

23076 – Trafikutredning Jullovet

PM | 2025-02-20

Trafikutredning Jullovet Älvsjö

Hemsö

Trafikutredning Jullovet Älvsjö

PM

Version 1.0 240208

Version 1.1 241202, *uppdaterade förutsättningar*

Version 1.2 250113, *uppdaterade förutsättningar*

Version 1.3 250220, *revidering efter Stockholms stads kommentarer*

Beställarorganisation

Emil Marefat

Uppdragsorganisation

Jonas Åström. Civ. ing.

Kreera Samhällsbyggnad AB

Innehåll

Sammanfattning och slutsats.....	4
Bakgrund	4
Sophantering	6
Leveranser.....	6
Trafikalstring	7
Beräkning av parkeringsbehov bil.....	8
Beräkning av parkeringsbehov cykel	9
Parkeringssituation	10
Parkeringsgaraget	11

Sammanfattning och slutsats

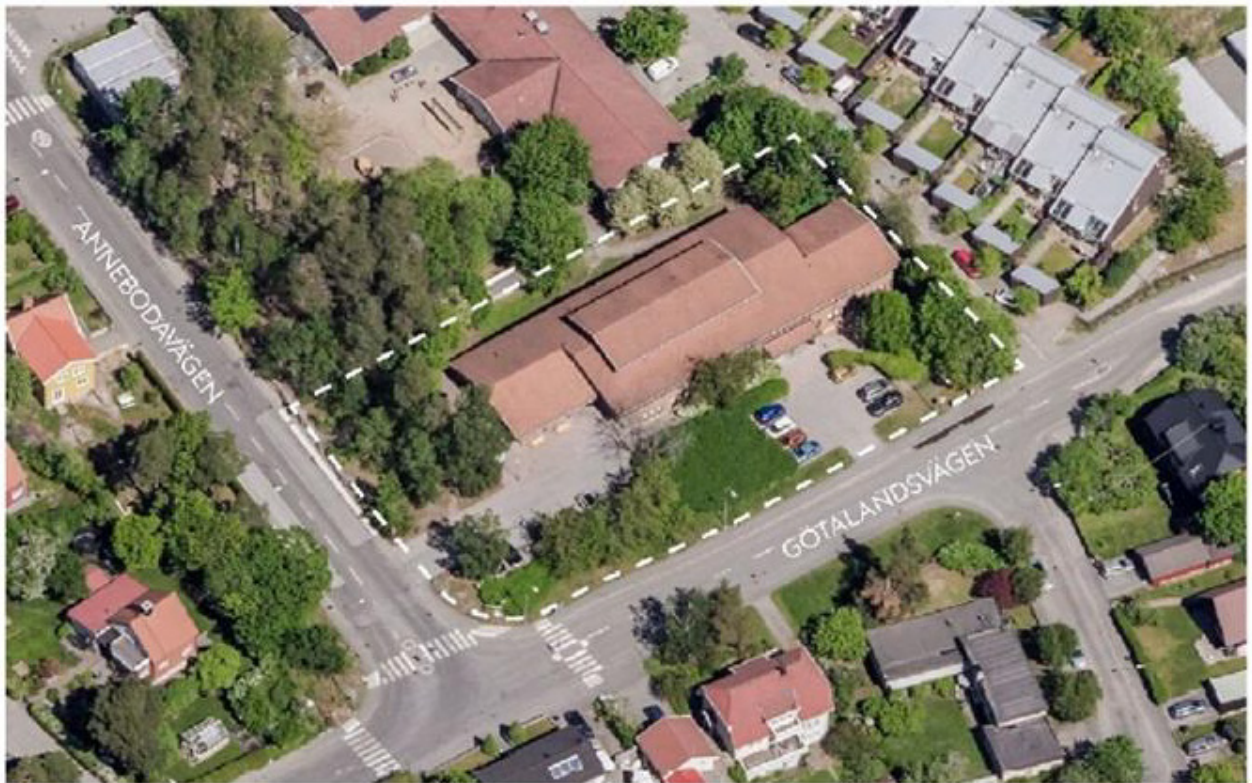
Hemsö planerar för exploatering i form av 38 lägenheter samt fyra lokaler. Exploateringen planeras i Älvsjö, söder om befintlig vårdcentral och norr om Götalandsvägen. I samband med exploateringen försvinner ett antal markparkeringar, dessa ersätts delvis med ett parkeringsgarage under ett av husen.

