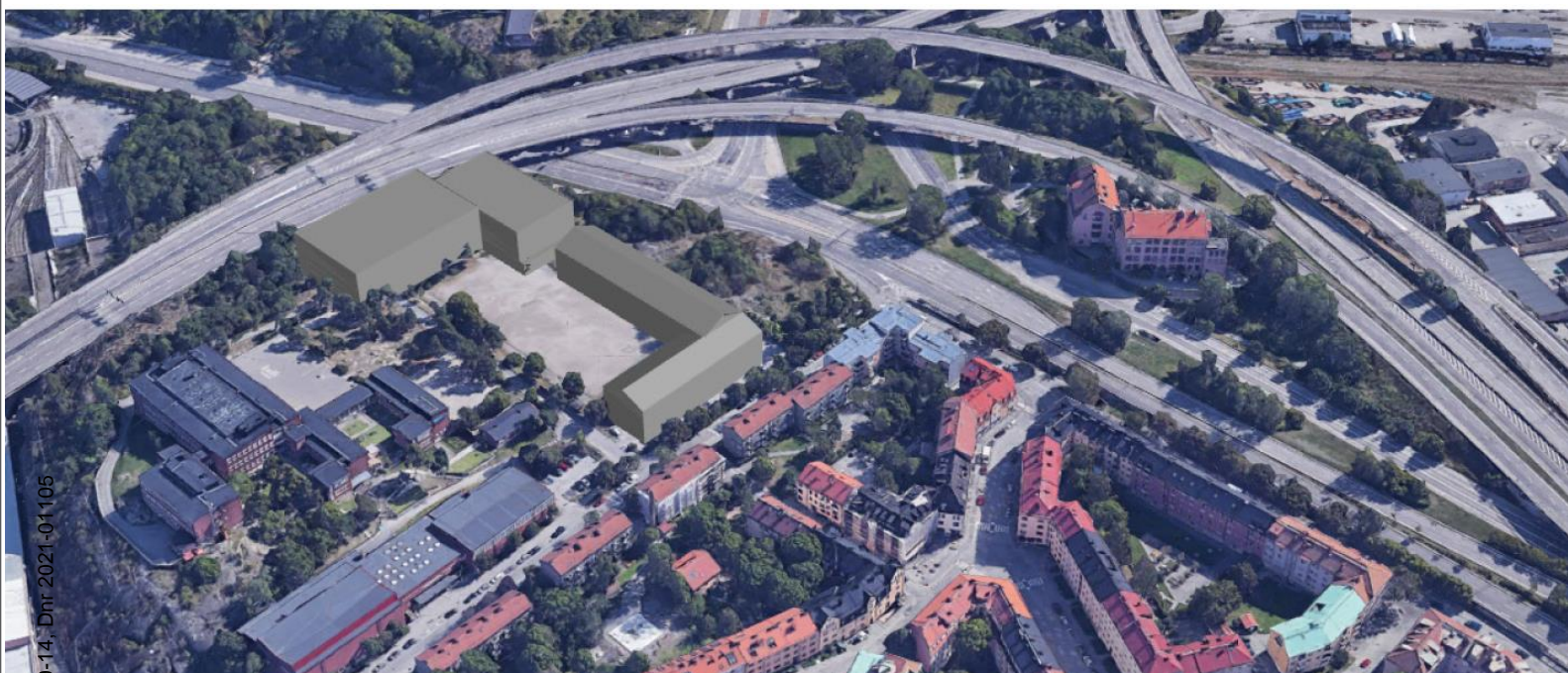


# PM Mobilitet – Herbariet

Midsommarkransen  
2021-09-14



Beställare: NYSTAD Stadsutveckling AB  
Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB  
Uppdragsnamn: PM Mobilitet - Herbariet  
Uppdragsnummer: 4242  
Datum: 2021-09-14  
Uppdragsledare: Patrik Lundquist  
Handläggare/utredare: Cornelia Stanislawska  
Granskare: Sabine Saracco  
Status: Slutrapport

Figurkälla framsida: BKA DP Herbariet (AIX)

## Innehåll

<b>1. Inledning.....</b>	<b>4</b>
1.1. Bakgrund och syfte.....	4
1.2. Förutsättningar .....	5
<b>2. Nuläge.....</b>	<b>6</b>
2.1. Allmänt.....	6
2.2. Kollektivtrafik .....	6
2.3. Gång och cykel.....	7
2.4. Motorfordonstrafik .....	8
<b>3. Förslaget .....</b>	<b>11</b>
3.1. Allmänt.....	11
3.2. Gång- och cykel .....	11
3.3. Motorfordonstrafik .....	12
3.4. Mobilitetsåtgärder .....	13
<b>4. Analys av förslaget .....</b>	<b>14</b>
4.1. Riktlinjer parkering för skola .....	14
4.2. Riktlinjer parkering för idrottshallar .....	14
4.2.1. Upptagningsområde idrottshall .....	15
4.2.2. Närhet till kollektivtrafik.....	16
4.2.3. Utövarnas ålder .....	17
4.2.4. Geografiskt läge .....	17
4.2.5. Parkeringstal .....	17
4.2.6. Beräkning av idrottsanläggningarnas parkeringsbehov enligt Idrottsförvaltningens parkeringsstrategi .....	17
4.3. Möjliga effekter av planförslaget .....	19
<b>5. Slutsats.....</b>	<b>22</b>

## 1. INLEDNING

### 1.1. Bakgrund och syfte

Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag av NYSTAD Stadsutveckling AB att ta fram ett PM Mobilitet för det nya detaljplaneområdet Herbariet i Midsommarkransen. Detaljplanen innebär en ny grundskola samt tre nya idrottshallar.

I området finns idag Midsommarkransens gymnasium, Brännkyrkahallen och en tillfällig grundskola. Den befintliga grundskolan ska flyttas till den nya skolan Brandstegen i korsningen Bäckvägen/Tellusborgsvägen utanför planområdet när denna öppnas. Befintlig bollplan/grusyta och parkering i planområdets östra del kommer till viss del ersättas av ny skolbyggnad och idrottshallar. Denna typ av verksamhet genererar väldigt lite trafik i jämförelse med t.ex. kontor eller bostäder varför det inte är tänkt att tillföra området någon ytterligare parkering. Befintliga parkeringsytor kommer till stor del att utgå inom fastigheten till förmån för ökad trafiksäkerhet och minskat antal biltransporter.

