

GEOGRAFIBOKEN TRAFIKUTREDNING



Perspektivbild från Västerled. Bild: ÅWL arkitekter

INNEHÅLL

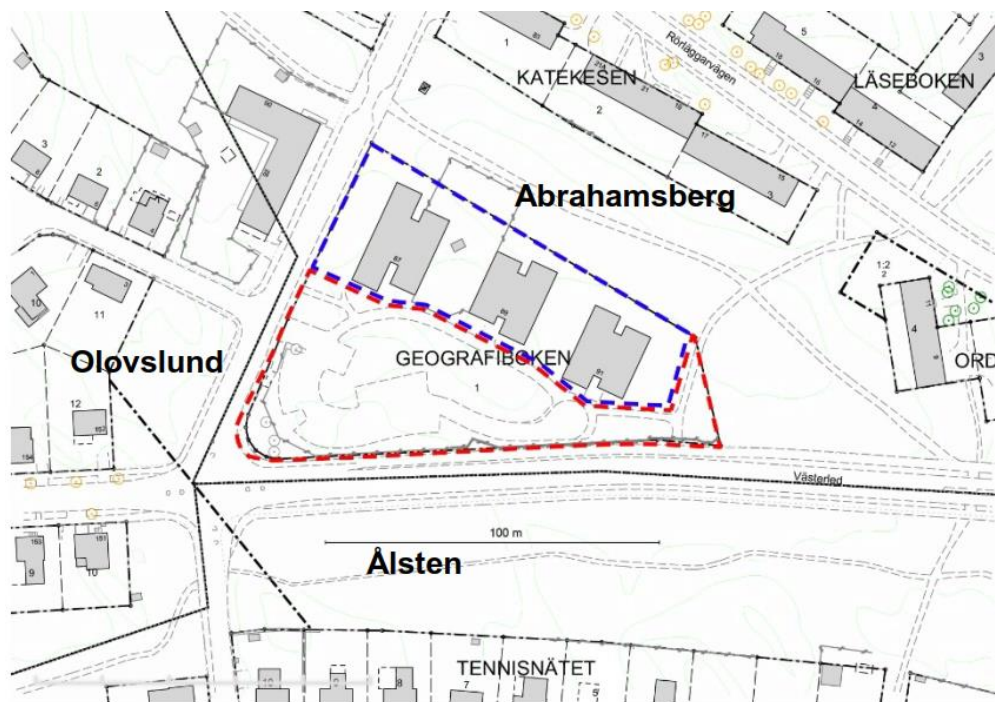
INLEDNING	2
NULÄGE	3
Nulägesbeskrivning	3
Nulägesanalys	9
PLANFÖRSLAG	11
Bakgrund till val av planförslag	11
Beskrivning av planförslag	11
Gång och cykel	14
Kollektivtrafik	15
Parkering och Angöring	15
SLUTSATS	18
BILAGOR	19

INLEDNING

Planförslag på detaljplan för del av Geografiboken 1 m.fl. i stadsdelen Abrahamsberg i Stockholm har under våren 2020 gått ut på samråd. Planförslaget innefattar ett vård- och omsorgsboende på en del av fastigheten Geografiboken 1, se Figur 1 nedan.

Efib AB är tomträttshavare till fastigheten Geografiboken 1 där markägaren är Stockholms stad. Planområdet omfattar även en del av Västerled, fastigheten Stockholm Ulvsunda 1:1, som ägs av Stockholms stad.

Syftet med denna utredning är att redovisa befintlig trafiksituation inom detaljplaneområdet samt att utreda hur trafikfrågorna löses i planförslaget.



Figur 1 Karta som visar planområdets avgränsning markerat med röd streckad linje. Befintliga byggnader inom fastigheten Geografiboken 1 inom blå streckad linje. Bildkälla: Planbeskrivning planförslag 2020-03-20.

NULÄGE

NULÄGESBESKRIVNING

Geografiboken 1 är ett planområde på ca 4300 kvm som ligger i södra Bromma intill Västerled och Abrahamsbergsvägen. Planområdet ligger cirka 850 meter från Abrahamsbergs tunnelbanestation på gröna linjen samt cirka 650 meter från station Olovslund på Nockebybanan.



Figur 2 Geografiboken ligger södra Bromma och angränsar till områdena Abrahamsberg, Olovslund och Ålsten. Bildkälla: ÅWL arkitekter, planförslag 2020-03-20.

