

Kvarteret Tisaren

PM Trafik
2023-04-21



Inkom till Stockholms stadsbyggnadsnämnd - 2023-04-25, Dnr 2021-03883

Structor

Beställare: Stockholms Kooperativa Bostadsförening
Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB
Uppdragsnamn: Kv. Tisaren - Trafikutredning
Uppdragsnummer: 4319
Datum: 2023-04-21
Uppdragsledare: Mats Ohlson
Handläggare/utredare: Cornelia Stanislawska
Granskare: Sabine Saracco

Status: Samrådshandling
Version: 2.0

Sammanfattning

Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag av Stockholms Kooperativa Bostadsförening att ta fram en trafikutredning inför detaljplaneläggning av Nya Kvarteret Tisaren i Årsta. Detaljplanen omfattar 44 nya lägenheter, varav 6 stycken lägenheter är LSS-boende, fördelade på två byggnader på var sin sida om återvändsgatan Orrfjärdsgränd. Byggnaderna kommer att placeras på befintlig markparkering och platserna som tas bort ersätts i ett garage i bottenvåningen av den östra byggnaden.

Trafikalstringen av planförslaget beräknas vara så låg att framkomligheten längs Orrfjärdsgränd inte påverkas.

Orrfjärdsgränd är idag den enda tillfartsgatan till Årsta IP och i samband med hämtning och lämning till träningar samt besökare till Årsta Scoutkår förekommer det motorfordon som stannar och parkerar i vändplatsen på Orrfjärdsgränd. När många fordon anländer till vändplatsen samtidigt så begränsas framkomligheten.

För att kunna förbättra trafiksituationen föreslås både informationsåtgärder och fysiska åtgärder. Informationsåtgärderna syftar till att upplysa besökare till Årsta IP och scoutkåren om att det finns begränsade möjligheter att stanna och parkera längs Orrfjärdsgränd samt hänvisa till alternativa färdmedel. De fysiska åtgärderna innebär att ett antal platser tillskapas för korttidsparkering som lämpar sig för hämtning och lämning.

Innehåll

1. Inledning	5
1.1. Bakgrund och syfte.....	5
1.2. Förutsättningar	5
2. Nuläge	6
2.1. Gång- och cykel	6
2.2. Kollektivtrafik	8
2.3. Motorfordonstrafik	9
2.3.1. Allmänt.....	9
2.3.2. Parkering	10
2.3.3. Hämtning- och lämning Årsta IP	10
2.3.4. Leveranser och avfallshantering	12
3. Planförslaget	13
3.1. Gång- och cykel	13
3.2. Parkering	14
3.2.1. Bilparkering	14
3.2.2. Cykelparkering	16
3.3. Trafikflöden.....	16
3.4. Leveranser och avfallshantering	17
4. Åtgärder	18
4.1. Tillåta allmän parkering på Årsta IP	18
4.2. Informera besökare till Årsta IP	19
4.3. Förkastade åtgärder	19
4.3.1. Plana ut korsning.....	19
4.3.2. Ersätta kantstensparkering med korttidsparkering.....	20
5. Samlad bedömning	21

1. INLEDNING

1.1. Bakgrund och syfte

Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag av Stockholms Kooperativa Bostadsförening (SKB) att ta fram ett sammanfattande PM Trafik för det nya detaljplaneområdet Kvarteret Tisaren i Årsta, södra Stockholm. Detaljplanen innebär byggnation av 44 nya bostäder samt ett garage på befintlig markparkering. I anslutning till planområdet ligger Årsta IP som drivs av Hammarby IF Fotbollsförening. Till Årsta IP förekommer skjutsning längs Orrfjärdsgränd och inom uppdraget ingår det även att utreda åtgärder för att förbättra trafiksituationen i samband med hämtning och lämning.