Parkeringsbehovet för boende samt för besökare till vårdcentralen löses helt inom den egna fastigheten. Efter ombyggnation av Götalandsvägen (breddning av gångbana) bedöms tre parkeringsplatser kunna inrymmas söder om Götalandsvägen. Huruvida den närliggande Lisebergs bollplan kan användas som avlastningsyta vid behov behöver utredas vidare.

Sophantering föreslås primärt skötas från Götalandsvägen för att undvika konflikter med bussarna. Eftersom busshållplatsen (norrgående) förväntas förskjutas norrut så bedöms dock en del av sophanteringens samt leveranser kunna hanteras via Annebodavägen.

Bakgrund

Hemsö planerar för exploatering i form av 38 lägenheter (66,7 kvm i genomsnitt) samt fyra lokaler. Exploateringen planeras i Älvsjö, söder om befintlig vårdcentral och norr om Götalandsvägen. I samband med exploateringen försvinner ett antal markparkeringar, dessa ersätts delvis med ett parkeringsgarage under byggnaden.



Figur 1 Exploaterings lokalisering

Exploateringsområdet ligger i ett kollektivtrafikhärt läge med busslinje precis intill fastigheten, på Annebodavägen (hållplats Götalandsvägen). Bussen avgår med turtäthet 10 min i rusningstrafik. Från hållplats Götalandsvägen kan man ta sig till Stockholm central på ca 25 min via byte till tunnelbanans röda linje i Liljeholmen.

- Annebodavägen har ett flöde på 1200 fordon per dygn varav 27 % är tung trafik (främst buss).
- Götalandsvägen har ett flöde på 2500 fordon på ett mätpunkt ca 500 m väster om aktuellt område. Trafikflödet borde därför vara väldigt mycket lägre vid Jullovet.

Sophantering

Sophantering sköts idag från Annebodavägen. Eftersom vändmöjligheter saknas på ytan mellan vårdcentralen och parkeringsplatsen så antas sopkärnen tömmas genom att sopbilen antingen kör in eller backar in från Annebodavägen. Sopbilen kräver en vändradie på 10 m vilket innebär att vändplatsen behöver vara 20 m i diameter för att hantera vändande fordon. Denna yta finns inte tillgänglig vare sig före eller efter exploatering.



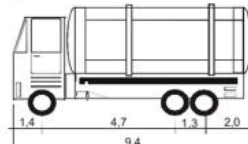
Oljebil, sopbil Los

Typfordon Los är oljebil, sopbil och liknande för distribution till och från bostadsområden.

Typfordon Los:s mått och prestanda används för att dimensionera enskild körvägs anslutning till allmän väg.

Typfordon Los är ett fordon med mått enligt Figur 5.10.

Mått	Typfordon LOS
Längd	9,4 m
Bredd	2,55 m
Axelavstånd framaxel-boggiens teoretiska tyngdpunkt	5,1 m
Överhäng fram	1,4 m
Höjd	3,4 m
Vändradie	10,0 m med körvidd 5,5 m