Angränsande till planområdet finns tre flerbostadshus (hyresrätter) samt en förskola med 35 barn. Utanför planområdet, på andra sidan om Abrahamsbergsvägen sett från Geografiboken 1 finns även där en förskola samt lekplatsen Lagboken.

Inom planområdet finns det ca 30 parkeringsplatser tillhörande hyresgästerna i flerbostadshusen. Parkeringsplatserna är utomhus ovan mark och ligger i sydvästra hörnet av planområdet, se Figur 3. Innanför parkeringsplatserna finns en vändplan med en radie på 6 meter. Vändplanen ansluter till flerbostadshuset längst österut på fastigheten. Mellan parkeringen och byggnaderna ligger idag klipp hållar, vegetation likt en dunge samt en smalare kvartersgata som leder till byggnadernas entréer. På grund av bergknallen ligger byggnaderna på en högre nivå än parkeringen.



Figur 3 Uppskattat rörelsemönster inom detaljplaneområdet.

Kvartersgatan mellan byggnaderna och parkeringsplatserna är en smalare asfaltsbelagd sträcka med en bredd på cirka 3 meter. I den östra änden, intill vändplanen bedöms den vara något bredare än 3 meter då den sammanfaller med asfalterad gångbana. I den västra änden bedöms den vara 3 meter eller lite smalare och avgränsas med större stenar mot gräset intill.

Kvartersgatan är endast avsedd för servicefordon då den är skyltad med vägmärke C3¹ med tilläggstavla i östra änden och vägmärke C1² i västra änden. Detta innebär att boende inte tillåts köra på denna gatusträcka. Det är däremot troligt att fordon som ska angöra det västra och mellersta huset kör via kvartersgatan och parkerar eller stannar utanför husets entré.



Figur 4 Fotot till vänster visar entrén till den asfaltsbelagda sträckan västerifrån på fastigheten. Det högra fotot visar entrén österifrån till den asfaltsbelagda sträckan.

¹ Förbudsmärke C3 – Förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än mopedklass II. Transportstyrelse.se.

² Förbudsmärke C1 – Förbud mot infart med fordon. Transportstyrelsen.se.

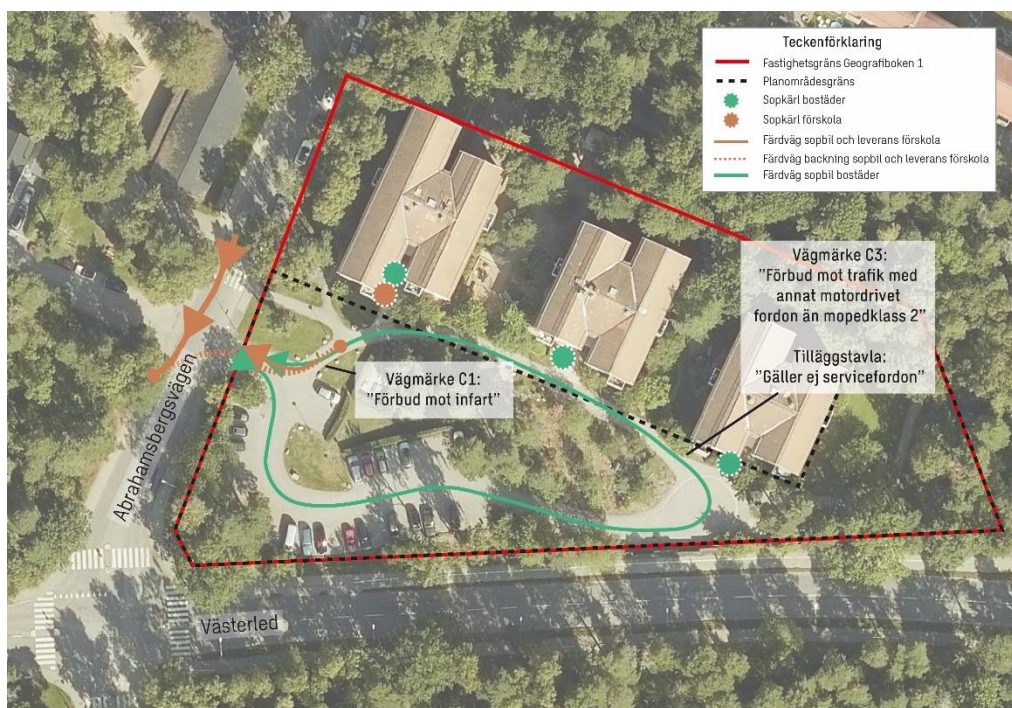
Servicefordon ska enligt skyltningen färdas västerut på kvartersgatan, dvs att servicefordon kör in på Geografiboken via parkeringen till vändplanen och sedan in på sträckan från den östra änden, se grön pil i Figur 5. Under platsbesöket till denna utredning observerades hämtning av matavfall från förskoleverksamheten, vilket gjordes genom att backa in från Abrahamsbergsvägen, se illustrerad rörelse i orange färg i Figur 5 nedan.

