



Stockholms
stad

Trafikutredning Kärrtorp

Slutrapport
2015-04-29



Uppdrag: 254759, TRAFIKUTREDNING KÄRRTORP

Titel på rapport: Trafikutredning Kärrtorp

Status: RAPPORT

Datum: 2015-04-29

Medverkande

Beställare: Stockholms stad, Exploateringskontoret

Kontaktperson: Patrik Berglin

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Per Francke/Johan Kjellberg

Handläggare: Johan Nilsson

Kvalitetsgranskare: Kristina Glitterstam

Tyréns AB

118 86 Stockholm

Besök: Peter Myndes Backe 16

Tel: 010 452 20 00

www.tyrens.se

Säte: Stockholm

Org.Nr: 556194-7986

Sammanfattning

I Kärrtorp föreslås fler bostäder komplettera befintlig bebyggelse. Denna utveckling kommer att påverka trafiksituationen i området och åtgärder kan krävas för att skapa en trafiksäker, framkomlig och tillgänglig trafiksituation i framtiden. I samband med ny bebyggelse försvinner eller flyttas bilparkeringsmöjlighet, främst 7-dygnsparkering och parkering med annan lång uppställningstid. Denna utredning beskriver befintlig trafiksituation, sammanfattar tidigare genomförda parkerings- och beläggningsstudier samt ger förslag på åtgärder för ett framtida gatunät.

Kärrtorps centrum och dess gatustruktur är typisk för områden som byggdes under 50-talet. Stadsdelen är planerad runt tunnelbanestationen där service och handel samt bussterminal finns lokaliserad invid stationens entré. Gatunätet saknar en tydlig hierarki mellan lokalgator och huvudgator vilket gör att orienterbarheten är låg. Gaturummen är skiftande i sin karaktär men är utformade enligt principen med 8 meter körbana samt 1,5 meter gångbana på vardera sidan. Ett antal allmänna avgiftsfria markparkeringar finns runt centrum och på vissa sträckor tillåts kanstensparkering. Området har god tillgång till kollektivtrafik i tunnelbanans gröna linje. Busstrafik kompletterar tunnelbanans trafik med att sammankoppla lokala målpunkter. Cyklister färdas i blandtrafik och anordnade cykellösningar finns endast på Kärrtorpsvägen västerut från korsningen med Söderarmsvägen.

I en växande hållbar stad bör förtätning ske i områden med högkvalitativ, gärna spårburen, kollektivtrafik. I Kärrtorp finns bussförbindelser tvärs söderort mot Älvsjö och Bredäng, men främst tunnelbana mellan Skarpnäck och Stockholm city och vidare västerut (Åkeshov). Ytor har identifierats i Kärrtorp som anses vara lämpliga för bebyggelse. Detta medför att befintlig parkering i viss mån kommer att försvinna. Andra parkeringsmöjligheter kommer att finnas: bland annat betalparkering vid Kärrtorps gymnasium, men även parkering i befintliga och tillkommande parkeringsgarage.

I denna trafikutredning fokuseras vidare på konsekvenserna av ny bebyggelse på busstorget vid tunnelbaneentrén. Där har tidigare en studie genomförts, med syfte att behålla befintlig bussfunktion, men minska det stora parkeringstorget och istället bygga bostäder. Olika alternativ redovisas.

Innehållsförteckning

1	Inledning och bakgrund	5
1.1	Syfte och avgränsning	5
1.2	Tidigare utredningar	6
1.3	Framtida utveckling av Kärrtorps centrum	6
1.4	Riktlinjer för framtida planering	6
2	Befintlig trafiksituation	8
2.1	Cykeltrafik	8
2.2	Kollektivtrafik	11
2.3	Biltrafik	13
3	Framtida trafikutformning	17
3.1	Busshållplatser vid torget	17
3.2	Ny utformning Karlsövägen	22
3.3	Parkeringsreglering	25
3.4	Ersättningsplatser för bilparkering	26
3.5	Åtgärder för gång- och cykeltrafik	27
4	Framtida trafiksituation	29
4.1	Framtida parkeringssituation	29

1 Inledning och bakgrund

Stockholm växer. Förtätning med bostäder i stadsdelar längs kapacitetsstarka kollektivtrafikstråk är ett medel att uppnå stadens mål om ökad befolkning och konkurrenskraft. Men att förtäta i förorten sker inte problemfritt. De markytor som kan förtätas är ofta naturmark eller parkering och att bebygga dessa möter ofta lokalt motstånd.

Under 2004 genomfördes ett omfattande programarbete för kompletteringsbebyggelse i Kärrtorp och delar av Enskededalen och Bagarmossen. Kärrtorps centrum är den del i programmet som kvarstår, övriga delområden är detaljplanlagda och den nya bebyggelsen är uppförd.

I det planarbetet som startats beskrivs i start-PM att syftet med planen är att skapa nya bostäder och att Kärrtorps centrum ska bli ett levande och attraktivt centrum som ska inbjuda till vistelse och utvecklas som mötesplats för boende och besökare. Detta görs genom en upprustning av torget samt översyn av befintliga parkeringar och befintligt busstorg.

Tillkommande bebyggelse planeras på eller i anslutning till platser där det idag finns parkering och ändhållplats för två busslinjer, 163 och 180. Med anledning av planerad expolatering kan det konstateras att områdets parkeringsplanering måste tydliggöras samt att vissa gator måste anpassas för att möjliggöra ny bebyggelse.

1.1 Syfte och avgränsning

Syftet med trafikutredningen är att inför planskede utreda och funktionskontrollera valda delar av gatunätet och utreda samt komma med förslag på parkeringsplanering. Trafikutredningens geografiska avgränsning koncentreras kring bildutsnitt i figur 1, men sträcker sig över markerade parkeringsområden i figur 10 på sidan 14.



Figur 1 Förtätningsskiss kring Kärrtorps centrum. Befintliga byggnader är gråmarkerade och ny bebyggelse är rödmarkerad. Källa: Stockholms stad, start-PM Kärrtorp (2014-01-16)

1.2 Tidigare utredningar

Svenska Bostäder har i två omgångar genomfört parkeringsutredning för Kärrtorp i samband med exploateringsprojekt. Den första genomfördes 2011 och den andra 2013. I dessa utredningar har konstaterats att...

"...det inte är oproblematiskt att finna en parkeringsplats nära sitt hem i Kärrtorp, men även att bilar som inte hör hemma i stadsdelen parkerar längre tid. I Stockholm är det stor efterfrågan på långtidsuppställningsplatser i direkt anslutning till tunnelbanestationer, både för in- och utfartsparkering."

Det pågår även utredningar i närområdet, till exempel parkeringsutredning för Hammarbyhöjden och Björkhagen, i syfte att kartlägga parkering och föreslå åtgärder för effektivisering.

1.3 Framtida utveckling av Kärrtorps centrum

Bebyggelseplaner för området redovisas i figur 1 på föregående sida. Gråa byggnader är befintliga byggnader och röda byggnader är planerad bebyggelse. De förtätningsprojekt som planeras i området, ska inom de separata projekten hantera det egna parkeringsbehovet. För projektet i Karlsövägen/Söderarmsvägen har ett nytt garage planerats under ny byggnad på Lågskärsvägen. Detta garage planeras få parkeringsplatser för båda projekten.

För de nya husen på Kärrtorpsvägen planeras garage som tillgodoser det projektets P-tal.

Föreslagna byggnadsplaner innebär främst:

- 7-dygnsparkering på Karlsövägen försvinner helt. Möjliga ersättningsplatser föreslås.
- Färre parkeringsplatser vid torget.

1.4 Riktlinjer för framtida planering

För den framtida planeringen av området finns ett antal styrande dokument som pekar ut riktningen för hur trafiksystemet ska utformas. Vid sidan av *Översiktsplanen* och *Vision 2030* är framförallt *Framkomlighetsstrategin* och *Cykelplanen* viktiga att nämna.

1.4.1 Framkomlighetsstrategin

Idag är det 2 miljoner invånare i Stockholms län. År 2030 kommer det att vara 2,5 miljoner. Stockholmsborna blir fler, men gatorna blir inte bredare än de är idag. Kommunfullmäktige i Stockholms stad har antagit en framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030 som ger styrande principer för hur stadens vägar och gator ska användas. Strategin visar hur man kan göra avvägningar och prioritera i det utrymme som finns.

Strategins fyra huvudinriktningar:

1. Mer plats till bussar, cyklisterna och gångtrafikanterna, det vill säga fler reserverade körfält. Förbättrade möjligheter att lasta och lossa gods.
2. Trafiken ska bli mer pålitlig. Du ska kunna veta ungefär hur lång tid resan tar, oavsett hur du väljer att resa. Kollektivtrafiken ska komma fram lättare på sina reserverade körfält.
3. Gångtrafikanterna får bättre förutsättningar. Det kan till exempel handla om bättre belysning, bättre städning och snöröjning på trottoarerna.
4. Minska de negativa effekterna som trafiken kan ha på storstadslivet.



