

PM

# ÅRSTABERG 1 TRAFIKUTREDNING



SAMRÅDSHANDLING  
2017-05-30

**UPPDRAG** 274821, Årstaberg trafikutredning

Titel på rapport: Årstaberg 1 trafikutredning

Status: Samrådshandling

Datum: 2017-05-30

**MEDVERKANDE**

Beställare: Senorgården AB

Kontaktperson: Anna-Kari Malm

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Hrund Skarphedinsdottir

Kvalitetsgranskare: Tony Karlsson

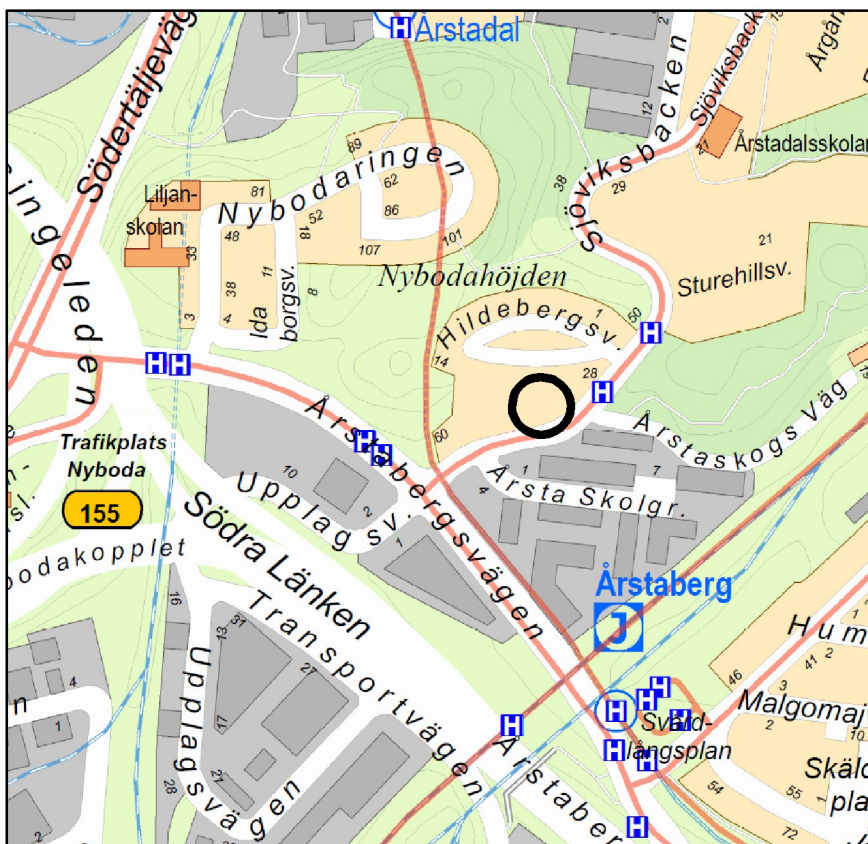
## 1 DAGENS SITUATION

Planområdet ligger på västra sidan av Sjöviksbacken, söder om befintlig bebyggelse på Hildebergsvägen. Platsen består idag av en grusad parkeringsyta omgiven av gräsbevuxen mark. Inga byggnader finns inom planområdet.

Sjöviksbacken är en huvudgata som försörjer bostadsområdet Årstadal. Dagens trafikmängd på Sjöviksbacken i höjd med den planerade bostadshus är ca 6 700 fordon per dygn. När Årstadal/Årstaberg är fullt utbyggt kommer trafikmängden på Sjöviksbacken uppgå till ca 12 000 fordon per dygn.

I rusningstrafik trafikerar en del trafik via Sjöviksbacken till Södermalm/Liljeholmen då köer på Årstabergsvägen och Gamla Södertäljevägen gör att bilister väljer Sjöviksbacken och Sjöviksvägen. Högsta tillåtna hastighet är 50 km/tim på Sjöviksbacken. Vid busshållplatsen och den nya skolan som planeras i samband med Packrummet begränsas hastigheten till 30 km/tim.

Sjöviksbacken trafikerar av två busslinjer, linje 145 och 160, som går mellan Telefonplan - Årstaberg samt Gullmarsplan - Årstabergs station. Närmaste busshållplats är Hildebergsvägen, och ligger cirka 100 m från planområdet. I samband med utbyggnad av nybyggnadsområdet Packrummet föreslås hållplatsen i södergående riktning, på Sjöviksbacken, flyttas norrut i höjd med norrgående hållplats. Dessa föreslås även utformas till så kallade stopphållplatser. Det innebär att det blir lite trögare att använda Sjöviksbacken som genomfartsväg. Årstabergs station ligger cirka 300 meter från planområdet och är en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken med pendeltåg, bussar och Tvärbana.