Kvartersgatan används idag enligt Tabell 1 nedan.

Tabell 1 Befintlig trafik till bostäder och verksamhet på Geografiboken 1.

	Ändamål	Använder kvartersgatan	Mängd trafik	Typ av fordon
Nuläge	Trafik som kräver tillgänglig angöring samt transporter vid t.ex. flytt eller inköp av större varor till västra och mellersta byggnaden	Ja	Sällantrafik	Mindre lastbilar (LBm 7 m) eller personbilar (Pb 5 m)
	Sophämtning bostäder och förskola (hela fastigheten)	Ja	1 ggr/vecka	Sopbilar (Los 9,4 m)
	Hämtning matavfall förskola	Ja	1 ggr/vecka	Sopbilar (Los 9,4 m)
	Varuleveranser förskola	Ja	5 ggr/vecka	Större lastbilar (LBn 12 m)
	Räddningstjänst till västra och mellersta byggnaden	Ja	Sällantrafik	Utryckningsfordon (Lu 10 m)
	Trafik som kräver tillgänglig angöring samt transporter vid t.ex. flytt eller inköp av större varor till östra byggnaden	Nej Tar sig till entré via parkering och vändplats	Sällantrafik	Mindre lastbilar eller personbilar (Pb 5 m)
	Räddningstjänst östra byggnaden	Nej Tar sig till entré via parkering och vändplats	Sällantrafik	Utryckningsfordon (Lu 10 m)

Leveranser och sophämtning till förskolan sker dock i de flesta fall genom backning som orange pil i figuren nedan.



Figur 5 Uppskattat rörelsemönster för servicefordon på fastigheten, till förskolan sker många leveranser genom backning upp från Abrahamsbergsvägen istället för via kvartersgatan.

Söder om planområdet sträcker sig Västerled som är en väg med ett trafikflöde på 6500 ÅMVD³. Västerled är en dubbelriktad gata med ett körfält i vardera riktningen samt gång- och cykelbana på vardera sida körbanan. Cykelbanorna är enkelriktade utmed gatan och intill Geografiboken färdas cyklister västerut. Utmed Västerled förbi Geografiboken 1 råder parkeringsförbud på sträckan, detta innebär att parkering är förbjuden. Dock får fordon stanna för att låta en passagerare stiga i eller ur fordonet eller för att lasta och lossa på sträckan.

Gaturummets bredd är cirka 16 meter med en körbanebredd på cirka 8 meter, skiljeremsa på 0,5 - 1 meter och gång- och cykelbanor på cirka 3 meter. Utmed Geografiboken finns idag ett bullerplank som skärmar av mot Västerled. Hastighetsgränsen är 50 km/h och gatan kan betraktas som en huvudgata.

³ Årsmedelvardagsdygnstrafik. Miljöbarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikflöden-i-stockholm



Figur 6 Foto till vänster på Västerled taget västerifrån i riktning österut. Foto till höger taget på Västerled österifrån i riktning västerut (Geografiboken till höger i bild).

Väster om planområdet löper Abrahamsbergsvägen mellan Abrahamsbergs centrum och Västerled. Abrahamsbergsvägen har ett trafikflöde på 2600 ÅDT³ och är en dubbelriktad gata med ett körfält i varje riktning, kantstensparkerings på östra sidan om körbanan och gångbana på vardera sida om körbanan. Körbanans bredd är cirka 7 - 7,5 meter bred (inklusive parkering) och gångbanornas bredd är cirka 2 meter. Abrahamsbergsvägen har på större delen av gatusträckan hastighetsgränsen 50 km/h. Förbi förskolorna, dvs intill planområdet Geografiboken 1, är dock hastighetsgränsen 30 km/h.