1.4.2 Cykelplan

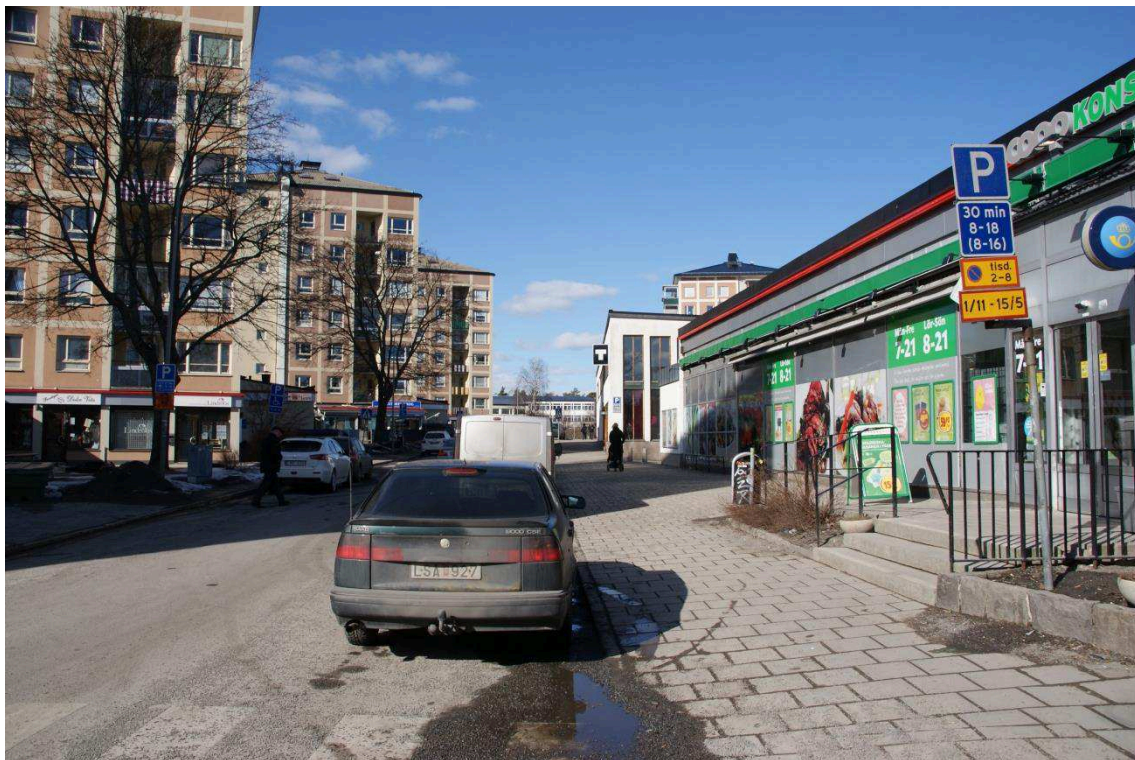
Cykelplanen är en del av Stockholms framkomlighetsstrategi där delarna som rör cykeltrafiken i strategin konkretiseras och förtydligas. Den är antagen av kommunfullmäktige i Stockholms stad och har ambition att bland annat öka cykeltrafiken året runt. Planen ska fokusera på pendlingscyklister, prioritera regionala stråk samt göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen skall fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, såväl infrastrukturella som drift och underhåll samt kommunikation.



Figur 2 Cykelparkering på torget, intill entrén till tunnelbanan. Hög beläggning.

2 Befintlig trafiksituation

Kärrtorp är en tidstypisk 50-talsstadsdel med centrumbildning vid tunnelbanestation, där torg och centrumbesbyggelse har skapats. Närmast centrum/tunnelbanan är exploateringsgraden högre och där finns även handel och ett fåtal kontor. Gatunätet saknar delvis en tydlig hierarki mellan lokalgator och huvudgator vilket gör att orienterbarheten är låg. Gaturummen är skiftande i sin karaktär men är utformade enligt principen med 8 meter körbana samt 1,5 meter gångbana på vardera sidan. Ett antal allmänna avgiftsfria markparkeringar finns runt centrum och på vissa sträckor tillåts kantstensparkering. Området har god tillgång till kollektivtrafiken med tunnelbanans gröna linje. Busstrafiken kompletterar tunnelbanans trafik med att sammankoppla lokala målpunkter. Cyklister färdas i blandtrafik och cykelbanor längs vägnätet finns endast på Kärrtorpsvägen västerut från korsningen med Söderarmsvägen.



Figur 3 Korttidsparkering utanför Coop på Lågsjärsvägen.

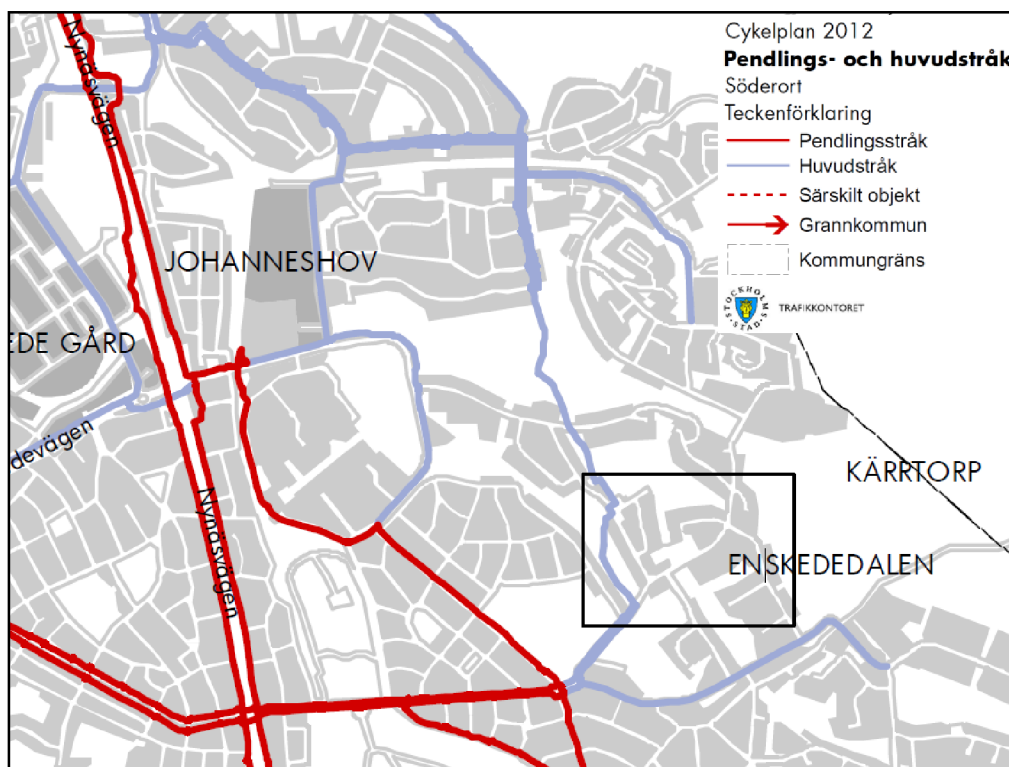
2.1 Cykeltrafik

Området saknar idag sammanhängande cykellösningar. I anslutning till utredningsområdets västra del finns enkelriktade cykelbanor på vardera sidan Kärrtorpsvägen. Det finns även ett kombinerat gång- och cykelstråk genom Kärrtorpsparken mellan Söderarmsvägen och dels Enskededalen och dels norrut mot Sofielundsvägen. Cykelväg finns även parallellt med tunnelbanan söderut mot Skarpnäck mellan Kärrtorpsvägen och Sockenvägen. I övrigt är cyklister hänvisade till körbanorna på det lokala gatunätet där hastighetsbegränsningarna är 30 km/h och trafikflödena låga. Cykling i blandtrafik på lokalgator med 30 km/h i hastighetsbegränsning är förenligt med Cykelplanens riktlinjer och därför anses inte cykling i blandtrafik utgöra ett stort trafiksäkerhetsproblem i Kärrtorp.

Genom att studera Stockholms cykelplan kan det konstateras att Kärrtorp ligger relativt avskilt från genomgående stråk. Pendlingsstråken når inte till Kärrtorp, däremot ansluter pendlingsstråket på Gamla Tyresövägen, vilket är i Kärrtorps utkant, se figur 5.



Figur 4 Cykelnät omkring Kärrtorps centrum, kartkälla: Openstreetmap.com



Figur 5 Utsnitt ur Stockholms cykelplan visandes pendlingsstråk i rött och huvudstråk i blått. Utredningsområdet är markerat med svart rektangel och samma utsnitt som karta i figur 4.

2.1.1 Cykelparkering

Vid Kärrtorps torg finns cykelparkering i direkt anslutning till tunnelbaneentrén. Vid platsbesök under samtliga årstider har beläggningen varit hög. Cykelparkeringen nedanför torget, under tunnelbanebron, har lägre beläggning och en viss andel "skrotcyklar".