Den här utredningen ska redovisa hur tillgängligheten till skola och idrott kommer fungera i samband med den nya detaljplanen utifrån dessa förutsättningar.



Figur 1 Översikt

## 1.2. Förutsättningar

För uppdraget har Stockholms stads idrottsförvaltnings parkeringsstrategi använts som underlag till krav och beräkning av parkeringstal för cykelparkering. Avsteg från parkeringsstrategin avseende bilar kommer att ske baserat på platsens förutsättningar, konsultens erfarenheter, områdets tillgänglighet till kollektivtrafik samt förutsättningarna för gång- och cykelförbindelser och upptagningsområdet för verksamheterna.

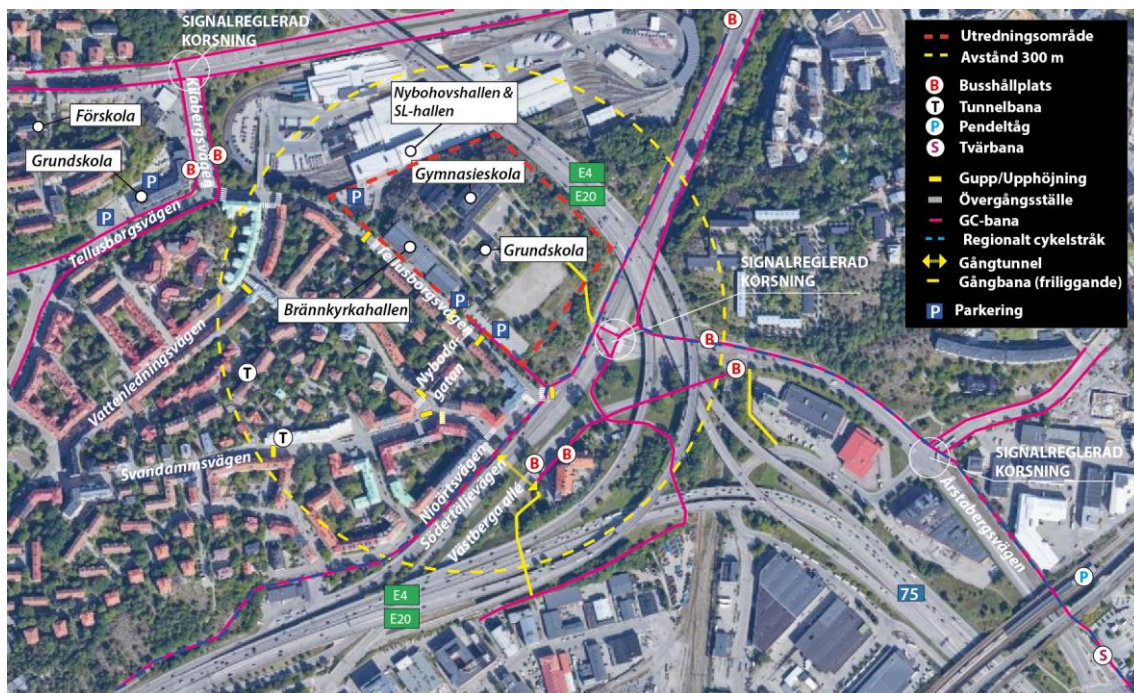
Stockholms stads riktlinjer för cykelparkeringstal avseende nyproduktion för ny grundskola och nya idrottshallar har använts som komplement till idrottsförvaltningens parkeringsstrategi.

## 2. NULÄGE

### 2.1. Allmänt

Detaljplaneområdet ligger i Midsommarkransen i södra Stockholm. Området avgränsas idag av E4/E20 i nordost, Södertäljevägen i sydost och Tellusborgsvägen i sydväst. I nordväst skärmar Nybodahallen, SL-hallen och depå för buss och tunnelbana av området. I dagsläget bedrivs både skol- och idrottsverksamhet inom området. Här ligger Midsommarkransens gymnasium med ca 455 elever, samt Midsommarkransens grundskola med ca 400 elever, åk F-5. Inom området ligger även idrottsbyggnaden Brännkyrkahallen.

I närområdet finns ett flertal skolor. Här ligger, bland andra, grundskolorna Blommenbergsskolan och Pilgrimsskolan vilka tillsammans med tidigare nämnda skolor samt förskolor motsvarar totalt ca 1800 elever.



Figur 2 Nuläge

### 2.2. Kollektivtrafik

Ca 300 meter sydväst om planområdet ligger tunnelbanestationen *Midsommarkransen* som trafikeras av röd linje 14 *Mörby Centrum – Fruängen*. Linjen har avgångar var femte minut i rusningstrafik och var 10:e-15:e minut under kvällar och helger vilket innebär en mycket god frekvens och tillgänglighet till alternativt färdmedel. Med tunnelbana nås dessutom hela det uppskattade upptagningsområdet för Midsommarkransens grundskola och gymnasieskola inom 5 minuter. Stationen har

uppgångar mot Tegelbruksvägen och Svandammsvägen. Beroende på målpunkt inom skolområdet kan olika entré och väg väljas.

Närmst planområdet finns tre busshållplatser; *Kilaberg* på Kilabergsvägen, *Svandammsvägen* på Västberga allé samt *Nybodahöjden* på Årstabergsvägen. Avståndet till hållplatslägena är ca 200 meter till *Svandammsvägen* och 350 meter till *Kilaberg* respektive *Nybodahöjden*. Nedan sammanställs de linjer som trafikerar respektive station.

<i>Kilabergsvägen</i>	<i>Svandammsvägen</i>	<i>Nybodahöjden</i>
147	145	134
161	165	145
190 (nattbuss)		
192 (nattbuss)		

För resenärer med pendeltåget finns närmsta station Årstaberg ca 800 meter i sydöstlig riktning som trafikerar av samtliga pendeltågslinjer. Här ansluter även Tvärbanan. Gående från Årstaberg tar sig enklast till planområdet via Årstabergsvägen för att sedan korsa Södertäljevägen till Tellusborgsvägen.

Sammantaget har planområdet mycket god tillgång till kollektivtrafik med ett brett utbud av transportmöjligheter. Både tunnelbana och buss kan nå inom 5 minuters gångtid från planområdet och pendeltåg samt spårväg ligger knappt 10 minuters promenad bort. Pendeltåg och spårväg som båda ligger nära planområdet är bra komplement till tunnelbana och buss.

