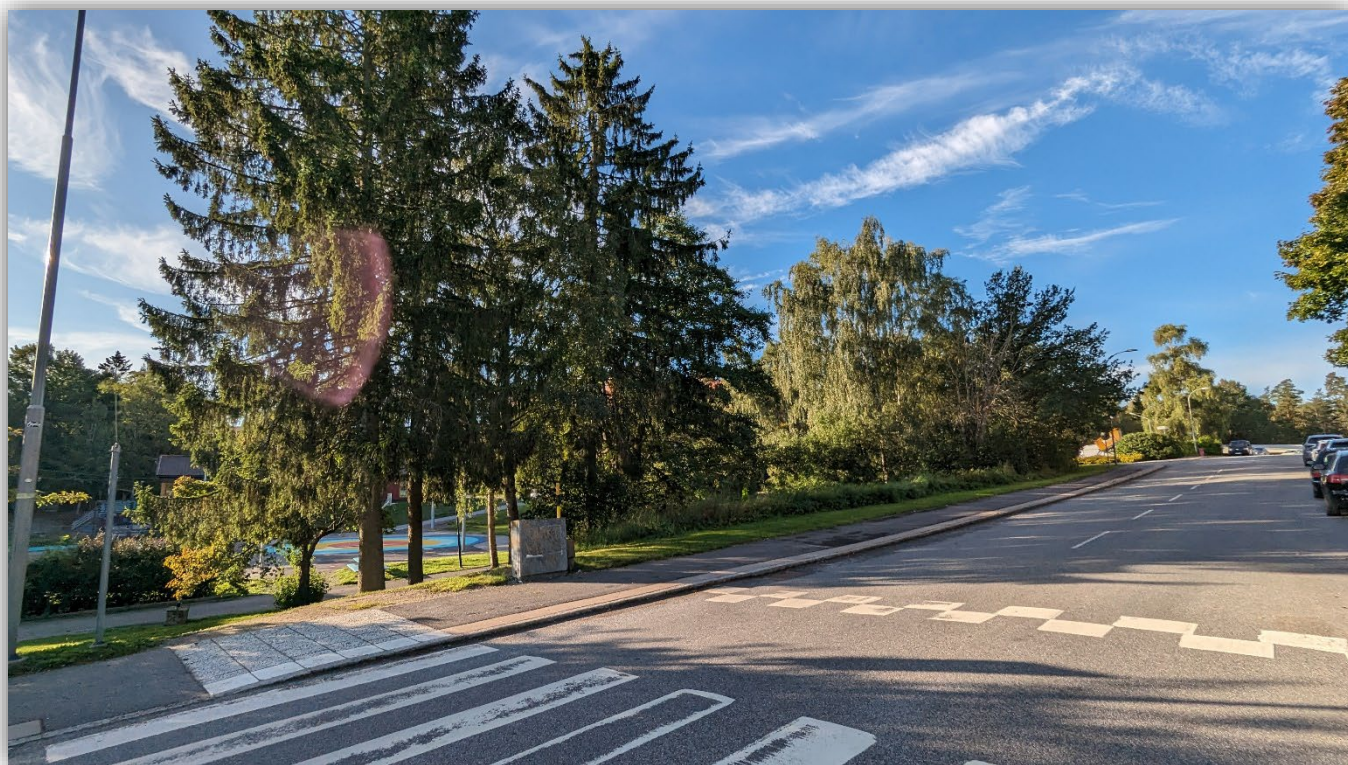


Avsedd för  
**Cedervall arkitekter**

Typ av dokument  
**Slutleverans**

Datum  
**2023-11-28**

# BÄVERDALENS IDROTTSHALL TRAFIKUTREDNING



# BÄVERDALENS IDROTTHALL TRAFIKUTREDNING

Projektnamn **Bäverdalens idrottshall trafikutredning - angöring**  
Projekt nr **1320065240-001**  
Mottagare **Stockholms stad, Fastighetskontoret**  
Typ av dokument **Slutleverans**  
Version **3.0**  
Datum **2023-11-28**  
Uppdragsledare **Gustav Lundin**  
Utredare, projektör **Zakaria Nyström**  
Utredare **Felicia Montan**  
Utredare **Anna Lundberg**

Ramboll  
Krukmakargatan 21  
Box 17009  
10462 Stockholm

T +46 (0)10 615 60 00  
<https://se.ramboll.com>

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>2</b>
1.1	Bakgrund	2
1.2	Syfte	2
1.3	Avgränsning	2
<b>2.</b>	<b>Nulägesbeskrivning</b>	<b>3</b>
2.1	Målpunkter	3
2.2	Gång och cykel	4
2.3	Kollektivtrafik	7
2.4	Fordonstrafik	8
2.5	Bilparkering	9
<b>3.</b>	<b>Trafiksituation för planerad bebyggelse</b>	<b>12</b>
3.1	Trafikalstring	12
3.2	Parkeringsbehov	14
3.3	Trafiksäkerhet och tillgänglighet	15
<b>4.</b>	<b>Utformningsförslag</b>	<b>16</b>
<b>5.</b>	<b>Slutsats</b>	<b>18</b>
<b>6.</b>	<b>Referenser</b>	<b>19</b>

