

TRAFIK OCH PARKERING
ALBYTÄPPAN



SLUTVERSION
2022-09-21

UPPDRAG 316488, Albytäppan

Titel på rapport: Albytäppan

Status: Slutversion

Datum: 2022-09-21

MEDVERKANDE

Beställare: Sunt Boende i Sverige AB

Kontaktperson: Nils Pers

Konsult: Vera Belaieff, Tyréns

Uppdragsansvarig: Sverker Hanson, Tyréns

REVIDERINGAR

Revideringsdatum ÅR-MÅN-DAG

Version: X.Y exv. 1.0

Initialer: Namn, Företag

Uppdragsansvarig:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

Handlingen granskad av:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

SAMMANFATTNING

Albytäppan ligger drygt 500 meter öster om Alby centrum och tunnelbanestationen. Insprängt i Albytäppans planområde ligger en förskola och intill planområdet finns även kolonilotter, ett äldreboende och idrottsplatser.

Genom planområdet sträcker sig återvändsgatan Amalias väg söderut från Albyvägen. Sydöst om planområdet ligger återvändsgatan Storskiftesvägen. Mellan Amalias väg och Storskiftesvägen finns idag ingen sammankopplande bilväg.

Exploateringen innebär åtta flerbostadshus och femtio radhus. Bostadsenheterna planeras längs Amalias väg samt på södra sidan Albyvägen. I ett av flerbostadshusen, vid kvarterstorget i hörnet mellan Amalias väg och Albyvägen, planeras för en mindre lokalverksamhet. Exploateringen innebär vidare en ny vägkoppling mellan Amalias väg och Storskiftesvägen, vilken möjliggör för nya radhus på sträckan. Den nya vägkopplingen ersätter befintlig gång- och cykelväg på sträckan. Planförslaget innebär även att kopplingen mellan Albyvägen och Amalias väg byggs om till en fyrvägskorsning. Vidare innebär planförslaget en upphöjd gång- och cykelpassage över Amalias väg för att prioritera gående och cyklister på korsande Albystråket.

Planförslaget innebär nya förutsättningar för gående och cyklister. En förändring innebär att befintlig gång- och cykeltunnel under Albyvägen utgår och ersätts med en fyrvägskorsning med övergångsställen. Befintlig gång- och cykelväg mellan Amalias väg och Skorskiftesvägen utgår och ersätts med en ny gata med blandtrafik. Samtidigt breddas gång- och cykelbanan längs västra sidan av Amalias väg, en ny gångbana på östra sidan tillkommer och en upphöjning prioriterar gående och cyklister längs Albystråket.

Planförslaget innebär ingen påverkan på kollektivtrafikens hållplatser eller linjenät. Exploateringen kan dock innebära ökat behov av busstrafik i närområdet.

Föreslagen sammankoppling mellan Amalias väg och Storskiftesvägen innebär en ytterligare bilkoppling genom Alby i nordsydlig riktning. Att ha två parallella vägkopplingar ökar robustheten i bilvägnätssystemet och möjliggör ruttoptimering för biltrafiken. Enligt studier av trafikalstring väntas cirka 485 fordon per dygn tillkomma till följd av exploateringen. För att inte skapa incitament till genomfartstrafik bör hastighetsgränsen på nya vägkopplingen vara låg. Sammantaget är bedömningen att exploateringen inte leder till en betydande ökning av trafiken i området.

För samtliga bostäder inom Albytäppan är ambitionen att erbjuda mobilitetsåtgärder för de boende och därmed reducera bilparkeringstalet. Reduktionen som tillämpas är 15 % vilket förutsätter mobilitetsåtgärder för motsvarande ambitionsnivå. Bilparkering till bostäderna föreslås lösas i ett nytt parkeringshus vid Albyvägen samt på markparkering och kvartersgator intill Amalias väg. Totalt planeras för 173 parkeringsplatser för boende inklusive besöksparkering. Inom dessa 173 platser möjliggörs även plats för 6 platser för bilpoolsbilar.

Utöver bostäder innebär planförslaget en mindre lokal i bottenvåningen till ett flerbostadshus samt ett fristående LSS-boende. För lokalen föreslås ingen särskild bilparkering medan bilparkering för LSS-boendet löses inom fastigheten.

