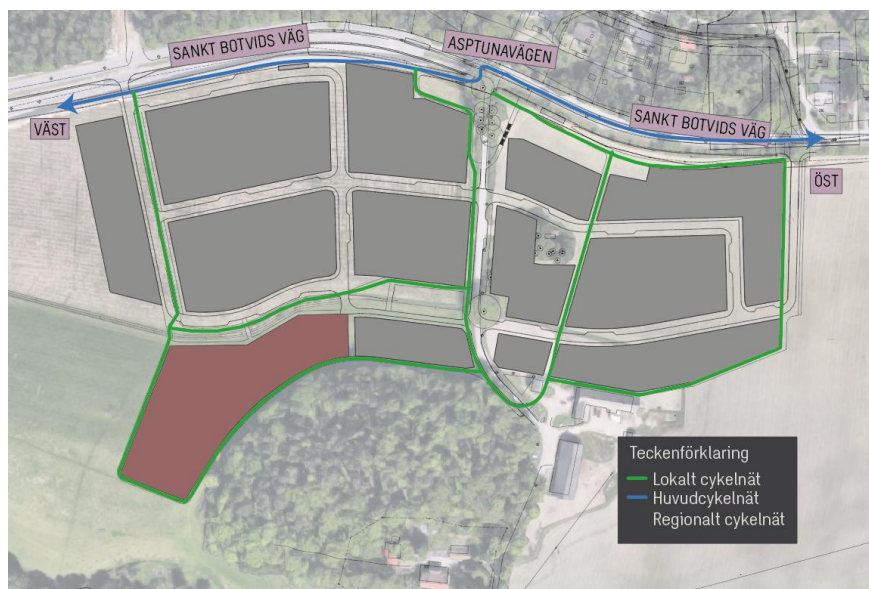
### 3.3 Cykelkopplingar inom området

Inom området förordas ett lokalt cykelnät, främst i anslutning till skolan. I huvudsak skapas fyra gång- och cykelanslutningar mellan det regionala cykelstråket längs med Sankt Botvids väg och planområdet. På Asptunavägen tillåts endast gång- och cykeltrafik till området. På grund av en större ek och höjdskillnader byter cykelbanan längs Sankt Botvids väg sida väster om Asptuna från södra sidan till norra sidan om Sankt Botvids väg. Detta ger en bättre koppling förbi planområdet och fortsatt öster ut.

Anslutningarna till området har olika lutningar och förutsättningar, se avsnitt 3.5 Tillgänglighet. Gång- och cykelbana att planeras på den västra och den östra sidan av planområdet. Den västra kommer ha en bättre tillgänglighet då lutningen är lägre. Detta är anpassat på grund av stråkets koppling till skolan.

Det lokala nätet i planområdet syftar till att göra det möjligt för, i synnerhet, barn och unga att cykla i en trafiksäker miljö bland annat till och från den nya skolan. Cykelbanan på västra sidan om planområdet får en bredd på 2,25 meter. Mellan cykelbanan och parkering eller träd finns en skyddsremsa på drygt 1,0 meter, utrymmet kan användas för placering av vägmärken och under vintertid för snöupplag. Gemensamma gång- och cykelstråk i och omkring planområdet och stråk med mer rekreativt syfte planeras för 3 meter i bredd. På den östra sidan av området planeras för en gemensam gång- och cykelbana på 3,4 m med skyddsavstånd till gatan på 0,3. Beroende på placering av belysning och vägmärken finns det utrymme i gatan att utöka skyddsremsan.

För de gator som inte utrustats med separat cykelbana sker cykling i blandtrafik. Området planeras generellt för smalare gator med hastighetsdämpande åtgärder i syfte att hålla ner hastigheten vilket motiverar att cykling sker i blandtrafik. Vidare utformning av till exempel utformning av gång- och cykelpassager och genomgående gång- och cykelbanor tas fram i senare skede.



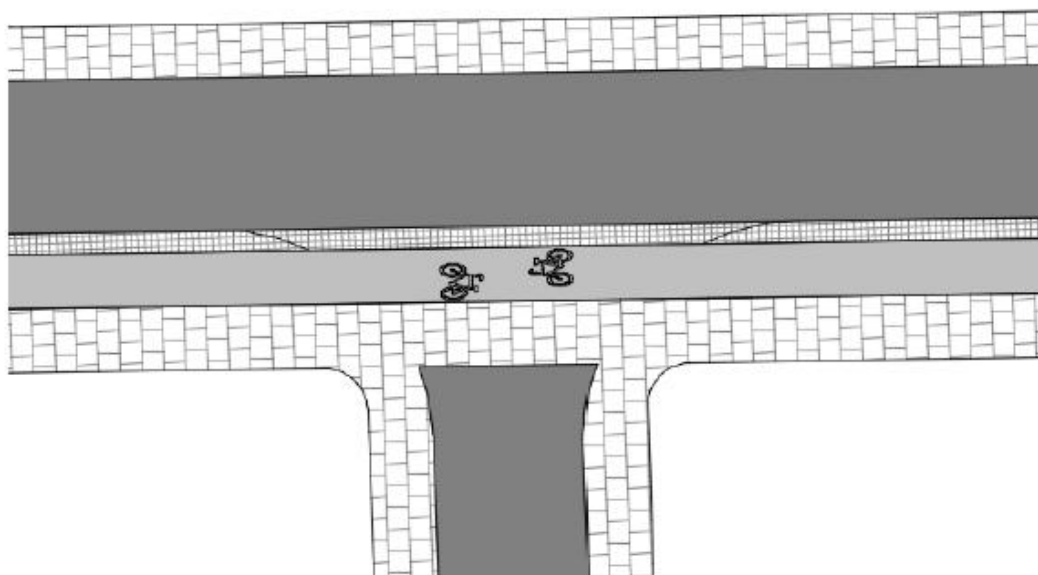
Figur 6. Cykelstråk inom planområdet.