# 1. INLEDNING

## 1.1 Bakgrund

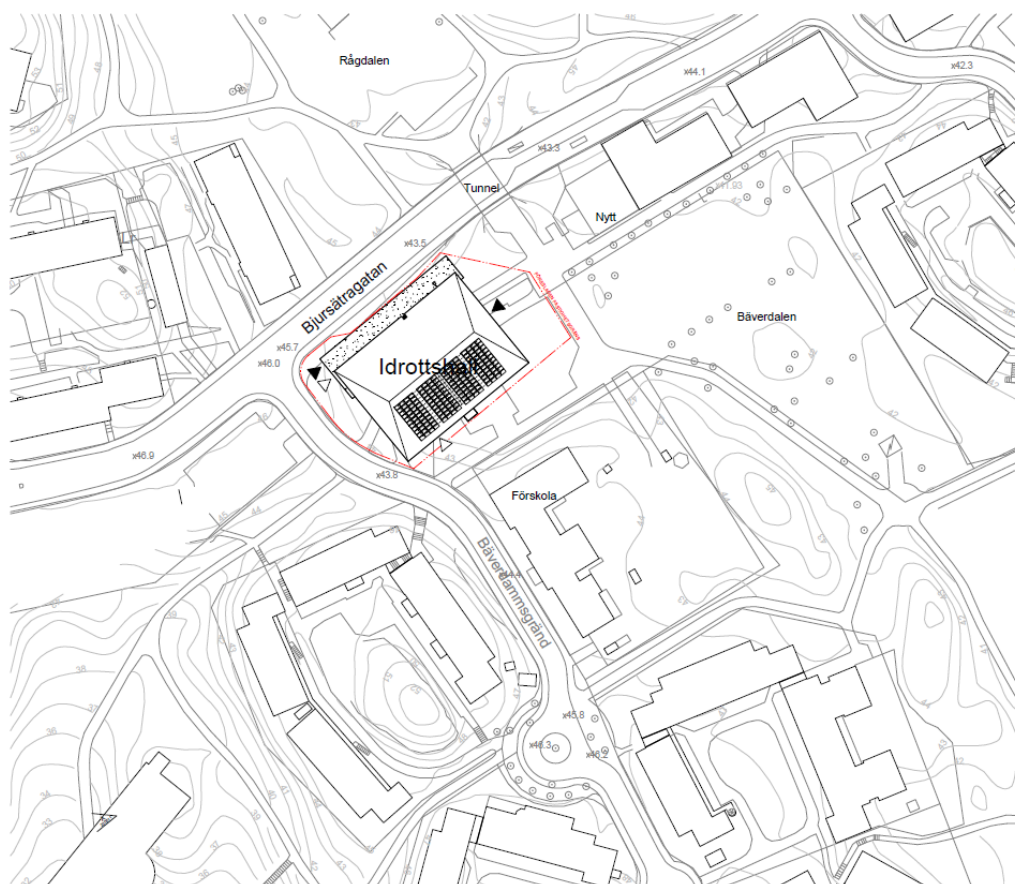
En ny idrottshall planeras att byggas invid Bjursätragatan/Bäverdammsgränd i Rågsved i Stockholm. Idrottshallen planeras ha funktionen av en lokal idrottsanläggning för primärt träning och matchverksamhet för lokala idrottslag utan tillhörande sidoverksamheter såsom restaurang eller gym. Den planerade idrottshallen är en del i den långsiktiga planeringen av nya idrottsanläggningar inom Stockholms stad, där särskilt stadsdelsområdet Enskede-Årsta-Vantör är utpekad att ha behov av nya idrottsanläggningar.

## 1.2 Syfte

Syftet med detta PM är att bedöma behov gällande parkering för bil och cykel samt tillgänglighet och trafiksäkerhet. Vidare ämnas att redogöra för trafikala förutsättningar i förhållande till kravställning gentemot gällande styrdokument.

## 1.3 Avgränsning

Detta PM är innehållsmässigt avgränsat till att behandla dagens trafikförutsättningar för gång, cykel, kollektivtrafik och fordonstrafik samt en analys av hur trafiksituationen påverkas av förändringarna enligt planerad bebyggelse. Geografiskt avgränsas rapporten till inom och i direkt anslutning till planområdet, se Figur 1, när det kommer till aspekter som framkomlighet för motorfordon, trafiksäkerhet och tillgänglighetsanpassning. Vad gäller gång och cykel, kollektivtrafik och bilparkering berörs även kringliggande kvarter i viss utsträckning.

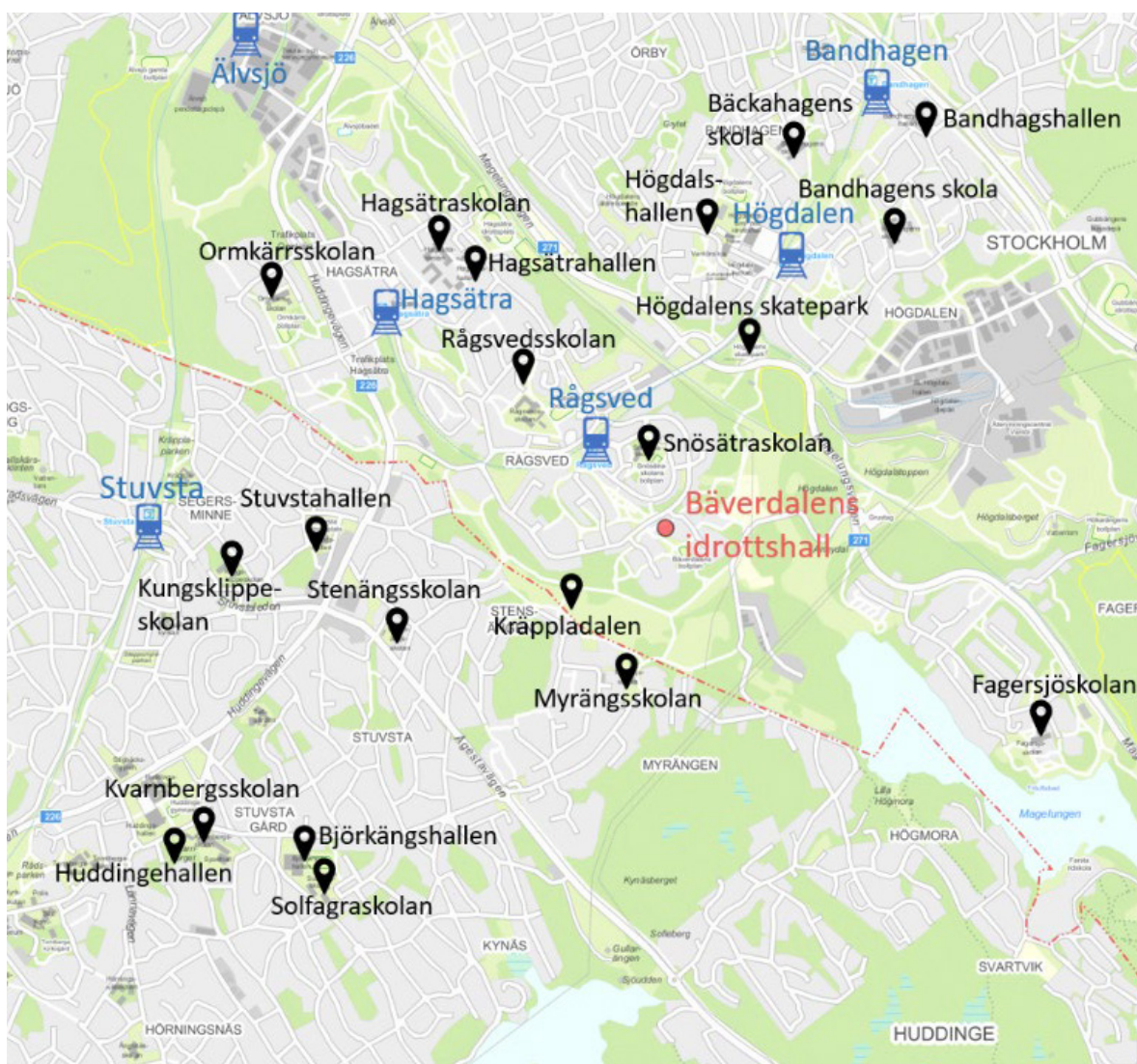


Figur 1. Föreslagen fastighetsgräns (Cedervall arkitekter, 2023).