### 2.3. Gång och cykel

Ordentliga gång- och cykelbanor finns längs Södertäljevägen och Årstabergsvägen med generellt sett god framkomlighet för cyklister då cykelstråken är av regional standard. Möjligheterna till passage finns främst i anslutning till korsande vägar och dessa är signalreglerade eller planskilda med ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

I bostadsområdet sydväst om planområdet har gatorna gångbanor på båda sidor eller, i enstaka fall på ena sidan. Gående från Midsommarkransens tunnelbana, södra entrén, till skola har en gen koppling via Svandammsvägen och Nybodagatan med passage i form av övergångsställe över Tellusborgsvägen. Hastighetssäkring finns på Tellusborgsvägen utanför skolområdet, dock inte i direkt anslutning till passagen vid Nybodagatan. För gående från tunnelbanans norra entré går det att ta sig via Tegelbruksvägen till Lötmogatan för att sedan fortsätta på Tellusborgsvägen. Övergångsställe finns på Tellusborgsvägen efter korsningen med Lötmogatan. Uppgång via den norra entrén ger den kortaste vägen till Brännkyrkahallen.

Gående från busshållplatsen *Kilaberg* kan nyttja de gångbanor som finns utmed *Kilabergsvägen* och *Tellusborgsvägen*. För resenärer från hållplats *Svandammsvägen* (som stannar på *Västberga allé*) går det att ta sig till planområdet via den gångtunnel som ansluter till *Nioörtsvägen* och sedan via *Tellusborgsvägen*. För gående som tar sig till och från hållplats *Nybodahöjden* längs *Årstabergsvägen* så finns ett gång- och cykelstråk utmed delar av *Västberga allé* som ansluter till gångtunneln.

Cykelparkering närmast området finns vid entrén till skolområdet och vid den tillfartsgata som leder norr om befintliga gymnasieskolan. Cykelbana finns utmed *Nioörtsvägen* södra sida och längs delar av *Tellusborgsvägen*. Hastighetsbegränsningen 30 km/tim som råder inom bostadsområdet innebär bästa förutsättningarna för att övrig cykling sker i blandtrafik.

Förutsättningarna för att gå och cykla till planområdet är mycket goda i dagsläget och planområdet har närhet till både lokala och regionala cykelstråk vilket skapar god framkomlighet till området.

## 2.4. Motorfordonstrafik

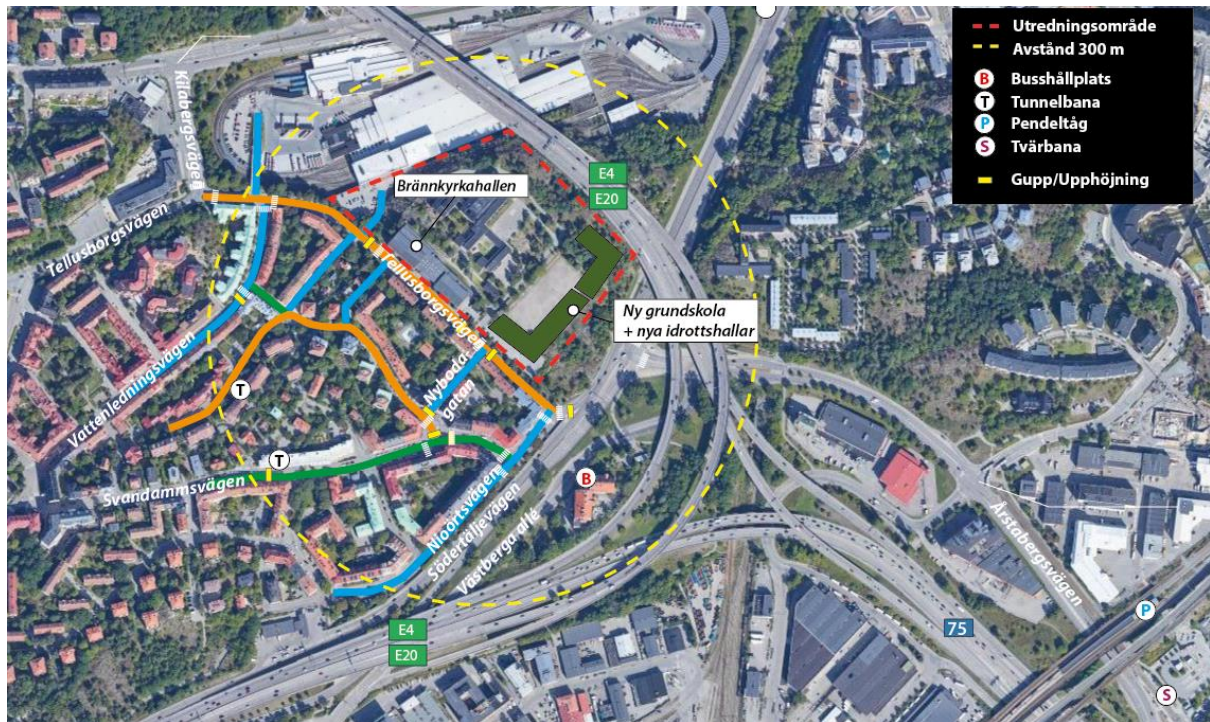
Planområdet omges av flera stora trafikleder. Längs områdets nordöstra sida går E4/E20 med ett flöde på ca 140 000 fordon/dygn. Sydost om planområdet går *Södertäljevägen* som har ett flöde på ca 25-30 000 fordon/dygn.

År 2019 var flödena på *Tellusborgsvägen* utanför planområdet ca 2400 fordon/dygn vilket är ett lågt flöde och jämförbart med en större villagata. Gatorna i bostadsområdet i sydväst hade ett ännu lägre flöde med ca 200-700 fordon/dygn.

Trafiken inom skolområdet är mycket begränsad och utgörs främst av leveranser till och från skolmatsalen, som är placerad på den norra sidan av den nordvästra skolbyggnaden, samt trafik kopplad till skolans sophantering. Denna trafik nyttjar den tillfartsgata som leder från *Tellusborgsvägen* i nordöstlig riktning för att sedan svänga av och runda skolbyggnaderna.

