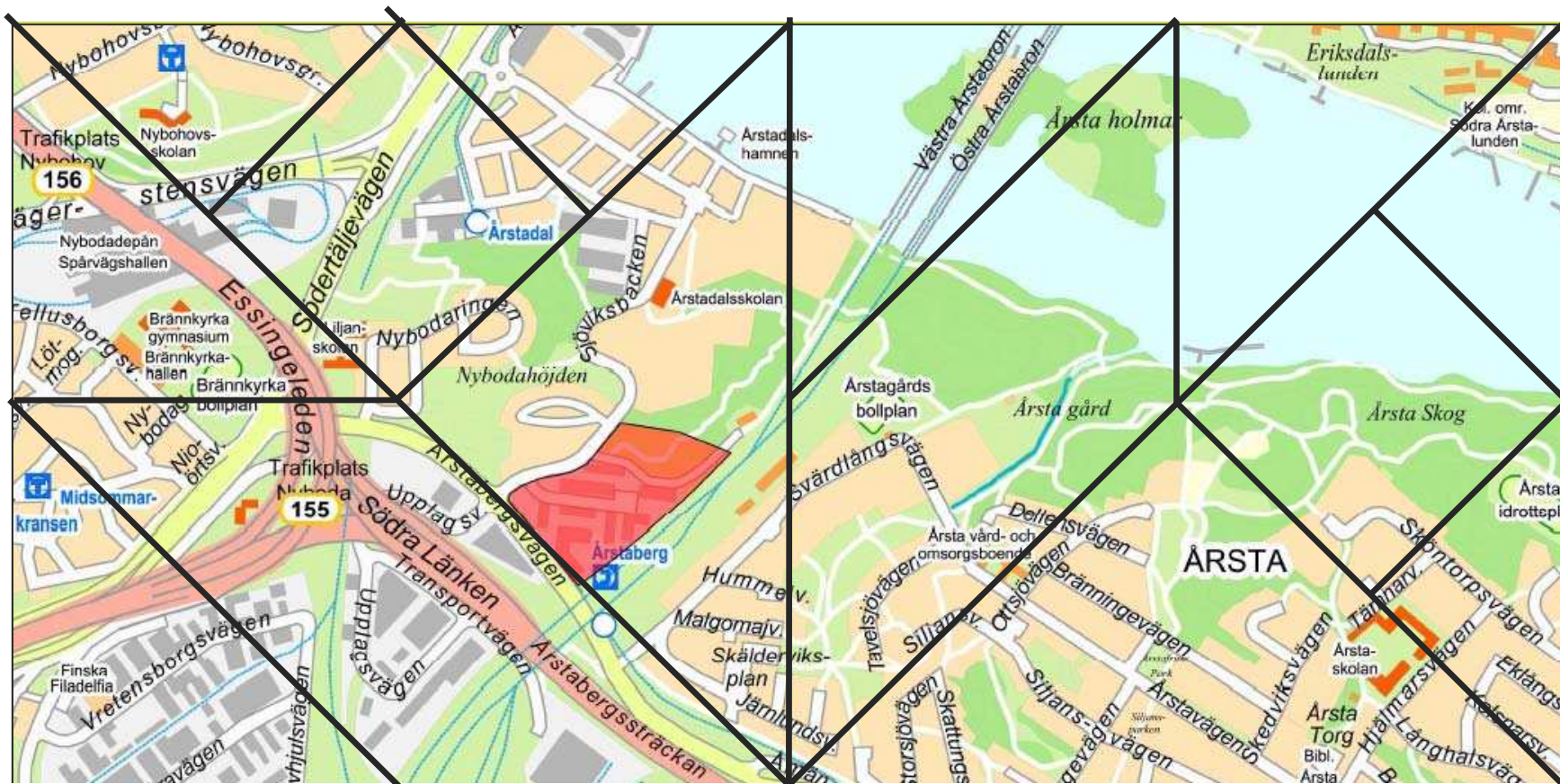


## DETALJPLAN FÖR KV PACKRUMMET ÅRSTABERG



GRANSKNING  
4 MAJ 2015

**Uppdrag:** 251394, Kv Packrummet Årstaberg  
Detaljplanearbete

Titel på rapport: Trafik-PM  
Status: Granskning  
Datum: 2015-05-04

### Medverkande

Beställare: Exploateringskontoret Stockholm  
Kontaktperson: Lilian Rosell

Konsult: Åsa Lilja

### Tyréns AB

118 86 Stockholm  
Peter Myndes Backe 16  
Tel: 08 566 410 00  
Fax: 08 644 88 50  
www.tyrens.se

Säte: Stockholm

Org.Nr: 556194-7986

### Revideringar

Revideringsdatum

Version:

Initialer:

Handlingen granskad av: Johan Kjellberg

---

Namnförtydligande:

Datum: 2015-05-04

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b><i>Dagens situation.....</i></b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b><i>Utbyggnadsscenarion.....</i></b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b><i>Principer för utformning av gator och körbara ytor.....</i></b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b><i>Trafiken till skolan och förskolor.....</i></b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b><i>Tillgänglighet för olika trafikslag .....</i></b>	<b>9</b>
5.1	Gående .....	9
5.2	Cyklister .....	9
5.3	Kollektivtrafik.....	10
5.4	Biltrafik angöring .....	11
5.4.1	Personbilar .....	11
5.4.2	Utryckningstrafik .....	11
5.4.3	Angöringstrafik till verksamheter.....	11
<b>6</b>	<b><i>Parkering.....</i></b>	<b>12</b>
6.1	Boendeparkering.....	12
6.2	Parkering för funktionshindrade .....	12

6.3	Besöksparkering boende .....	13
6.4	Parkering för verksamheter .....	13
6.5	Cykelparkering .....	13
<b>7</b>	<b>Trafikalstring.....</b>	<b>14</b>

Bilagor:

**Situationsplan Trafik**  
**Trafikalstring**  
**Parkeringsbehov**  
**Skedesplaner utbyggnad**



## 1 Dagens situation

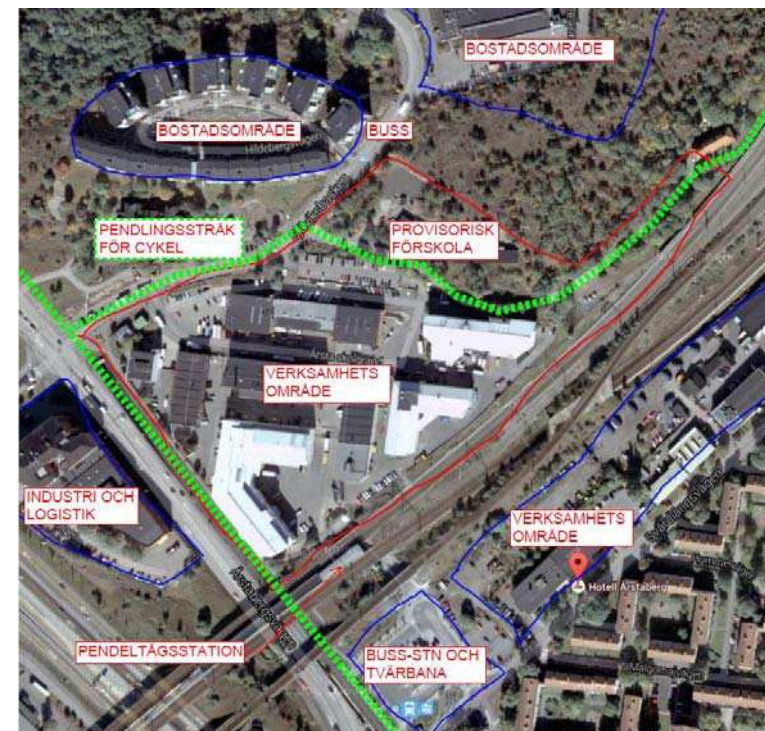
Planområdet är idag ett verksamhetsområde med många mindre företag av skilda slag; däckfirmor, kontor, tryckerier, serviceföretag inom byggsektorn etc. Området trafikförsörjs genom lokal/industrigatan Årsta skolgränd som ansluts till huvudgatan Sjöviksbacken strax norr om Årstabergsvägen. Området alstrar idag trafik i form av både personbilstrafik och tung trafik för varuförsörjning. Dagens trafikallsträng för området är okänd.

Sjöviksbacken, som utgör områdets västra gräns, är en huvudgata som försörjer det framväxande bostadsområdet Årstadal. Dagens trafikmängd på Sjöviksbacken i höjd med den planerade skolan är ca 6700 f/d. I rusningstrafik har Sjöviksbacken en del genomfartstrafik till Södermalm/Liljeholmen då köer på Årstabergsvägen och Gamla Södertäljevägen undviks genom att väljs Sjöviksbacken och Sjöviksvägen. Sjöviksbacken trafikeras av en busslinje mellan Liljeholmen och Årstaberg med hållplatslägen i anslutning till planområdet på Sjöviksbacken och vid Årstabergs station.

I områdets norra del, vid Årstaskogsväg finns en förskola i provisoriska byggnader. Årstaskogsväg är smal och medger inte möte mellan bilar på långa sträckor. Vägen är idag lågt trafikerad av biltrafik men utgör en del av det regionala pendlingstråket för cykel mellan Årstabergsvägen och Södermalm. Vägen är utpekad som räddningsväg till Årstabron

I områdets sydöstra hörn ansluter planområdet till Årstabergs station som är en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken med pendeltåg, bussar och tvärbana. Pendeltåget har numer direkt koppling till Uppsala och Arlanda flygplats och tvärbanan till Solna. När Citybanan är klar kommer pendeltåget få ett nytt viktigt stationsläge vid Odenplan. Tvärbanan byggs ut till Solna station och Kista i norr och till Sickla i öster.

Genom och längs med området passerar regionala pendlingstråket för cykel i nord-sydlig riktning och i öst-västlig riktning. I Stockholms cykelplan finns en framtida koppling för cykelstråket från Årstabergs station till Älvsjö station över Årstabergsvägen och Södra länken.



Figur 1: Översiktbild över planområdet. Pendlingsstråk för cykel markerat i grönt.