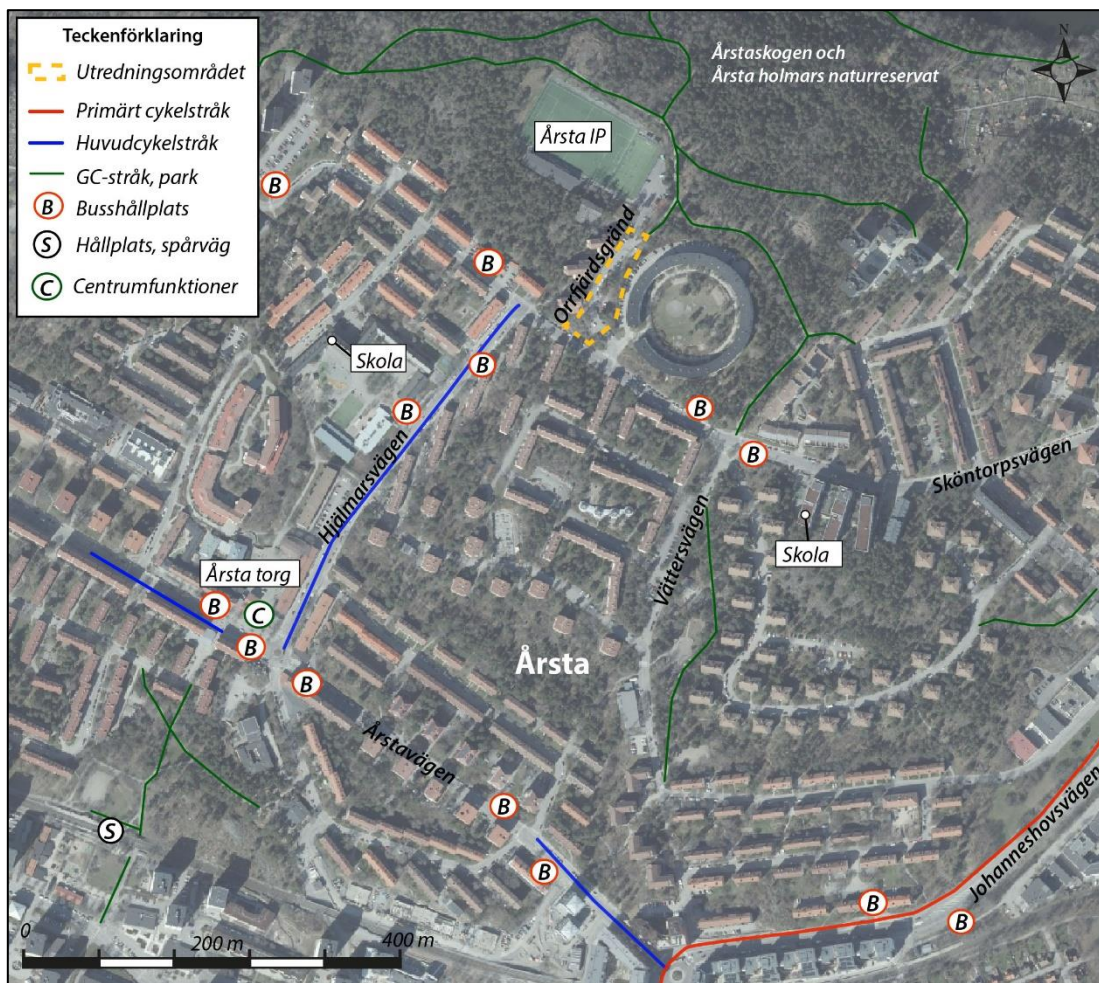
Figur 1 Översikt

1.2. Förutsättningar

Som förutsättning gäller Stockholms stads dokument *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering (2015)* inklusive bilagan tillämpningsanvisningar, *Cykelparkering vid nyproduktion*, *Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar (2020)* och generella regler ur Boverkets Byggregler (BBR).

2. NULÄGE

Utredningsområdet avgränsas i norr av Årsta IP, en kommunal anläggning på allmän platsmark, samt Årstaskogen och Årsta holmars naturreservat. I söder skär Sköntorpsvägen i öst-västlig riktning och binder ihop Orrfjärdsgränd med övriga Årsta. Befintlig bebyggelse längs återvändsgatan Orrfjärdsgränd, som består av 39 lägenheter tillhörande SKB, har nära till både naturområden i naturreservatet och till centrumfunktioner vid Årsta torg. Årsta består till största del av flerbostadsbebyggelse med utbredd vägnät och goda möjligheter för gående att ta sig fram.



Figur 2 Nuläge

2.1. Gång- och cykel

Möjligheterna för gående att ta sig till fots i Årsta är mycket goda. Gångbanor finns på båda sidor om de flesta av gatorna och gångvägnätet kompletteras av flertalet parkstråk som skär genom grönområden. Inom Årsta råder generellt vissa höjdskillnader vilket medför att lutningarna inom området varierar. Längs Orrfjärdsgränd finns en 2,0 meter

bred gångbana på vägens västra sida som möjliggör framkomlighet för boende längs gatan samt besökare och utövare till Årsta IP. På den östra sidan finns en smal gångbar asfaltsremsa för åtkomst till kantstensparkerade fordon.



Figur 3 Kantstensparkering längs Orrfjärdsgränd

För gående från Orrfjärdsgränd finns ett parkstråk mellan befintliga flerbostadshus som knyter an till Sköntorpsvägen och skapar en gen koppling till Hjälmarsvägen.