## 2. NULÄGESBESKRIVNING

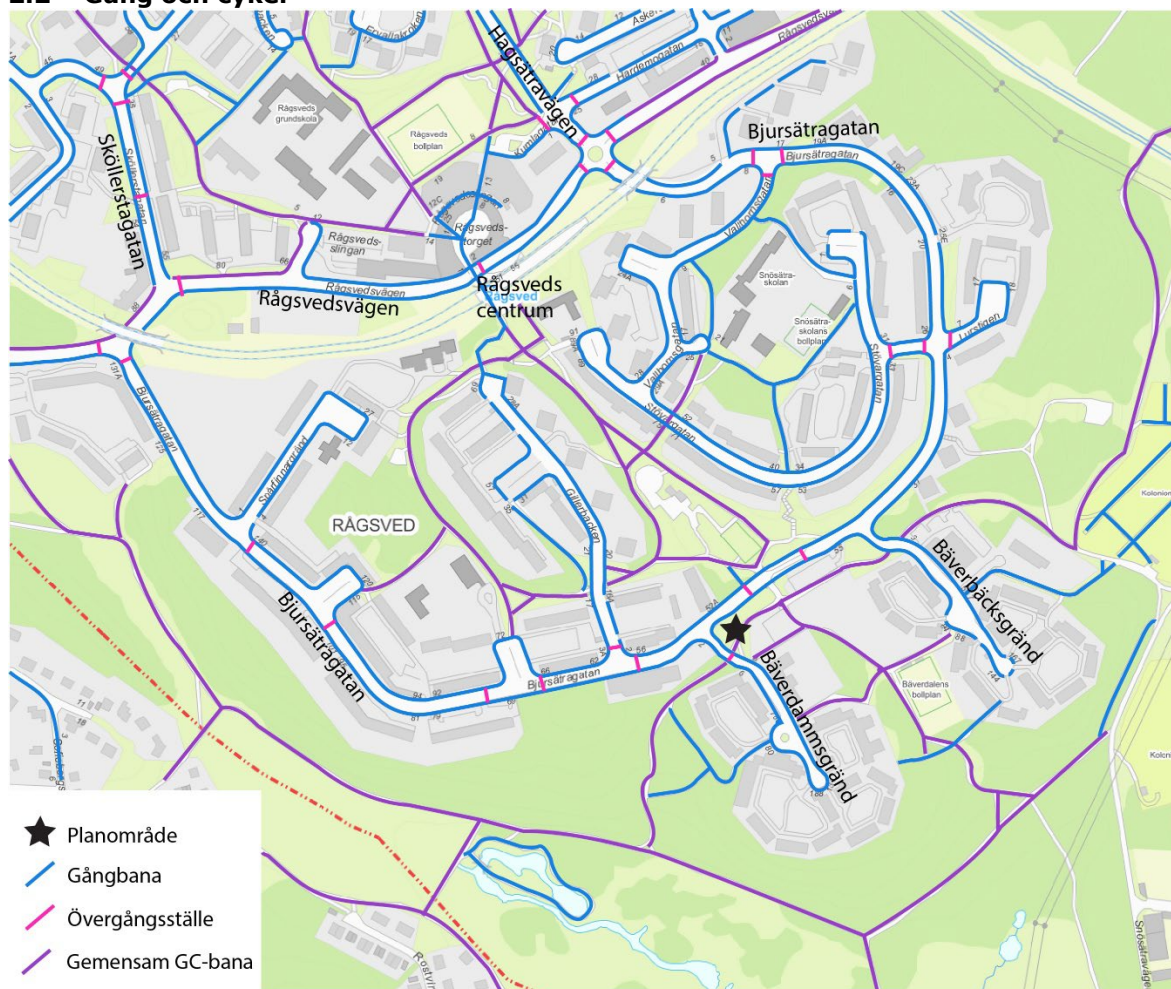
### 2.1 Målpunkter

Planområdet är beläget i stadsdelen Rågsved i Stockholms stad. Den planerade idrotshallen ligger i ett område med majoriteten flerfamiljshus och i närheten finns flertalet förskolor, skolor, parker och grönområden där många barn vistas. Cirka 500 meter från den planerade idrotshallen ligger Rågsveds centrum med tunnelbana och verksamheter i form av restauranger och butiker. Närmaste skolan är Snösätraskolan (F-6) vilken är belägen drygt 400 meter norr om planområdet, se Figur 2.



Figur 2. Målpunkter i närområdet av Bäverdalens idrotts hall.

## 2.2 Gång och cykel



Figur 3. Karta som visar gång- och cykelbanor i närheten av Bäverdalens idrottshall.

I närområdet kring den planerade idrottshallen finns ett utbrett gång- och cykelbanenät vilket möjliggör resor till fots eller med cykel. Cykelbanorna utmed Rågsvedsvägen och Hagsätravägen är utpekade huvudcykelstråk i *Cykelplan för Stockholms stad* och kopplar an till andra regionala cykelstråk. Utmed Bjursätragatan och delar av Rågsvedsvägen saknas separerad cykelbana vilket innebär att cykling måste ske i blandtrafik på vissa sträckor för att nå idrottshallen. Det finns alternativa vägar i form av parkvägar som är separerade gång- och cykelvägar av varierad kvalitet, se Figur 4. Detta gör att det finns goda möjligheter för att gå eller cykla till/från målpunkter i närområdet, men även till kringliggande bostadsområden, på ett säkert sätt med utgångspunkt från Bäverdalens idrottshall. Det är även enkelt att nå kollektivtrafikpunkterna från gång- och cykelbanorna vilka presenteras Figur 8 i avsnitt 2.3.



**Figur 4. Parkväg som leder till Bäverdammsgränd (Bild: Ramboll 2023).**

Vad gäller tillgänglighetsanpassning av passager är övergångsställena på Bjursätragatan anpassade i form av både nollad kantsten och kontrastmarkerade plattor, se Figur 5. Befintligt övergångsställe på Bäverdammsgränd uppfyller inte Stockholms stads krav för tillgänglighetsanpassning enligt typritningen, se Figur 6. De två gång- och cykelbanorna söder om planområdet har en längsgående lutning på upp till 16 procent vilket ger upphov till svårigheter för individer med rörelsenedsättning att förflytta sig, se Figur 7.