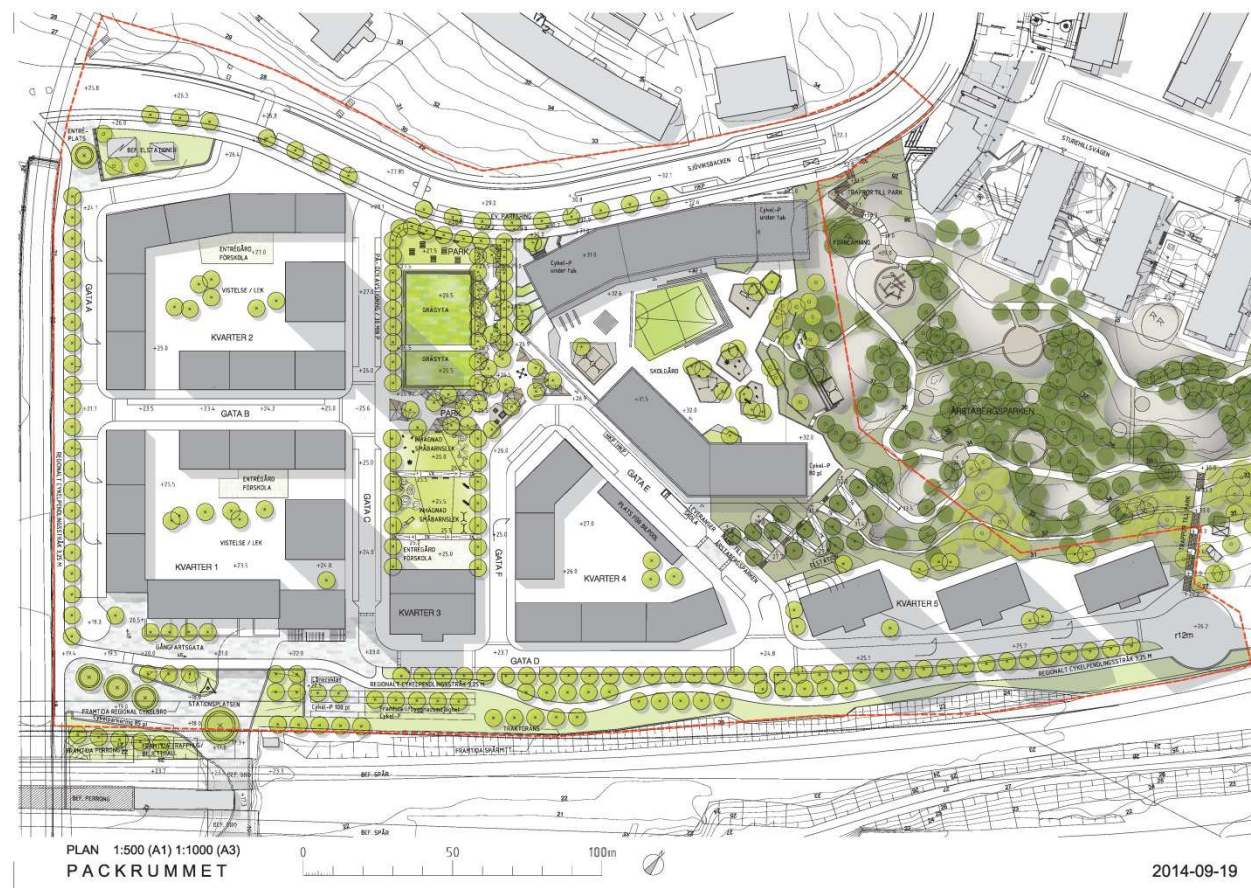


## 2 Utbyggnadsscenarion

Planområdet kommer att byggas ut successivt. Skolan kommer att byggas i första skedet. Verksamhetsområdet kommer efter hand ersättas med bostadsbebyggelse och en park i områdets centrala del.



Figur 2: Översikt och illustrationsplan för planområdet



Trafiken och områdets försörjning ska fungera under hela utbyggnadstiden. Provisoriska lösningar kommer att vara nödvändiga. Exempel på viktiga trafikfunktioner som måste beaktas under hela utbyggnadstiden är:

- Regionala pendlingsstråken för cykel ska ha god kvalitet och kontinuitet.
- Räddningsväg till Årstabron
- Trafikverkets behov av tillgänglighet till spårområdet måste beaktas
- Gång- och cykelförbindelsen till Årstabergs pendeltågsstation
- Skolbarnens trafiksäkerhet och skolans behov av transporter
- Busstrafiken med hållplats på Sjöviksbacken

I anslutning till planområdet pågår byggnation eller planering av flera olika projekt som på olika sätt kan komma att påverka trafikfrågorna i planområdet.