Figur 1 visar planområdet med en cirkel samt planområdets omgivning. Kollektivtrafiken med hållplatser illustreras med röda linjer och H som i hållplats. Underlagskarta Sth Open Map.

Enligt Stockholm cykelplan 2012 löper ett pendlingsstråk i nord-sydlig riktning längs Sjöviksbacken som kommer från Årstaskogs väg. Norr om planområdet går ett huvudstråk längs Sjöviksbacken. I samband med utbyggnaden av Packrummet, området kring Årsta Skolgränd, planeras pendlingsstråket för cykeltrafiken att flyttas längs järnvägen och cykelstråket på Sjöviksbacken blir ett huvudstråk.



Figur 2 visar pendlings- och huvudstråk för cyklister enligt Stockholm cykelplan 2012. Pendlingsstråk är röda och huvudstråk blåa. I samband med utbyggnaden av Packrummet kommer pendlingsstråket att dras rakt och kopplas till pendlingsstråket längs Årstabergsvägen, se rött prickad streck. Underlagskarta Stockholm cykelplan 2012.

## 2 UTBYGGNADSSCENARION

Planområdet planeras med flerbostadshus på ca 55 lägenheter. Området planeras med inriktning för boende 55 år och äldre.

Sjöviksbacken förbi planområdet kommer ges samma utformning som övriga delen av Sjöviksbacken. Det innebär att en gång och cykelbana planeras förbi planområdet. Cykelbanan blir ett huvudstråk med enkelriktade cykelbanor. Cykelstråket löper längs hela Sjöviksbacken. En ficka för angöring planeras längs Sjöviksbacken i höjd med planområdet.

Sjöviksbacken har, förbi planområdet, en längslutning mellan 2 – 6 %. Sjöviksbackens körbanor är totalt 8,0 m bred samt en angöring som är 2,5 m bred. Norrgående cykelbana planeras till 1,5 m bredd och södergående cykelbanan i höjd med planområdet till 2,25 m bredd eftersom den ligger i uppförslutning. Gångbanan framför planområdet planeras att bli 3,0 m bred.

Planområdet ligger inom ett bekvämt cykelavstånd från innerstaden och viktiga kollektivtrafikknutpunkter som Liljeholmen och Årstaberg. 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 slutar med en parkerad cykel. För att främja cyklandet är det därför viktigt att erbjuda attraktiva, säkra och trygga cykelparkeringar.





Figur 3 visar en illustration av kvarteret Årstaberg 1.

### 3 BILTRAFIK /ANGÖRING

Personbilar/färdtjänst/ambulanser ska kunna angöra inom 25 m från bostadsentré. Inom 25 m ska också en parkeringsplats kunna anläggas. Lutningarna från angöringsplats till entré ska inte överstiga 5%. Soppilar ska kunna angöra i nära anslutning till soprum.

#### 3.1 PARKERING

Behovet av antalet parkeringsplatser inom planområdet bygger på ett parkerings-tal på 0,4 bilar per lägenhet. Detta ger ca 21 bilparkering samt 135 cykelplatser. Alla parkeringsplatser planeras i garage under fastigheten. In- och utfart från fastigheten kommer ske mot Sjöviksbacken vid södra delen av fastigheten, se figur 3. Sikten för trafikanterna vid in- och utfarten bedöms vara god. Viktig fråga vid utformningen av in- och utfarten är att göra den trafiksäker för gående och cyklande längs med Sjöviksbacken.

#### 3.2 TRAFIKALSTRING

Planområdet ligger stadsnära nära pendeltågsstation, Tvärbana, busshållplats och en bytespunkt för busstrafiken. Liljeholmens tunnelbanestation och köpcentrum finns i närområdet. Det ger goda förutsättningar för en låg framtida bilanvändning. Då omgivande huvudvägar, Årstabergsvägen, Södertäljevägen, Södra Länken och Essingeleden ofta är överbelastade kommer cykel- och kollektivtrafik vara konkurrenskraftiga gentemot biltrafiken.

Exploateringen bedöms ge ett tillskott på ca 40 bilrörelser per dygn. Det bedöms som marginellt med tanke på att det prognostiseras till ca 12 000 fordon per dygn på Sjöviksbacken vid fullt utbyggt Årstadal och Årstaberg.

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

Genomfartstrafiken mellan Årstabergsvägen och Liljeholmsbron samt arbetsområdet Marievik kan komma att minska genom att framkomligheten minskar på Sjöviksbacken i och med att stopphållplatser för busstrafiken föreslås byggas och att trafiken ökar genom att fler bostäder färdigställs.