### 3.4 Gångbanor och passager

Kring alla kvarter är gångbanorna lokaliserade på allmän platsmark vilket innebär att kommunen har rådighet och ansvar för dem. Gångbanorna är minst 2,5 meter breda vilket uppfyller krav på tillgänglighet och förbättrar möjlighet för drift- och underhåll.

Cykelpassager och övergångsställen ska vara trafiksäkra och i anslutning till skolan hastighetssäkrade. Beroende på placering av entréer, målpunkter och anslutningar i området behöver placering av passager och övergångsställen samt fler hastighetsdämpande åtgärder detaljstuderas i ett senare skede.

För att prioritera oskyddade trafikanter utformas en del korsningar med genomgående gång- och cykelbana vilket gör att övrig trafik har väjningsplikt. För det regionala cykelstråket som passerar Prästvikens västra anslutning sker det via en genomgående gång- och cykelbana.



Figur 7. Exempel på en genomgående gång- och cykelbana. Källa: Malmö stad.

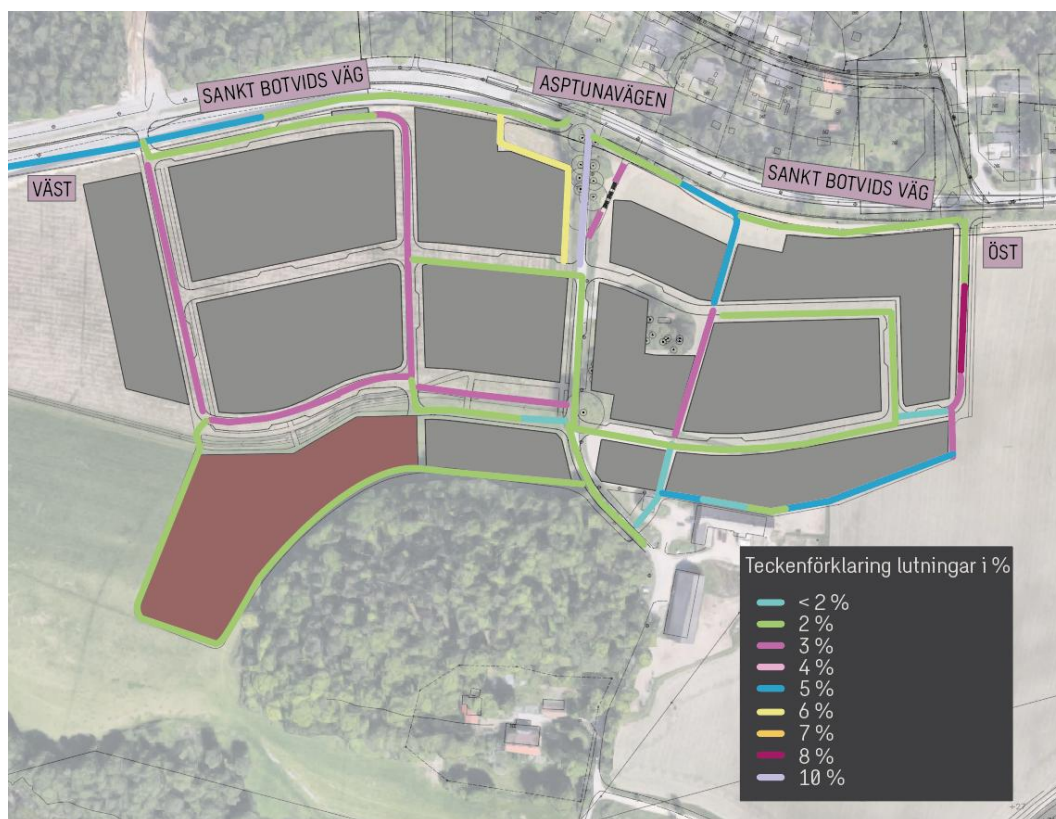
Utgångspunkten är att passager ska anordnas i anslutning till målpunkter och där fotgängare eller cyklister kan tänkas röra sig. Möjligheten att röra sig på ett säkert sätt i området innebär därför att denna trafikantgrupp ges det utrymme som de kräver så att oönskat och potentiellt trafikfarligt beteende (såsom passage över väg när övergångsställe saknas eller ligger för långt bort) undviks.

### 3.5 Tillgänglighet

Utformningen av området möjliggör angöringsplats för bilar och att parkeringsplats för rörelsehindrade kan ordnas efter behov inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré.

Prästvikens lutningar varierar i området på grund av anpassningar till områdets karaktär och kulturmiljövärde. Gångbanorna lutar inte mer än 1:50 i sidled. Gångytor som dimensioneras för

rullstol ska ha maxlutning om 2 % vilket är svårt att klara i området (Boverket, ALM 2011). Kontraster, markeringar och utformning av ramper är en viktig del i det fortsatta detaljerade arbetet.



Figur 8. Översikt av lutningar i området.

I bilden ovan illustreras gatornas olika lutningar i färg från mindre än 2 % till 10 % lutning. Asptunavägens norra del närmast Sankt Botvids väg kommer att kvarstå i befintligt skick vilket innebär att gatan fortsatt kommer att vara brant och inte klara tillgänglighetskraven. Gatan lutar som mest ca 10 % och för att skapa tillgängliga anslutningar till hållplatslägen längs Sankt Botvids väg skapas kopplingar till/från Asptunavägen via en mer tillgänglig gång- och cykelkoppling på den västra sidan samt en koppling i form av en trappa som ligger på den östra sidan.