Pågående projekt:

- Anpassning av järnvägen för citybanan
- Bostadsområdet Sjövikshöjden
- Tvärbanans modernisering och byte av signalsystem

Projekt i planeringsfasen:

- Ombyggnad och exploatering vid bussterminalen i Årstaberg

- Ny hiss (cykelförbindelse) mellan Liljeholmskajen och Årstabron
- Bostäder på Årstafältet

Eventuella framtida projekt:

- Ny cykelförbindelse mellan Årstaberg och Älvsjö
- Breddning av järnvägen med ytterligare ett spår på västra sidan av stambanan.
- Exploatering längs stambanans östra sida

### 3 Principer för utformning av gator och körbara ytor

Gestaltningen inom planområdet ska ansluta till redan utbyggda gator i Årstadalsområdet och redovisas i ett separat gestaltungsprogram.

När Årstadal/Årstaberg är fullt utbyggd kommer trafikmängden uppgå till ca 8 500 f/d på Sjöviksbacken. Högsta tillåtna hastighet är 50 km/tim på Sjöviksbacken. Vid busshållplatsen och den nya skolan begränsas hastigheten till 30 km/tim. Gatan kommer att ges samma utformning som Sjöviksbacken norr om planområdet med parkering, belysning samt gång- och cykelbana. Planområdets båda gatuanslutningar till Sjöviksbacken utformas så att Sjöviksbackens gång- och cykelbana blir genomgående. Busshållplatsen på Sjöviksskolans krön byggs om till enkla

stopphållplatser för att öka trafiksäkerhet vid den nya skolan. Under morgonrusningen riskerar det oönskade övergångsstället vid hållplatsen och skolan att orsaka köbildning på Sjöviksbacken. Övergångsstället kan därför behöva signalregleras.

Gatorna inom planområdet kommer att begränsas till 30 km/tim och klassas som lokalgator. Inom området anläggs inte övergångsställen. I korsningar sänks i stället kantstenar enligt typlösningen för gångpassager. Vid de viktiga gång- och cykelstråken till pendeltågsstation, skola och park kan upphöjda passager vara aktuellt för att hastighetssäkra och tydliggöra de viktiga stråken. Vid bostadskvarteret närmast stationen utformas marken som ett körbart torg där begränsad biltrafik (angöring till bostäder och lokaler) tillåts. Torget regleras förslagvis som gågata.

Längs Sjöviksbacken löper ett huvudstråk för cykel i enkelriktade cykelbanor. Cykling inom området sker i blandtrafik på lokalgatorna. De regionala cykelstråken som löper utmed området i öster och i syd utformas enligt cykelplanens riktlinjer.

Gator och körbara ytor för biltrafik utformas för dubbelriktad trafik. Lbn12-metersbilar, är dimensionerande fordon och körbara ytor dimensioneras för körsätt C inom planområdet (stora fordon tillåts inkräkta på motsatt körfält) i korsningar och kurvor. Personbilar kan mötas på alla vägsträckor inom området.

Lokalगतornas körbanor ges normalt bredden 7,5 m inklusive enkelsidig parkering. På den



parkeringsfria sidan av gatan är kortare angöring och parkering med tillstånd tillåten. Gångbanornas bredd är normalt 3 m.

I vändplatsen i områdets södra del intill tågstationen kan endast personbilar vända. Lastbilar får passera över torgytan vid stationen (gångata).

Vändplatsen i norra delen av området dimensioneras för 12 meters bil med backning.

Fri höjd under utskjutande byggnadsdelar ska vara minst 3 m över gångbana och 4,7 m över köryta för fordon för att klara snöröjning. Större krav på fri höjd under balkonger kan komma att ställas av gestaltningskäl. Hushörn i gatukorsningar skärs av i bottenvåningen 1,5 x 1,5 m (fri höjd >3m) för att ge utrymme för gångbana och sikt.

## 4 Trafiken till skolan och förskolor

Trafiksäkerhet och trygghet för barn är extra viktigt att beakta i planeringen av området.

I planområdets norra del längs Sjöviksbacken kommer en skola för 1200 elever och 200 anställda att byggas (f-åk 9).

I den nya detaljplanen planeras också förskolor med totalt 16 avdelningar.

Barnen från bostadshusen i Packrummet, Sjövikshöjden, Årsta och östra delarna av Årstadal kan via lokalgator och parkvägar gå eller cykla till skolan och behöver inte korsa Sjöviksbacken för att komma till skolan. Skolbarn från bostadsområdet på Hildebergsvägen och de västra delarna av Årstadal kommer däremot att behöva korsa Sjöviksbacken (8 500 f/d då området är färdigbyggt enligt prognos i programarbetet för Årstadal). Även skolbarn som reser med buss korsar Sjöviksbacken. För att minska Sjöviksbackens barriäreffekt och öka trafiksäkerhet och trygghet är utformningen av gångpassage/övergångsställe vid skolan därför viktig.

Skyldad hastighet föreslås till 30 km/tim på Sjöviksbacken på sträckan förbi busshållplats och skola. Hastighetsgränsen ska gälla dygnet runt hela året då skolan också inrymmer en idrottsanläggning som kommer att vara öppen även utanför skoltid. För att hastighetssäkra övergångsstället vid skolan/busshållplatsen föreslås hållplatsen utföras som enkla stopphållplatser. Det innebär att bilar kommer att behöva stanna och vänta bakom bussen som angör hållplats. Mellan körbanorna byggs en refug. Föreslagen hållplatslösning har samrättats med Trafikförvaltningen.