Norr om infarten till fastigheten finns ett övergångsställe över Abrahamsbergsvägen. Att övergångsstället är omålat kan bero på att körbanan nyligen är asfalterad. Vägmarken och stolpar för övergångsstället sitter innanför gångbanan och är inte parallellt placerade i förhållande till varandra, se Figur 7.



Figur 7 Övergångsställe över Abrahamsbergsvägen. Övergångsstället är omålat och stolparna med vägmärken är inte parallellt placerade. Fotot är taget från Geografiboken ut mot Abrahamsbergsvägen.

Invid Geografiboken finns 15-minutersparkering på Abrahamsbergsvägen, antagligen avsett för de två förskolorna i området. Inom planområdet finns ingen avsedd bilplats för hämta/lämna till förskolan. Uppskattningsvis sker det via korttidsparkeringen på Abrahamsbergsvägen eller spontan uppställning vid infarten på fastigheten på parkeringsplatsytan.

På Abrahamsbergsvägen, mindre än 20 meter från Geografiboken, ligger busshållplats för linje 124 som trafikerar mellan Alvik och Abrahamsberg. Linjen har 30-minuterstrafik. Busshållplatsen för trafik mot Abrahamsberg ligger på samma sida om körbanan som Geografiboken och är gömd av igenvuxna träd intill, se Figur 8.



Figur 8 Foto på busshållplats på Abrahamsbergsvägen för trafik mot Alvik (hållplatsen på östra sidan om körbanan).

NULÄGESANALYS

Nedan listas analyser av planområdet och området i anslutning till planområdet.

- Bristande tydlighet om i vilken riktning servicefordon till förskoleverksamheten skall köra på kvartersgatan. I och med att förskoleverksamheten ligger inom synhåll på slutet (västerifrån) av kvartersgatan uppfattas det som enklare eller som enda möjlighet att backa upp från Abrahamsbergsvägen till den västra änden av sträckan. Backning för leveranser och servicefordon i anslutning till förskola är ej rekommenderat trafiksäkerhetsmässigt.⁴
- Kvartersgatan har en befintlig utformning som naturligt generar låga hastigheter hos fordon. Faktorer till detta är körbanans bredd, fasta avskilningshinder (stora stenar), växtlighet samt gatans topografi som skapar en låg överblickbarhet och därmed sänker hastigheterna. Kvartersgatan har få trafikrörelser per dag. Det finns en trafiksäkerhetsbrist i att servicefordon till förskoleverksamheten backar in till västra änden av gatusträckan istället för att köra runt via parkeringen. Kvartersgatan nyttjas troligen av boende vid flytt eller vid transport av andra större saker, trots förbud mot detta.
- På den västra änden av kvartersgatan, dvs den del man ser när man kör in på fastigheten är smal med större stenar intill, troligen för att inte locka in trafik på sträckan. En fördel med en sådan utformning är just att sträckan inte lockar in onödig trafik, en annan fördel är att utformningen signalerar att fotgängare prioriteras och medför uppmärksamhet och låga fordonshastigheter. En brist i detta är att utformningen kan uppfattas obekvämt för förare till större servicefordon och att en mindre trafiksäker manöver i praktiken görs istället, tex backning.
- Hållplatsläge i riktning mot Abrahamsberg har ett väderskydd som är täckt av buskar och träd. Det skapar en otrygg situation för resenärer och förbipasserande samt gör det svårt för bussföraren att se resenärer som står i väderskyddet.

⁴ Plan för säkra och trygga skolvägar, Stockholms stad.

- Övergångsstället på Abrahamsbergsvägen är omålat och vägmärkesskyltar samt stolpar sitter dels innanför gångbanan och sitter inte parallellt i förhållande till varandra.

PLANFÖRSLAG

BAKGRUND TILL VAL AV PLANFÖRSLAG

Planförslaget innebär ett nytt vårdboende på fastigheten som innefattar cirka 80 bostäder. Vårdboendet är även en arbetsplats för personal. Under detaljplaneprocessen har angöring till vårdboendet diskuterats och vilken lösning som är mest trafiksäker och trygg med hänsyn till befintliga hyresrättsbostäder samt förskolan på fastigheten vilket har landat i följande planförslag.



Figur 9 Illustrationsplan, planförslag Geografiboken 1. Kvarterstgatan förses med en utfart mot Västerled (bildkälla: ÅWL Arkitekter).