**Figur 5. Tillgänglighetsanpassat övergångsställe på Bjursätragatan (Bild: Ramboll 2023).**



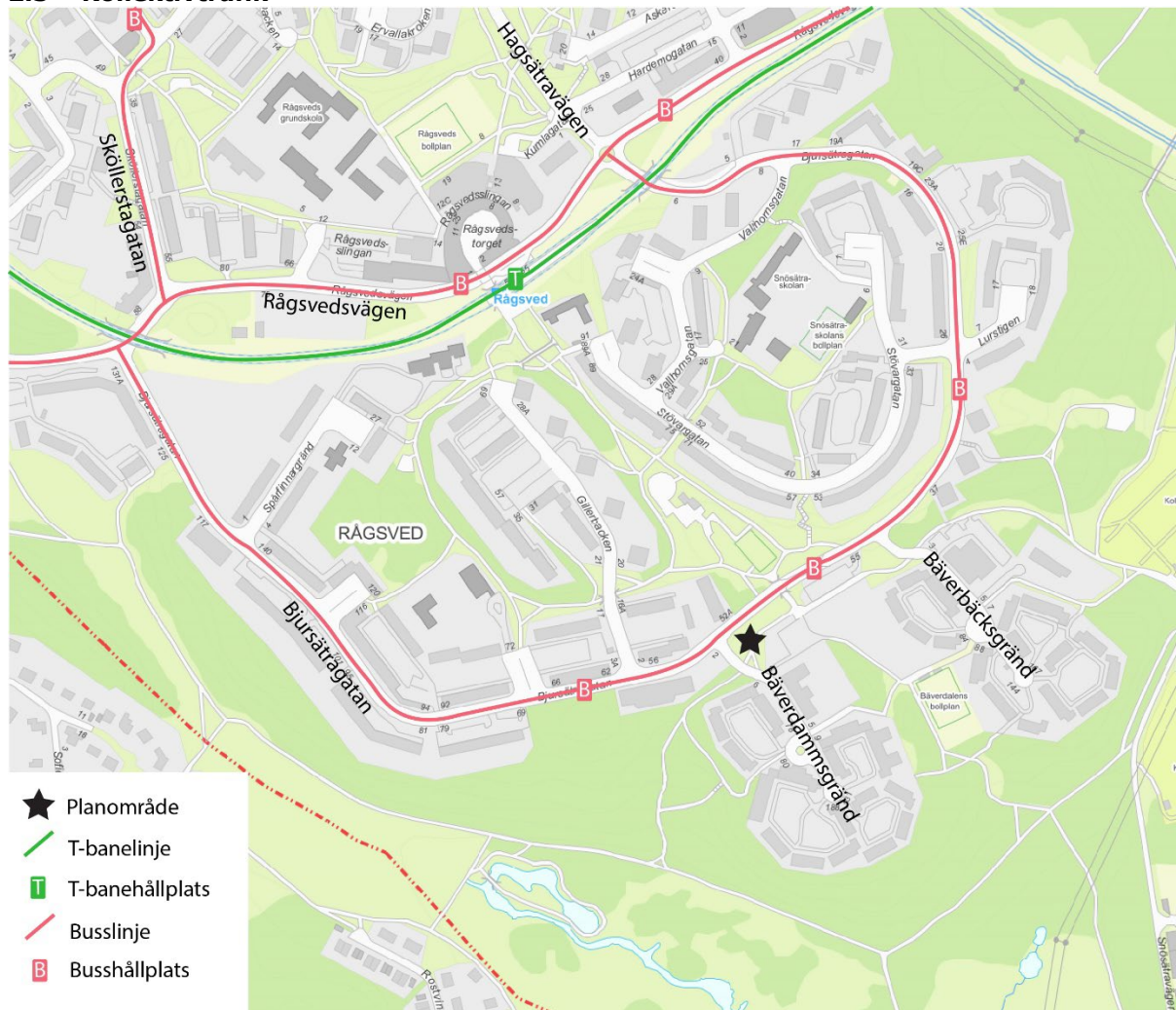
Figur 6. Övergångsstället på Bäverdammsgränd som inte uppfyller riktlinjerna (Bild: Ramboll 2023).



Figur 7. Kraftig lutning på GC-vägen söder om planområdet (Bild: Ramboll 2023).



### 2.3 Kollektivtrafik



Figur 8. Karta som visar kollektivtrafiken i närheten av Bäverdalens idrottshall.

Bäverdalens idrottshall ligger i ett område med relativt goda kommunikationsmöjligheter med kollektivtrafik. Den framtida lokaliseringen av idrottshallen ligger mitt emellan de två hållplatslägena Bäverdammsgränd (100 meter bort) och Gillerbacken (150 meter bort), se Figur 9. Där trafikerar busslinje 744 som går mellan Gladö kvarn och Högdalen med en turtäthet på 15 minuter under högtrafik (omkring kl. 7–9 och 15–19 mån–fre) och med en turtäthet på 30 minuter övrig tid under vardagar samt helger.



**Figur 9. Hållplatsläge Bäverdammsgränd (Bild: Ramboll 2023).**

Närmaste tunnelbanestationen är Rågsved och ligger cirka 500 meters promenadväg från planområdet. Där trafikerar den gröna linjen mellan Hagsätra och Hässelby strand med en turtäthet på 8–10 min.

Vid Rågsveds tunnelbanestation ligger även en hållplats för flertalet stombusslinjer. Följande linjer trafikerar utanför Rågsveds centrum:

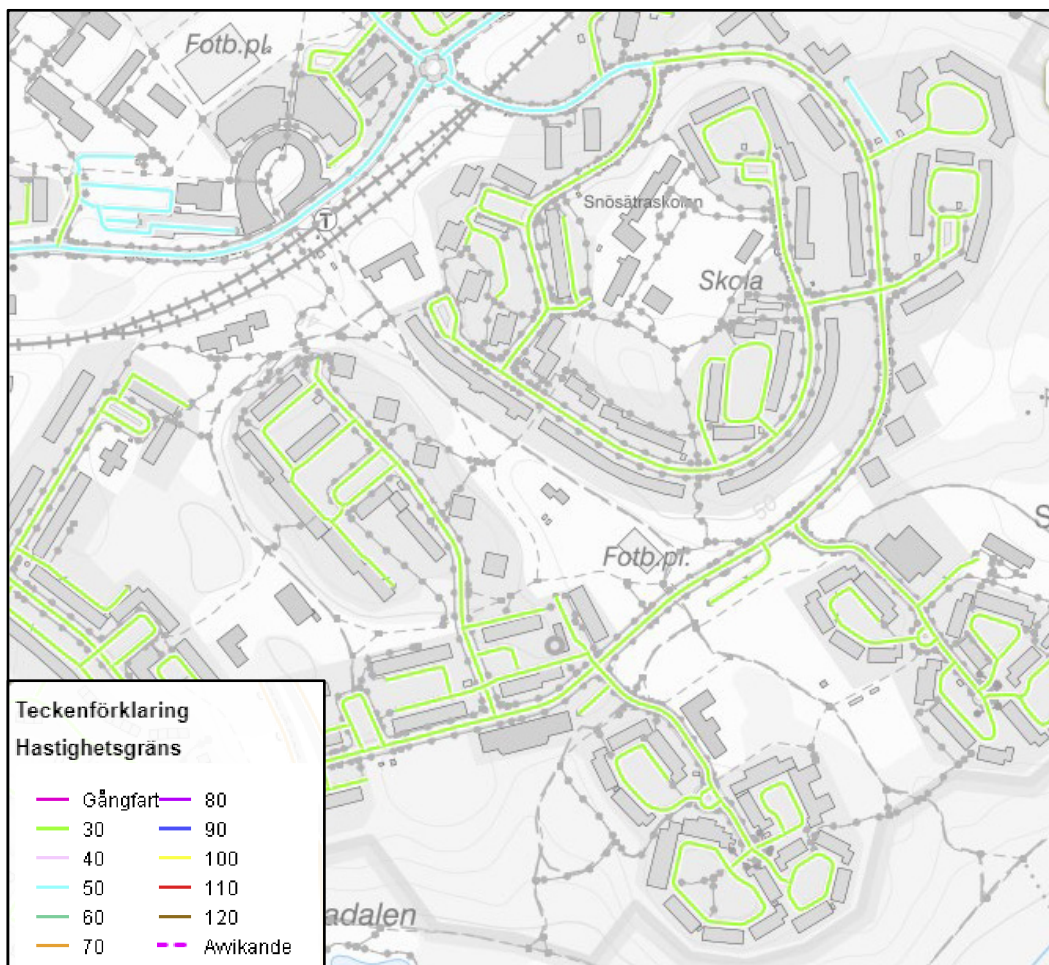
- 143: Älvsjö station-Sköndalsbro
- 172: Norsborg-Skarpnäck
- 195: Centralstationen-Hagsätra

På vardagar trafikerar busslinje 143 med en turtäthet på 10 minuter under högtrafik och med 30 minuter övrig tid. På helger varierar turtätheten mellan 15–30 minuter. Busslinje 172 har en turtäthet på 5–10 minuter under dagtid på vardagar medan turtätheten sjunker till 20–30 minuter under senare kvällar. På helgerna trafikerar buss 172 i kvarttrafik under dagtid och med halvtimmetrafik under förmiddagar och kvällar (före kl. 11 och efter kl. 20). Busslinje 195 är en nattbuss och trafikerar 1–2 gånger i timmen nätterna mot måndag-fredag (kl. 02:00-04:30).

## 2.4 Fordonstrafik

I anslutning till utredningsområdet finns två vägar för fordonstrafik: Bjursätragatan och Bäverdammsgränd. Bjursätragatan är en kommunal väg utformad med ett körfält i vardera riktningen samt längsgående gatuparkering. Skyltad hastighetsgräns är 30 km/h. År 2014 var årsmedelvardagsdygnstrafik på Bjursätragatan totalt 1 104 fordon, varav 10 procent tung trafik (Stockholms stad 2021).

Bäverdammsgränd är en mindre kommunal väg med plats för trafik i vardera riktningen men utan mittlinje. Skyltad hastighetsgräns är 30 km/h. År 2014 var årsmedelvardagsdygnstrafik på Bäverdammsgränd 200 fordon, varav 8 procent tung trafik (Stockholms stad 2021). I Figur 10 visualiseras hastighetsgränser även för kringliggande vägnät.



Figur 10. Hastighetsgränser i planområdets närområde (NVDB, 2023).

## 2.5 Bilparkering

I nuläget finns i närområdet tillgång till parkering på flertalet platser, se Figur 11. Närmast idrottshallen finns ett garage och en besöksparkering som ägs gemensamt av Ikano Bostad AB samt bostadsrättsföreningarna Dammen och Snösättra, se Figur 12. Besöksparkeringen med 20 p-platser reglerad som betalparkering och kan därmed nyttjas fritt. Söder om utredningsområdet på Bäverdammsgränd finns p-platser på en sträcka på 18 meter, vilket motsvarar omkring 3 p-platser, utanför Förskolan Rödmyran som är tidsreglerade till 30 minuter mellan klockan 7–19. Vid Bäverdammsgränd 41 finns även omkring 6 p-platser som är tidsreglerade till 2 timmar med p-skiva mellan klockan 7–19.

Västerut från utredningsområdet finns omkring 26 p-platser vid Bjursättagatan 74 i form av 7-dagarsparkering med städdag torsdag 8–16 (1/11–15/5), se Figur 13. Ytterligare västerut finns omkring 28 p-platser, även här i form av 7-dagarsparkering, med städdag onsdag 8–16 (1/11–15/5), se Figur 14. Vidare är det tillåtet med gatuparkering längs stora delar av Bjursättagatan.

Då det inte har genomförts en beläggningsstudie finns i dagsläget inga uppgifter om beläggning på ovan nämnda parkeringsplatser. Figur 2



Figur 11. Parkering i närområdet.



Figur 12. Garage och besöksparkering med ett 20-tal platser (Bild: Ramboll 2023).



Figur 13. 7-dygnsparkeering vid Bjursättragatan 74 i form av 26 p-platser (Bild: Ramboll 2023).



Figur 14. 7-dygnsparkeering vid Bjursättragatan 120 i form av 28 p-platser (Bild: Ramboll 2023).

## 3. TRAFIKSITUATION FÖR PLANERAD BEBYGGELSE

### 3.1 Trafikalstring

I arbetet med uppdraget genomförs trafikalstringsberäkningar för att få en uppfattning kring hur mycket trafik den nya idrottshallen genererar. Efter avstämning med Idrottsförvaltningen har det beslutats att endast ett scenario ska testas: Normal användning under vardag utan hänsyn taget till större evenemang. Ett normalscenario bedöms kunna bestå av verksamhet motsvarande träning för lokalt verksamma lag eller motsvarande.

För att bedöma trafikalstringen för den planerade idrottshallen har Ramboll utvärderat utfallet av två alstringsverktyg. Dels Trafikverkets trafikalstringsverktyg, dels RVU 2019 för Region Stockholm. I alstringsverktyget används antal besökare per dag i stället för att utgå från markanvändningens yta. För RVU kan alstringen uppskattas genom att anta att andelen resande divideras med det antagna antalet besökare vid normalläggescenario (100 personer/dygn) och sedan dubbla utfallet. Detta då resorna sker både till och från idrottshallen.