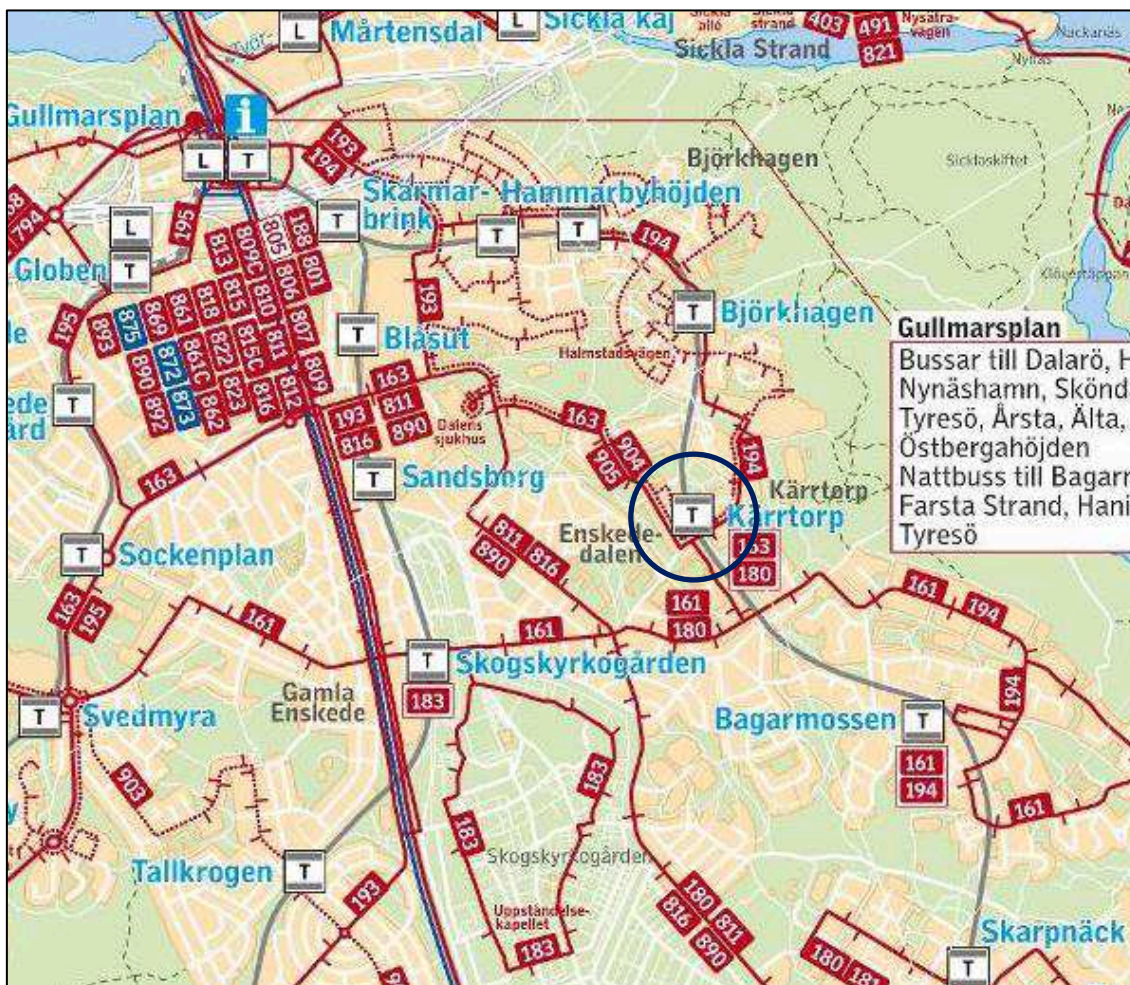


Figur 6 Cykelparkeringar under tunnelbanebron.

2.2 Kollektivtrafik

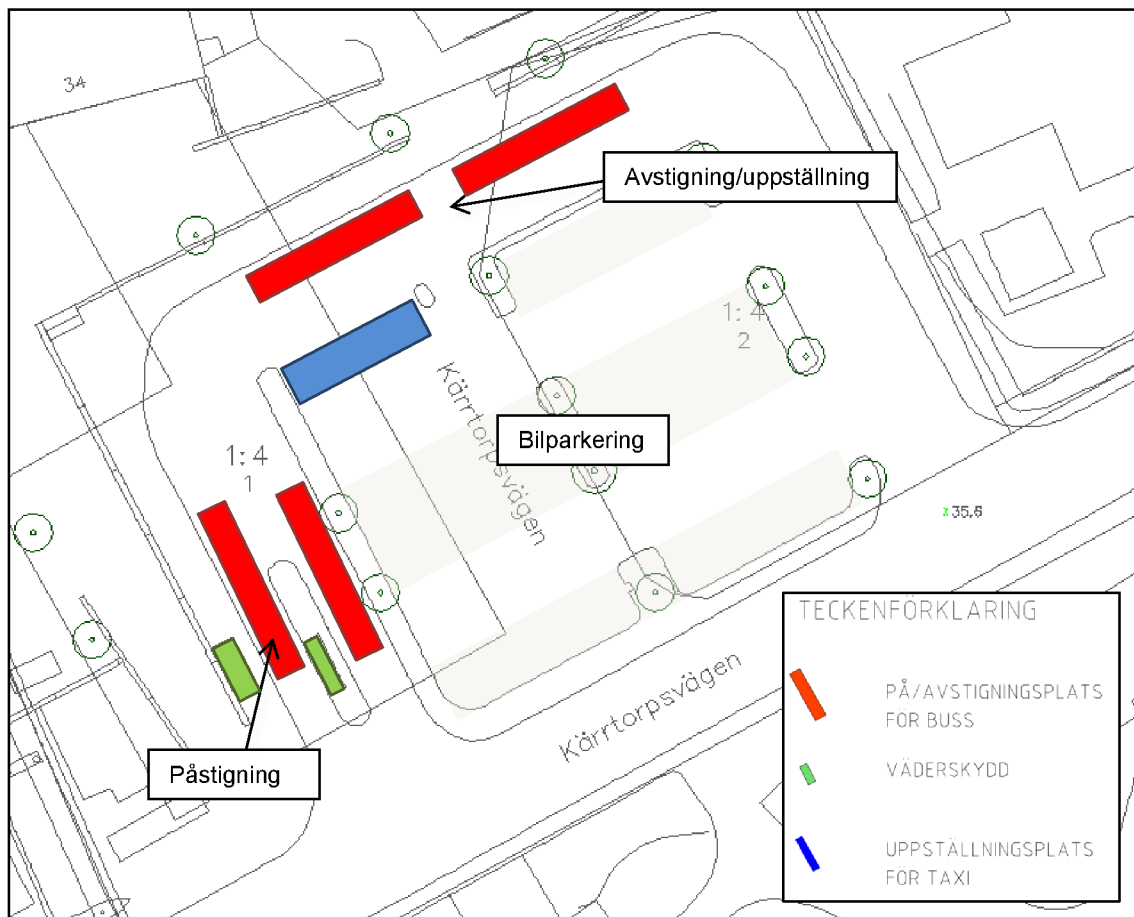
Kollektivtrafiken till och från Kärrtorp utgörs främst av tunnelbanan, grön linje mellan Skarpnäck och Åkeshov. Turtätheten för tunnelbanan är 10- och 15-minuterstrafik, med förstärkt trafik under högrafiktimmarna morgon och kväll. Totalt 10 900 av- och påstigande passerar spärarna på tunnelbanestationen stationen dagligen (2012). Turtätheten kommer i framtiden att kunna öka då Hagsätragrenen kopplas ihop med blå tunnelbanelinje och mer kapacitet frigörs för Farsta- och Skarpnäcksgrenen. I Kärrtorp finns även busslinjerna 163 och 180.

- Buss 163 går mellan Kärrtorp och Bredäng, med vissa turer till Sättra industriområde. Under maxtimmarna är turtätheten 3 avgångar per timme åt vardera hållet. Övriga tider gäller 30-minuterstrafik.
- Buss 180 går mellan Kärrtorp och Orhem (söder om Skarpnäck, öster om Sköndal) Halvtimmestrafik under högrafik och därefter entimmestrafik fram till midnatt.
- Nattbuss 194 mellan Stockholm C och Bagarmossen passerar Kärrtorp 5 gånger per vardagsnatt. Ingen trafik på helgnätterna, då tunnelbanan går hela natten (med 30-minuterstrafik).
- Linjetrafik med närtrafik 904 och 905 passerar Kärrtorp (Dalens sjukhus-Kärrtorp/Hammarbyhöjden-Dalens sjukhus)



Figur 7 SL:s busslinjekarta.

2.2.1 Busstorget i Kärrtorp



Figur 8 Dagens utformning av bussterminal.

Idag utgör busstorget ändhållplats för busslinjerna 163 och 180. När ändpunkt finns för en eller flera linjer definieras anläggningen som en bussterminal. Detta gör att krav finns på att avstignings- och uppställningsplatser måste finnas och att allmän fordonstrafik normalt inte tillåts på området.

Avstigning sker längs terminalens norra sida där det även finns plats för uppställning med två ledbussar. Dessa busslinjer trafikeras dock i dagsläget vanligtvis av bussar med normal längd (12 m). Påstigning sker vid två skilda hållplatslägen i terminalens södra del där båda linjerna idag svänger ut åt höger i körriktningen, terminalen erbjuder dock möjligheten för andra körriktningar.

Dagens utformning är förhållandevis optimerad utifrån sin funktion för bussarna och med den parkeringslösning som finns. Därför krävs det att parkering utgår eller flyttas för att möjliggöra en omDispositionering av ytan för bussarna.

2.3 Biltrafik

Huvudvägarna för biltrafik till Kärrtorp går från Nynäsvägen via Sockenvägen samt från Nynäsvägen eller via Sofielundsvägen, Fyrskeppsvägen och Söderarmsvägen. Det går även att komma via Björkhagen, eller Gamla Tyresövägen söderifrån. Gatuhierarkin är otydlig och orienterbarheten låg. Inom utredningsområdet är trafikmängderna relativt låga, 5000 fordon per dygn på Kärrtorpsvägen och 3000 fordon per dygn på Söderarmsvägen¹, och inga större trafikallstrande verksamheter finns. Kärrtorp har liten andel genomfartstrafik. Den genomfartstrafik som förekommer har troligtvis målpunkter i närområdena Björkhagen och Bagarmossen.

Vid anslutningarna mot Södra länken och Nynäsvägen uppstår köer under högttrafikperioder. Detta gör att köbildning kan fortplanta sig bakåt in på lokalgator. Dock inte så långt att det går in i utredningsområdet. Med anledning av det kan framkomligheten för biltrafiken inom utredningsområdet anses vara god. 30 km/h gäller inom hela utredningsområdet.



Figur 9 Bil- och tunnelbanekopplingar till Kärrtorp. Kartkälla: Openstreetmap.com.