BESKRIVNING AV PLANFÖRSLAG

I detta planförslag finns in- och utfart till Geografiboken 1 från Abrahamsbergsvägen strax norr om befintlig in- och utfart. In- och utfarten har utformats med en bredd på 6 meter.

Närmast in- och utfarten finns en vändyta och intill vändytan en in- och utfart till garaget till den nya byggnaden. Vändplatsen är utformad med en radie på 7 meter och dimensionerad efter tygfordon LbM (minibuss och små lastbilar, fordonslängd = 7 m) utan backrörelser. De flesta av vårdboendets leveranser sker med dessa mindre skåpbilar. Garaget och dess in- och utfart är dimensionerat för personbil (fordonslängd = 5 m).

För att nå de befintliga bostäderna samt för att undvika backning av större fordon invid förskolan på fastigheten (sopbil och varuleveransfordon) leder en enkelriktad kvarterstgata till hyreshusen som sedan avslutas med en utfart till Västerled. Kvarterstgatans läge är densamma som befintlig, där den i planförslaget föreslås breddas från ca 3 meter till 3,5 meter, detta för att göra fordons omkörning av fotgängare och cyklister tryggare. Dagens reglering med infartsförbud från väst och förbud mot motorfordonstrafik undantaget servicefordon tas bort. Effekten av regleringsförändringen uppskattas liten i och med att kvarterstgatan uppskattas att användas av boende idag (tillgänglig angöring, flytt, transport av större inköp) i nuläget.

Kvarterstgatan kommer användas enligt Tabell 2 nedan, vilket gatusträckan är dimensionerad utefter.

Tabell 2 Uppskattad trafik enligt planförslaget.

		Ändamål	Använder kvartersgatan	Mängd trafik	Typ av fordon
Totalt planförslag	Befintligt som ej förändras i planförslag	Trafik som kräver tillgänglig angöring samt transporter vid t.ex. flytt eller inköp av större varor till västra och mellersta byggnaden	Ja	Sällantrafik	Mindre lastbilar (LBm 7 m) eller personbilar (Pb 5 m)
		Sophämtning bostäder och förskola	Ja	1 ggr/vecka	Sopbilar (Los 9,4 m)
		Hämtning matavfall förskola	Ja	1 ggr/vecka	Sopbilar (Los 9,4 m)
		Varuleveranser förskola	Ja	5 ggr/vecka	Större lastbilar (LBn 12 m)
		Räddningstjänst till västra och mellersta byggnaden	Ja	Sällantrafik	Utryckningsfordon (Lu 10 m)
	Tillkommande i planförslag	Trafik som kräver tillgänglig angöring samt transporter vid t.ex. flytt eller inköp av större varor till östra bostadshuset	Ja	Sällantrafik	Mindre lastbilar (LBm 7 m) eller personbilar (Pb 5 m)
		Varuleveranser vårdboende (stora fordon)	Ja	>2 ggr/vecka	Större lastbilar (LBn 12 m)
		Sophämtning vårdboende	Ja	2-3 ggr/vecka	Sopbilar (Los 9,4 m)
		Räddningstjänst till vårdboende och östra befintliga bostadshuset	Ja	Sällantrafik	Utryckningsfordon (Lu 10 m)
		Varuleveranser vårdboende (mindre fordon)	Nej	2-3 ggr/vecka	Mindre lastbilar (Lbm 7 m)
		Färdtjänst vårdboende	Nej	2-3 ggr/vecka	Mindre lastbilar (LBm 7 m)
		Besökare bilburen	Nej	35 ggr/vecka	Personbilar (Pb 5 m)
		Personal bilburen	Nej	70 ggr/vecka	Personbilar (Pb 5 m)

Kvartersgatan skall ha bärighetsklass 2 för säkerställande av framkomlighet för större leveransfordon samt SSBF-fordon.

Kvartersgatan har en befintlig utformning som naturligt generar låga fordonshastigheter (se avsnitt Nulägesanalys). Ytterligare förslag på utformningsåtgärder som kan säkerställa låga hastigheter är:

Placering av fartgupp:



Figur 10 Förslag på fartgupp som sänker fordonshastigheter. Ett fartgupp av denna sort kan relativt enkelt placeras och tas bort utan större omfattande åtgärder (Källa vänster bild: flexibump.se. Källa höger bild: ATA.se).