För cyklister byggs enkelriktade cykelbanor på gatans båda sidor. Där Sjöviksbackens lutningsförhållanden är acceptabla anläggs ett övergångsställe. Övergångsstället vid skolan

kan komma att behöva signalregleras om antalet gående blir så stort att bil- och busstrafiken hindras alltför mycket. Trafiksignal vid övergångsstället ska däremot inte ses som en åtgärd för att höja trafiksäkerheten. Utformning med stopphållplatser ger en god trafiksäkerhet och kan med eventuella upphöjningar hastighetssäkras till 30 km/tim. För bilarna, och framför allt för den tunga trafiken, innebär stopphållplatsen en försämring mot dagens situation och kan innebära att det vid halt väglag kan vara svårt att starta i den branta lutningen. Den ökade trafiksäkerheten som stopphållplatserna ger vid den viktiga passagen mellan skolorna har bedömts överväga nackdelarna för den tunga trafiken.

Hämtning och lämning av barn med bil ska inte uppmuntras vid den nya skolan. Korttidsangöring till skolan föreslås därför på lokalgatan intill parken.

Angöringen för funktionshindrade till skolan löses med två platser på Sjöviksbacken i anslutning till huvudentrén. Fler platser för funktionshindrade kan ordnas på lokalgatan närmast skolan inne i området.

Ingen parkering på kvartersmark ordnas för skolan och idrottsanläggningens behov enligt Stockholms policy för parkering vid skolor. Parkeringsbehovet för besökande till skolan/idrott löses på den allmänna



gatumarken och eventuellt i hyrda garage i bostadskvarteren.

*Trafikkontorets trafikpedagog har för Årstadalsskolan genomfört ett trafiksäkerhetsprojekt som är intressant även vid planeringen av Årstabergsskolan:*

Trafikmängd år 2006 är 6700 f/d. 85-percentilen av hastigheten var då 40 km/tim vid mätpunkten Årsta Skogsväg – Årsta skolgränd. Skyltad hastighet är där 50 km/tim. Andelen tung trafik var då 13 % och en stor del av denna trafik utgjordes av byggtrafik. Man analyserade barnens färdssätt och färdväg till skolan och vilka brister som upplevs i trafikmiljön. 155 av skolans 220 elever har svarat på enkäten (svarsfrekvens 70 %).

Resultaten kan anses vara tillämpbara även för den nya skolan i Årstaberg – cyklandet förväntas dock bli större i Årstabergsskolan då den planeras för äldre barn – upp till nionde klass.

Resultatet kan sammanfattas enligt följande:

-Andelen som skjutsas med bil till skola och förskola är låg (11%) och motsvarar andelen i innerstaden.

-Ingen uppger att de cyklar till skolan

-Många upplever att trafikmiljön är "värst" närmast skolan. Föräldrar tycker generellt att trafikmiljön är värre än vad eleverna tycker.

-Många upplever att den tunga trafiken är läskig och hemsk.

-Åtgärder som föreslås berör övergångsställen, farthinder, trafiksignaler, skyltning, hinder för att hindra barn att springa ut i gatan. Nya Busshållplatser föreslås vid Årstadalsskolan.

## 5 Tillgänglighet för olika trafikslag

### 5.1 Gående

Gångbanorna beläggs med släta grå betongplattor och övergångsställen och passager byggs enligt Stockholms stads typritning.

Den nya skolan som planeras inom planområdet och närheten till pendeltågsstationen ställer extra krav på trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående.

Lutningarna runt skolbyggnaden kommer att överstiga tillgänglighetskravet 5 % på sina ställen. Därmed uppnås endast lokal tillgänglighet från t.ex. busshållplats och angöring för funktionsnedsatta till skolans entréer.

Soprum och sopnedkast placeras så att rimligt långa gångvägar från bostadsentréer erhålls. Tillgängligheten och angöringen till sop-

hanterinen måste särskilt beaktas där gatornas lutning är stor.

Gående separeras från cyklister.

### 5.2 Cyklister

Cykelandelen har under de senaste åren ökat med 8 % per år i Stockholm och staden har höga ambitioner att fortsatt öka cykelandelen.

Planområdet ligger inom ett bekvämt cykelavstånd från innerstaden och viktiga kollektivtrafikknutenpunkter som Liljeholmen och Årstaberg. Andelen som cyklar till/från planområdet förväntas därför vara stort.

Planområdet ligger i direkt anslutning till huvudvägnätet (Sjöviksbacken och Årstabergsvägen) och till det regionala cykelvägnätet. Cykelbanorna som ingår i regionala cykelstråket görs minst 3,25 m breda och separerade från gångtrafiken med generösa radier. Vid stationen har en utformning som minimerar antalet gående som behöver korsa cykelstråket valts. Planförslaget omöjliggör inte en eventuell framtida regional cykelförbindelse mellan Årstaberg och Älvsjö station.

På områdets lokalgator sker cykling i blandtrafik eftersom gatorna är lågt trafikerade och hastigheterna är låga.