¹ Mätningar från 1999. Källa: Trafikkontoret

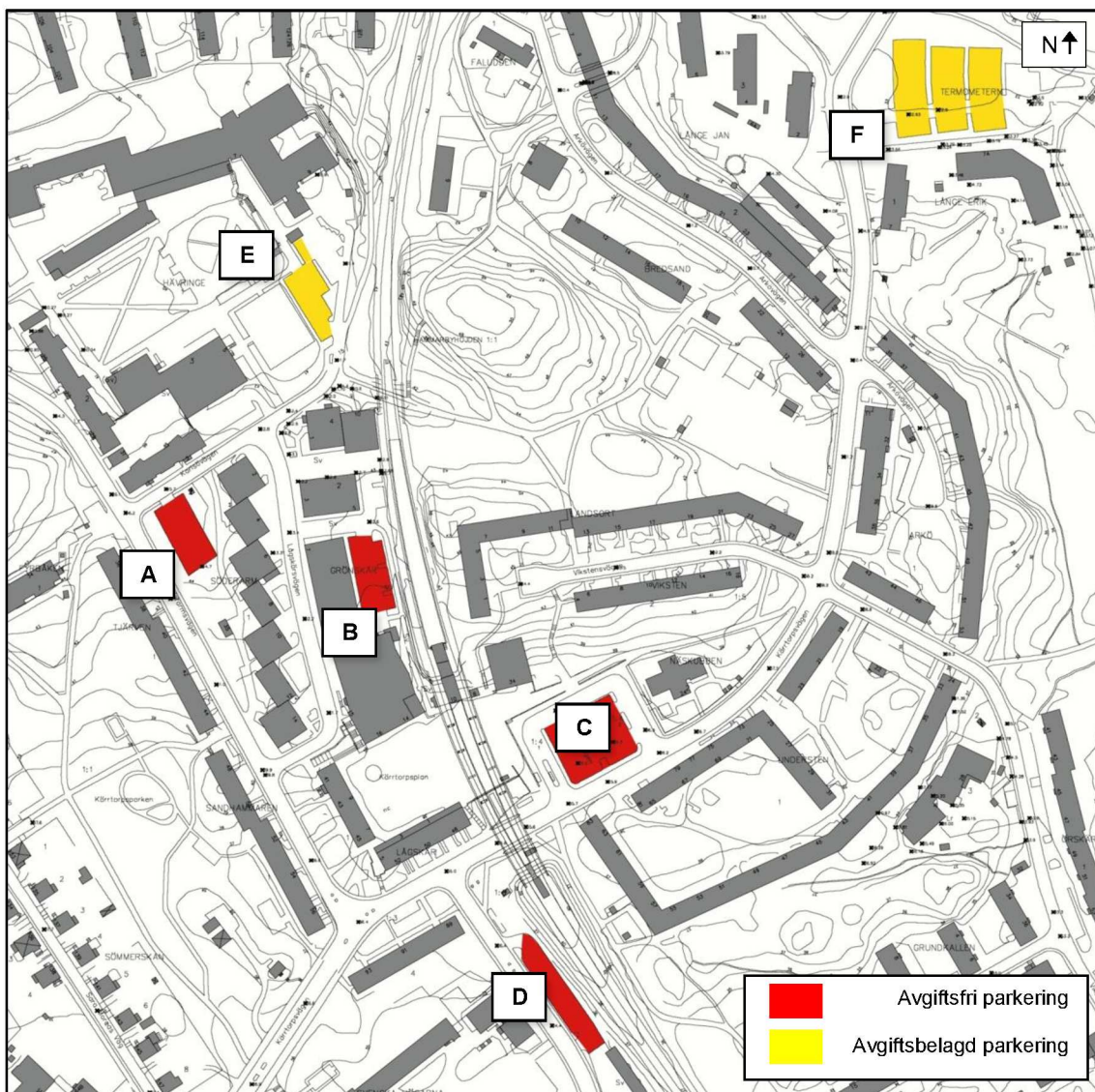
2.3.1 Bilparkering

Befintliga bilparkeringsplatser har kartlagts gällande antal, lokalisering och reglering. De större samlade markparkeringarna framgår av figur 10 och är sex till antalet. De sex parkeringarna tillsammans med kantstensparkering ger följande antal platser (parkeringsplatsernas reglering inom parentes):

Parkering A	30 platser (7 dygnsparkering)
Parkering B	33 platser (2-tim p-skiva)
Parkering C	21 platser (2-tim p-skiva) 27 platser (24 timmar)

Parkering D	ca 30 platser (7 dygn)
Kantstensparkering	64 platser (7 dygn, spridda i området)
Totalt avgiftsfria	202 platser (avgiftsfria)

Parkering E	42 platser (5 kr/h 30 kr/24h) Stockholm Parkering
Parkering F	ca 100 platser (5 kr/h 30 kr/24h) Stockholm Parkering
Totalt avgiftparkering	142 platser (avgiftsbelagda)



Figur 10 Översiktskarta för större samlade markparkeringar kring Kärrtorp centrum.

7-dygnsparkering (A och D) innebär att parkering får ske i upp till sju dygn. Eftersom det inte finns någon bestämd servicedag kan parkering ske längre tid än de bestämda sju dyggen eftersom risken att få en felparkeringsavgift är liten. Parkering enligt "PYTT" (Parkering i YTTERstaden) innebär i korthet att parkering får ske fritt i upp till 7 dygn på ena sidan av gatan. PYTT-parkering förekommer på stora delar av Kärrtorps lokalgatunät. Pytt-regeln är införd för att gatan ska kunna snöröjas en gång i veckan. Det gäller under tiden 1 november-15 maj. Under perioden är det parkeringsförbud under viss tid på ena sidan av gatan.

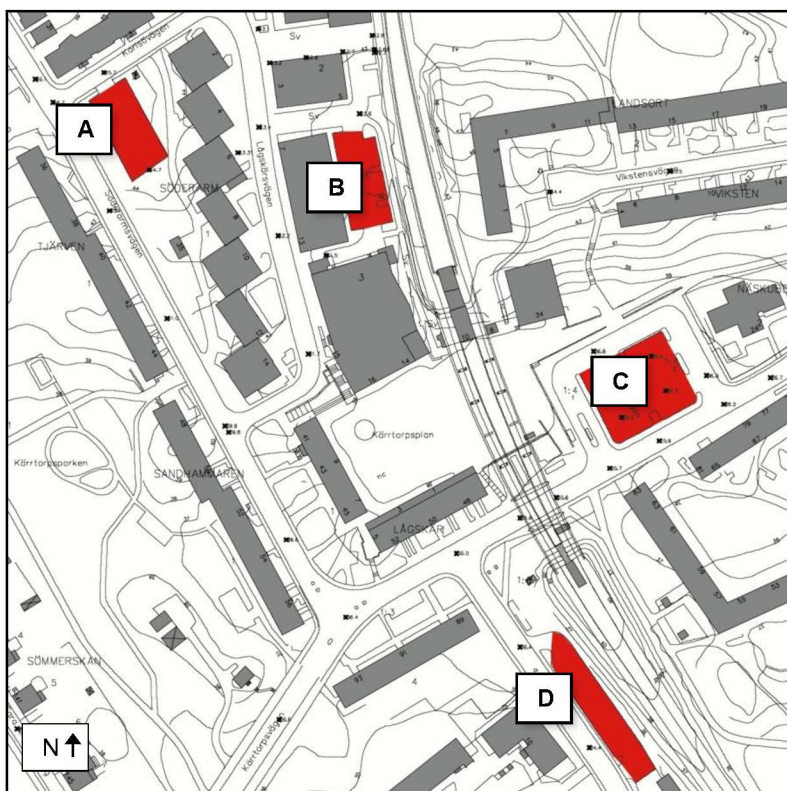
På parkeringen invid torget (C) finns två olika parkeringsregleringar. 27 platser har 24-timmarsparkering, vilket skyltas med enbart ett P. 21 platser har 2-timmarsparkering under dagtid. 2-timmarsparkeringen är främst avsedd för ärendeparkering till verksamheter vid Kärrtorps centrum. Vid teatern, bakom Coop (B), finns 3 förhyrda och 30 platser för 2-timmarsparkering.

Vid Kärrtorps IP (F), cirka 400 meter från parkering invid torget vid tunnelbanan, finns cirka 100 parkeringsplatser. Parkeringen är avgiftsbelagd dygnet runt. Att parkera kostar 5 kr per timme eller 30 kr för 24 timmar.

Vid Kärrtorps gymnasium (E) finns cirka 40 parkeringsplatser som tidigare var öronmärkta för skolpersonalen. Dessa platser är nu tillgängliga för allmänheten med samma avgift som parkeringen vid Kärrtorps IP. Personal på skolan, som tidigare parkerat avgiftsfritt, ges möjligheten att köpa en parkeringsdekal av Stockholm Parkering istället för att betala i automat eller via mobilen. Med dekal får bilen parkeras på anvisad plats vid skolan. Dekalen innebär inte platsgaranti eller tillstånd att parkera över natten.

2.3.2 Beläggning på parkeringar

De parkeringsytor som presenterats i föregående avsnitt har studerats vid olika tidpunkter för att se hur beläggningen är. Resultatet framgår av figur 11. Parkeringsplatserna har inventerats under lunch, kväll och helg.



Figur 11 Illustration över parkeringarnas generella beläggningsgrad.

Generella beläggningsgrader Dagtid 2011 och 2013

- A:** 7-dygnsparkering
29/30 => 95%
- B:** 2-timmars P-skiva
10/33 => 30%
- C:** 2-timmars P-skiva
17/21 => 80%
- C:** 24-timmars P-skiva
26/27 => 95%
- D:** 7-dygnsparkering
28/30 => 95%

De flesta långtidsparkeringarna är i princip fullbelagda. Beläggningen varierar dock något mellan A och D, där parkering D (Parkeringen i södra delen av utredningsområdet med 7-dygnsreglering) har 95-100% beläggning dagtid, men med fåtalet lediga platser över natten. På denna parkering är det mest återkommande fordon från vecka till vecka (enligt utredning från 2011).