#### 3.1.1 Färdmedelsfördelning

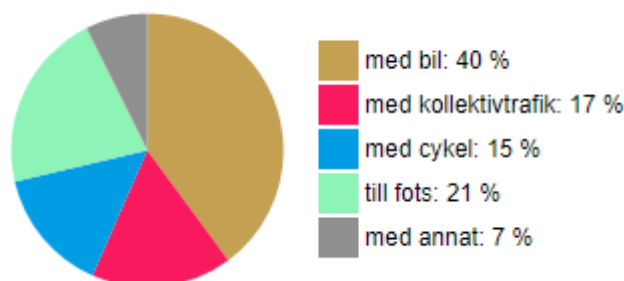
2019 tog Region Stockholm fram en RVU (Resvaneundersökning 2019) för hela regionen. Färdmedelsfördelningen för söderort i genomsnitt per vecka presenteras i Tabell 1.

Tabell 1 Skattad färdmedelsfördelning för Söderort i genomsnitt/vecka, RVU 2019.

Färdmedel	Andel av resande (%)
Bil	31
Kollektivtrafik	36
Cykel	7
Till fots	23
Annat	3

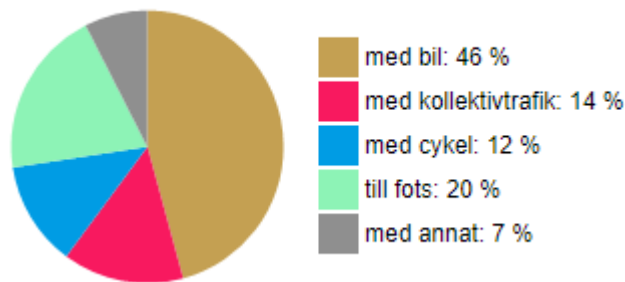
Skattningen i RVU skiljer sig relativt mycket mot den skattade färdmedelsfördelningen som genereras av Trafikverkets alstringsverktyg. Framför allt skiljer sig skattningen mycket mellan bil, kollektiv- och cykeltrafik, se Figur 15. Denna skillnad kan bero på vilka val som görs i verktyget för olika färdmedel men även då inga aktiva val görs kvarstår stora skillnader mellan RVU och trafikalstringsverktyget, se Figur 16.

#### Skattad färdmedelsfördelning



Figur 15 Skattad färdmedelsfördelning från trafikalstringsverktyget då val görs för färdmedel.

### Skattad färdmedelsfördelning



Figur 16 Skattad färdmedelsfördelning när inga val gjorts för färdmedel.

I det fortsatta arbetet med trafikalstring inom utredningsområdet kommer resultaten från RVU 2019 användas för att fördela den trafik som alstras vid den planerade idrottshallen.

Ingen av alstringsmetoderna tar i beaktande att resor kan ske genom samåkning och vid planering av exempelvis idrottshall kan denna typ av resande ha stor inverkan på alstringen av i huvudsak biltrafik.

Den alstring som beräknas, oberoende metod, bör också ställas i relation till Stockholms stads målsättning om att minska bilresandet med 30 procent med utgångspunkt i nivåerna för 2017 (Budget 2023, Stockholms stad 2022-12-13). Detta mål bör avspeglas i såväl den bedömda alstringen gällande biltrafik som i hur p-platser planeras med hänsyn till resor.

#### 3.1.2 Normal användning

Under ett normaldygn bedöms det i huvudsak förekomma träningsaktiviteter i hallen. Träningarna antas bedrivas av lokalt baserade lag/organisationer och bedöms därmed inte leda till någon publiktillströmning. I huvudsak kommer hallen under ett normaldygn nyttjas av utövare och tränare. I viss mån och beroende på ålderssammansättning av de lag som tränar kan det tänkas att vissa föräldrar stannar kvar i hallen under sina barns träning. Då barn och ungdomslag tränar kommer det vidare förekomma skjutsning med bil. I vilken utsträckning detta kommer att ske är svårt att uppskatta då det i hög grad beror på var barnen bor samt vid vilken tid träningarna hålls. Även möjligheten att resa till och från idrottshallen med gång, cykel eller kollektivtrafik spelar in. Ett antagande har dock gjorts i samråd med Idrottsförvaltningen att den planerade idrottshallen främst ska ses som en lokal hall där utövarna i huvudsak är boende i närområdet. Detta kommer i hög grad påverka färdmedelsfördelningen gällande resor till och från hallen.

Ett antagande görs om att det under ett normaldygn kommer ske cirka 100 besök per dag till idrottshallen. Besökande antas som tidigare nämnt i huvudsak bestå av utövare och tränare men även eventuella övriga besökare är medtagna i den uppskattade summan. Antagandet gällande antal besökare har gjorts i samråd med Idrottsförvaltningen.<sup>1</sup>

Det uppskattade besökarantalet alstrar cirka 200 resor/dygn för 100 besökare. Se Tabell 2 för resultat gällande antal resor per färdmedel.

<sup>1</sup> Återkoppling från Idrottsförvaltningen 2023-06-30 (Loggat på Interaxo)

Tabell 2 Antal resor fördelade på färdmedel med utgångspunkt i RVU 2019.

Färdmedel	Antal resor
Bil	62
Kollektivtrafik	72
Cykel	14
Till fots	46
Annat	6
<b>Totalt</b>	<b>200</b>

Nyttjande av idrottshallen bedöms i huvudsak ske under eftermiddagar och kvällar då det är under dessa tider barn- och ungdomsverksamhet förekommer. De tillkommande resorna med framför allt bil uppskattas dock inte ske under en koncentrerad tidpunkt utan sker troligtvis mer utspritt. Detta då de i huvudsak kommer att bestå av föräldrar som skjutsar sina barn till träning. Det tillkommande trafikflödet bedöms inte påverka kringliggande vägnät i någon högre grad då antalet tillkommande fordon är relativt lågt samt kommer att ske under en utspridd period.

Den framtagna beräkningen gällande trafikalstring har hög osäkerhet, detta då det inte finns många tidigare utredningar gällande trafikalstring för mindre idrottsanläggningar att basera antagandena på. Trafikalstringen ska tas som en grov uppskattning gällande hur mycket trafik som kommer att alstras. Särskilt värt att notera är att närheten till kollektivtrafik i form av tunnelbana och buss samt god anslutning till gång- och cykelnät antas leda till färre bilresor och att fler väljer alternativa färdmedel särskilt då hallen är utpekad som en lokal idrottshall av Idrottsförvaltningen med ett bedömt litet upptagningsområde. Ytterligare faktorer som kan spela in är att alstringen inte tar hänsyn till samåkning vilket bedöms som ett realistiskt scenario för resande, särskilt då idrottshallen i huvudsak kommer nyttjas av barn och ungdomar. Hur mycket samåkning kan komma att påverka framför allt alstringen av biltrafik är svårt att beräkna men Rambolls bedömning är att antalet resor som sker med bil bör kunna minska betydligt.