Planförslaget påverkar parkering till befintlig förskola och kolonilotter samt in- och utfarten till befintligt äldreboende. Dessa funktioner ersätts inom planförslaget.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	6
1.1	BAKGRUND	6
1.2	SYFTE.....	6
2	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	7
2.1	KOMMUNALA PLANERINGSRIKTLINJER	7
2.2	PÅGÅENDE PLANER OCH PROJEKT	7
3	NULÄGESBESKRIVNING	9
3.1	MÅLPUNKTER OCH NÄROMRÅDE.....	9
3.2	GATUSTRUKTUR.....	10
3.3	PARKERING.....	10
3.4	GÅNG- OCH CYKEL	11
3.5	KOLLEKTIVTRAFIK.....	12
3.6	BILTRAFIK	12
4	PLANFÖRSLAG - EXPLOATERING.....	13
5	PLANFÖRSLAG – GATUNÄT OCH TRAFIK.....	14
5.1	FÖRÄNDRAT GATUNÄT.....	14
5.1.1	AMALIAS VÄG – STORSKIFTESVÄGEN	15
5.1.2	AMALIAS VÄG - ALBYVÄGEN	15
5.1.3	AMALIAS VÄG - ALBYSTRÅKET	16
5.2	GATUSEKTIONER.....	17
5.3	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	23
5.4	KOLLEKTIVTRAFIK.....	23
5.5	BILTRAFIK	24
5.5.1	TRAFIKALSTRING	24
5.5.2	NÄTUTLÄGGNING OCH TRAFIKSITUATION.....	26
6	PLANFÖRSLAG – PARKERING OCH ANGÖRING.....	27
6.1	LÄGENHETER	27
6.1.1	PARKERINGSBEHOV	27
6.1.2	PARKERINGSLÖSNING	30
6.1.3	ANGÖRING	32
6.2	RADHUS	34
6.2.1	PARKERINGSBEHOV	34
6.2.2	PARKERINGSLÖSNING	35
6.2.3	ANGÖRING	37
6.3	MOBILITETSÅTGÄRDER BOSTÄDER	40

6.3.1	ÅTGÄRDSPAKET LÄGENHETER	40
6.3.2	ÅTGÄRDSPAKET RADHUS	40
6.3.3	BILPOOL OCH CYKELPOOL.....	40
6.4	FÖRSKOLA	42
6.5	KOLONILOTTER.....	42
6.6	LSS-BOENDE.....	43
6.6.1	PARKERINGSBEHOV	43
6.6.2	PARKERINGSLÖSNING	43
6.6.3	ANGÖRING	44
6.7	LOKALVERKSAMHET	45
6.7.1	PARKERINGSBEHOV	45
6.7.2	PARKERINGSLÖSNING	45
6.7.3	ANGÖRING	45
6.8	ÄLDREBOENDE	46

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Botkyrka kommun arbetar med en detaljplan vars syfte är att möjliggöra nybyggnad av bostäder vid Alby koloniområde, benämnt som Albytäppan. Området planeras att bebyggas med drygt 260 bostäder, där merparten är flerfamiljshus men även ett antal radhus planeras, dessutom planeras för ett gruppboende (LSS) och lokal i bottenvåningen i ett av flerbostadshusen. Detaljplanen ska ut på samråd hösten 2022.

Relationen mellan koloniområdet och den nya bebyggelsen är en viktig fråga i detaljplanearbetet. Koloniområdet som identitetsskapande kvalitet ska utvecklas, och den nya bebyggelsen ska knyta an till odlingstemat på platsen.

1.2 SYFTE

Denna utredning syftar till att utreda trafik- och parkeringssituationen i samband med tillkommande exploatering i Albytäppan.

2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 KOMMUNALA PLANERINGSRIKTLINJER

Översiktsplan Botkyrka kommun

I Botkyrka kommuns översiktsplan finns fem övergripande strategier för att leda planeringen: Leva klimatsmart, Plats att växa, Hemma i storstaden, Nära till storstadsnatur och Utrymme för kreativitet. I översiktsplanen lyfts bland annat Alby centrum och Eriksbergs verksamhetsområde som platser för framtida satsningar med koncentration av bebyggelse, handel, service och kollektivtrafik.

Framtida Alby – Stadsmiljö i utveckling

Botkyrka kommun tog 2014 fram en särskild stadsutvecklingsidé för Alby. Idén visar hur stadsrummet med bebyggelse, ny som befintlig, allmänna platser, gator och torg stegvis kan förändras under lång tid. Några utgångspunkter är större variation, mer dynamisk stadsmiljö och ny bebyggelse som ska komplettera.

I utvecklingsidén framgår bland annat att Albyvägen ska utvecklas som en samlande huvudgata med trottoarer, att grönska ska vara karaktäristiskt, att Alby ska vara en klimatsmart stadsdel med intressant arkitektur och att Alby ska göras tryggare.