Parkering A (7-dygnsreglering) är i närmast fullbelagd såväl dagtid som natt (95-100 %). Även här är det mest återkommande fordon enligt utredning 2011. Samma beteende har observerats under inventering som gjorts 2013, där samma bilar stått parkerade vid flertalet platsbesök. Nummerskrivning har utförts, som visar förekomst av långtidsparkerade bilar som har sin ägaradress i andra stadsdelar, företrädesvis längs tunnelbanan mot Södermalm. Under dagtid finns tecken att Kärrtorp används som infartsparkering, till exempel från Värmdö.

De största variationerna vad gäller beläggningsgraden finns på parkering B, enligt utredning 2013. Beläggningen dagtid och lördag uppgår till cirka 30 %. Övriga tider varierar beläggningen mellan 5-15%. Översiktliga inventeringar i mars 2013 stärker bilden av parkeringen som en utpräglad korttidsparkering. Dagtid ligger beläggningen på 8-14 fordon och omsättningen är god. Här kan således konstateras en mycket låg beläggning generellt och att det endast är dagtid vardag samt helg som den används av fler än bara ett fåtal bilar.

För parkering C, parkeringen invid torget, är det som flest fordon på morgonen kring 9-11 (cirka 95 %) varpå det avtar efter lunch och ligger kring 70 % framåt eftermiddag/kväll, men då är även omsättningen på platser större. Beläggningsgraden ökar då klockan närmar sig 18 och ligger kring 90 % under natten. Största delen består av återkommande fordon som står dygn efter dygn och parkerar om sitt fordon varje dygn. Generellt sett är här väldigt få taxibilar, i princip noll under dagtid (2011, intrycket stärks vid inventeringar 2013).

Kantstenparkeringen längs gatorna är generellt sett välanvänd, men varierar något under dygnet. Strax norr och väster om centrum är det som flest fordon under natten och eftermiddag/kväll medan det t.ex. längs Långskärsvägen är som mest fordon dagtid samt även här under eftermiddag/kväll. Här finns en stor efterfrågan att parkera kvällstid (utanför COOP) – där många till och med står på stoppförbud trots att det i princip är tomt på 2-timmarsparkeringen vid t-banan (parkering B). (2011)

Beläggningen på parkeringen vid skolan (E) är låg, på grund av att gratisalternativ finns inom rimligt gångavstånd.

3 Framtida trafikutformning

Den nya bebyggelsen kräver ett antal åtgärder, dels för att frigöra mark för nya byggnader men också dels för att anpassa den nya bebyggelsen till den befintliga gatustrukturen. På ett antal platser kommer befintliga parkeringsytor att behöva tas i anspråk.

3.1 Busshållplatser vid torget

Intill dagens bussterminal planeras ny bebyggelse. För att se vilka ytor som finns tillgängliga runt bussterminalen har tre alternativ studerats över hur terminalen kan effektiviseras. I tidigare utredning (2011) har ett alternativ tagits fram och setts över. Detta redovisas i kapitel 3.1.3.

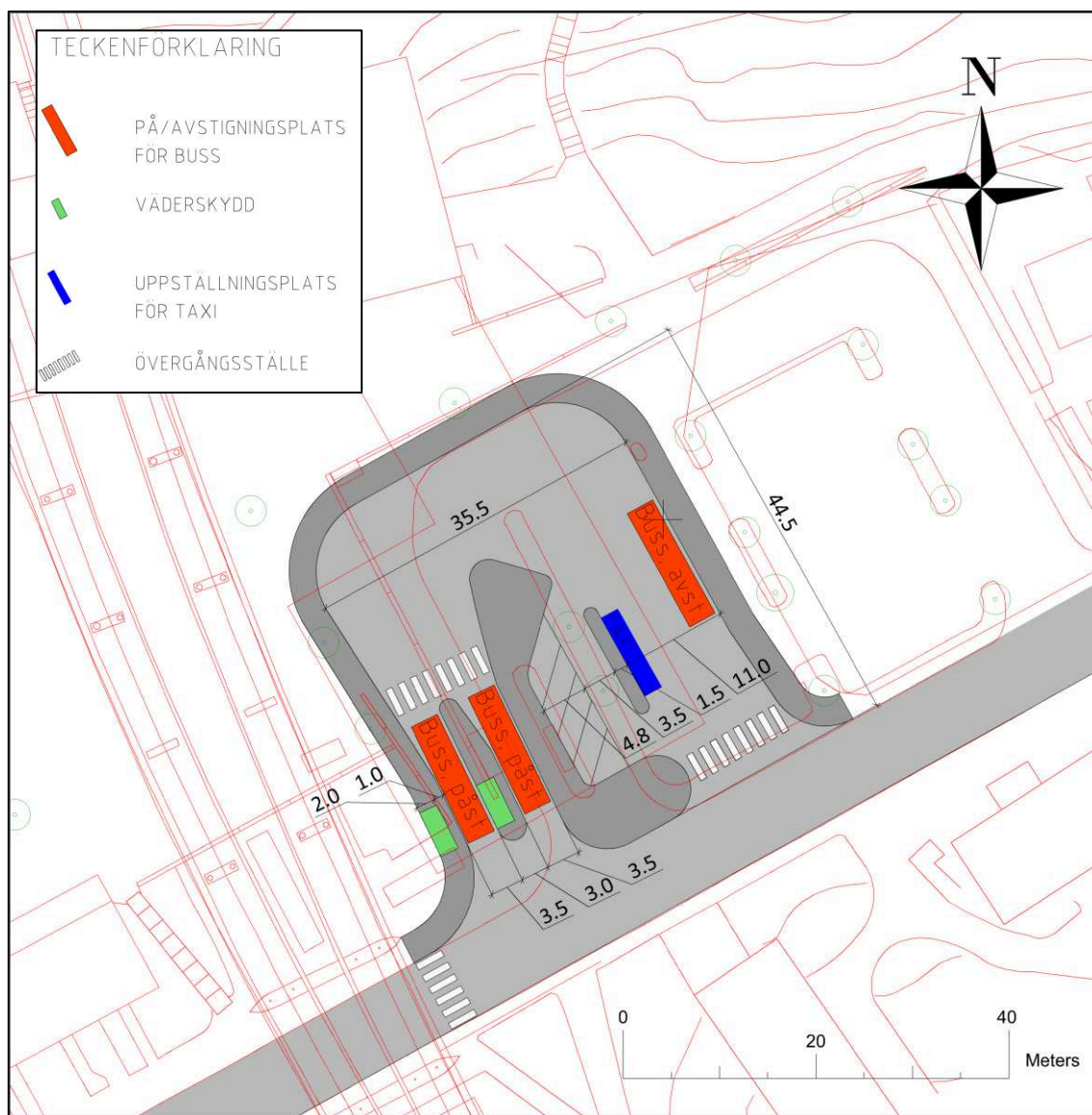
3.1.1 Ny terminal på torget, utan hänsyn tagen till parkering

Förslaget minimerar ytan på bussterminalen utan att ta hänsyn till bilparkering. Hänsyn tas till minimikraven för bussfunktionen med boogiebuss som dimensionerande fordon. Förslaget i figur 12 är utformat med mått för att inrymma avstigning, vändslinga och påstigning för två busslinjer. Hänsyn till befintlig stödmur har inte tagits, det vill säga att muren mot torget måste rivas och hela bussterminalen flyttas närmare torget.

Utformningen är anpassad till två avgående bussar samtidigt. Avgörande mått är bredden på ytan som måste vara minst 35,5 meter för att bussen ska kunna komma runt och stå rakt vid avstigning och påstigning.

Fördelen med alternativet är att busstorgets storlek minskas och mer yta tillgängliggörs för tillkommande bebyggelse. De stadsmässiga kvalitéerna kan öka.

Nackdelen är att parkeringsplatser, såväl långtidsplatser som besöksparkering, till stor del försvinner. Avståndet mellan väderskydd och buss i hållplatslägen är en meter, vilket är för litet enligt riktlinjer för buss och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det saknas även en plats för reglering. Vid de tillfällen två bussar ska reglera samtidigt krävs att en av dem reglerar vid påstigningshållplatsen, vilket är olämpligt.