Parkeringsmöjligheter finns i anslutning till skolverksamheten inom planområdet. Utmed *Tellusborgsvägens* nordöstra sida finns även parkering för rörelsehindrade (RHP) nära entré till *Brännkyrkahallen*. I bostadsområdet finns det gott om gatuparkering som främst nyttjas av boende, denna är avgiftsbelagd precis som övriga parkeringar i området. Parkering är generellt tillåten på merparten av gatorna inom intilliggande bostadsområde. Närmst planområdet går *Tellusborgsvägen* som erbjuder viss gatuparkering. Även *Nybodagatan*, *Lötmogatan*, *Vattenledningsvägen*, *Nioörtsvägen* m.fl. erbjuder parkering.





**Figur 3 Gator med parkering**

Parkering i området frigörs under morgonen då det normalt sett är ett flertal boende som tar bilen till jobbet. Parkering som frigörs kan då nyttjas tillfälligt för hämtning och lämning till skolan.

Vid platsbesök har stickprov genomförts för att kontrollera befintlig parkerings användning vid olika tider. Vid de två befintliga parkeringarna (lilla och stora) intill grusplanen såg antalet parkerade bilar ut enligt nedanstående:

Tid/Period	Lilla	Stora	Summerat
Vardag 3/6 – kl. 08.45	5	25	<b>30</b>
Vardag 23/6 (sommarlov) – kl. 22.00	2	7	<b>9</b>

Inventeringen vid det aktuella mättillfället visade på lågt användande av p-platserna kvällstid, varför det inte borde finnas något behov för boende att använda denna parkering utan användningen är sannolikt mer kopplat till idrottsverksamheten i Brännkyrkahallen och skolornas personal. Ingen brist på gatuparkering torde därmed finnas i området.



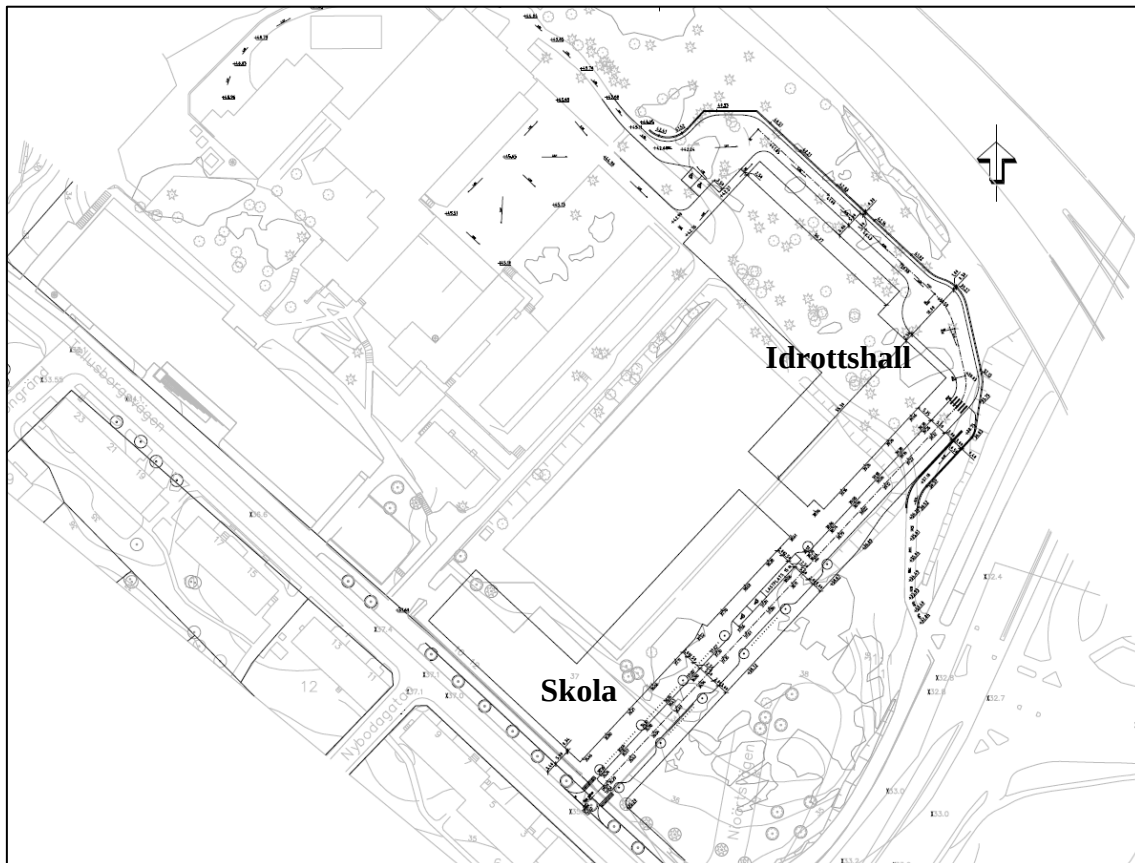
**Figur 4** Parkering inom planområdet

## 3. FÖRSLAGET

### 3.1. Allmänt

Förslaget innebär att fastigheten Herbariet 2, där det idag bedrivs gymnasie- och grundskoleverksamhet samt idrottsverksamhet, kommer att utvecklas med ytterligare tre idrottshallar utan läktare, men med viss sittmöjlighet för t.ex. föräldrar, samt en ny grundskola för cirka 1200 elever i åk F-9. Den befintliga grundskolan ska flyttas till den nya skolan Brandstegen i korsningen Bäckvägen/Tellusborgsvägen när denna öppnas.

De nya byggnaderna kommer att uppföras i planområdets östra del på bland annat befintlig grusplan. Placeringen av byggnaderna medför att grusplanen får förändrad användning till skolgård samt att befintlig parkering söder om grusplanen försvinner för att ge utrymme för skolans lokaler.



Figur 5 Planförslaget för Herbariet (gatuskiss 2021-07-02, Ramböll)

### 3.2. Gång- och cykel

Längs den nya tillfartsgatan kommer mobiliteten för elever och övriga besökare att förbättras genom att nya gångbanor anläggs med möjlighet till cykelparkering utmed skol- och idrottsbyggnaderna. För att skapa en gen koppling mellan gång- och

cykelbanan på Södertäljevägen och den nya skolan och den nya idrottshallen föreslås det att trappor anordnas till nya gatan. Befintligt gångstråk från Södertäljevägen mot planområdet föreslås knyta an till gångbanan utmed nya gatan via övergångsställe i områdets nordöstra del och eventuellt via ett entréorg mellan skol- och idrottsbyggnaderna. Utmed Tellusborgsvägen planeras det dessutom för en ny gång- och cykelbana med en bredd på ca 5,0 meter som sträcker sig från Södertäljevägen mot Brännkyrkahallen som förbättrar möjligheterna för gång och cykel.