Cykelplan

Botkyrka kommuns cykelplanen behandlar främst huvudcykelnätet i Botkyrka. Huvudcykelnätet binder ihop de olika stadsdelarna i Botkyrka och binder även ihop Botkyrka med angränsande kommuner. Huvudcykelnätet går bland annat genom Alby. I cykelplanen pekats även ett antal åtgärdsområden ut som viktiga för att öka cyklingen. Förutom rena stråkatgärder ingår andra fysiska åtgärder såsom cykelparkering och vägvisning.

Strategi, program och riktlinjer för parkering i Botkyrka kommun

Program och riktlinjer för parkering i kommunen togs fram 2017 och gäller fram till april 2022. I dokumenten beskrivs mål, riktlinjer, utformningsprinciper, zonindelning och parkeringstal för bil och cykel. Inriktningsmålen för parkering i kommun är innefattar att ytkrävande markparkering ska minska i attraktiva kollektivtrafiknära lägen, kommunens planering och styrning ska bidra till att öka andelen hållbara resor, andelen bilresor till arbetsplatser i Botkyrka ska minska samt att planering av cykel- och bilparkering ska ge en god tillgänglighet.

2.2 PÅGÅENDE PLANER OCH PROJEKT

Alby gård

Alby gård är utpekad som en kulturhistoriskt värdefull miljö i kulturmiljöprogrammet för Botkyrka kommun från 2014. Gården och tillhörande ekonomikomplex har gradvis framvuxen bebyggelse från 1800-talet och framåt. Detaljplanens syfte är att stärka skyddet för Alby gård och kulturmiljön runt gården enligt de förslag som tagits fram i rapporten "Alby gård - antikvarisk förundersökning". Detaljplanen var ute på samråd våren 2015. Efter samrådet delades detaljplanen upp i två delar. Den första delen som omfattade ett avsättningsmagasin vid Albysjön (dp 50-49), antogs av samhällsbyggnadsnämnden vintern 2015. Den andra delen som möjliggör ett bevarande och utvecklande av de kulturhistoriska värdena utreds nu vidare.

Alby torghus

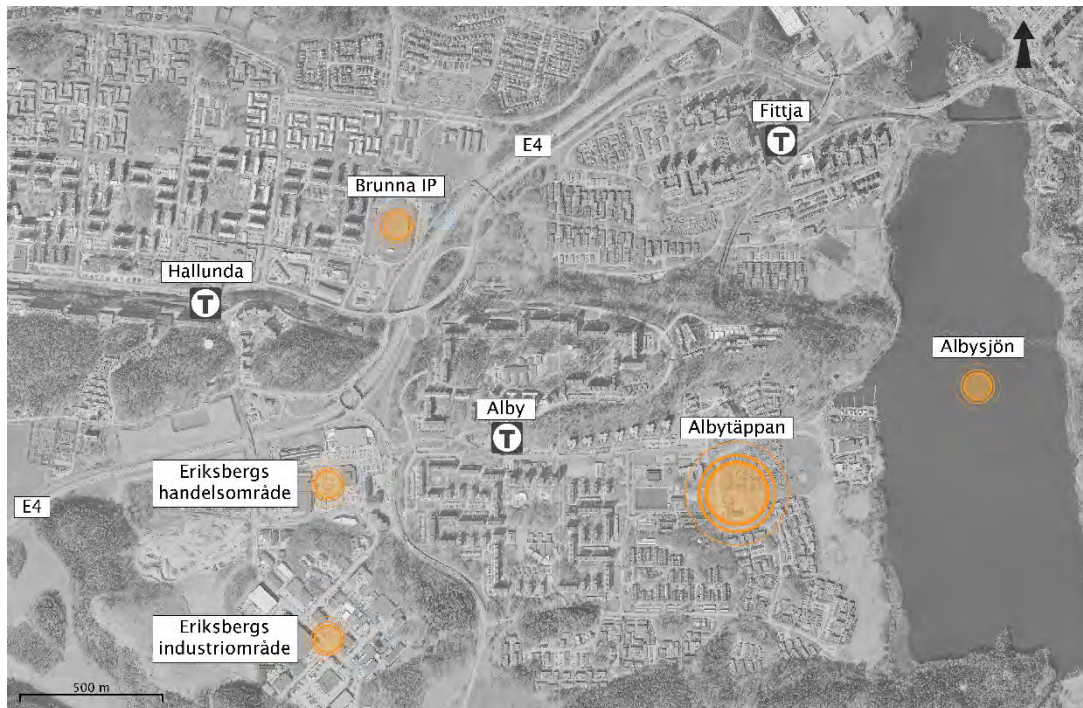
Detaljplanen prövar möjligheten till ett nytt bostadskvarter och ett torg mot Alby centrum. På bottenvåningen mot torget i den nya byggnaden planeras verksamheter, och i övrigt bostäder. Förslaget omfattar cirka 100 bostäder. Inom kvarteret planeras

även för en bostadsgård med boendeparkering under mark. I samband med att kvarteret byggs ut planerar Botkyrkabyggen att öppna centrumets västra fasad mot det nya torget och på så vis få ett samspel mellan de båda byggnaderna och torget. Samråd hölls 2017 och planförslaget var sedan ute på granskning under 2018. Kommunen sammanställer nu de synpunkter som inkommit under samrådstiden och granskningstiden. Sammanställningen kommer att redovisas i ett granskningsutlåtande inför beslut om antagande av detaljplanen.