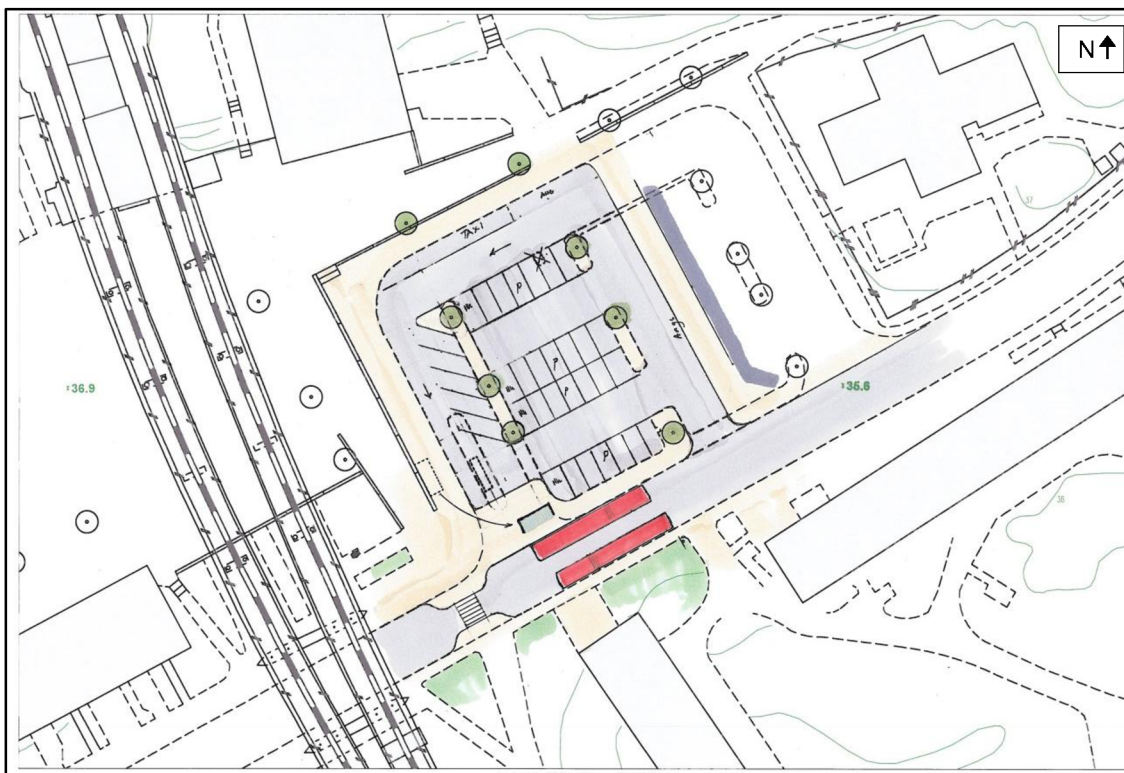


Figur 12 Skiss på hur en bussterminal kan utformas utifrån minimikrav för busstrafiken.

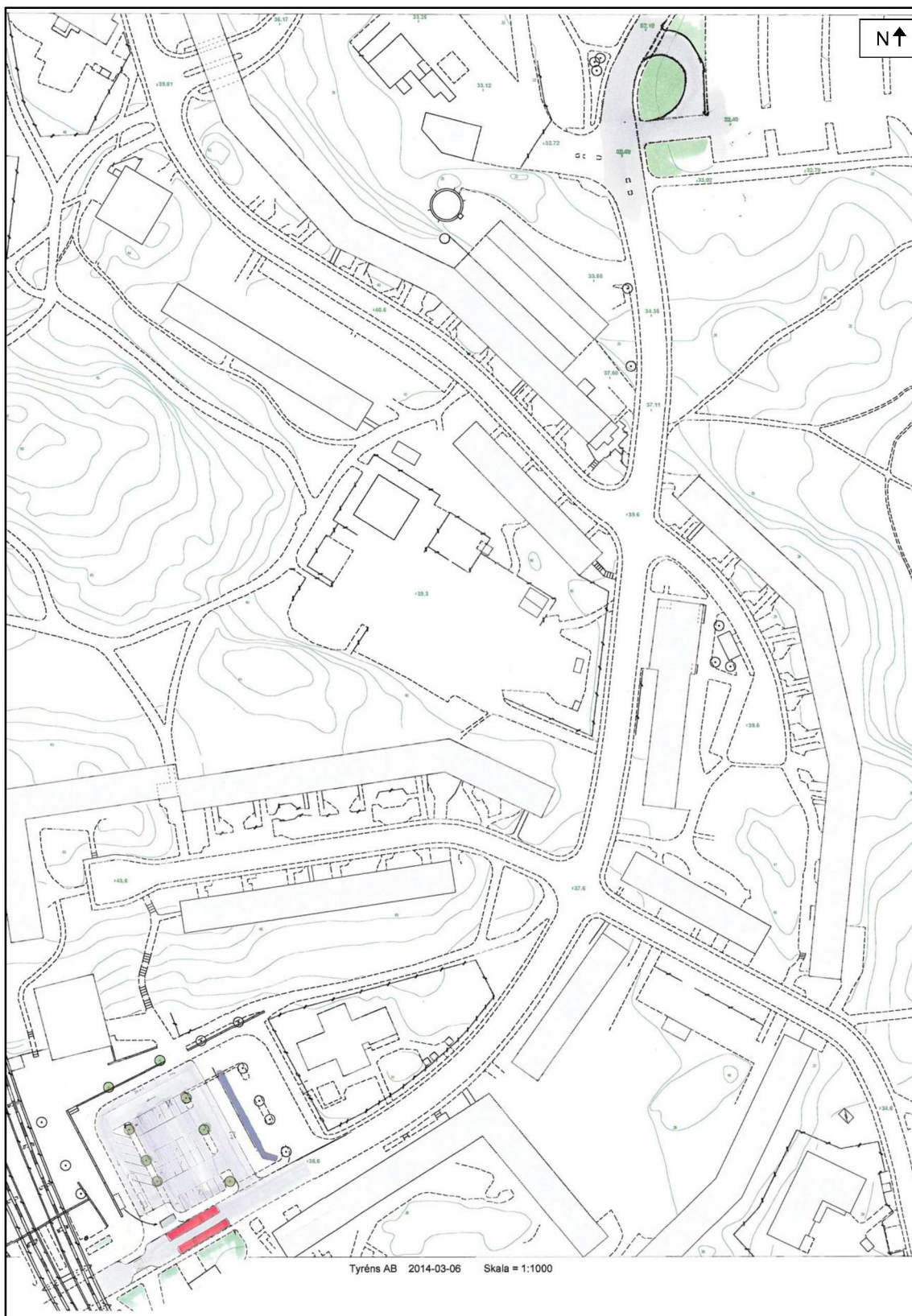
3.1.2 Alternativ med ny sträckning av busslinjerna

Förslaget innebär att bussterminalen tas bort helt och nya busshållplatser anläggs längs Kärrtorpsvägen. Busslinjerna 163 och 180 förlängs och ändhållplatsen flyttas. I detta förslag läggs vändslinga och ändhållplats i anknäring till Kärrtorps IP. Se skiss i figur 13 och 14 där nya hållplatser utmed kantsten har ersatt bussterminalen på torget.

Nackdelar med förslaget är ökat antal fordonsrörelser på Kärrtorpsvägen mellan Kärrtorps centrum och Kärrtorps IP, vilket är en sträcka som inte har befolkningsunderlag för busslinjerna. Längre körsträcka innebär, förutom buller, även ökat behov av fordon och personal vilket medför dyrare kollektivtrafik.



Figur 13 Illustration över omdisponerad parkeringsyta utan bussar på torget. Busshållplatser placeras på Kärrtorpsvägen.



Figur 14 Förslag med flytt av ändhållplats med ny vändslinga intill Kärrtorps IP.

3.1.3 Alternativ bevarad flexibilitet (2011)

I trafikutredning från 2011 togs skiss fram för bussterminalen i Kärrtorp. Utformningen ger avkortad uppställning längs norra delen, jämfört med dagens utformning. Ny avstigning och möjlighet till uppställningsplats skapas längs östra sidan. Med detta finns även fortsättningsvis två lägen för avstigning och uppställning, samt bevarade lägen för påstigning. Väderskyddet vid den östra påstigningsplatsen är 1,3 meter brett, vilket enligt SL (Ribuss-08) endast bör användas som nödlösning då den inte ger möjlighet till sittplats. Sittplats måste i så fall ordnas vid sidan om väderskyddet.

Parkeringen minskar i omfattning från 48 till 35 platser. Taxiuppställningen försvinner från platsen.



Figur 15 Minskat antal parkeringsplatser – bevarad flexibilitet.

3.2 Ny utformning Karlsövägen

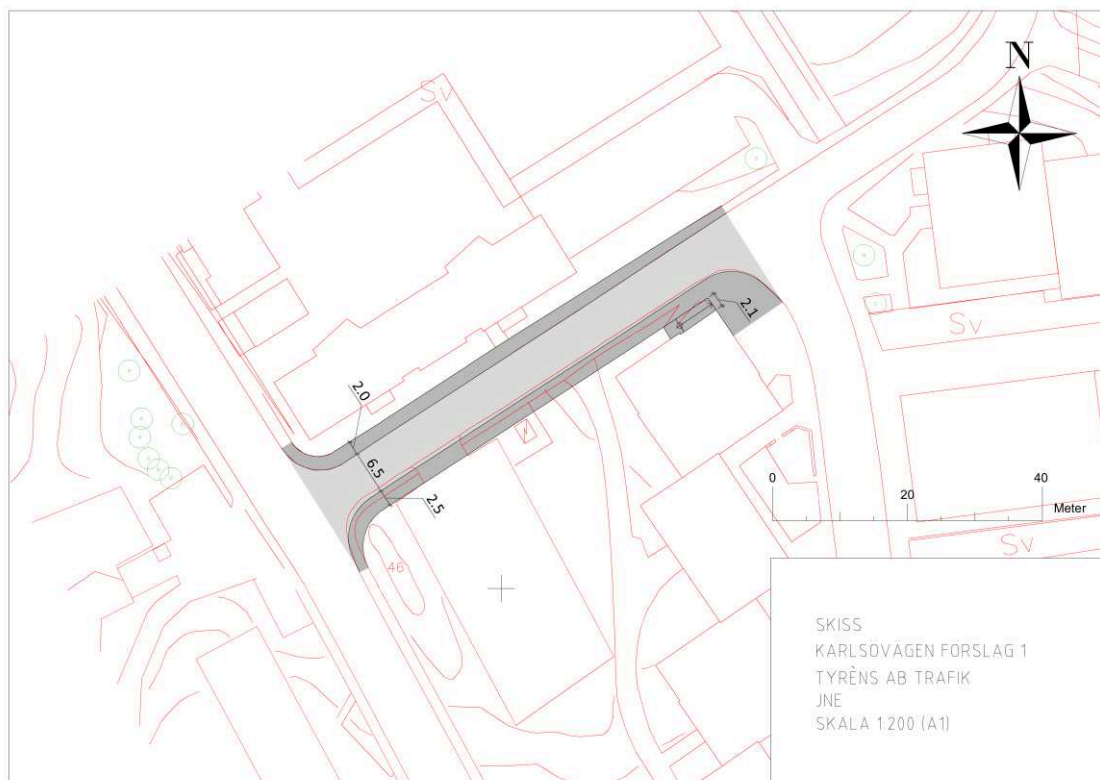
Längs Karlsövägens södra sida planeras ny bebyggelse på en befintlig 7-dygnsparkeringsplats, parkeringsyta A i figur 10. I samband med detta kan Karlsövägen byggas om ifall behov finns för detta, t.ex. att finna ny kantstensparkering eller att förbättra för gång och cykel. I utredda alternativ har en utgångspunkt varit att om möjligt ha en gångbanebredd på 2,5 meter². Total körbanebredd är 6,5 meter med 3,25 meter breda körfält. Körbanebredden medger busstrafik. Om buss inte ska trafikera gatan kan måttet krympas till 6,0 meter total körbanebredd likt idag.