Figur 4 Gångstråk mellan Orrfjärdsgränd och Hjälmarsvägen

För cyklister finns det ett huvudcykelstråk som går utmed delar av Årstavägen samt hela Hjälmarsvägen. Cykelbanorna är enkelriktade på var sida om gatorna. Ett primärt, dubbelriktat cykelstråk går längs Johanneshovsvägen och knyter an till huvudcykelstråket i cirkulationen med Årstavägen. Övrig cykling sker i blandtrafik. Möjlighet finns att cykla på vissa parkstråk.

I remissversionen för Stockholms stads cykelplan från 2021 framgår det att ambitionen är ett sammankopplat huvudcykelnät längs Sköntorpsvägen som knyter an till befintligt stråk längs Hjälmarsvägen. Cykelplanen är ett verktyg för den fortsatta planeringen av cykelvägnätet.



Figur 5 Remissversion av cykelplanen 2021, Stockholms stad. Bearbetad av Structor.

2.2. Kollektivtrafik

Utredningsområdet nås enklast med buss. Närmsta hållplats *Tämnavägen* ligger på Sköntorpsvägen, ca 130 meter väster om området, se Figur 2. Hållplatsen trafikeras av buss 164 *Valla torg – Södersjukhuset*. Hållplatsen saknar väderskydd och bänk. Vid hållplats *Vättersvägen*, ca 180 meter öster om utredningsområdet, stannar både busslinje 164 och linje 160 *Årstaberget – Gullmarsplan*. Hållplats *Vättersvägen* har både väderskydd och bänk.

Närmsta spårbundna trafik finns vid station *Valla torg*, ca 650 söder om utredningsområdet, som trafikeras av tvärbanans linje 30 *Solna Station – Sickla*.

Avgångar:

Busslinje 164 *Valla torg – Södersjukhuset*: Var 30:e minut alla dagar

Busslinje 160 *Årstaberget – Gullmarsplan*: Var 5:e-10:e minut alla dagar

Tvärbanan linje 30 *Solna Station – Sickla*: Var 7:e – 10:e minut alla dagar

Ytterligare spårbundna linjer finns vid *Gullmarsplan* ca 1,2 km öster om området som trafikeras av tunnelbanans gröna linje, samt vid pendeltågsstationen *Årstabergr*, ca 1,6 km väster om utredningsområdet.

Tillgången till kollektivtrafik uppfyller Trafikförvaltningens krav på ett verkligt gångavstånd om max 500 meter mellan bostadsentré och kollektivtrafik.

2.3. Motorfordonstrafik

2.3.1. Allmänt

Genom utredningsområdet skär Orrfjärdsgränd som är en smal återvändsgata som främst nyttjas av besökare till Årsta IP samt av de boende längs gatan. Orrfjärdsgränd knyter an till övrigt vägnät via Sköntorpsvägen som har en trafikuppsamlande funktion. Hastighetsbegränsningen på Orrfjärdsgränd är 30 km/tim och på Sköntorpsvägen 50 km/tim.

Trafikflöden från 2014 visar att Sköntorpsvägen hade ett trafikflöde på ca 4300 fordon/dygn, Hjälmarsvägen ett flöde på ca 4200 fordon/dygn och Vättersvägen ca 500 fordon/dygn. Övriga mindre gator i närområdet har ett redovisat trafikflöde på ca 200 fordon/dygn vilket är det lägsta flöde som representeras i trafikflödeskartan som Stockholms stad tillhandahåller¹. Orrfjärdsgränd saknar ett redovisat trafikflöde, detta kan antas bero på att flödet år 2014 underskred 200 fordon/dygn.

En trafikbullerutredning för kvarteret Tisaren har tagits fram av Acoustic Consulting and Design (ACAD) som utrett framtida trafikflöden för området. Dessa redovisas i tabellen nedan. Notera att trafikflödet för beräkningsåret 2021 kan skilja sig från trafikflöden för 2014 som är redovisat ovan. De beräknade framtida flödena för Orrfjärdsgränd är fortsatt låga.