Områdets västliga och östliga gata ansluter till Sankt Botvids väg med 2,5 %. För att komma närmre i nivå med den topografi som området har fortsätter den östra gatan söder ut med 8 % lutning och avslutas med 3,5 % lutning för att möjliggöra en framtida gatukoppling. Lutningen på 8 % frångår standard (VGU 2015) för att undvika för stort intrång och skapande av barriäreffekt mot kulturmiljön. För att nå tillgänglighetskraven skulle mer fyllnadsmassor behövas som påverkar bostäders utformning och placering och skapar större slänter mot omkringliggande område. Lokalt blir det en högre lutning, dock har området generellt god lutning.

Den västra gatan utgår från 2,5 % i korsningen med Sankt Botvids för att sedan fortsätta söder ut i området med lutning på 3,5 %. Lutningarna i korsningspunkter längs med områdets västra gata blir något brantare än standard (VGU 2015), lokala anpassningar av höjder i korsningarna är nödvändig. Vidare anpassningar av höjder för samtliga gator behöver studeras vidare för en god dagvattenhantering.

## **4 Parkering och angöring**

### **4.1 Styrande dokument**

I Botkyrka kommuns parkeringsstrategi uttrycker kommunen ambitionen att skapa goda förutsättningarna för ett hållbart resande. Planering och reglering av parkering ska därför anpassas utifrån närheten till spårbunden kollektivtrafik. Kommunen har delats upp i tre olika zoner, beroende på avståndet till spårbunden kollektivtrafik (pendeltåg och tunnelbana) där Prästviken hamnar inom zon B.

Kommunen tillämpar flexibla parkeringstal som innebär att byggaktörer kan tillgodoräkna sig en rabatt på parkeringstal genom att genomföra mobilitetsåtgärder som syftar till att främja hållbart resande.

I detaljplaneområdet Prästviken innebär det att cykelparkering av god standard anordnas inom de olika bostadstyperna och att en yta för cykelverkstad skapas i garaget. En annan mobilitetsåtgärd som ingår i planen är tillskapandet av bilpoolsplatser. Bilpoolsplatserna lokaliseras framför allt på öppen parkeringsyta för att skapa god tillgänglighet till bilpoolen. Genom att använda markparkering behövs inga speciella passerkort eller nycklar lösas för användaren av bilpoolen. En bilpoolsplats motsvarar fem parkeringsplatser. För att minska behovet av parkeringsplatser kommer större delen av dem att vara flexibla för att möjliggöra samutnyttjande av platserna. Samnyttjandet innebär att bilplatser inte reserveras för enskild verksamhet eller hyresgäst utan att platser ställs till förfogande för boende, arbetande och besökande i fastigheten eller området.

### **4.2 Parkeringstal för bil**

Kommunens parkeringstal för lägenheter är 0,4–1,4 platser per bostad beroende på bostadsstorlekar och till detta tillkommer 0,05–0,1 besöksplatser per bostad. Parkeringstalet för radhus motsvarar, enligt överenskommelse med kommunen, 1,0 bilplatser per radhus med tillägg för besöksparkering på 0,1 platser. Parkeringstalet för enbostadshus/småhus är 1,4 bilplatser per bostad med tillägg för besöksparkering 0,1 platser per bostad.

I området planeras för 24 småhus, 57 radhus och 440 lägenheter. Beräknat antal parkeringsplatser för boende och verksamma i området resulterar i 309 respektive 10 platser för personal på förskola. Utöver detta tillkommer besöksparkering vilket motsvarar 31 platser som lokaliseras längs med gatorna i området.

Parkering för funktionsnedsatta ska finnas inom kvartersmark och en tumregel är att 5% av platserna ska kunna iordningställas. Det är viktigt att dessa platser finns inom så kort avstånd till entréer eller trapphus som möjligt. En utgångspunkt är 10–15 meter, maxavstånd är 25 meter (Boverket, ALM 2 2011).

För Prästviken behövs ca 16 platser kunna ordnas som parkeringsplatser för rörelsehindrade. I och med områdets utformning räcker inte tillgängligheten till bostäderna med 16 platser. Därför behöver 11 platser vid behov kunna tillskapas på allmän platsmark.

För förskolan används parkeringstalet 0,4 bilplatser per anställd. Förskolan planeras innehålla åtta avdelningar med tre anställda per avdelning. Utöver det görs ett tillägg på ytterligare två anställda för exempelvis administrativ personal.

Tabell 1. Parkering för bil.

Parkeringsberäkning ZON B						
	Antal	P-tal (besök)	Boende	Besök	Anställda	
<b>Flerbostadshus</b>						
1–2 ROK (alt. max 45 kvm)	264	0,4 (0,05)	106	13	-	
3–4 ROK (alt. max 75 kvm)	132	0,6 (0,05)	79	7	-	
> 75 kvm	44	0,75 (0,05)	33	2	-	
<b>Enbostadshus</b>						
Radhus	57	1,0 (0,1)	57	6	-	
Småhus	24	1,4 (0,1)	34	3	-	
<b>Arbetsplats</b>						
Förskola	Baseras på 8 avdelningar med tot. 26 anställda		0,4	-	-	10
			<b>SUMMA:</b>	309	31	10

### 4.3 Parkeringstal för cykel

Kommunens parkeringstal för cykel och lägenheter är 2 platser per bostad inkluderat besöksparkering. Däremot finns rekommendationen att anpassning till antalet personer per

bostad vilket förslås enligt Tabell 2. Parkeringstalet för enbostadshus är 3,5 cykelplatser per bostad och ska lösas på den egna fastigheten.