Planförslaget tillskapar ca 360 cykelparkeringsplatser på kvartersmark som placeras nära entréer till skol- och idrottsbyggnaderna och som utrustas med väderskydd. Stockholm stads riktlinje för cykelparkering vid nyproduktion är för grund- och gymnasieskolor 30-70 platser/100 elever vilket förslaget uppfyller. Cykelparkeringen kommer dessutom kunna samnyttjas mellan idrottsverksamheten och skolverksamheten vilket innebär att förslaget uppfyller mer än det dubbla behovet enligt det övre spannet i idrottförvaltningens riktlinjer för cykelparkering.

#### Utformning för cykelparkering

Cykelparkering bör placeras så nära entréer och tillgängliga cykelstråk som möjligt, helst inom 25 meter. Möjlighet till ramlåsning samt väderskydd bör finnas för att det ska kännas tryggt att låsa sin cykel och för att öka attraktiviteten för färdmedlet. Väderskydd skulle kunna utformas som ett skärmtak. En del platser kan avsättas för elsparkcykel och mopeder.

### 3.3. Motorfordonstrafik

Planförslaget innebär att en 5,5 meter bred ny gata tillkommer sydöst om de nya byggnaderna. Gatan sträcker sig från Tellusborgsvägen, längs den sydöstra delen om planområdet och sedan vidare nordost om nya idrottshallarna för att slutligen knyta an till befintlig tillfartsgata som leder mot befintliga gymnasie- och grundskolans inlastning. Den nya gatan möjliggör angöring för leveranser till den nya skolbyggnaden och den nya idrottshallen.

Vändmöjlighet för leveranser anordnas längs den nya gatan vid den nya idrottshallen. Utmed den nya gatan planeras angöringsfickor för sophertering och leveranser samt parkering för rörelsehindrade.

Den nya gatan är inte tänkt att nyttjas för hämtning och lämning av elever till grundskolan eller besökare till idrottshallarna. Minskad trafik närmast skolområdet går i enlighet med Stockholms stads plan för säkra och trygga skolvägar. I planen ingår målsättningen att skapa tryggare och säkrare skolvägar vilket kan uppnås genom att, bland annat, minska antalet fordon som rör sig i samma gaturum som skolelever. Enligt stadens plan är målsättningen ett avstånd om 200-300 meter från skolan fokus för trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Befintlig tillfartsgata till skolområdet från Tellusborgsvägen kommer i framtiden troligtvis vara kvar i viss omfattning men inte nyttjas för leveranser till skolorna. Leveranserna går i stället via den nya gatan vilket gör att trafiksäkerheten för barn som rör sig mellan skolbyggnaderna och på skolgården ökar.

Förslaget innebär att den parkeringsyta med ca 80 platser som ligger söder om grusplanen kommer att bebyggas med den nya skolbyggnaden. Anordnandet av angöringsfickor längs Tellusborgsvägen har diskuterats och parkeringsfickor kan tillskapas på den nya gatan vilket skulle kunna nyttjas som exempelvis boendeparkering.

Förändringen vad gäller tillfartsvägen kommer inte innebära någon ökning av trafiken i området. Viss förändrad trafikföring och användning förutsätts dock med tanke på att en ny skolbyggnad och ny idrottsanläggning tillförs området, samtidigt utlokaliseras den befintliga grundskolan till Brandstegen. Antalet elever i årskurs F-3 i den nya grundskolan kommer vara ungefär detsamma som i den befintliga grundskolan som flyttar, och trafikflödet kommer därför vara ungefär detsamma.

#### Utformning av parkering

Parkering för rörelsehindrade ska enligt Stockholm stads riktlinjer placeras inom 10 meter från tillgänglig entré i de fall där detta är möjligt. Ett avstånd om högst 25 meter från entré är acceptabelt enligt Boverket.

Enligt Idrottsförvaltningens parkeringsstrategi bör om möjligt angöringsplats anordnas inom 5 meter från entré.

### 3.4. Mobilitetsåtgärder

Tillskapandet av ca 360 cykelparkeringsplatser med väderskydd samt utbyggnaden av nya gångbanor, trappa och ny gång- och cykelväg från Södertäljevägen längs Tellusborgsvägen kommer förbättra mobiliteten till planområdet för gående och cyklister. För att ytterligare öka mobiliteten kan särskilda mobilitetsåtgärder genomföras, nedan redovisas förslag på några sådana åtgärder:

- Gratis eller reducerat SL-kort till idrottshallarnas personal under en initial tidsbegränsad period.
- Reserverat antal cykelparkeringsplatser för lådcyklar.
- Väl upplyst cykelrum med möjlighet att ladda sin elcykel samt enklare verktyg för cykelreparation. Dörröppning- och låsning till cykelrummet är med fördel automatisk.
- Låsbara förvaringsskåp vid idrottshallarnas entréer eller i omklädningsrum med möjlighet att ladda batteri till elcykel och förvara cykelhjälm i.
- Informationstavla i realtid med avgångar för närliggande kollektivtrafik som placeras i idrottsbyggnadens entréer.

## 4. ANALYS AV FÖRSLAGET

Planförslaget medför att ca 360 nya cykelparkeringar tillskapas på kvartersmark i anslutning till de nya skol- och idrottsbyggnaderna samt att ny gång- och cykelbana tillkommer utmed den nya gatan. Befintlig parkeringsyta med ca 80 platser utgår till förmån för en skolbyggnad, även intilliggande mindre parkering om 16 platser påverkas av planförslaget. De två parkeringsytorna som är lokaliserade inom planområdet idag är allmänna, avgiftsbelagda och bedöms nyttjas främst av besökare till Brännkyrkahallen och till viss del även personal på skolorna och inte av boende i området. Antalet parkeringsplatser inom området kommer i samband med planförslaget att minska med ca 80 platser. Parkeringsplatser för rörelsehindrade tillkommer i samband med planförslaget.

### 4.1. Riktlinjer parkering för skola

Stockholms stad saknar riktlinjer för bilparkeringstal för grund- och gymnasieskolor. Enligt stadens plan för säkra och trygga skolvägar så bör parkering förflyttas från skolområdet för att öka trafiksäkerheten för eleverna.