Vägtrafik (prognos för år 2040)			
Väg	Fordon/ÅMD	Andel tung trafik [%]	Hastighet [km/h]
Sköntorpsvägen ö. om Hjälmarsvägen	6 207	16	50
Hjälmarsvägen	6 207	16	30
Sköntorpsvägen v. om Hjälmarsvägen	288	11 ¹⁾	30
Vättersvägen	720	11 ¹⁾	30
Eklångsvägen/Kolsnarsvägen	288	11 ¹⁾	30
Orrfjärdsgränd	286	10 ¹⁾	30
¹⁾ Uppskattat värde av ACAD			

Tabell 1 Prognos för trafikflöden år 2040
(Trafikbullerutredning i planskede, Nya Tisaren Preliminärhandling, ACAD-International AB, 2021)

¹ Stockholms stad 2022, Trafikflöden i Stockholm, hämtad 2022-01-15

E-källa: <https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-i-stockholm/>

2.3.2. Parkering

Längs Orrfjärdsgränd finns fyra befintliga parkeringsytor med sammanlagt 24 parkeringsplatser samt ca 15–16 platser för kantstensparkering. Parkeringsytorna är reserverade för boende i befintliga kvarteret Tisaren medan kantstensparkeringen är allmän med standardtaxa och boendetaxa som ger boende möjlighet att parkera för en lägre taxa.

Övrig parkering i närområdet sker genom kantstensparkering på lokalgatorna. Majoriteten av gatorna i närområdet erbjuder möjlighet att kantstensparkera mot standardtaxa och boendetaxa.



Figur 6 Parkeringsytor, Orrfjärdsgränd.

Årsta IP har en parkeringsyta med 38 platser som är avsedd för seniora spelare och ledare till IP och Årsta Scoutkår som ligger intill IP. Access till parkeringsytan är reglerad med en fällbar bom och kod.

2.3.3. Hämtning- och lämning Årsta IP

Vid hämtning och lämning till IP och till Årsta Scoutkår förekommer det att flertalet bilar släpper av och hämtar yngre spelare och medlemmar till Årsta Scoutkår i

vändplatsen vid Orrfjärdsgränd, vilket kan leda till trängsel och framkomlighetsproblem i samband med exempelvis träningar eller matcher. Vid platsbesök 2022-05-02 noterades det att många föräldrar både hämtar och lämnar sina barn vid vändplatsen. Stoppförbud gäller i vändplatsen. Vid platsbesöket felparkerade flertalet föräldrar även på gatans västra sida där det råder parkeringsförbud vilket medför att fordon kan få svårt att vända runt när bilar både står parkerade i vändplatsen samt felparkerar på gatans västra sidan. Att hämtning och lämning sker vid vändplatsen kan till viss del bero på att access till parkeringsytan är begränsad genom en fällbar bom som kräver kod.

Hämtning och lämning sker i samband med att träningar börjar och slutar. Under platsbesöket noterades det att många föräldrar hämtade/lämnade under ca 10–15 minuters intervall. Mellan dessa flödestoppar var trafiken längs gatan lugn.



Figur 7 Vändplats, Orrfjärdsgränd. Till vänster syns entrén till Årsta IP.



Figur 8 Entré till Årsta IP samt IP:s parkeringsyta.

2.3.4. Leveranser och avfallshantering

Avfallshantering till bostäderna längs Orrfjärdsgränd sker via miljörum och underjordsbehållare (moloker). Avfallstömningen sker med hjälp av kranbil vilket medför att tömningen sker över befintlig gångbana. Gångflödet längs Orrfjärdsgränd bedöms vara så lågt att tömningen inte har någon märkbar påverkan på gångtrafiken.