Vid de tillfällen som större evenemang anordnas i hallen kommer antalet besökare att anlända under en mer koncentrerad tidrymd vilket kan komma att innebära större påverkan på framkomligheten längs Bjursätragatan och Bäverdammsgränd. Vid dessa tillfällen är det också troligt att fler än normalt anländer med bil då upptagningsområdet bedöms vara större. Dessa typer av större evenemang förväntas dock endast ske ett fåtal gånger per år och är därför inte lämpliga som bas för antaganden kring trafikalstring oberoende vilket trafikslag som studeras.

## 3.2 Parkeringsbehov

### 3.2.1 Bilparkering

Vid den planerade idrottshallen kan det bedrivas flera olika typer av aktiviteter. I huvudsak kommer det bedrivas olika typer av breddverksamhet såsom träning för barn och ungdomslag samt en del matcher. Det kan förekomma större evenemang ett fåtal gånger per år vilket kan alstra större trafikflöden. Att dimensionera parkeringsytor med utgångspunkt i dessa aktiviteter är dock inte rimligt då det skulle skapa en stor överkapacitet som endast skulle leda till att den förväntade färdmedelsfördelning ändrades till förmån för biltrafik. Parkeringsbehovet bör därför fastställas för normalt nyttjande vid löpande verksamhet. Vid eventuella större evenemang behöver fastighetsägaren arbeta tydligare med mobilitetsåtgärder och andra åtgärder för att hantera det förväntade ökade parkeringsbehovet.



För att uppskatta parkeringsbehovet för den planerade idrottshallen har förutsättningarna jämförts med den parkeringsstrategi för idrottsanläggningar som tidigare användes av Idrottsförvaltningen (Idrottsförvaltningen, 2020). Även om strategidokumentet inte längre är aktuellt ger det ändå en antydning kring vad parkeringsbehovet har bedömts för vid tidigare exploateringar. Vid antagande om 100 besökare per dygn ger det ett behovsspann mellan 20–45 parkeringsplatser. Denna jämförelse visar på ett lägre behov jämfört med antalet bilresor som fås fram med utgångspunkt i RVU, se Tabell 2. Skillnaden är att beräkningarna som utgår från RVU inte gör skillnad på trafik som består av hämtning/lämning eller behov av parkeringsplatser.

### 3.2.2 Cykelparkering

Inom anläggningen planeras för 60 tillkommande cykelparkeringar vilket är i den högre delen av det spann som tidigare rekommenderades av Idrottsförvaltningen (omkring 20–60 cykelparkeringar för 100 besökare; Idrottsförvaltningen 2020). Genom en cykelparkering som möjliggör ramlåsning och erbjuder väderskydd ökar attraktiviteten för besökare att välja cykel som färdmedel. Vidare är det fördelaktigt om en viss andel av cykelparkeringarna utformas för lådcyklar och andra specialcyklar. Detta för att främja ett mer hållbart resande där möjligheten för föräldrar att skjutsa barn till träning med cykel ökar. I samband med ett minskat behov av bilresande i området ökar även trafiksäkerheten, vilken behandlas vidare i följande avsnitt.

### 3.3 Trafiksäkerhet och tillgänglighet

Då idrottshallen antas bli en framtida målpunkt främst för barn och unga är det viktigt att ha ett barnperspektiv vid utformningen av anläggningen. I områden där barn ofta vistas bör särskild hänsyn tas till utformningsfrågor som rör trafiksäkerhet eftersom barn inte i samma utsträckning som vuxna har utvecklat de färdigheter som krävs för att bedöma risker i trafiken.

Barn och unga som besöker idrottshallen förväntas dels komma från närliggande skolor, dels närliggande bostadsområden. Den skola som ligger närmast planområdet är Snösättraskolan (F-6), omkring 400 meter norr om planområdet. Barn som går eller cyklar mellan skolan och idrottshallen kan korsa såväl Bjursättragatan som Stövargatan planskilt. Besökare till idrottshallen som anländer från andra delar av Rågsved kan behöva korsa Bjursättragatan i plan. Eftersom den skyltade hastigheten på Bjursättragatan endast uppgår till 30 km/h och att det finns utpekade övergångsställen med hastighetsdämpande åtgärder bedöms trafiksäkerheten som god. För besökare eller förbipasserande som går längs med den södra sidan av vägen saknas i dagsläget ett gent övergångsställe för att passera Bäverdammsgränd, vilket föreslås kompletteras inom ramen för den planerade bebyggelsen.

Ytterligare en trafiksäkerhetsaspekt är siktlinjer, där det krävs särskilt god sikt för motorfordon i korsningar. Enligt Stockholms stad (Stockholms stad 2016) ska byggnader intill vägkorsningar hörnavskäras i 1,5 meter för att tillgodose fri sikt. Även om det i den planerade bebyggelsen tillkommer ett hörn i T-korsningen mellan Bäverdammsgränd och Bjursättragatan bedöms sikten som god. Detta eftersom entrétorget bidrar med god marginal mellan väg och byggnad. Vidare bedöms siktförhållandena förbättras jämfört med dagsläget där det finns skymmande växtlighet närmre vägen än vad planerad bebyggelse kommer att vara. Det finns även skymmande växtlighet vid den västra sidan av korsningen, intill besöksparkeringen, som blir viktigt att hålla efter för att öka trafiksäkerheten för besökare av idrottshallen och förbipasserande.

Vad gäller tillgänglighetsanpassning föreslås samma utformning på tillkommande övergångsställe som ersätter befintligt på Bäverdammsgränd för ökad framkomlighet för gångtrafikanter. Vidare är RHP-platsen placerad inom 15 meter från en tillgänglig entré vilket uppfyller kraven (25 meter från entré) som ställs i Boverkets byggregler (Boverket 2020).