Den nya skolan planeras för cirka 1200 grundskoleelever i åk F-9. Med hänsyn till skolans lokalisering och antalet närliggande grundskolor kan det antas att majoriteten av eleverna bor i närområdet och kommer ta sig till skolan via gång- och cykelvägar. Viss förekomst av hämtning- och lämning med bil kan fortfarande antas förekomma, sannolikt längs Tellusborgsvägen, men antalet elever i årskurs F-3 kommer ungefär vara samma antal som idag och det är främst dessa yngre årskurser som blir skjutsade. Baserat på ovanstående förutsättningar samt stadens riktlinjer planeras ingen ny parkering inom planområdet. Möjligheten till anordning av angöringsfickor längs Tellusborgsvägen har diskuterats.

### 4.2. Riktlinjer parkering för idrottshallar

Stockholms stads idrottsförvaltning har tagit fram en parkeringsstrategi för bedömning av parkeringsbehov för idrottsverksamheter. I strategin framhävs det att särskilda faktorer påverkar hur besökarna reser till och från idrottsverksamheten och som påverkar parkeringsbehovet.

- Typ av verksamhet och upptagningsområde
- Närhet till kollektivtrafik
- Utövarnas ålder
- Geografiskt läge

Dessa faktorer diskuteras mer ingående nedan i dokumentet.

## 4.2.1. Upptagningsområde idrottshall

I parkeringsstrategin framgår det att upptagningsområdet för en idrottshall beror mycket på vilken typ av idrott som utövas. I figuren nedan redovisas det vilka avstånd som bedöms som rimliga med hänsyn till anläggningstyp.

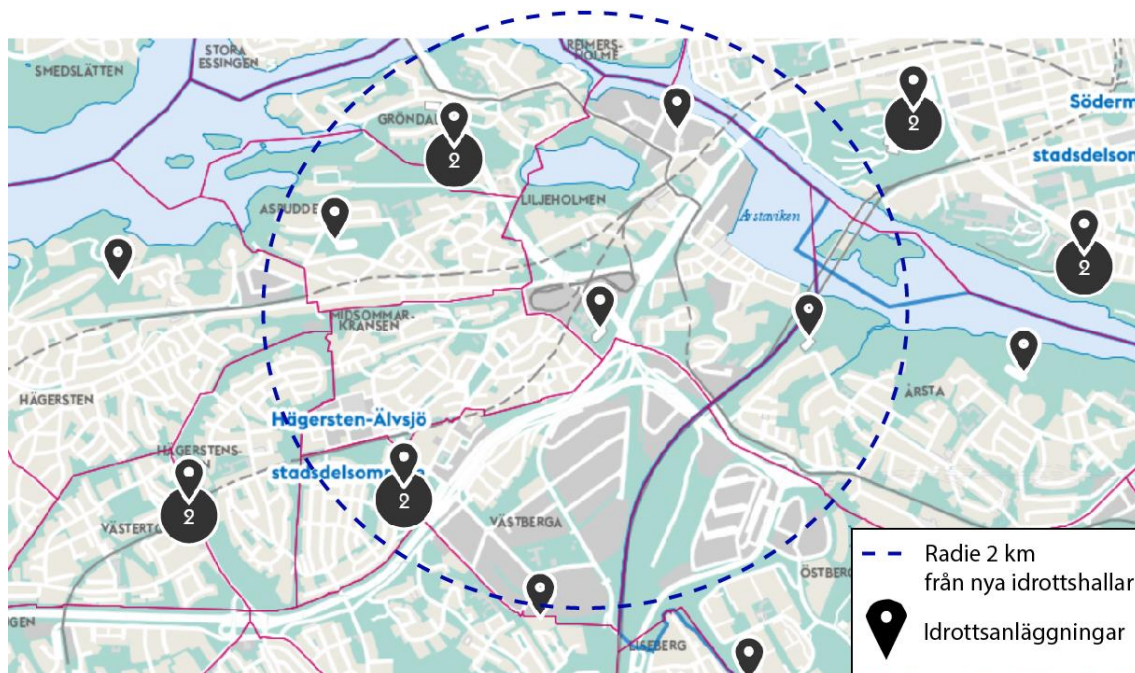
Rimliga avstånd och restider till idrottsanläggningar			
Anläggningstyp	Närhet		Rimlig restid med kollektivtrafik*
	Mycket bra	Ganska bra	
Bollplan allmänt	0,5 km	1 km	
Bollplan 11-spelsplan	1,5 km	2,5 km	
Idrottshall allmänt	1 km	2 km	
Idrottshall fullstor	2 km	4 km	10 min
Simhall	2 km	4 km	10 min
Ishall	3 km	5 km	10 min
Konstfrusen isbana	1,5 km	3 km	
Friidrottsanläggning	2 km	4 km	10 min
Utomhusbad	5 km		20 min

\*Här ingår inte tiden för att ta sig till och från buss, tunnelbana och andra färdmedel.

Figur 6 Riktlinjer för rimliga avstånd och restider till idrottsanläggningar

När det rimliga avståndet är mycket bra eller ganska bra så ökar andelen resenärer som går och cyklar. Vid ett längre avstånd ökar andelen som reser kollektivt eller med bil.

Som fullstor idrottshall avses hallar med 20x40 meter spelmått. Den nya bebyggelsen av idrottshallar av fullstor karaktär utan läktare bedöms ha ett upptagningsområde som motsvarar Midsommarkransen, ett upptagningsområde om ca 2 kilometer, med en närhet som är mycket bra vilket ger ett lågt behov av bilparkering. I figuren nedan redovisas området som ligger inom 2 km avstånd till de nya idrottshallarna. Området täcker in stora delar av stadsdelsområdet Hägersten-Älvsjö.



Figur 7 Område med en närhet om 2 km till de nya idrottshallarna

Ett större upptagningsområde medför ett ökat behov av bilparkering då färdvägen blir längre. Majoriteten av idrottshallar tillgodoser dock ett lokalt behov, med hänsyn till de föreslagna idrottshallarnas närhet till andra idrottsverksamheter så bedöms hallarna främst verka för boende inom närområdet samt skolverksamheterna.