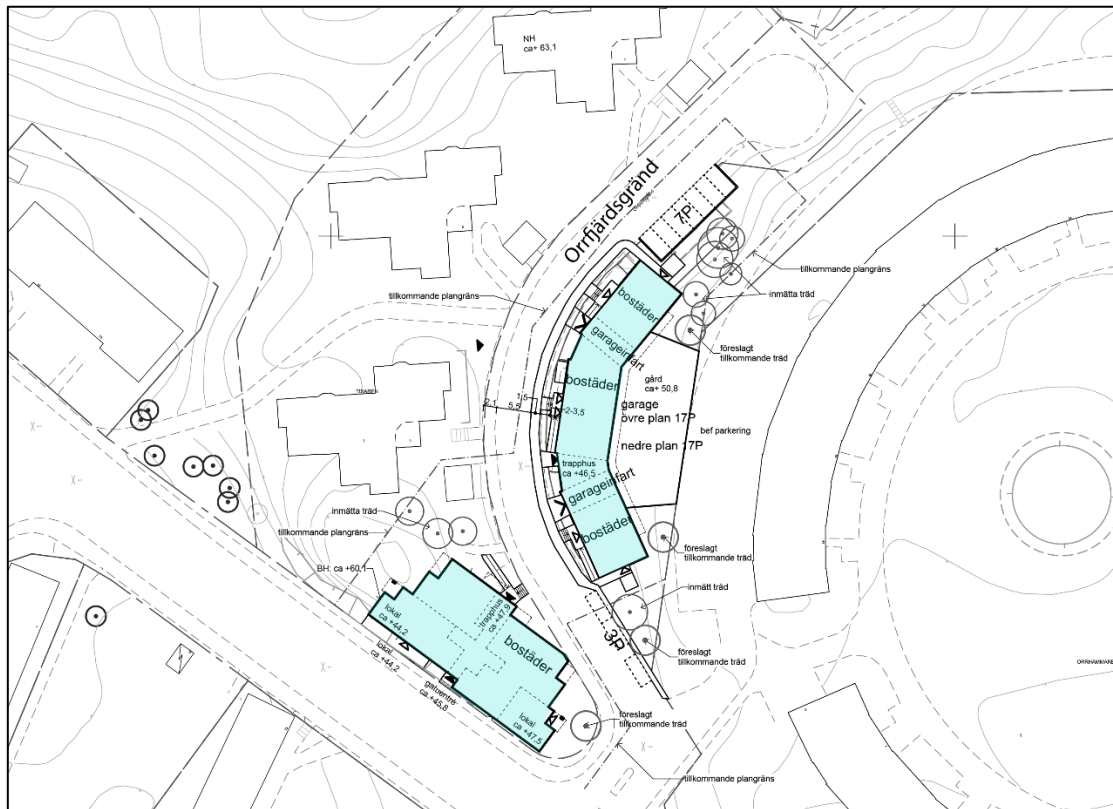


Figur 9 Molok och miljörum längs Orrfjärdsgränd

Vändmöjligheten för leveransfordon och sopbil utgörs av vändplanen i Orrfjärdsgränds norra delar mot Årsta IP. Radien på vändplanen är ca 7,5 meter vilket underskrider kraven på 9 meter enligt Stockholms vatten och avfall. Vid hämtning- och lämning till IP kan framkomligheten för leveransfordon och sopbil begränsas i stor utsträckning av fordon som parkerat eller stannat i vändplanen.

3. PLANFÖRSLAGET

Planförslaget innebär uppförande av två nya byggnader för bostadsändamål längs Orrfjärdsgränd varav den östra byggnaden även inrymmer garage i två plan. Totalt planeras det för 44 lägenheter varav 6 lägenheter är LSS-boende. Placeringen av de nya byggnaderna är tänkt att förläggas på två av de befintliga ytorna för markparkering.



Figur 10 Planförslaget. Nya byggnader i turkos färg.
(Södergruppen Arkitekter, 2023-02-16, bearbetad av Structor)

3.1. Gång- och cykel

Förslaget innebär att en ny, smal gångbana tillkommer på Orrfjärdsgränds östra sida, med en bredd om 1,5 meter. Huruvida gångbanan kommer ligga på kvartersmark eller allmän platsmark är inte fastslaget. Vid placering på allmän platsmark bör gångbanebreddens inte underskrida 2,5 meter då stadens driftfordon får svårt att drifva ytan.

Den nya gångbanan är till för att underlätta framkomligheten närmst den nya östra byggnaden. I samband med byggnationen av gångbanan utgår även ett antal platser av den befintliga kantstensparkerings. Gångbanan kommer i huvudsak att sträcka sig längs med den nya östra byggnaden och upphör sedan vilket innebär att några

kantstensparkeringsplatser kommer att finnas kvar längs gatans södra delar. Den befintliga västra gångbanan är fortsatt tänkt användas som huvudsakligt gångstråk längs Orrfjärdsgränd.

3.2. Parkering

3.2.1. Bilparkering

För att skapa plats för den tillkommande gångbanan så kommer preliminärt den längsgående, allmänna kantstensparkeringen längs Orrfjärdsgränd att till stor del utgå. Antalet platser som utgår är ca 12–13 platser. Tre platser kantstensparkering kommer kunna kvarstå längs gatans södra delar. Kantstensparkeringen är allmän men boende i närområdet erbjuds en lägre taxa för parkeringen. Kantstensparkeringen kan därför antas nyttjas delvis av boende längs Orrfjärdsgränd.