## 4. UTFORMNINGSFÖRSLAG

Den föreslagna utformningen på Bjursätragatan utgår från en gatussektion på totalt 17,25 meter med en befintlig gångbana längs norra sidan om Bjursätragatan på 2,5 meter samt en körbana på 9 meter varav 2 meter angöring på den västra sidan, se Figur 17. Intill idrottshallen planeras en 2,5 meter bred gångbana och en angöringsficka på 2,75 meter med en längd på 15 meter. Placeringen och utformningen av angöringsfickan tillåter även en viss flexibilitet i och med att om behovet av tillskapandet av fler angöringsplatser uppstår kan angöringsfickan förlängas i riktning mot befintligt övergångsställe (cirka 12 meter) och förslagsvis regleras som korttidsparkering i den tillskapande förlängda ytan. Vid föreslagen utformning av angöringsfickan så som presenteras i Figur 17 bör en tidsreglering gällande lastplats övervägas. Detta för att säkerställa god framkomlighet för avfallshanteringsfordon.

Angöringsfickan kommer att användas vid avfallshantering av idrottshallen. Vid föreslagen utformning för angöringsfickan uppfyller kraven för angöring med avfallshanteringsfordon förutsatt att hantering sker via kärl dock innebär placeringen att ett avsteg gällande dragavstånd från miljörummets placering detta avsteg behöver hanteras i samråd med SVOA (Stockholm vatten och avfall AB). Gångbanan på den östra sidan återgår till befintlig karaktär vid det befintliga övergångsstället som är förlagt norr om idrottshallen. Vid det befintliga övergångsställets östra del permanentas ett befintligt upptrampat stråk med ramp för att skapa en ny koppling till det planerade entrétorget på den östra delen av idrottshallen. Vid entrétorget upprättas cirka 44 cykelparkeringar.



Figur 17 Trafikutformning Bjursätragatan

Den föreslagna utformningen på Bäverdammsgränd utgår från en gatussektion på totalt 10,4 meter med en befintlig gångbana på 2 meter på den västra sidan samt en körbana på 6. Intill idrottshallen i anslutningen mot Bjursätragatan bevaras gångbanans utformning i befintlig utformning med en bredd på 2,4 meter, se Figur 18. I korsningen med Bjursätragatan anläggs ett nytt övergångsställe som blir tillgänglighetsanpassat enligt Stockholms stads tekniska handbok. Söder om det nya entrétorget längs den västra kortsidan om idrottshallen upprättas cirka 20 cykelparkeringar under tak. I anslutning till entrétorget tillskapas även 1 RHP samt 2 p-platser för servicefordon. Söder om infart till parkeringsplatserna vid Bäverdammsgränd hastighetssäkras det befintliga övergångsstället med ramper för att skapa en trafiksäker passage mot det befintliga GC-stråket som ansluter västerifrån, övergångsstället tillgänglighetsanpassas även enligt Stockholms Stads tekniska handbok.



## 5. SLUTSATS

Byggandet av en ny idrottshall invid Bjursätragatan och Bäverdammsgränd bedöms inte innebära någon negativ inverkan på framkomligheten i det befintliga vägnätet. Den trafikalstring som beräknats medför en ökning med cirka 62 bilresor per dygn. Detta motsvarar en ökning på cirka fem procent längs Bjursätragatan och cirka 30 procent längs Bäverdammsgränd. Tillkommande trafik bedöms inte påverka anslutande vägar jämnt då flertalet tillgängliga parkeringsytor finns att tillgå längs Bjursätragatan samt att de tillgängliga parkeringsytor som finns att tillgå längs Bäverdammsgränd ligger i direkt anslutning till idrottshallen. Bedömningen är även att den beräknade alstringen troligtvis visar på en högre bilanvändning än vad det verkliga utfallet kommer att bli. Detta då idrottshallen är planerad med en lokal inriktning där huvuddelen av besökarna färdas med cykel, gående eller med kollektivtrafik.

Den planerade idrottshallen förutsätts anläggas utan tillskapande av ytterligare parkeringsytor för besökare. Detta går helt i linje med Stockholms stads mål om minskad bilanvändning samt att befintliga parkeringsytor i närheten är reglerade på ett sånt sätt att samnyttjande kan ske. De parkeringsytor som planeras anläggas i anslutning till idrottshallen är endast en RHP, inom 25 meter från tillgänglig entré, samt två platser för servicefordon. Vid idrottsanläggningen planeras även för cirka 60 parkeringsplatser för cykel vilket bedöms bidra till att göra det mer attraktivt att nyttja cykel som färdmedel, särskilt med hänsyn till att hallens huvudsyfte är att fungera som träningsanläggning för barn- och ungdomsverksamhet. Hallens placering i förhållande till befintliga kollektivtrafikshållplatser innebär även att besökare med längre färdväg har goda möjligheter att nyttja anläggningen.

Utformningsförslaget gällande trafiklösningar för den nya idrottshallen innebär att trafiksäkerheten i området ökar. Detta främst då trafikmiljön tydliggörs, siktförhållanden förbättras samt att korsningspunkten vid de anslutande GC-stråken hastighetssäkras. Utformningsförslaget innebär även generellt att bättre förhållanden gällande tillgänglighet säkerställs särskilt med hänsyn till lutningsförhållanden på angränsande GC-banor och "Missing links".

Framtaget utformningsförslag är även anpassningsbart när det gäller korttidsangöring. Angöringsfickan längs Bjursätragatan kan, om behovet uppstår, förlängas ytterligare österut vilket skulle tillåta tillskapandet av ytterligare angöringsytor som förslagsvis regleras genom korttidsparkering. Sammanfattningsvis bedöms det finnas goda förutsättningar för besökare att ta sig till och från idrottshallen med gång, cykel, kollektivtrafik och motorfordon.

## 6. REFERENSER

- Boverket (2020). *Boverkets byggregler*, BBR. Hämtad från <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2020/boverkets-byggregler-bbr/> 2023-09-12.
- Idrottsförvaltningen (2020). *Parkeringsstrategi för idrottsanläggningar*. Hämtad från <https://edokmeetings.stockholm.se/welcome-sv/namnder-styrelser/fastighetsnamnden/mote-2021-06-22/agenda/bilaga-1-parkeringsstrategi-for-idrottsanlaggningarpdf?downloadMode=open> 2023-09-12.
- NVDB (2023). *Transportnätverket*. Hämtad från <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket> 2023-09-14.
- Stockholms stad (2022). *Budget 2023*. Hämtad från [stockholms-stads-budget-2023.pdf \(start.stockholm\)](https://www.stockholm.se/stockholms-stads-budget-2023.pdf) 2023-09-08.
- Stockholms stad (2021). *Miljöbarometern: Trafikflöden i Stockholm*. Hämtad från <https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-i-stockholm/> 2023-09-12.
- Stockholms stad (2016). *Planeringsstöd för byggnation i anslutning till allmän platsmark*. Hämtad från <https://bygglov.stockholm/syssiteassets/bygglov/blanketter-och-andra-dokument/planeringsstod-byggnation-i-anslutning-till-allman-platsmark.pdf> 2023-09-13.