Placering av vägmärke A15, varning för barn:



Figur 11 Förslag på placering av vägmärke A15. Märket anger en vägsträcka där barn ofta korsar eller uppehåller sig på eller vid vägen (bildkälla: Transportstyrelsen.se).

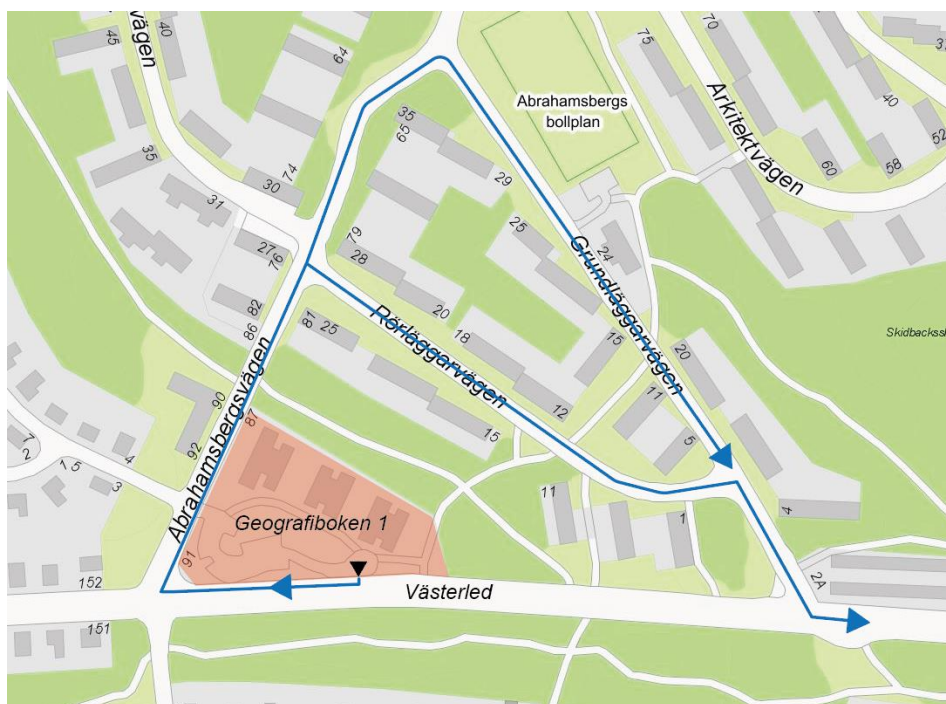
Lekfull vägmålning som förtydligar att lekande barn finns i området:



Figur 12 Inspiration till förslag på lekfull vägmålning från projektet Framtidsgator i Stockholms stad. En lekfull vägmålning kan förtydliga att barn finns i området (Källa vänster bild: vaxer.stockholm/projekt/stockholms-framtidsgator-parmmatargatan/. Källa höger bild: ViaTT.se/pressmeddelande/Stockholmsframtidsgatorinvigda).

Kvartersgatans utfart mot Västerled förses med en port. Porten är förslagsvis automatisk för att samtliga fordon (tex matvaruleveranser till hyreshuset längst in) ska kunna köra ut på Västerled. Porten är en del av den bullerskyddande muren mot Västerled.

Utfarten till Västerled ska regleras till förbud mot vänstersväng, dvs att fordon endast kan köra ut till höger från fastigheten. Detta då Stockholms stad uppskattar att trafikflödet på Västerled kommer uppgå till 10 000 fordon/dygn till år 2030 (år 2014 = 6500 ÅMVD), vilket staden anser är för högt för att tillåta vänstersväng. Regleringen innebär att fordon som kör ut på Västerled men som har målpunkt österut behöver köra via Rörläggargvägen och vidare Grundläggargvägen för att ta sig till Västerled igen och vidare österut, se Figur 13.



Figur 13 Färdväg för fordon som har målpunkt sydöst om Geografiboken vid förbud mot vänstersväng ut på Västerled.

Utfarten till Västerled innebär att en gång- och cykelbana korsas. Nedan redovisas siktförhållandena vid utfarten med en tänkt port, se Figur 14. Fordon från utfarten kan stå och vänta utan att blockera gång- och cykelvägen och uppfyller VGUs standard om sikt vid korsning (VGU Tätort, SKL och Trafikverket, 2015). För att förtydliga hänvisningen var fordon skall stå och vänta föreslås en vägmarkering M13 Stopplinje eller M14 väjningsplikt vid utfarten. Vägmarkeringar på gång- och cykelbanan bör även förstärkas, läs mer om detta i kommande avsnitt.