Parkering för boende och verksamma ska lösas inom kvartersmark.

För förskolan används parkeringstalet 0,8 cykelplatser per anställd då det saknas cykelparkeringstal för personal på förskola. Förskolan planeras innehålla åtta avdelningar med tre anställda per avdelning. Utöver det görs ett tillägg på ytterligare två anställda för exempelvis administrativ personal.

Tabell 2. Parkering för cykel (besöksparkering ingår).

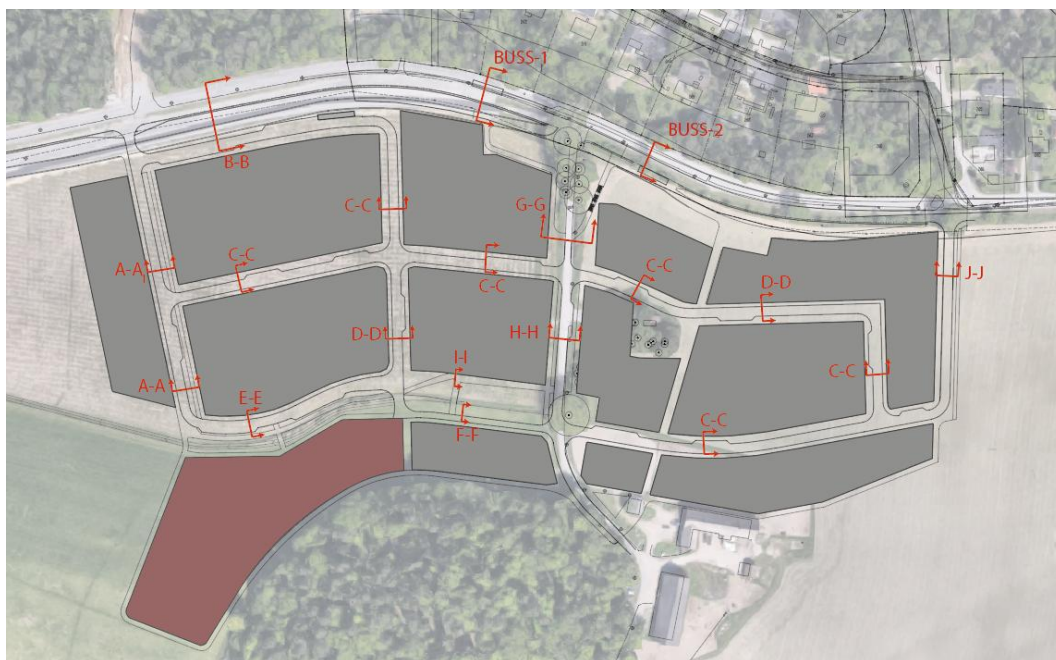
Parkeringsberäkning ZON B					
	Antal	P-tal	Behov		
			Boende	Anställda	
<b>Flerbostadshus</b>					
1–2 ROK (alt. max 45 kvm)	264	2	528	-	
3–4 ROK (alt. max 75 kvm)	132	2,5	330	-	
> 75 kvm	44	3,5	154	-	
<b>Enbostadshus</b>					
Radhus	57	3,5	200	-	
Småhus	24	3,5	84	-	
<b>Arbetsplats</b>					
Förskola	Baseras på 8 avdelningar med tot. 26 anställda		0,8	-	21
			<b>SUMMA:</b>	1296	21

## 5 Sektioner

Sektionerna i området har utgått ifrån att skapa upplevelse av ett intimt och småskaligt gaturum i och med de små trafikmängderna kan lokala avsmalningar göras för att få ner hastigheten vilket studeras i senare skede. Längsgående trädrad finns på i stort sett alla gator med inslag av

parkeringsplatser med möjlighet för parkering och eller angöring. Belysning placeras i trädrad, säkerhetszon eller i anslutning av gångbanan.

Sektionerna finns presenterade i bilaga A längst bak i dokumentet. Asptunavägen och Sankt Botvids väg kommenteras separat nedan.



Figur 9. Sektioner i plan (sektionsskisser återfinns i Bilaga A).

## 5.1 Asptunavägen

Asptunavägen är idag en befintlig väg för biltrafik kantad av en trädallé. Trädallén består av ekar och är en del av ett biotopskyddsområde (Naturvärdesinventering Prästviken-Eriksberg, Botkyrka kommun, 2014). Inom ramen för detaljplanen innebär det att den ska bevaras i sitt ursprungliga skick. Gatans nuvarande beläggning är grus vilket innebär att den saknar permanent beläggning fram till sektion C-C, denna utformning kvarstår. Efter sektion C-C skapas en asfalterad gata fram till gräns för planområdet i söder där gatan fortsätter vara grusväg. Typ av beläggning för anpassning mot befintlig gata och områdets kulturmiljö för denna del utreds i senare skede.

Asptunavägen föreslås regleras som gång- och cykelväg. Syftet är att skapa en entré och platsbildning för gående- och cyklister och hänvisa biltrafiken till de yttre anslutande gatorna. Syftet är också att freda Asptunavägen från biltrafik då den har bevarandevärde.