Ett bra cykelvägnät är en förutsättning för att förverkliga Stockholms stads mål att öka

cyklandet och förbättra trafiksäkerheten för cyklister. Men varje cykelresa börjar och startar med en parkerad cykel. För att främja cyklandet är det därför också viktigt att erbjuda attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringar på rätt platser. Särskilt gäller det vid planeringen av skolan och Årstabergs station.

Skolan utformas för p-talet 0,5 cyklar/elev-personal. Totalt 700 cykelplatser.

Intill stationen på västra sidan planeras för 165 cykelplatser i första skedet. I ett senare skede ska utrymme finnas för 500 cykelplatser. Platserna ska ligga inom ett kort avstånd till stationsnedgången och vara bra belysta och gärna väderskyddade. Fastläsning ska medges i bakhjul och ram. Platser för låd- och lastcyklar bör ordnas *Se separat cykelparkerings-PM för Årstabergs station.*

Utrymme för lånecykelstation ska planeras in vid Årstabergs station. Servicestation för cykel placeras lämpligen vid cykelparkeringen vid stationen.

Bostäderna planeras för p-talet 3-5 cykelplatser/100 kvm BTA (motsvarar ca 2,8 cyklar/lgh). **(Enligt nytt förslag till cykelparkeringsnorm för Stockholm stad).** Med rätt utformade cykelparkeringar som är enkla och bekväma att använda och är trygga och stödsäkra ökar användandet av cykel. Cykelrum kan utrustas med cykelpump och verktyg för cykelservice. Utrymme för låd- och lastcyklar (kanske med lånesystem) är en bra

service för boende som underlättar ett "bilfritt" liv. Korttidsparkering och besöksparkering för cyklar till bostäderna ska ordnas på kvartersmark. Målet för utformningen ska vara att det ska vara enklare att använda sin cykel än sin bil.

### 5.3 Kollektivtrafik



Planområdet ligger nära två av Stockholms viktigaste knutpunkter för kollektivtrafik. Liljeholmens T-bana med röda linjens två linjer och en bussterminal för sydvästsektorn samt Årstabergs station där de båda pendeltågs-linjerna passerar. Vid stationen finns också en hållplats för tvärbanan och en bytespunkt för bussar. Sjöviksbacken trafikeras av en busslinje som leder till både Liljeholmen och Årstaberg.

Gång- och cykelavstånd till dessa punkter är:

Busshållplats:	150 – 360m	1,5 – 5 min gående
Tvårbana:	200 – 430m	2 – 5 min gående
Liljeholmen: T-bana, buss	1300m	15 min gående 5 min cykel
Årstaberg: Pendeltåg	65 – 300m	1 – 3 min gående

Avståndet anger verkligt avstånd.

Avståndet till busshållplats motsvarar riktlinjer enligt RIPLAN. För stomtrafik och stationer accepteras längre avstånd.

## 5.4 Biltrafik angöring

Trafikmängder år 2030 enligt PM trafikmängder

### 5.4.1 Personbilar

Personbilar/färdtjänst/ambulanser ska kunna angöra inom 10 meter från bostadsentré. Inom 10 meter ska också en parkeringsplats kunna anläggas. Lutningarna från angöringsplats till entré skall inte överstiga 5 %.

Skolan och idrottsanläggningen har ingen parkering inom kvartersmark utan hänvisas till den allmänna gatuparkeringen och eventuellt till platser hyrda i garage i området.

### 5.4.2 Utryckningstrafik

Ambulans ska kunna angöra inom 10 meter från entréer.

Området dimensioneras för brandbil, typ Los. Brandbil ska kunna köra fram, utan backningsrörelse, till fönster/balkonger för de lägenheter som inte har åtkomst till brandsäkert trapphus. Gångtor, förstärkta gräsytor etc. får användas för körning vid utryckning.

Följande krav ställs på räddningsvägar inom området.

-Minsta fri höjd 4 meter (portiker, balkonger etc.)

-Axeltryck 100 kN (dimensioneringsförutsättning för underbyggda gator – ej aktuellt inom planområdet)

-Hårdgjort ytlager (grus, asfalt eller liknande)

-Rak körväg minst 3 meter bred.

-Längslutning max 8%

-I kurvor gäller minsta innerradie 7 meter. Sveparean blir då ca 6 meter för bil och ytterligare en meter med fritt 1,5-4 meter ovan mark.

-Uppställningsplatsen för fordon skall vara förlagd högst nio meter från fasad invid de fönster/balkonger som skall nås med stegen.

-Uppställningsplatsen skall vara minst 12 meter lång och 5 meter bred.

### 5.4.3 Angöringstrafik till verksamheter

I området planeras en skola med plats för ca 1200 elever från åldrarna 6-15 år och en idrottshall. Skolans huvudentré vänder sig mot huvudgatan Sjöviksbacken med en framtida trafikmängd på ca 8 500 f/d. Vid huvudentrén ordnas handikappangöring.

Ingen särskild parkering planeras för skola och idrottsanläggning utan den allmänna gatuparkeringen i området ska försörja denna

verksamhet. På motsatt sida av områdets park kan på- och avstigningsplats för skolans elever ordnas. Lokalgatan längs skolan och dess varumottag är plan. Sophantering och varuleveranser (ca 5 bilar/dag) för skolan sker från lokalgatan med inlastning över gångbana

I hushörnan i mötet mellan parken och skolan planeras en lokal för restaurang med uteservering. Varuleveranser sker från lokalgatan.