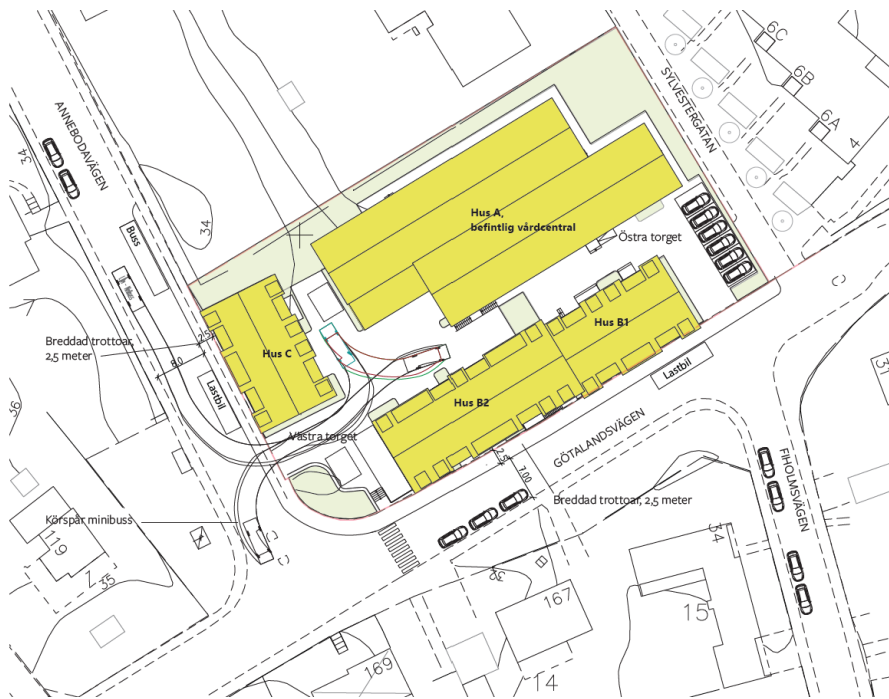
Figur 5.10 Mått för typfordon Los

Figur 3 Exploateringsområdet sett västerifrån. Informationen om sopbil kommer från VGU (vägars och gators utformning)

Eftersom sophantering tillåts från Annebodavägen i nuläget antas det kunna ske även framgent. På grund av risken att sopbilen blockerar bussen så har dock merparten av återvinning och sophantering förlagts mot Götalandsvägen, enbart ett mindre soprum planeras längs med Annebodavägen. På mötet med Stockholms stad 250130 konstaterades att busshållplatsen kommer skjutas norrut vilket möjliggör för angöring av både Sopbil och leveranser från Annebodavägen.

Leveranser

Leveranser sker, likt sophanteringen, från Annebodavägen. Antingen genom backning in mot den västra torgytan eller via uppställning på platsen där busshållplatsen (som ska förskjutas norrut) är idag. Färdtjänstfordon (minibuss 6 m), taxi och mindre transporter kan köra in och vända på det västra torget som körspåret nedan visar.



Figur 4 Översikt av transporter till området

Uppställning av räddningsfordon sker på ytan mellan Hus B2 och Hus A, se separat *PM Brand*.

Trafikalstring

Enligt Trafikverkets alstringsverktyg alstrar utbyggnaden ca 30 bilar ut respektive in till området per dygn, dvs ett ÅDT¹ på 60 fordon per dygn. Jämfört med det befintliga trafikflödet på Götalandsvägen och Annebodavägen så är det tillkommande flödet försumbart. Förutom biltrafik så alstras även ca 20 cykelresor och ca 50 resor med kollektivtrafik per dygn.

¹ Årsdygnstrafik, ÅDT, är det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn. Årsdygnstrafiken kan användas som underlag för att besluta vilka åtgärder som skall vidtas för vägen.

Beräkning av parkeringsbehov bil

Parkeringsbehovet beräknas till 26 platser varav 16 för boende, 4 för anställda på vårdcentralen samt 6 bilparkeringsplatser för besökare till vårdcentralen. Parkeringsplatserna för boende placeras i garage, övriga parkerar i markplan antingen inom planområdet eller på någon av de tre platserna som finns längs Götalandsvägen. I Markplan (inom planområdet) finns även tre parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning.