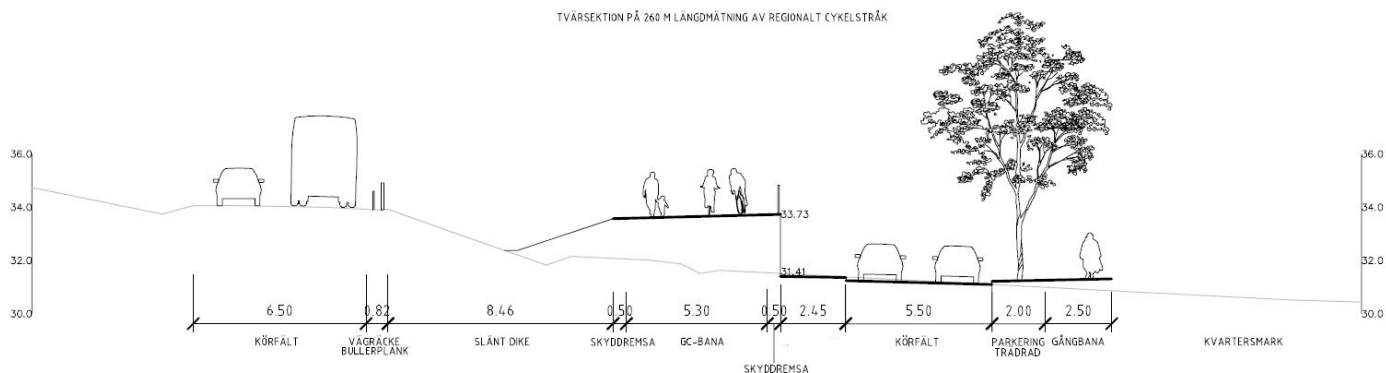
Idag lutar vägen ca 10 % vilket innebär att gatan inte klarar av tillgänglighetskraven för gående eller cyklister. För att kompensera gatans lutning skapas stickgator från Asptunavägen som ansluter till Sankt Botvids väg och busshållplatserna där. Se avsnitt 3.5 Tillgänglighet.

Asptunavägens utbredning inom planområdet omfattas idag av enskilt väghållarskap men ändras i och med detaljplanen till allmän platsmark.

## 5.2 Sankt Botvids väg

Sankt Botvids väg är utpekad av Länsstyrelsen som sekundärväg för transport av farligt gods. En riskutredning har genomförts av Tyréns (Riskhänsyn i detaljplan Prästviken-Eriksberg Botkyrka kommun, 2014) och den beskriver riskreducerande åtgärder i form av avåkningskydd, dike för farliga vätskor samt att området mellan Sankt Botvids väg och bebyggelsen inte ska användas för stadigvarande vistelse. Enligt Länsstyrelsens rekommendationer ska bebyggelse inte ska uppföras närmre än 25 m från sekundärled för farligt gods. Sektionen längs med Sankt Botvids väg har tagit hänsyn till både riskutredningen och till bullerutredningen. Sektionen varierar längs med vägen på grund av cykelstråkets placering och busshållplatser längs med vägen. Avståndet till bebyggelse ligger i förslaget på minst 25 meter. Bredden på Sankt Botvids väg varierar idag mellan 6,1 till 6,9 meter. I och med detaljplanen justeras Sankt Botvids väg som får en jämn bredd om 6,5 meter enligt Ribuss, där körfält ska vara minst 3,25 meter breda.

För att klara bullernivån längs med gatan rekommenderas enligt trafikbullerutredning Prästviken-Eriksberg (Tyréns 2017) en bullerskärm mellan 1,5–1 m längs med Sankt Botvids väg. Detta innebär att bullerskyddet behöver stå ganska nära Sankt Botvids väg för att ge bullerdämpning samt inte upplevas för hög av de boende.



Figur 10. Tvärsektion Sankt Botvids väg och planområdet.

Det regionala cykelstråket ansluter planområdet från väster och i höjd med Asptunavägen byter stråket sida för att ansluta till befintlig gångbana och efter kyrkan till befintligt gång- och cykelstråk. Passagen över Sankt Botvids väg behöver studeras utifrån framkomlighet och trafiksäkerhet.

Hastigheten på Sankt Botvids väg är idag vid planområdet begränsad till 50 km i timmen. I och med detaljplanen föreslås hastighetsbegränsningen sänkas till 40 km i timmen.



## 6 Trafikflöden

Som underlag till kapitlet har Trafik-PM<sup>2</sup> från Tyréns använts. I utredningen har en enkel trafikflödesutredning gjorts för 426 bostäder. Dygnsalstringen från det nya området redovisas som 1700 fordon, enligt förutsättningen fyra bilrörelser per dygn och bostad. Tyréns beräknade att 80% av bilrörelserna skulle ske i riktningen mot Hallunda och resten västerut. Sankt Botvids väg var, vid analysen, inte särskilt belastad med 2700 fordon per dygn.

Resultatet var att den totala trafiken på Sankt Botvids väg i riktning mot Hallunda, med en exploatering i Prästviken, skulle vara 4200 fordon per dygn och väster ut motsvarande 3100 fordon per dygn. I detta antogs att trafiken på Asptunavägen är densamma i framtiden.