I planområdets södra del vid torgbildningen mot pendeltågsstationen planeras lokaler för kaféer och/eller mindre butik. Varor och sopor till dessa lokaler lastas från lokalgata eller torget (gågata).

I övrigt, för bostäder och förskolor, kan korttidsangöring (lastning och på- och avstigning) ske på parkeringsfri sida av lokalgatorna i området.

### Sophantering

Sophantering i området kommer att ske via sopsugsanläggning för respektive kvarter samt soprum för grovsopor. Antalet dockningspunkter för sopbil bör begränsas och förläggas till en gemensam plats per lokalgata för att effektivisera hämtning och maximera parkeringen på allmänna gatorna. Hämtning av sopor sker med sopbil enligt dimensionerande fordon av typen Los. Sopbil ska inte behöva backa och fordonet ska kunna stanna intill dockningspunkt till sopsug. Vid



soprum ska avståndet från mellan bil och soprum inte överstiga 10m.

Längs Sjöviksbacken undviks soprum och dockningsplatser till sopsug.

## 6 Parkering

Parkeringen på allmän mark i angränsande Årstadal är gratis och begränsad till 2 timmar med p-skiva dagtid. Under helger och nätter är parkeringen gratis.

Parkeringsbestämmelserna leder till att många boende inom området avstår att hyra parkeringsplatser i garage och också att innerstadsbor med bil väljer att parkera på gatorna under helger och nätter. Det blir därmed en brist på korttids-parkering för besökare och många klagar på detta. 85 % beläggning på gatuparkeringen anses vara optimalt för att minimera söktrafik och ha god omsättning på platserna.

Då planområdet i Årstaberg dessutom ligger i direkt anslutning till pendeltåget är risken överhängande att gatuparkering också kommer att användas för "infartsparkering" om begränsningar i tid och kostnad inte införs. En parkeringsavgift under veckans alla dagar och timmar bör därför införas för att säkerställa en omsättning av platserna och att gatuparkeringen verkligen kommer att fungera som besöksparkering till bostäder, skola och idrottsanläggning. Avgiftsbeläggning av

parkering skiljer sig från Stockholms stads policy som hittills gällt i ytterstaden.

Städdagar (vardag under hela året) med parkeringsförbud dagtid en dag i veckan kommer att införas på gatorna i området.

Boendeparkering och parkering för anställda till områdets verksamheter förutsätts ske på hyrda platser i garage och besöksparkeringen sker på de allmänna gatorna.

För längre besök i området finns avgiftsbelagda parkeringsplatser i bergrumsgaraget vid Liljeholmskajen (inom ett gångavstånd på mellan cirka 700 – 900 meter beroende på om man väljer vägen utmed Västra Årstabron eller Sjöviksbacken).

Boendeparkering för funktionsnedsatta sker i garage med hissförbindelse till trapphus.

### 6.1 Boendeparkering

Inom planområdet kommer ca 900 lägenheter att byggas. Antalet parkeringsplatser bygger på parkeringstalet 0,5 platser/lägenhet och 0,1 för besökande. P-talet 0,5 platser/lägenhet förutsätter ett mycket bra kollektivtrafikläge och god infrastruktur för cykel. Detta uppfylls för planområdet. Planen skapar möjlighet till bilpoolsplatser på kvartersmark för att hålla nere bilinnehavet. I planområdet finns utrymme att ordna ca 10 platser för bilpool.

Boendeparkering hänvisas till garage under bostadsbebyggelsen. Parkeringarna i garagen kommer att ha hissförbindelse med trapphusen i bostadsbebyggelsen. Inom området görs bedömningen att ca 460 platser kan ordnas.

### 6.2 Parkering för funktionshindrade

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ordnas vid efterfrågan på allmän gatumark i anslutning till övergångsställen och gångpassager där kantstenen inte utgör något hinder. På gatusida med parkeringsförbud får personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade parkera max 2 timmar.

P-platserna för rörelsehindrade på allmänna gator kan anordnas av Trafikkontoret efter ansökan om plats för rörelsehindrade.

I anslutning till skolans huvudentré ordnas två platser för angöring/parkering för funktionsnedsatta. Fler platser kan ordnas på lokalgatan längs skolan.

Boendeparkering för personer med funktionsnedsättningar ordnas i garagevåningarna.

Avståndet mellan entré och angöringsplats för funktionsnedsatta ska enligt Stockholms riktlinjer inte överstiga 10 m och gångvägens lutning ska inte överstiga 5 %. PBL anger max 25 m från entré.

### 6.3 Besöksparkering boende

Parkeringstalet är 0,1 plats/lägenhet för besöksparkering. Det innebär ca 90 platser för besöksparkering för boende. Besöksparkeringen sker på allmän gatumark längs gatorna i planområdet. Totalt kan ca 100 platser ordnas på gatumark.

Utanför planområdet, i det mellersta bergumsgaraget längs Sjöviksvägens östra del, kommer ca 160 platser för avgiftsbelagd besöksparkering som inte är tidsbegränsad att ordnas. Gångavståndet till detta garage är ca 800 m.