Figur 14 Sikten har studerats vid utfart på Västerled.

GÅNG OCH CYKEL

Planförslaget innebär att en byggnad placeras på en befintlig parkering. Kvartersgatan behålls på nuvarande plats. Kvartersgatan bedöms i nuläget användas av fotgängare och cyklister för att ta sig österut ut mot Västerled eller Rörläggargvägen samt västerut ut till Abrahamsbergsvägen. Anslutningen till gång- och cykelbanan i tomtens östra ände bevaras.

I samband med verkställande av planen ska gång- och cykelbanan på Västerled få förtydligade och förstärkta vägmarkeringar, t.ex. ny målning av skiljelinje och gång- och cykelsymboler.

I planförslaget flyttas infarten från Abrahamsbergsvägen några meter norrut vilket innebär att det befintliga övergångsstället även flyttas norrut, se Figur 15. Det exakta läget för övergångsställe/passagen kan studeras vidare i detaljprojektering.

Vårdboendets entréer nås via tillgängliga gångbanor (som lutar max 2 %) från entréerna från Västerled och Abrahamsbergsvägen.

Idag har kvartersgatan en varierad lutning med sträckor på över 5 %. Den västra delen av sträckan justeras i höjdsättning för att skapa en tillgänglig entré till den mellersta befintliga byggnaden. På den östra delen av kvartersgatan kommer befintlig höjdsättning behållas vilket innebär att tillgänglig gångyta till den befintliga byggnaden längst österut nås via Västerled.

KOLLEKTIVTRAFIK

I planförslaget flyttas infarten från Abrahamsbergsvägen några meter norrut vilket dels innebär att det befintliga övergångsstället behöver flyttas norrut. Planförslaget innebär även att busshållplatsen på västra sidan om körbanan flyttas norrut. Anledningen till hållplatslägets flytt är dels det flyttade övergångsstället, dels att en eventuell lastplats på Abrahamsbergsvägen kan göra det trångt i körbanan om hållplatsen ligger mitt emot. Se Figur 15 för ett exempel på utformning av Abrahamsbergsvägen.



Figur 15. Abrahamsbergsvägen får ny utformning när utfarten till Geografiboken flyttas. Här är ett exempel på placering av övergångsställe, hållplatsläge och lastplats.

PARKERING OCH ANGÖRING

En separat parkeringsutredning genomfördes för planförslag av Geografiboken 1 vilken gäller även för detta planförslag, se Parkeringsutredning för kv. Geografiboken, Abrahamsberg 2020-02-21.

Angöring:

Tillgänglig angöring till vårdboende samt befintliga byggnader sker på fastigheten. Till vårdboendet och befintliga byggnaden närmast Abrahamsbergsvägen kan fordon vända vid vändplatsen. Tillgänglig angöring till de två andra befintliga byggnaderna sker från kvartersgatan med utfart mot Västerled.

Leveranser till vårdboende och befintlig förskoleverksamhet sker från kvartersgatan. Fordon som är 7 meter (typfordon LBm) eller mindre kan vända på vändytan intill vårdboendets entré utan backning. Större fordon än 7 meter (ex 12 meter, typfordon Normalbuss LBn) behöver inte vända på fastigheten utan kan köra ut på Västerled via kvartersgatan. En risk finns att stora fordon väljer att backa vid den "lilla" vändplatsen trots möjlig utfart till Västerled. Därmed är det viktigt att informera om tänkt färdväg för leveransfordon.

Hämta/lämna-trafik till befintlig förskola sker även den på fastigheten, vilka vänder vid vändytan.

En lastplats för större fordon kan även placeras på Abrahamsbergsvägen för att möjliggöra lastning och lossning därifrån som innebär att fordon ej kör in på fastigheten, se Figur 15. Dock skulle lastplatsen hamna mer än 25 meter bort till vårdboende och förskoleverksamhet. En lastplats på Abrahamsbergsvägen ger möjlighet till att minimera angöringstrafiken på kvartersgatan för de fordon som kommer välja att angöra från ett längre avstånd än 25 meter. Det finns dock en osäkerhet kring hur väl lastplatsen kommer användas och om den ger någon effekt för att minimera trafiken på kvartersgatan ytterligare.