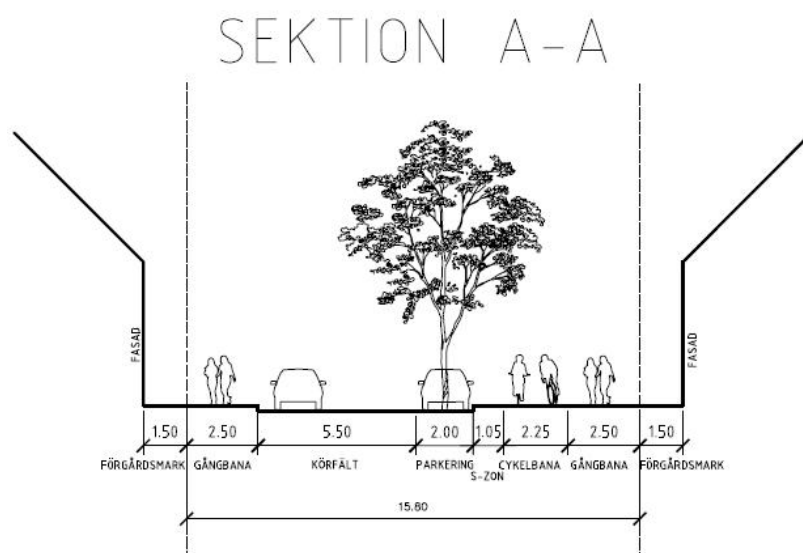
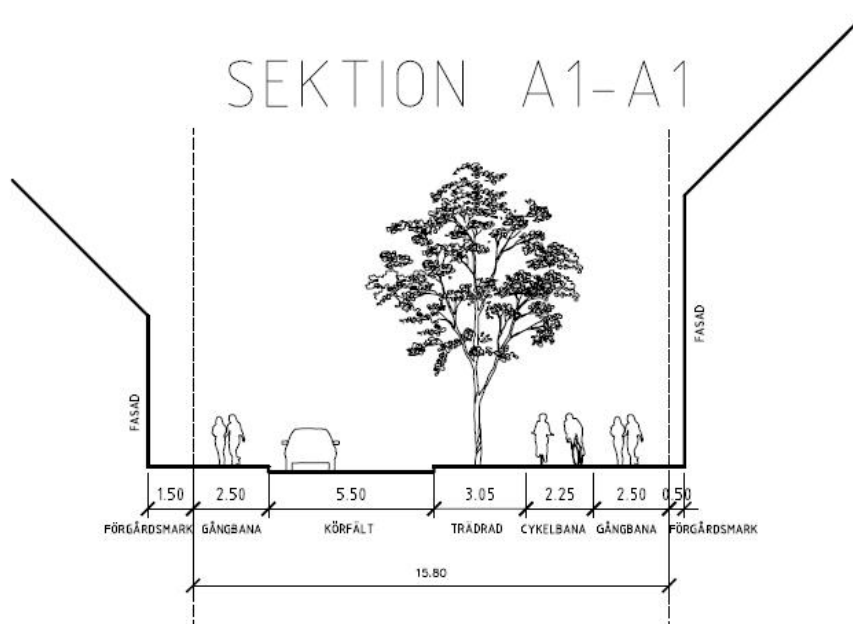
Vidare gjorde Tyréns en belastningsanalys för maxtimstrafiken i korsningarna med verktyget Capcal. Den högsta belastningen, 0,23 skulle under förmiddagen ske i korsningen Asptunavägen och Sankt Botvids väg. Den högsta belastningen, 0,17 skulle under eftermiddagen ske i korsningen med områdets lokalgata längst österut och Sankt Botvids väg. Tyréns bedömning är att dessa belastningsgrader inte utgör några hinder för framkomligheten eller kapaciteten. Vid en dubbel belastning och exploatering skulle kapacitetsproblem uppstå.

Enligt dessa beräkningar är Swecos bedömning också att detta inte skulle utgöra några kapacitetsproblem. För nuvarande detaljplan om bostäder uppgår mot till exempel 550 bostäder så skulle det motsvara ca 2200 fordonsrörelser per dygn, till skillnad från 1700 rörelser. Skillnaden är således 500 fordonsrörelser vilket uppskattas vara drygt 50 ytterligare fordonsrörelser under maxtimmen. I detta fall anses förändringen marginell och bedöms inte påverka varken framkomlighet eller kapacitet. Det anses dessutom att Tyréns räknat på ett maxad situation för bostäderna, med hänsyn till antagandet om 4 bilrörelser per bostad och dygn. I områden med arbetsplatser är erfarenheten att 4,5 bilrörelser per anställd är rimligt vilket nästan motsvarar vad man antagit för bostäderna. Förutsättningarna för resor med andra färdmedel är i det kompletterande förslaget till detaljplan bättre än vid föregående förslag till detaljplan.

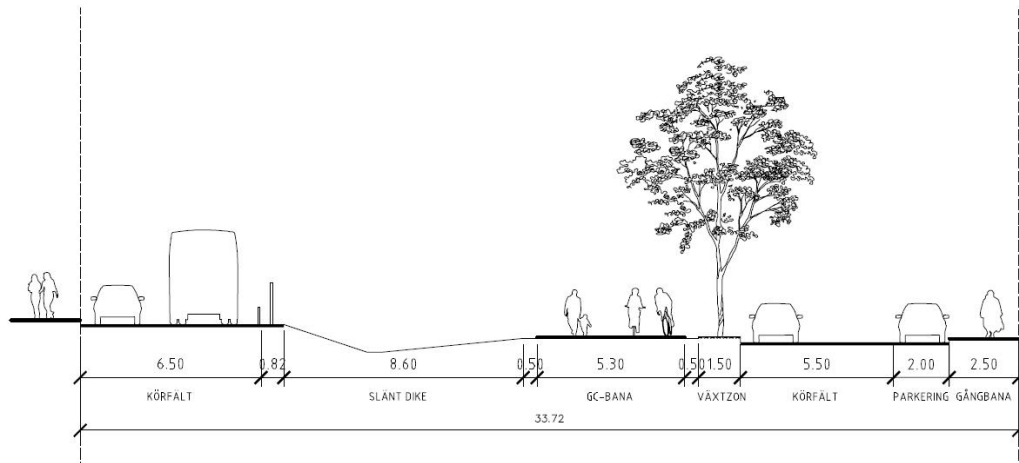
Enligt underlag om transporter till och från anstalten Asptuna förekommer drygt 60 resor per dag, vilket innebär drygt 120 fordonsrörelser. Huruvida detta redan ingår i Tyréns sammanställning är okänt. Om detta inte skulle ingå i Tyréns sammanställning skulle detta potentiellt adderas till den totala trafikmängden i prognosen. Tillskotten är marginellt och bedöms inte påverka vare sig kapaciteten i maxtimmen eller området i stort. Gatorna i området tillåter inte större lastbilar än Lbn. Därför rekommenderas, om behov av trafikering av större lastbil att denna transport ersätts med två enklare lastbilar. Alternativt att en dispensansökan görs hos kommunen för att vid de få tillfällena det behövs använda alternativ väg via Asptunavägen (dagens lösning).