### 6.4 Parkering för verksamheter

Inga särskilda parkeringsplatser för den nya skolan, idrottsanläggning, butiker, restauranger, förskolor och kontor kommer att ordnas. Besökande och personal hänvisas till gatumarksparkering, hyra lediga platser i bostadsgaragen eller till de avgiftsbelagda platserna i bergumsgaraget. Inom området kommer ca 100 platser för besökande att finnas på gatorna. Dessa platser samnyttjas med besökande till boende i området. Endast mindre verksamheterna i området planeras. Verksamheterna kan också komma att ha möjlighet att hyra parkeringsplatser i garagen under de nya bostadskvarteren.

För att få omsättning på besöksplatserna och att dessa inte används för boendeparkering, arbetsparkering eller infartsparkering till pendeltåg föreslås att gatuparkeringen avgiftsbeläggs dygnet runt.

### 6.5 Cykelparkering

Cykelparkering för boende inryms först och främst i cykelförråd och på gårdar på kvartersmark. Besöksparkering och korttidsparkering för boende kan också ordnas på större sammanhängande gångtytor inom planområdet. Cykelparkering kan också ordnas i delar av kantstensparkeringen (med minskat antal bilplatser som följd). Skolan och idrottsanläggningens parkeringsbehov ska täckas inom fastigheten. Parkeringsbehovet för skolan bedöms till 700 cykelplatser (0,5 cykelplatser/elev+personal). Siffran har valts utifrån den låga andelen cyklister som man funnit vid inventeringen för dagens situation vid Årstadalsskolan och kompletterats uppåt för äldre elever i den nya skolan.

Cykelparkeringsnorm enligt Trafikkontorets förslag i den kommande cykelplanen för Stockholm:

Typ av verksamhet	Antal cykel-p-platser
Bostäder	3-5 pl/100 BTA
Arbetsplatser	0,25 pl/kvm
Handel (galleria, köp-C)	20-30 pl/kvm
Skola	30-70 pl/100 elever

## 7 Trafikalstring

Planområdet ligger stadsnära, på lagom cykelavstånd till city och är väl försörjt med kollektivtrafik. Området ligger intill Årstabergs pendeltågsstation, tvärbansans hållplats och en bytespunkt för busstrafiken. På Sjöviksbacken finns en busshållplats. Liljeholmens tunnelbanestation och köpcentrum finns i närområdet. Det ger goda förutsättningar för en låg framtida bilanvändning och därmed ett lågt bilinnehav. Då omgivande huvudvägar, Årstabergsvägen, Södertäljevägen, Södra länken och Essingeleden, ofta är överbelastade kommer cykel- och kollektivtrafik vara mycket konkurrenskraftiga mot biltrafiken. Inom planområdet finns möjlighet att ordna bilpool som ett viktigt komplement till kollektivtrafiken.

I bostadsområdet Katrinebergsbacken i Liljeholmen har Tyréns mätt alstringstalet i juni 2011. Man kom då fram till 1,7 resor per lägenhet och dygn. Denna siffra bör kunna användas även i Årstaberg - men bör justeras uppåt till 2 pga att mätningen utfördes i juni månad. Verksamheter bedöms alstra 50 resor/1000 kvm.

Framtida förändringar i vägnätet som tex Förbifarten och utökad trängselskatt kan komma att påverka trafikstringen både uppåt och neråt.

För trafikmängder år 2030 se PM trafikmängder.

**Sjöviksbacken år 2030: 8 500 f/d**

**Lokalgatorna inom området: ca 1000 f/d**

Ca 900 lägenheter planeras inom planområdet. Den nya skolan som ska byggas trafikförsörjs via lokalgatorna. Skolan ska ha plats för 1200 elever, ca 10 % av eleverna bedöms hämtas och lämnas med bil. Förskolorna bedöms alstra 300 f/d.

Pendeltågsstationen alstrar en del resor i form av hämtning och lämning. Även söktrafik till gatuparkeringen alstrar en del trafik. Alstringen har uppskattats till 300 f/d.

Den sammanlagda trafikstringen i planområdet bli då ca 2500 f/d. Trafiken fördelas jämt mellan områdets båda tillfarter.

Andelen tung trafik beräknas uppgå till max 5 % av dygnstrafiken. Den tunga trafiken bedöms främst utgöra sophantering, leveranser till förskola och skola samt leveranser till mindre butiker och matställe.

Trafikmängderna bedöms inte utgöra ett problem inom planområdet.

Tidvis kommer det dock vara besvärligt att ta sig från området till Sjöviksbacken och korsningen med Årstabergsvägen. Köerna mot

trafiksignalen vid Årstabergsvägen bedöms i morgonens maxtimme sträcka sig förbi planområdet, från trafiksignalen vid Årstabergsvägen till busshållplatsen på Sjöviksbackens krön.

Genomfartstrafiken på Sjöviksbacken mellan Årstabergsvägen och Södermalm/arbetsområdet Marievik kan komma att minska när stopphållplatser byggs på Sjöviksbacken.