3.2.1 Karlsövägen alternativ 1

I detta alternativ medges inte parkering längs Karlsövägen. Befintlig ramp intill fastighet på Karlsövägen 4 flyttas intill fasad och medför att en befintlig plantering måste tas bort. Utrymme för ramp mellan gångbana och fasad är 2,1 meter. Gångbanans bredd förbi ramp behöver ej minskas.

Redovisad skiss i figur 16 är utformad utifrån sektion med följande mått (från norr):

- Gångbana 2 meter (befintlig)
- Körbana 6,5 meter
- Gångbana 2,5 meter



Figur 16 Skiss på alternativ 1.

Möjlighet att anordna fickor för angöring till ny bebyggelse är möjligt. I övrigt ska parkering ej ske på gatan.

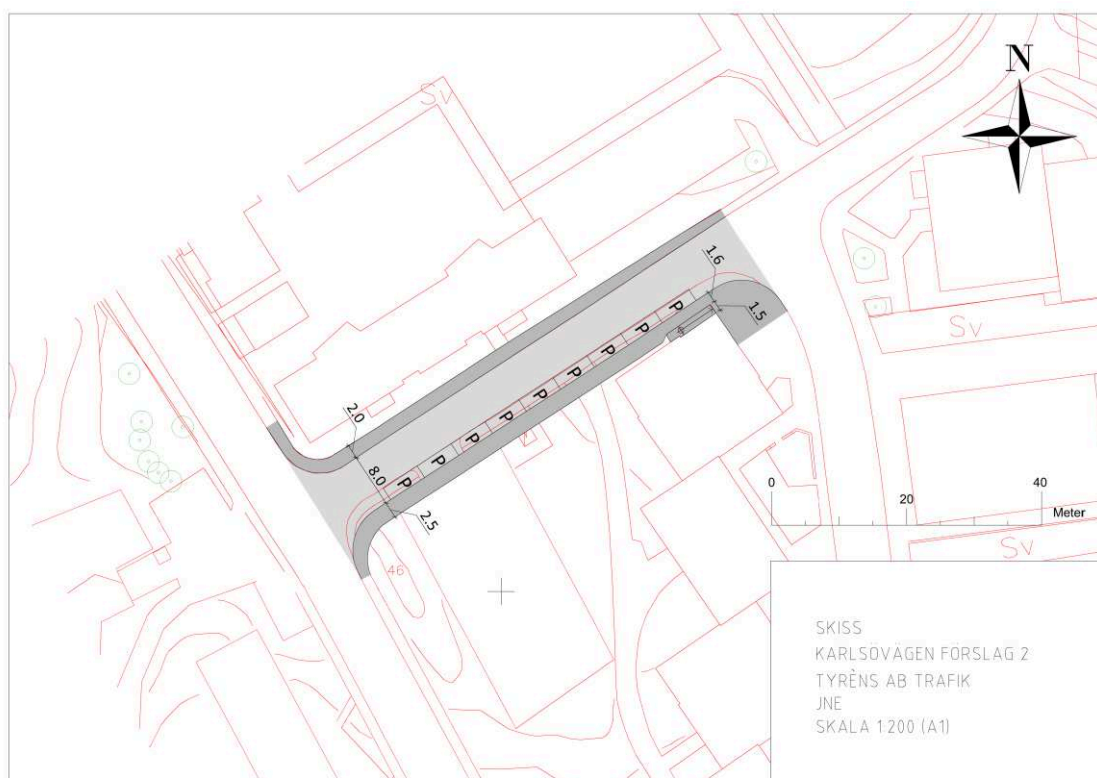
² Eftersträvars mått för att klara snöröjning intill parkerade bilar. Uppgift från Stockholms stads gatuhandbok.

3.2.2 Karlsövägen alternativ 2

I detta alternativ medges parkering längs Karlsövägens södra sida (9 platser). Befintlig ramp intill fastighet på Karlsövägen 4 flyttas intill fasad och medför att en befintlig plantering måste tas bort. Utrymme för ramp mellan gångbana och fasad är 1,5 meter. Gångbanans bredd förbi ramp behöver minskas och blir totalt 1,6 meter.

Redovisad skiss i figur 17 är utformad utifrån sektion med följande mått (från norr):

- Gångbana 2 meter (befintlig)
- Körbana + parkering 8,0 meter
- Gångbana 2,5 meter



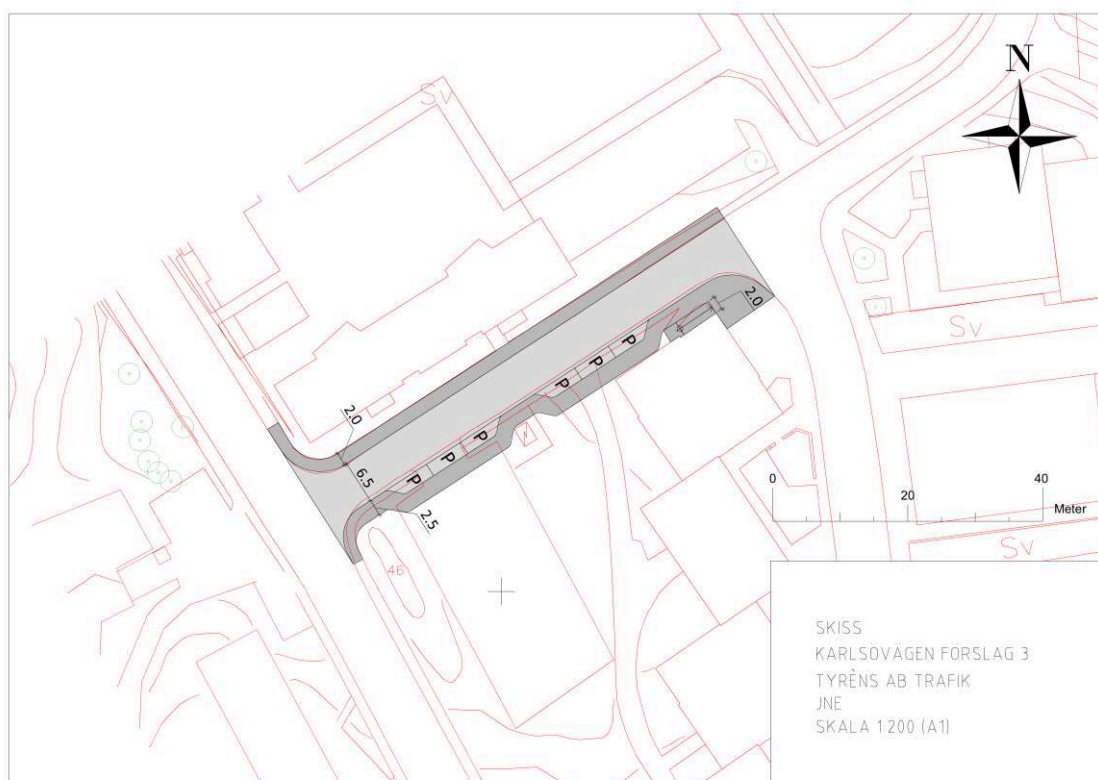
Figur 17 Skiss alternativ 2.

3.2.3 Karlsövägen alternativ 3

I detta alternativ medges parkering i fickor längs Karlsövägens södra sida. Befintlig ramp intill fastighet på Karlsövägen 4 flyttas intill fasad och medför att en befintlig plantering måste tas bort. Utrymme för ramp mellan gångbana och fasad är 2,0 meter. Gångbanans bredd förbi ramp behöver ej minskas.

Redovisad skiss i figur 18 är utformad utifrån sektion med följande mått (från norr):

- Gångbana 2 meter (befintlig)
- Körbana + parkering 6,5 - 8,5 meter
- Gångbana 2,5 meter



Figur 18 Skiss alternativ 3.

3.3 Parkeringsreglering

Stora delar av Kärrtorps gatunät omfattas av PYTT-reglering. Den innebär att parkering är fri på ena sidan av gatan, alla dagar i veckan utom städdag. Om det i en framtid kommer att tas ut parkeringsavgift för gatuparkering i Kärrtorp kommer troligen efterfrågan på kantstensparkering att minska. Så länge parkering kan ske avgiftsfritt kommer dock efterfrågan vara stor.