#### 4.2.2. Närhet till kollektivtrafik

Avståndet till kollektivtrafik påverkar i stor utsträckning hur besökarna tar sig till idrottsverksamheten. Ett kort avstånd mellan närmsta hållplats/station till idrottsanläggningen ökar sannolikheten att resenärerna väljer kollektivtrafiken framför bilen. Efterfrågan på kollektivtrafik ökar om det är närmre till ett hållplatsläge jämfört med en parkering.

När avståndet mellan kollektivtrafik och idrottsanläggningen är mindre än 200 meter bedöms efterfrågan på bilparkering eller angöring vara som lägst. Efterfrågan ökar något när avståndet är mellan 200-400 meter. Överskrider avståndet 400 meter bedöms efterfrågan på bilparkering vara hög. Avståndet till planområdet från Midsommarkransens tunnelbana är via gångväg 285 meter vilket är mycket bra och leder till låg efterfråga på bilparkering.

Kollektivtrafikens attraktivitet påverkas även av andra faktorer så som kapacitet, komfort, antal byten, restid och turtäthet.

Då den nya grundskolan och idrottshallarna främst är planerade för ett lokalt behov så är tunnelbana och buss de kollektiva transportmedel som bedöms nyttjas av majoriteten av



besökarna.

#### 4.2.3. Utövarnas ålder

Med tanke på att idrottshallarna används för skolidrott på vardagar fram till ca kl. 16 så genereras ingen trafik under dagtid när det pågår skolverksamhet inom området. Kvällar och helger beror parkeringsbehovet i viss mån av utövarnas ålder.

Beroende på om de utövande idrottarna tillhör gruppen barn och unga eller gruppen vuxna så varierar generellt sett parkeringsbehovet. Vuxna utövare tar sig generellt oftare med bil till och från idrottsaktiviteter jämfört med barn och unga som går, cyklar och reser kollektivt i en högre grad. Vid skjutsning av barn kan behovet av angöring öka, men inte nödvändigtvis på parkering. Om utövarna är yngre barn så kan anhöriga dröja kvar under aktiviteten vilket medför att parkeringsbehovet ökar.

#### 4.2.4. Geografiskt läge

Det geografiska läget för idrottsanläggningen har stor påverkan på parkeringsbehovet. Närheten till bebyggelse medför att fler kan gå- och cykla samt att kollektivtrafiken generellt har högre turtäthet i stadsmiljö. De nya idrottshallarna i planförslaget har ett lokalt upptagningsområde där majoriteten av besökarna bedöms bo relativt nära området.

#### 4.2.5. Parkeringstal

I idrottsförvaltningens parkeringsstrategi framgår det vilka parkeringstal som gäller för parkering för idrottsanläggningar. Parkeringstalen utgör en generell indikation för parkering för cykel och bil.

	Cykel <sup>2</sup>	Bil
<b>Parkeringsplatser per besökare</b>	0,2–0,6	0,2–0,45
<b>Angöringsplatser<sup>3</sup> per besökare</b>		0,05–0,1

Figur 8 Parkeringstal för idrottsanläggningar

Som jämförelse till parkeringsstrategin har Stockholms stad tagit fram särskilda parkeringstal för cykel vid nyproduktion. För idrottsanläggningar gäller riktlinjen 10-40 platser per 100 besökare.

#### 4.2.6. Beräkning av idrottsanläggningarnas parkeringsbehov enligt Idrottsförvaltningens parkeringsstrategi

Enligt idrottsförvaltningens parkeringsstrategi ska parkeringsbehovet utgå från ”en vanlig vecka”, med det avses belastningstoppar som återkommer veckovis. Därtill

tillkommer även ett visst utrymme för flexibilitet som under större idrottsevenemang så som cuper med mera.

### **Teoretiskt antal besökare**

För hallarna gäller nedanstående **kapacitet**:

*Tre nya idrottshallar för träning (3 st):* Gradängar med plats för i storleksordningen **ca 50-100 sittande per hall, snittkapacitet 75 platser antas**

För att få fram behovet under en vanlig vecka antas under timmar med högst belastning nedanstående beräkningsförfarande:

*Nya idrottshallar (3st):* 40% av 75 (snittkapacitet), dvs 30 besökare per hall = **90 besökare för samtliga tre hallar**

***Antalet besökare under en vanlig veckas belastningstopp (vid match) kan antas vara 90 besökare i de nya hallarna.***

### **Cykelparkering**

Utifrån antagande om totalt 90 besökare under en vanlig veckas högsta belastningstopp kan behovet av cykelparkering beräknas.

Enligt Idrottsförvaltningens parkeringsstrategi ligger p-talet för cykel på 0,2 – 0,6 platser per besökare vilket ger ett behov om totalt ca 18-54 cykelparkeringsplatser för de tre nya idrottshallarna. Behovet avrundas uppåt som kompensation för att ingen bilparkering anordnas.

Jämfört med Stockholms stads cykelparkeringstal för nyproduktion som är 10 – 40 platser per 100 besökare för idrottsanläggningar så skulle ett behov om totalt 9 – 36 cykelparkeringsplatser räcka för den nya exploateringen (90 x 0,1 respektive 90 x 0,4).

Med hänsyn till anläggningarnas karaktär/verksamhetstyp kan upptagningsområdet som idrottshallarna har anses tillgodose ett lokalt behov. Det geografiska läget är av stadsmässig typ med mycket goda gång- och cykelförbindelser. Cykelparkeringstalet kan därför antas ligga i det högre spannet för antal platser per besökare.

***Cykelparkering till idrottsanläggningen kommer vara möjlig att samnyttja med skolans cykelparkering. Ca 360 parkeringsplatser för cykel kommer att anordnas inom kvartersmark och finns tillgängliga för idrottshallarnas besökare. Antalet platser motsvarar betydligt mer än det teoretiskt högsta cykelparkeringsbehovet enligt idrottsförvaltningens riktlinjer.***

### **Bilparkering och angöring**

Upptagningsområdet för idrottshallarna bedöms vara lokalt med mycket goda gång- och cykelförbindelser, se figur 6. Avstånden till både tunnelbana och buss är korta vilket gör

det smidigt att ta sig till området med kollektivtrafik. Idrottsanläggningarna är dessutom förlagda i en stadsmässig miljö med trafikseparerade gångstråk vilket ökar trafiksäkerheten för gående. Den typ av idrottsverksamhet som bedrivs i lokalerna bedöms inte kräva tung eller skrymmande utrustning som kräver bilburen transport.