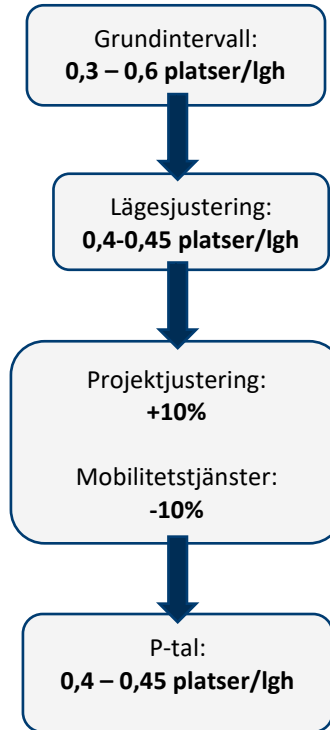
I samband med utvecklingen av bostäderna längs Orrfjärdsgränd så försvinner två av de befintliga parkeringsytorna som är reserverade för boende med 6 respektive 8 parkeringsplatser. Den tredje parkeringsytan, vid vändplanen, får ny utformning och utökas med ytterligare en plats för bilpool så att totalt 7 platser inryms. Av de 7 platserna är 6 platser avsedda som korttidsparkering dagtid och möjlighet att stå parkerad över natten. Platserna kommer vara allmänna vilket medför att 6 befintliga platser för boende utgår. Den nya, allmänna parkeringen, kan till viss del ersätta den kantstensparkering som utgår längs Orrfjärdsgränd. Den bilpoolsplats som tillkommer är placerad på kvartersmark och är avsedd för boende i nya bostäder.

Det nya parkeringsgaraget inrymmer 36 platser varav 20 platser är avsedda att ersätta befintlig parkering för boende som tas bort eller som utgår till förmån för allmän parkering, vilket innebär att 16 platser och en bilpoolsplats, det vill säga totalt 17 platser, tillkommer för nya bostäder. Av de befintliga markparkeringsplatserna som kvarstår är målet att 30% ska förses med laddinfrastruktur till år 2030 och samtliga platser i garaget kommer att förberedas med laddmöjlighet.

Parkeringstal enligt Stockholms stads riktlinjer

Stockholms stad använder sig av en metod för att räkna ut parkeringsbehovet vid nyproduktioner som framgår i dokumentet *Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering (2015)* samt bilagan med tillämpningsanvisningar. P-talet beräknas utifrån ett grundintervall om 0,3–0,6 platser/lägenhet, därefter sker en bedömning var inom intervallet projektet hamnar utifrån projektets läge i förhållande till service, kollektivtrafik m.m. Sedan sker en justering baserat på lägenhetsstorlekar i projektet med eventuellt tillägg för besöksparkering. Slutligen kan parkeringstalet reduceras om projektet kommer införa mobilitetsåtgärder.

Nedan beräknas ett preliminärt p-tal för Kvarteret Tisaren enligt Stockholm stads riktlinjer:



Som utgångspunkt för den lägesbaserade justeringen så har nedanstående bedömning gjorts. Läget ligger inom klass C och får därför ett p-tal på ca 0,4 - 0,45 platser/lägenhet.

Tabell 2: Lägesbaserade faktorer

p-tal	0,3		→	0,6	
Klass	A	B	C	D	E
Kollektivtrafik			X		
Närhet till city			X		
Tillgång till lokal service			X		

Parkeringsstalet har justerats upp med 10% för att inrymma besöksparkering på tomtmark. Ingen justering har gjorts med hänsyn till lägenhetsstorlek då en blandning av små och medelstora lägenheter planeras. Detta kan dock fortfarande ändras då lägenhetsfördelningen ännu inte är helt fastställd.

En reduktion av parkeringsstalet sker då det i dagsläget planerats för mobilitetstjänster på grundläggande nivå vilket ger en reduktion om 10%. I projektet planeras för en bilpoolsplats men ytterligare bilpoolsplatser finns i närområdet vid SKB:s bostadsbestånd i Årsta. Möjlighet för boende finns att nyttja även denna plats. Ambitionen under fortsatt planprocess är att komplettera med ytterligare

mobilitetsåtgärder för att kunna nå en högre ambitionsnivå på mobilitetspaketet.

Projektets parkeringstal

Av de 44 planerade lägenheterna kommer 6 lägenheter vara LSS-boende. För LSS-boendet krävs en parkeringsplats vilket medför att 15 platser i garaget (parkering för bilpool ej inräknat) återstår för övriga 38 nya lägenheter. Detta ger ett parkeringstal om ca 0,4 bilparkeringsplatser/lägenhet.

3.2.2. Cykelparkering

Stockholms stads riktlinjer framgår i *Cykelparkeringstal vid nyproduktion*.

Cykelparkeringstalen för bostäder utgörs av ett spann på 2,5 – 4 parkeringsplatser per 100 kvm BTA. För nya kvarteret Tisaren, ca 3400 kvm ljus BTA, innebär detta ett behov om ca 85 – 136 platser.