På torget finns idag 21 platser med 2-timmarsparkering samt 27 platser där parkering får ske upp till 24 timmar. Delar av 24-timmarsparkering kan ersättas med 2-timmarsparkering för tillgänglighet till torget och verksamheterna där. Vid nyexploatering bör möjlighet erbjudas att hyra parkeringsplats i nytt garage även för de som inte är boende i huset. Planerad förtätning av Kärrtorp medför att områdets markparkering minskar och fler borde kunna överväga fördelar med garageplats, trots en högre kostnad än den fria gatuparkeringen.

Parkeringsreglering är en viktig åtgärd i att anordna ersättning till parkering och en viktig åtgärd för att nå en hållbar stadsutveckling.

Viktigt att notera är att det tillkommande parkeringsbehovet för ny bebyggelse löses inom respektive projekt. Garage byggs i anslutning till nya hus. Däremot kommer konkurrensen ändå att öka om befintliga parkeringsplatser, eftersom det inte är något tvång att hyra parkeringsplats i garage. Det står alla, även nyinflyttade, fritt att parkera på tillgänglig allmän parkering.

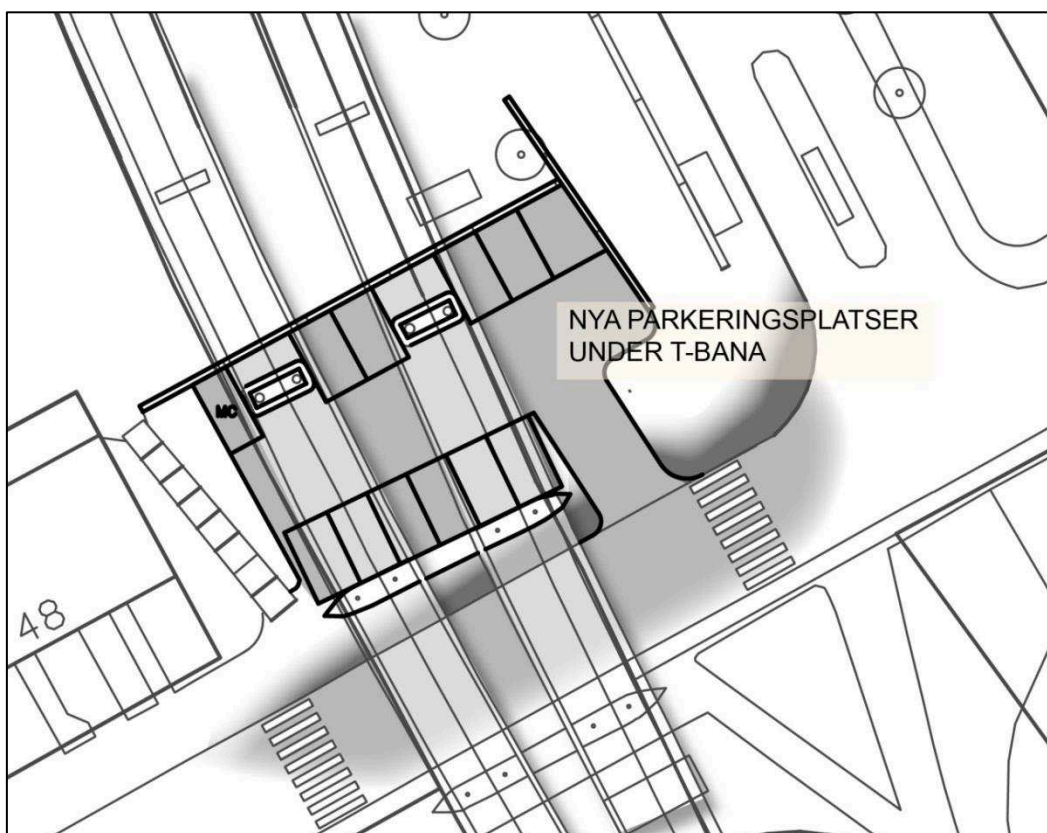
3.4 Ersättningsplatser för bilparkering

Eftersom den nya bebyggelsen tar parkeringsytor i anspråk kommer parkeringen i området att behöva effektiviseras. Detta kan delvis göras med ny reglering men ett antal nya ersättningsplatser bedöms kunna tillskapas på platser intill Kärrtorps centrum. Möjliga ersättningsplatser har hittats:

- 1) under tunnelbanebron (förutsätter att cykelparkering tas bort)
- 2) norra Holmögadsvägen.

3.4.1 Under tunnelbanebron

En skiss har tagits fram för ersättningsplatser under tunnelbanebron, norr om Kärrtorpsvägen, se figur 19. Skissen togs fram för Svenska Bostäders parkeringsutredning. Totalt 11 bilparkeringsplatser bedöms rymmas på en yta som idag inrymmer cirka 50-60 cykelparkeringsplatser.



Figur 19 Skiss på ersättningsplatser under tunnelbanebron.

I skissen är det tillagt refuger runt pelare och fundament. Utrymmet skulle eventuellt fungera för 2,5 meters parkeringsrutor men då skulle det vara svårare att parkera och standarden skulle bli låg. I skissen är det därför väl tilltagna rutor, mellan 2,8 till cirka 3 meter samt att det finns en MC-parkering.

Förslaget är körspårskontrollerat men har brister i infarten och tillgänglighet. Parkeringsytan kan också påverkas av den lösning som väljs för bussterminalen. Parkeringen planeras på yta som idag är cykelparkering, vilket är i direkt motsats till Stockholms ambition att främja hållbara transporter och färdmedel. Åtgärden rekommenderas ej.

3.4.2 Holmögaddsvägen

Möjlighet finns att bygga ut 7-dygnsparkeringen längs Holmögaddsvägen norrut. Där finns idag en provisorisk återvinningsstation. Effektivisering av parkeringsytan är möjlig. Största effekten fås troligtvis genom att ta bort 7-dygnsparkering och ersätta denna med dygnsparkering.

I skiss som redovisas i figur 20 bedöms sex platser kunna skapas. Detta förutsätter att återvinningsstationen flyttas. Det går att skapa ytterligare parkeringsplatser genom att förlänga parkeringen ytterligare, men då inkräktas på bland annat gångbana och grönområde.



Figur 20 Skiss på utökning av parkeringen på Holmögaddsvägen. Skrafferad yta visar möjlig expansion.

3.5 Åtgärder för gång- och cykeltrafik

Den tillkommande bebyggelsen skapar inget behov av specifika åtgärder för gång- och cykeltrafiken. Cykling i blandtrafik kan ur trafiksäkerhetssynvinkel tillåtas om hastigheten inte överstiger 30 km/h på gatunätet.

Planering och projektering av nya gång- och cykelstråk bör utföras med hänsyn till att säkerställa deras tillgänglighet för alla trafikantgrupper. Detta gäller framförallt för personer med funktionsnedsättningar men också för barn och äldre. Nivåskillnader är en viktig aspekt att beakta. Generellt gäller att längslutningar på gator och gång- och cykelstråk ska hållas låga. Även tvärlutningar ska hållas låga. Riktlinjer för planering av åtgärder för ökad tillgänglighet finns dokumenterade i skriften *Stockholm – en stad för alla, Handbok för utformning av en tillgänglig och användbar miljö*.

Vid sidan av åtgärder för att minska lutningar är tydlighet i materialval och separering mellan trafikslag viktigt för personer med funktionsnedsättningar. Detta är viktigt för att olika trafikantgrupper enkelt ska kunna uppmärksamma vilken yta som tillhör vilket trafikslag.

För att kunna upprätthålla en god tillgänglighet på gång- och cykelstråken är underhåll en viktig aspekt. Eftersom dåligt underhållna eller dåligt snöröjda gångvägar inte är tillgängliga eller attraktiva för fotgängare och cyklister samt att åtgärder för funktionsnedsatta i form av olika beläggning och materialval inte fyller sin funktion om de inte är snöröjda.

4 Framtida trafiksituation

Genomförd trafikutredning visar på hur den framtida trafiksituationen kan te sig utifrån planerad bebyggelse. Eftersom inga framtida framkomlighetsproblem har kunnat identifieras har utredningen främst fokuserat på trafikutformning av lokalgator, bussterminal och parkeringsytor. Området har ett mycket bra kollektivtrafikläge och tunnelbanans kapacitet, genom ökad turtäthet, kommer i framtiden att öka. Vidare är kollektivtrafik, cyklister och fotgängare de framtida kapacitetsstarka trafikslagen. För biltrafiken finns inte samma möjlighet att öka kapaciteten och det är heller inte önskvärt ur stadsutvecklingssynpunkt. Därför kommer parkeringsytor att behöva tas i anspråk för ny bebyggelse.

4.1 Framtida parkeringssituation

Trafikutredningen har genom att kartlägga befintlig trafiksituation, tagit fram ett antal åtgärder som är aktuella för att möjliggöra planerad bebyggelse. Åtgärderna är till stor del inriktade på hur den framtida parkeringssituationen ska hanteras. Både gällande placering men även deras reglering.

Den effektivisering av parkeringarna som trafikutredningen föreslår har stöd i Stockholms stads olika riktlinjer och visionsdokument. Bland annat:

- 1) Framkomlighetsstrategins ambitioner att effektivisera parkering och öka andelen garageparkeringar,
- 2) Översiktsplanens planering för gående och cyklister.
- 3) Det finns över 100 lediga parkeringsplatser i Kärrtorps närområde (betalparkering vid Kärrtorps IP och Kärrtorps gymnasium).

Med anledning av detta kan det konstateras att byggande av bostäder bör prioriteras framför att erbjuda avgiftsfri uppställning av bilar på värdefulla markområden. Hård parkeringsreglering (höga avgifter, begränsad uppställningstid) är relativt accepterat i Stockholms innerstad och vissa närförorter, men i ytterstaden är parkeringsregleringen fortfarande svag och parkering kan ofta ske mycket billigt eller avgiftsfritt.