Beräkning bilparkering nybyggnad

38 lägenheter och 4 lokaler planeras i projektet. De fyra lokalerna saknar parkeringsnorm enligt Gröna och har efter samråd med Stockholms stad strukits ur beräkningen.²

Projektspecifikt P-tal = 0,48. Framtaget av trafikkontoret enligt mötesanteckningar 2023-06-09

Sänkning för mobilitetpaket nivå låg = 0,9. Mobilitetsåtgärder: Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resealternativ belyses. Fokus på gång-cykel-och kollektivtrafik. Cykelparkeringar av god standard. Lätt nåbart cykelrum. Förbättrade cykelfaciliteter med luftpump och automatisk dörröppnare i cykelrum. Plats finns för två lådcyklar. Tillägg för besöksparkering = 10 % (faktor 1,1).

Samnyttjandet sänker P-talet lika mycket som besöksparkeringen höjer det. "Besöksparkering tillkommer med 10% på kvartersmark om inte parkeringen löses genom samnyttjande i en gemensam öppen parkeringsanläggning". (Sida 2 Gröna parkeringstal). Samnyttjandepotentialen bedöms vara stor i och med att de anställda på vårdcentralen och de fyra lokalerna antas använda parkeringsplatserna ca 8-17, när de boende är iväg på sina arbetsplatser annorstädes.

Lägenheterna är 66,7 kvm i genomsnitt vilket inte anses vara grund för justering med hänsyn till lägenhetsstorlek i Gröna parkeringstal.

→ $38 * 0,48 * 0,9 = 16$ bilparkeringsplatser behövs

Beräkning bilparkering anställda på vårdcentralen

Idag finns 16 markparkeringar på fastigheten. Ingen beläggninginventering har genomförts så användningen idag är svår att uppskatta. Närheten till tex Lisebergs bollplan bör dock göra gällande att parkeringen utanför vårdcentralen inte uteslutande används av vårdcentralens besökare och anställda idag.

Vårdcentralen (inklusive BVC och apotek) har 37 anställda enligt information från regionen³.

Ett grovt antagande om att hälften av de anställda arbetar samtidigt har gjorts: 18,5~19 personer.

Enligt aktuell färdmedelsfördelning från Miljöbarometern Stockholms stad tar 19 % bilen till arbetet⁴.

→ $19 * 0,19 = 3,5 \sim 4$ bilparkeringsplatser behövs. Avrundas uppåt för säkerhets skull

Beräkning bilparkering besökare vårdcentral

Hälften av de anställda på plats antas kunna ta emot patienter på bokade tider: $19/2 = 9 \sim 10$

Hälften av dessa 10 patienter antas ta bilen till vårdcentralen, 5 platser behövs. Andelen som kör bil antas vara högre än de 19 % som anges i färdmedelsfördelningen. Detta för att ta hänsyn till andelen äldre, personer som har tex svårt att gå eller är sjuka som gör att de inte vill ta kollektivtrafiken.

Förutom de bokade tiderna kan ett antal personer söka sig till vårdcentralen för akuttider/drop-in. Detta behov bedöms till 1 parkeringsplats.

→ $5 + 1 = 6$ bilparkeringsplatser behövs

² [riktlinjer-for-projektspecifika-och-grona-parkeringstal-i-stockholm-for-bilparkering.pdf \(tillstand.stockholm\)](#)

³ <https://www.vardcentraler.regionstockholm.se/hitta-varldcentral/liseberg/>

⁴ [Färdmedelsfördelning höst - Stockholms miljöbarometer](#)

Beräkning av parkeringsbehov cykel

Parkeringsbehovet beräknas till 89 platser varav 77 för boende samt anställda och besökare till den nya fastigheten, 4 för anställda på vårdcentralen samt 8 cykelparkeringsplatser för besökare till vårdcentralen.

Den föreslagna utformningen erbjuder cykelparkering inplanerad lättillgängligt vid entréer samt i lätt nåbart cykelrum med automatisk dörröppnare och fast luftpump. Plats finns för två lådcyklar.