Utformning och placering av cykelparkeringen bearbetas för förslaget. Ett antal platser är tänkta placeras vid de nya byggnadernas respektive entré. Övriga cykelparkeringar kommer att inrymmas i cykelrum.

För att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel är det bra om parkeringen är väderskyddad samt med möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Vid parkering i byggnader behöver utrymmet vara lättillgängligt från gatan. Hinder så som trösklar eller branta trappor mellan entrén och cykelrummet bör helst undvikas. Eventuella dörrar som behöver passeras ska helst vara minst 1,2 meter breda och gärna utrustas med automatiska dörröppnare för att underlätta passage. För att ett cykelrum ska kännas tryggt att använda behöver det vara väl belyst och lätt att överblicka.

3.3. Trafikflöden

Förslaget medför att trafikflödet längs Orrfjärdsgränd sannolikt ökar men är så låg att framkomligheten inte påverkas nämnvärt. Beräkningen av trafikstringen utgår från antalet tillkommande parkeringsplatser. För nya bostäder tillkommer 15 parkeringsplatser och en plats för bilpoolsbil. Med ett antagande om ca 3 fordonsrörelser/parkeringsplats och ca 10 fordonsrörelser per dygn för bilpoolsbil, tillkommer ca 55 fordonsrörelser/dygn. Ytterligare ca 4 fordonsrörelser per dygn beräknas tillkomma för LSS-boendets parkering. Totalt alstras ca 60 fordonsrörelser/dygn från projektet.

I samband med att en ny gångbana tillkommer längs Orrfjärdsgränds östra sida så utgår även ett antal allmänna kantstensparkeringsplatser. Ca 12-13 av de befintliga platserna utgår och baserat på ett antagande att varje plats genererar 3 fordonsrörelser/dygn så motsvarar detta en flödesminskning med ca 40 rörelser/dygn. Befintlig kantstensparkering ersätts i viss mån då parkeringsytan vid IP som omvandlas från boende parkering till allmän parkering ska möjliggöra för parkering över natten. Detta

kan antas generera ca 2 fordonsrörelser per plats och dygn, det vill säga ca 10 fordonsrörelser per dygn. Totalt minskar därför den allmänna fordonstrafiken med ca 30 fordonsrörelser per dygn längs Orrfjärdsgränd.

Den parkeringsyta som omvandlas från boendeparkering till allmän parkering för hämtning- och lämning dag- och kvällstid alstrar ingen ny trafik då denna parkeringslösning främst är avsedd för att lösa hämtning- och lämning till IP och denna trafik finns redan i dagsläget.

Förslagets påverkan på trafikflödet längs Orrfjärdsgränd blir totalt en ökning med 25 fordonsrörelser/dygn. Den tillkommande trafikstringen för bostäderna bedöms inte ha någon påverkan på framkomligheten längs Orrfjärdsgränd och inte heller medföra att kapaciteten i korsningen Orrfjärdsgränd/Sköntorpsvägen överskrids.

3.4. Leveranser och avfallshantering

Leveranser till de nya bostäderna sker via Orrfjärdsgränd. Ingen angöringsficka kommer anordnas då gatan är en återvändsgata med låga trafikflöden och möjlighet att köra om i motsatt riktning.

Avfallshanteringen till de nya bostäderna kommer att samnyttjas med SKB:s övriga bostäder längs Orrfjärdsgränd via underjordsbehållare och miljörum. Enligt Boverkets byggregler ska avfallsutrymmen vara tillgängliga för de boende och avståndet mellan byggnadens entré och avfallsutrymmet bör inte överstiga 50 meter.

4. ÅTGÄRDER

För att förbättra trafiksituationen och framkomligheten längs Orrfjärdsgränd med hänsyn till hämtning- och lämning till Årsta IP kommer en av parkeringsytorna för boende att omvandlas till allmän parkering med möjlighet till hämtning- och lämning dag- och kvällstid och parkering över natten. Utöver denna åtgärd föreslås ytterligare åtgärder.

4.1. Tillåta allmän parkering på Årsta IP

Befintlig parkeringsyta vid Årsta IP består av 38 parkeringsplatser. Att tillåta hämtning och lämning av besökarna inne på IP:s parkeringsyta skulle sannolikt minska antalet fordon som stannar på Orrfjärdsgränd då besökarna oftast vill komma så nära målpunkten som möjligt.

Om hämtning och lämning skulle tillåtas inne på IP är det rekommenderat att se över parkeringsytans utformning för att höja trafiksäkerheten för barn och unga. Detta skulle exempelvis kunna ordnas genom att tillskapa en gånggyta mellan staketet runt fotbollsplanen och parkeringsplatserna.