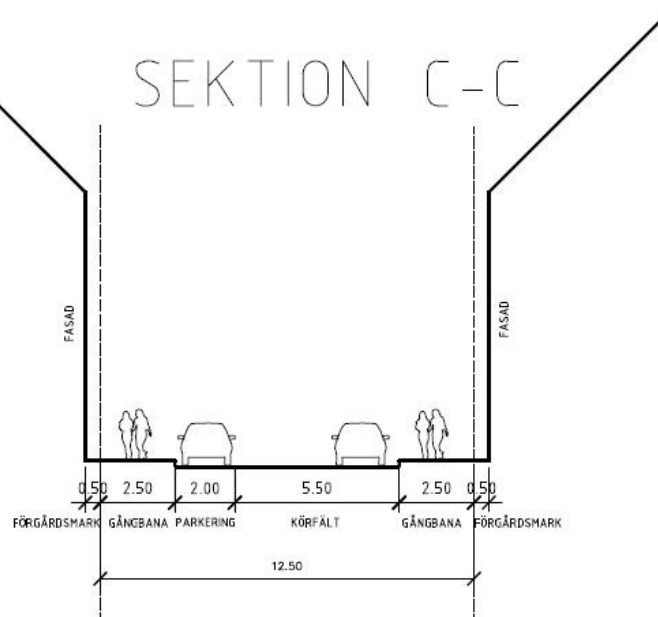
BILAGA A Typsektioner

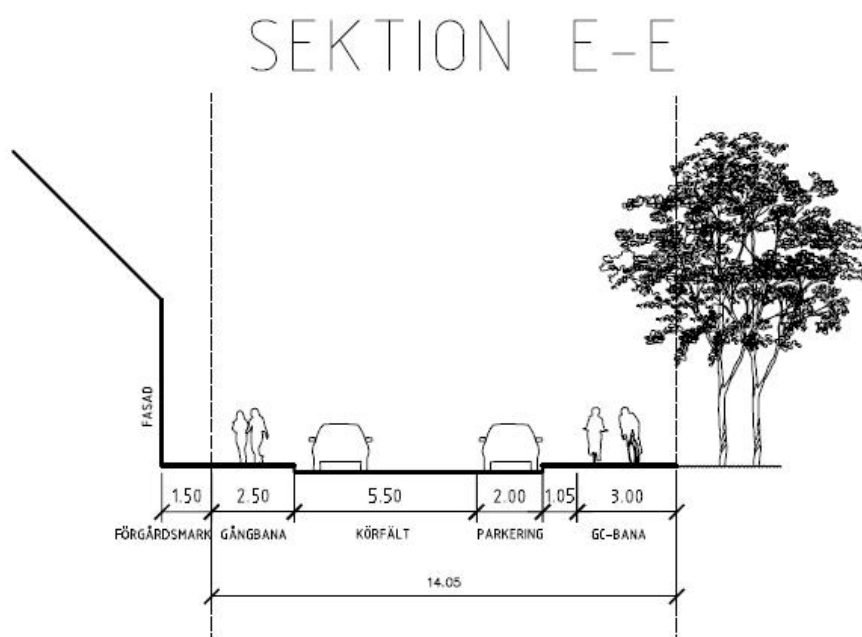
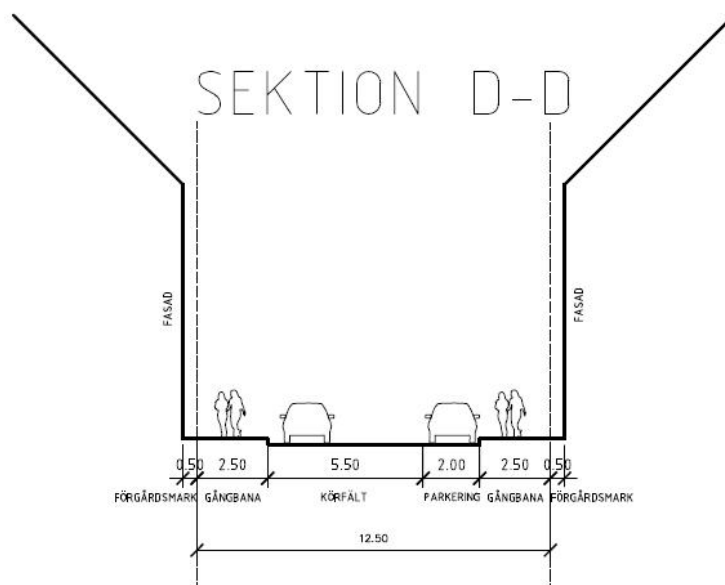