Beräkning cykelparkering nybyggnad

BTA (ljus, bostad) totalt = 3420. Enbart bostäder: 2700

För nyproduktion av bostäder gäller: "2,5 – 4 parkeringsplatser per 100 m² BTA" enligt cykelparkeringstal⁵. Eftersom tillgänglighet till kollektivtrafik är god samt att cykling primärt sker i bandtrafik antas den lägre delen av intervallet vara rimligt=2,5.

För lokalerna antas 2 anställda per lokal, vilket ger 8 anställda. Enligt *Cykelparkeringstal i nyproduktion* ska de anställda ha minst 0,2 platser per anställd. 8 platser har adderats för de nya lokalernas besökare.

$$\rightarrow (2700 * 2,5) / 100 + 8 * 0,2 + 8 = 77 \text{ cykelparkeringsplatser behövs}$$

Beräkning cykelparkering anställda på vårdcentralen

Vårdcentralen (inklusive BVC och apotek) har 37 anställda enligt information från regionen⁶.

Ett grovt antagande om att hälften arbetar samtidigt har gjorts: 18,5~19 personer.

Enligt *Cykelparkeringstal i nyproduktion* ska de anställda ha minst 0,2 platser per anställd.

$$\rightarrow 19 * 0,2 = 4 \text{ cykelparkeringsplatser behövs.}$$

Beräkning cykelparkering besökare vårdcentral

Enligt beräkningen för bilparkering för besökare framgår att ett antagande om att 10 patienter besöker vårdcentralen samtidigt på bokade möten. Utöver detta tillkommer de som söker sig till vårdcentralen för akuttider eller drop-in. Hälften av dessa tar enligt tidigare antagande bilen. För att vara på säkra sidan antas att busstrafiken strular en dag och att alla övriga då cyklar till vårdcentralen. 10-5=5.

3 antas dessutom komma på cykel utöver de som ska till bokade tider.

$$\rightarrow 5 + 3 = 8 \text{ cykelparkeringsplatser behövs}$$

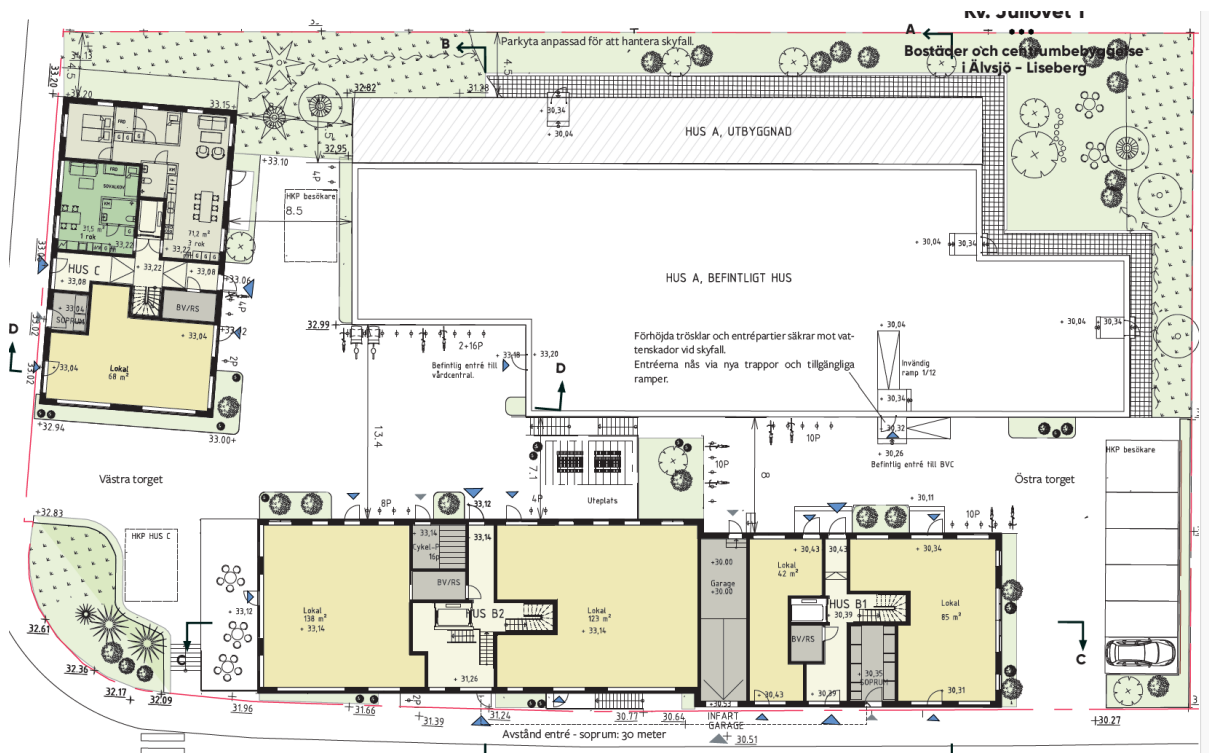
⁵ [cykelparkeringstal-i-nyproduktion.pdf \(tillstand.stockholm\)](#)