Bilparkering:

I planförslaget justeras infarten från Abrahamsbergsvägen ca 10 meter norrut, vilket innebär att parkeringsplatser på Abrahamsbergsvägen försvinner. Med en ny lastplats försvinner ca 19 meter av befintlig parkeringsrad. På denna yta finns idag två parkeringsplatser (avgift 7–19, taxa 5) och två parkeringsplatser (korttidsparkering, 15 minuter).

En separat parkeringsutredning har genomförts för planförslag av Geografiboken 1, se Parkeringsutredning för kv. Geografiboken, Abrahamsberg 2020-02-21. I planförslaget skapas ett nytt parkeringsgarage under mark som bland annat ersätter de befintliga parkeringsplatser för boende i hyreshusen.

Boendeparkering:

Till boende i hyreshusen skapas 31 parkeringsplatser, vilket är den beläggning som utnyttjas idag, se separat parkeringsutredning 2020-02-21.

Besöksparkering (befintliga hyreshus) och parkering för personal:

Till ny bebyggelse på planområdet skapas 10 parkeringsplatser i garage där 6 platser avses personal och 4 platser för besökande. Se separat parkeringsutredning 2020-02-21.

Parkering för rörelsehindrade (PRH):

I situationsplanen har yta utretts för PRH på marknivå till de befintliga hyreshusen. I nuläget finns en befintlig PRH på fastigheten, i anslutning till hyreshuset längst österut. Denna parkeringsplats ska vid ombyggnation av fastigheten uppföras omgående medan resterande utpekade ytor kan uppföras utefter behov. I garaget ska 2 av de 10 parkeringsplatserna tillskapas som PRH.

Cykelparkering:

Stockholms stad anger i riktlinje för cykelparkering ett p-tal på 0,2 platser per anställd för en arbetsplats, dock anses ett vårdboende som en typ av verksamhet som kräver specifik bedömning. Därmed har behovet studerats utifrån specifika verksamheten på vårdboendet. Parkeringsbehovet utgörs av personal samt besökande till vårdboendet där parkeringstalet bör uppmuntra till hållbart resande. Personalantalet på vårdboendet uppskattas till ca 20–25 personer och där antal besökare är svårt att uppskatta. Besökare till boendet sker uppskattningsvis relativt utspritt.

Vid huvudentrén (mot gården) till vårdboendet finns 8 cykelparkeringsplatser utan vädskydd, dessa är främst till besökare men kan även användas av personal, se Figur 16. 10 vädskyddade platser finns i garaget under mark till personal, platserna skulle även kunna samnyttjas med befintliga hyreshusen vid behov. Ytterligare 12 cykelparkeringsplatser placeras utomhus utan vädskydd vid entrén mot Västerled främst för besökare. Totalt föreslås 30 cykelparkeringsplatser till vårdboendet (och även 12 nya cykelparkeringsplatser till befintliga byggnaderna). Med en jämförelse med olika typer av platser (handel/arbetsplats/rekreation) listat i Stockholms stads riktlinjer för cykelparkering vid nyproduktion anses dessa uppfylla vårdboendets behov (ex fördelning: 0,8 platser per anställd = 20 platser + 10 platser för besökare).

17

SLUTSATS

På Geografiboken 1 finns idag tre byggnader med hyresrättsbostäder, en kvartersgata och en markplansparkering. En förskoleverksamhet finns i en av byggnaderna där sopbilar och leveransfordon i nuläget backar in på fastigheten till förskoleverksamheten.

Planförslaget innebär att en byggnad avsedd för vårdboende uppförs på befintlig parkeringsyta på Geografiboken 1. En viktig fråga i hantering av planförslaget har varit trafiksäker och trygg leveranshantering till nya vårdboendet (men också befintliga förskolan).

En bedömning är att planförslaget som redovisats i detta PM uppfyller Stockholms stads krav på och riktlinjer inom mobilitet och trafik:

- Tillgänglighet till samtliga verksamheter
- Trafiksäkerhet vid angöring till samtliga verksamheter
- Parkeringsbehov för bil och cykel

BILAGOR

Bilaga 1. Situationsplan (alternativ 2). ÅWL Arkitekter
Bilaga 2. Garageplan. ÅWL Arkitekter

Beställare ÅWL Arkitekter AB
Uppdrag 12603076 Geografiboken trafikutredning
Konsult Sweco Society AB
Upprättad av Hanna Jakobsson och Mathias Högberg