## SEKTION B-B

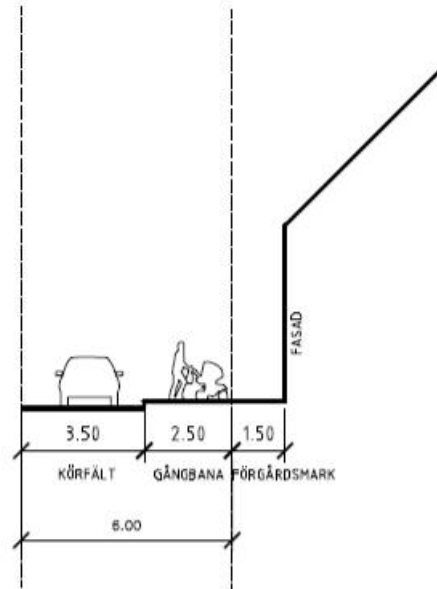


## SEKTION C-C

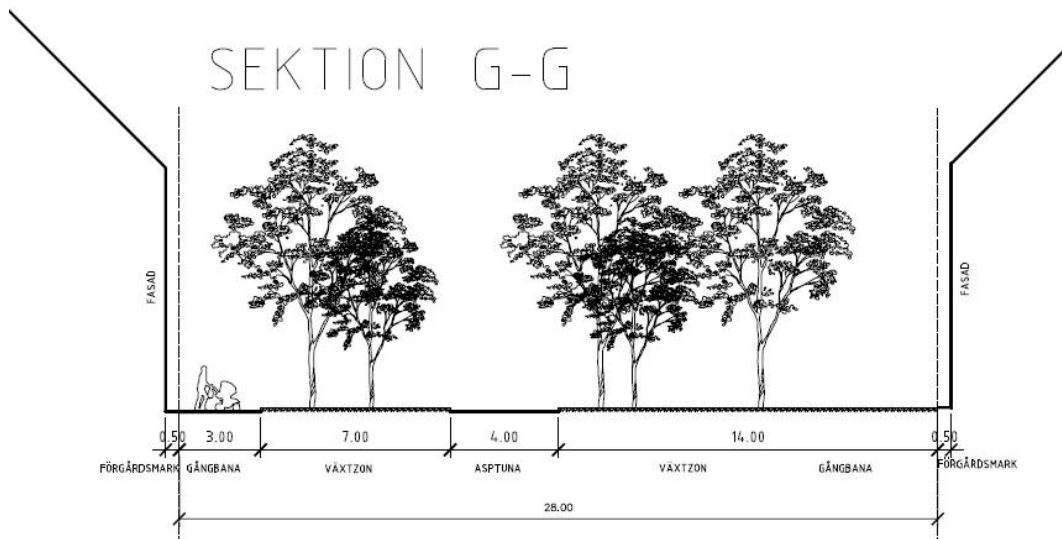




# SEKTION F-F

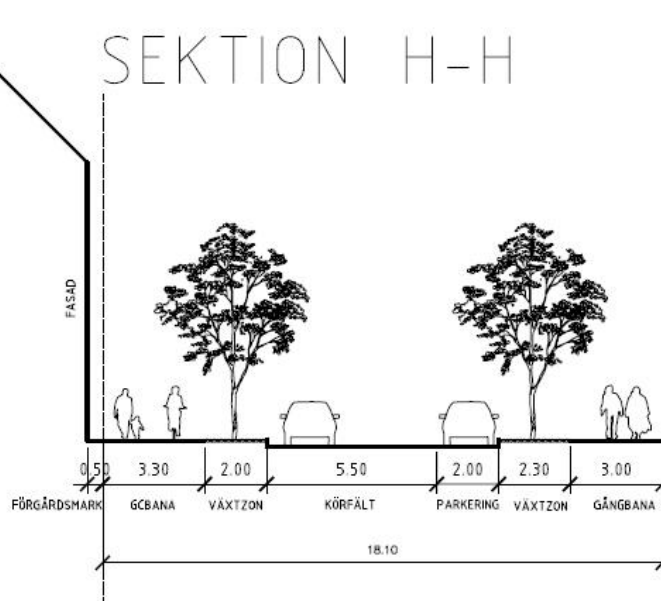


# SEKTION G-G

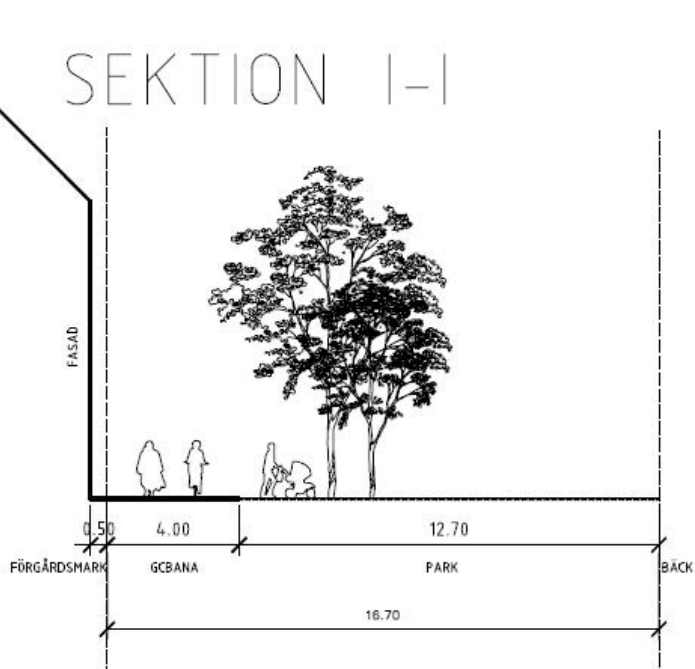


4(9)

## SEKTION H-H



## SEKTION I-I



# SEKTION J-J