⁶ <https://www.vardcentraler.regionstockholm.se/hitta-varldcentral/liseberg/>

Parkeringssituation

Samtliga boende föreslås ha sin parkering i garaget och besökare till vårdcentralen får parkeringsmöjligheter i markplan nära entrén. För besökare till vårdcentralen och övriga planerade verksamheter finns även både kanstensparkering på Götalandsvägen samt parkeringsplatser vid idrottsplatsen nära till hands. Huruvida parkeringsplatsen vid idrottsplatsen kan användas av besökare och anställda på vårdcentralen behöver dock utredas vidare. Stockholms stad ska utreda frågan vidare enligt möte 250130. Idrottsplatsen ligger mindre än 100 meter från planområdet och används främst på eftermiddag och kvällar, vilket borde ge stor potential till samnyttjande då vårdcentralen och verksamheterna är öppna dagtid.

Parkering för rörelsehindrade finns utanför samtliga hus i planområdet.

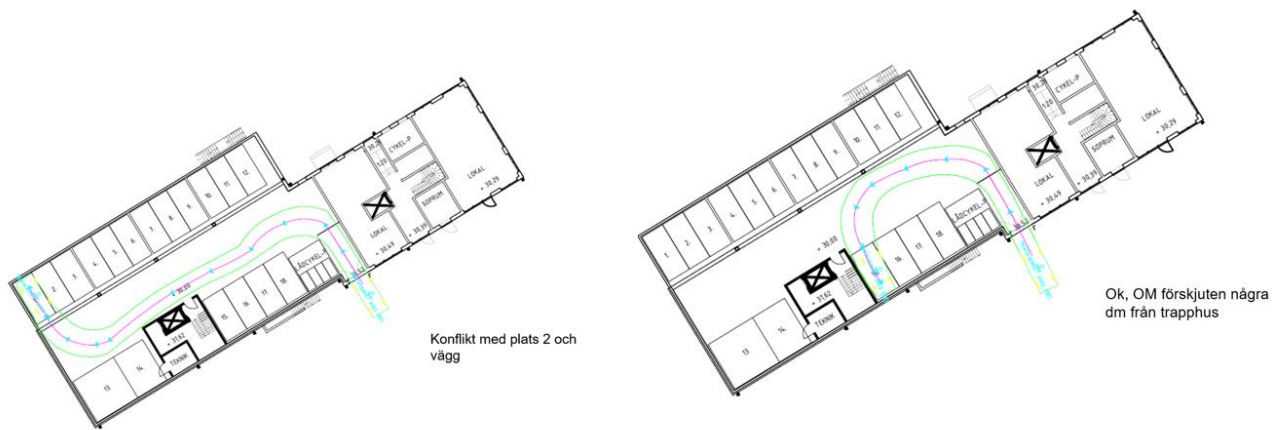


Figur 5 Situationsplan

Parkeringsgaraget

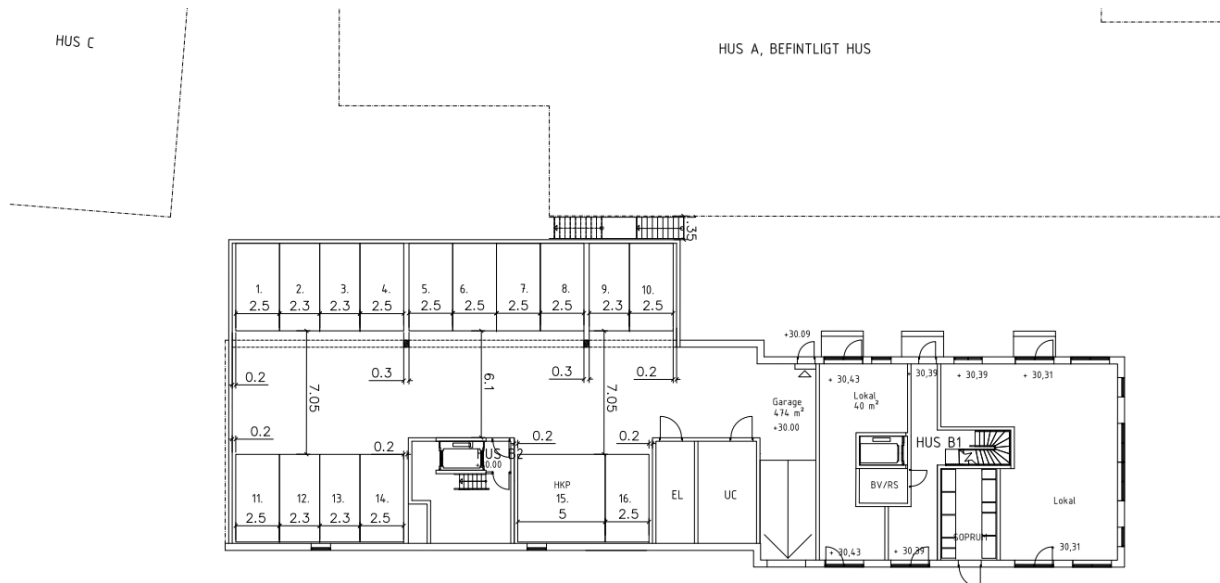
Körspårsanalys

Körspårsanalys genomfördes vilket ledde till förbättringar såsom addering av några decimeter intill garagets väggar för att säkerställa åtkomst, se utdrag ur körspårsanalysen nedan:



Figur 6 Utdrag ur körspårsanalys

Körspårsanalysen ovan har lett till den nuvarande utformningen nedan. Vissa av platserna nedan kräver trepunktsvändning för att angöra platsen men utformningen är genomförd och godkänd i enlighet med VGU (sida 376, 11.5.1.13 *Tvårvälld parkering*).



Figur 7 Föreslagen utformning parkeringsgarage

Infart till garage

Lutning 1:10 = God standard för snö- och isfri ramp.

Bredd: 3,2m= Låg standard, men godtagbart med tanke på antal p-platser.

Sikttriangel vid utfart: 2,5m mellan utfart och trottoar bedöms ej få plats men det får plats mellan utfart och Götalandsvägen (bilvägen).

Rekommendationer

Garagerampen förses med fördel med varningslampa för att varna bilister när annat fordon befinner sig i rampen eftersom den är enfältig. Det är viktigt att säkerställa att fotgängare ej passerar in- och utfart för nära fasaden. Gångbanan utanför in- och utfart bör utformas med avvikande markbeläggning. Pollare på gångbana används med fördel för att ytterligare varna fotgängare för garagets in- och utfart.