Parkeringsbehovet för rörelsehindrade ska enligt parkeringsstrategin vara minst 1-2 platser och kommer att anordnas inom planområdet. Dessutom bör ytterligare 1-2 platser finnas för drifttekniker. Behovet har avrundats uppåt.

Ett visst behov av angöringsplatser för snabb hämtning- och lämning kvarstår. De nya idrottshallarna har enligt parkeringsstrategin tillsammans ett behov av ca 5 – 9 angöringsplatser. Med hänsyn till det lokala upptagningsområdet så bedöms behovet av angöring ligga i det lägre spannet.

***Förutsättningarna att ta sig till området utan bil anses vara så goda att det inte finns något långsiktigt behov av bilparkering och därför görs ingen beräkning av det teoretiska parkeringsbehovet. Vid inventeringen av den befintliga parkeringen till Brännkyrkahallen konstaterades ett lågt användande av p-platserna kvällstid. Detta stödjer antagandet om att parkeringsbehovet för området är lågt, möjligtvis med anledning av goda förutsättningar att resa med andra transportmedel. Ett avsteg från Idrottsförvaltningens riktlinjer för parkering anses därför vara motiverat.***

### 4.3. Möjliga effekter av planförslaget

Planförslaget medför att mobiliteten för gående och cyklister till området ökar. Nya gångbanor tillkommer utmed nya gatan vilket underlättar framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Dessutom planeras det för en ny gång- och cykelbana med en bredd på ca 5,0 meter utmed Tellusborgsvägen som knyter an till Södertäljevägen för att förbättra möjligheterna för gång och cykel. I och med planförslaget tillkommer ca 360 nya cykelparkeringsplatser vilket underlättar för elever och besökare som cyklar till skola och idrottsanläggningar. En ny trappa och gångstråk skapar en gen och trafiksäker förbindelse för gående mellan Södertäljevägen och Nya gatan.

Ingen ny bilparkering kommer att tillskapas förutom parkering för rörelsehindrade längs med nya gatan. Befintlig parkering nyttjas idag främst av besökare till Brännkyrkahallen samt personal i befintliga skolor och ett borttagande av parkeringen påverkar därför inte boende i området märkbart. Tack vare ovan så ökar trafiksäkerheten inom och närmast skolområdet då antalet motorfordon som kör in på skol- och idrottsområdet minskar.

Dessutom ökar trafiksäkerheten tack vare att den befintliga logistikgatan som går

genom området till befintlig gymnasieskola ersätts av den nya gatan som går i utkanten av skolområdet.

Möjlighet att parkera sin cykel nära målpunkten är viktig och cykelparkeringarna till den nya grundskolan och idrottsanläggningen är tänkt att placeras nära entréerna. För resenärer som kommer med tunnelbana finns två uppgångar, en mot Svandammsvägen och en mot Tegelbruksvägen. Möjligheterna för gående att ta sig till planområdet är goda men en översyn av behovet av nya övergångsställen närmast området är rekommenderat. Exempelvis saknas passage vid korsningen mellan Tellusborgsvägen och tillfartsgatan till Nybodadepån. Barn och unga som ofta inte är trafikmogna förrän vid ca 12 års ålder kan ta chansningar och passera över korsningen.



Figur 8 Korsning Tellusborgsvägen/tillfartsgata Nybodadepån (Källa: Google Maps)

Idrottsanläggningen har mycket goda förutsättningar vad gäller alternativa färdmedel och med tanke på det lokala upptagningsområdet kommer majoriteten av besökarna välja gång, cykel eller kollektivtrafik. Förslaget skulle på kort sikt kunna innebära en marginellt högre efterfrågan på befintliga platser i närområdet med förstagångsbesökare som ändå väljer bil, men bedöms inte få någon långvarig konsekvens då situationen snabbt normaliseras. För att undvika att förstagångsbesökare tar bilen är det rekommenderat att det finns information på idrottshallarnas hemsidor med hänvisning till de goda kommunikationsförbindelser som finns.

För föräldrar som hämtar och lämnar till skolan och idrottshallarna så finns en risk att dessa försöker angöra via den nya gatan. Den nya gatan är framför allt tänkt att fungera som tillfartsgata för leveranser och inte för besökare till skola och idrottshallarna. Av trafiksäkerhetsskäl är det önskvärt att minimera biltrafiken närmast skolan. Vid behov kan korsningen mellan gång- och cykelstråket utmed Tellusborgsvägen och nya gatan ses över då denna kan utgöra en trafiksäkerhetsrisk. Eventuella åtgärder i form av exempelvis genomgående gång- och cykelbana kan bli aktuellt vid behov.



Figur 9 Tellusborgsvägen, vy i nordvästlig riktning (Källa: Google Maps)

## 5. SLUTSATS

Planförslaget medför ökad mobilitet genom förbättrade förutsättningar att kunna gå- och cykla till planområdet då en ny gång- och cykelbana tillkommer utmed Tellusborgsvägen samt att ett högt antal cykelparkeringsplatser tillkommer vilket ökar cykelns attraktivitet. Då befintlig parkering tas bort ökar trafiksäkerheten inom och i anslutning till skolan och idrottsverksamheterna.

Förutsättningarna för att resa kollektivt samt gå eller cykla är mycket goda och parkeringsbehovet för biltrafik bedöms därmed vara lågt. Det geografiska läget och lokala upptagningsområdet gör att både gång- och cykel är attraktiva färdmedel och sannolikt kommer vara primära transportsätt bland besökarna till skola och idrottsverksamheterna. Närheten till tunnelbana och relativ närhet till pendeltåg underlättar när besökarna åker kollektivt.

Med hänsyn till ovanstående förutsättningar och åtgärder anses planförslaget leda till ökad mobilitet till området, framför allt för gående och cyklister, genom den planerade investeringen i hållbara färdmedel.

Då fler går och cyklar till området, alternativt åker kollektivt, så ökar antalet oskyddade trafikanter vilket kräver en översyn av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Exempel på åtgärder är nya passager i form av övergångsställen eller genomgående gång- och cykelbanor.

Efterfrågan på befintliga parkeringsplatser i närområdet kan komma att öka marginellt initialt om förstagångsbesökare väljer att ta bil. Detta kommer dock fort att minska och normaliseras.

För att underlätta för besökare att enkelt och snabbt ta sig till området är det rekommenderat att det finns information på idrottshallarnas hemsidor med hänvisning till de goda kommunikationsförbindelser som finns.