Figur 12: Parkeringsyta Årsta IP

Årsta IP är en kommunal anläggning men drivs och bokas av Hammarby IF. Övriga kommunala idrottsplatser har generellt acceptabla möjligheter för hämtning och lämning, antingen genom allmänna parkeringsytor i anslutning till anläggningen, eller genom närliggande kantstensparkering. Årsta IP har ett isolerat läge med enbart Orrfjärdsgränd som tillfartsgata och begränsat antal kantstensparkeringar vilket medför att hämtning och lämning ofta sker vid vändplanen.

4.2. Informera besökare till Årsta IP

För att undvika att besökare tar bilen till Årsta IP är det viktigt att informera besökarna om att det råder begränsade parkeringsmöjligheter och i stället hänvisa till kollektivtrafik eller parkering en bit bort. Idrottsförvaltningen listar även några påverkansåtgärder i sitt dokument *Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar (2020)* bland annat mobilitetslösningar för idrottsanläggningar eller mobility managementkampanjer. Exempel på mobilitetslösningar skulle kunna vara förvaringsskåp för utrustning eller en plattform för samåking. En kampanj skulle kunna vara diverse insatser som får fler att resa hållbart, exempelvis den nationella tävlingen 'Klimatmatchen' där barn och ungdomar kan samla poäng till sin organisation genom att gå, cykla eller åka kollektivt till träningen.

4.3. Förkastade åtgärder

Nedan redovisas de åtgärder som utretts, men som förkastats på grund av att de inte är genomförbara eller att de inte skulle uppnå önskad effekt.

4.3.1. Plana ut korsning

Mellan Årsta IP:s parkeringsyta och entrén till Årsta IP finns en smal gata som grenas av till Årsta Scoutkår. Korsningspunkten utgörs av en asfalterad yta. I ett tidigt skede undersöktes möjligheterna att plana ut korsningen och utöka den asfalterade ytan för att eventuellt tillskapa en yta för avlämning. Höjdskillnaderna inom området bedöms dock vara så pass stora att åtgärden inte är genomförbar.



Figur 13: Korsningspunkt

4.3.2. Ersätta kantstensparkering med korttidsparkering

Den allmänna kantstensparkeringen kommer till viss del att utgå längs Orrfjärdsgränd till förmån för en ny gångbana, men vissa platser består. Det exakta antalet är ännu inte utrett då detta påverkas av den nya gångbanans sträckning. Sannolikt kommer några platser kvarstå både söder och norr om gångbanan, majoriteten av dessa på den södra sidan. Dessa platser skulle kunna regleras som korttidsparkering dagtid och vanlig parkering övrig tid. Regleringen av platserna till korttidsplatser skulle kunna öka omsättningen på dessa och fungerar därför bra som hämta- lämnplatser.

Åtgärden skulle kunna ha god effekt på de norra kantstensparkeringarna närmst vändplatsen, men troligtvis mindre god effekt på de södra platserna då risken finns att besökarna tycker det är för långt att gå och kör fram till vändplatsen ändå.

5. SAMLAD BEDÖMNING

Planförslaget medför att två av de befintliga markparkeringarna längs Orrfjärdsgränd ersätts med ny bebyggelse för bostäder samt att en av parkeringsytorna omvandlas från boendeparkering till allmän parkering. I och med det nya garaget blir fler av boendeparkeringarna väderskyddade i garage. Ett antal platser kantstensparkerings kommer att utgå och ungefär hälften av dessa kommer ersättas på parkeringsyta vid IP men som korttidsparkering dagtid. Resterande kantstensparkerings som utgår kommer inte att ersättas. Det är möjligt att dessa parkeringar nyttjas av boende och alternativ parkering finns därför på närliggande gator med boendetaxa.

Det totala trafikflödet längs Orrfjärdsgränd kommer att öka minimalt, men trafikstringen bedöms inte påverka framkomligheten då flödesökningen är låg och fördelas över dagen.

I dagsläget förekommer hämtning- och lämning till Årsta IP vid vändplatsen på Orrfjärdsgränd som kan orsaka begränsningar i framkomlighet för övrig trafik på gatan. Orrfjärdsgränd är en smal gata som i samband med genomförandet av planförslaget får en bredare körbana då kantstensparkerings utgår. Dessutom bidrar planförslaget till att lösa den problematiska hämtningen och lämningen vid vändplanen då korttidsparkerings tillskapas.

För att ytterligare förbättra trafiksituationen vid hämtning och lämning till Årsta IP föreslås det att besökare uppmanas till alternativa färdvägar samt att anläggningen utrustas med mobilitetsåtgärder.