3 NULÄGESBESKRIVNING

3.1 MÅLPUNKTER OCH NÄROMRÅDE

Alby ligger i norra delen av Botkyrka kommun. Planområdet för Albytäppan ligger i östra delen av Alby, drygt 500 meter öster om centrum och tunnelbanestationen. Ytterligare österut ligger Albysjön med intilliggande rekreationsområde och hamn. Cirka 1,5 km väster om planområdet ligger Eriksbergs handels- och industriområde. Ytterligare västerut sträcker sig E4:an.

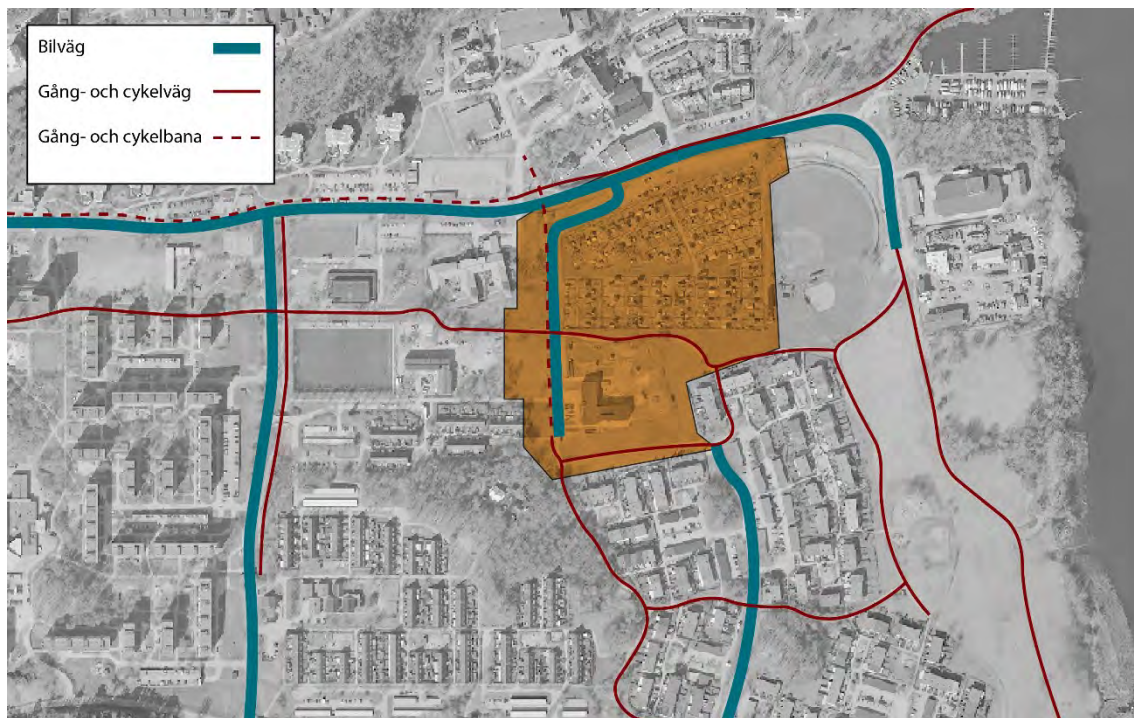


Figur 1. Översikt över målpunkter i närområdet kring Alby.

Insprängt i Albytäppans planområde ligger förskolan Tranan med tolv avdelningar. Inom och strax intill planområdet finns även kolonilotter, ett äldreboende och idrottsplatser.

3.2 GATUSTRUKTUR

Från Albyvägen i norr sträcker sig Amalias väg söderut genom planområdet. Gatan är en återvändsgata och avslutas vid en parkeringsyta och en mindre vändplats. Sydöst om planområdet ligger återvändsgatan Storskiftevägen. Mellan Amalias väg och Storskiftesvägen finns idag ingen sammankopplande bilväg. Friliggande gång- och cykelvägar kopplar dock samman vägarna.



3.3 PARKERING

Inom planområdet finns ingen gatuparkering. Gatuparkering saknas även längs intilliggande gator.

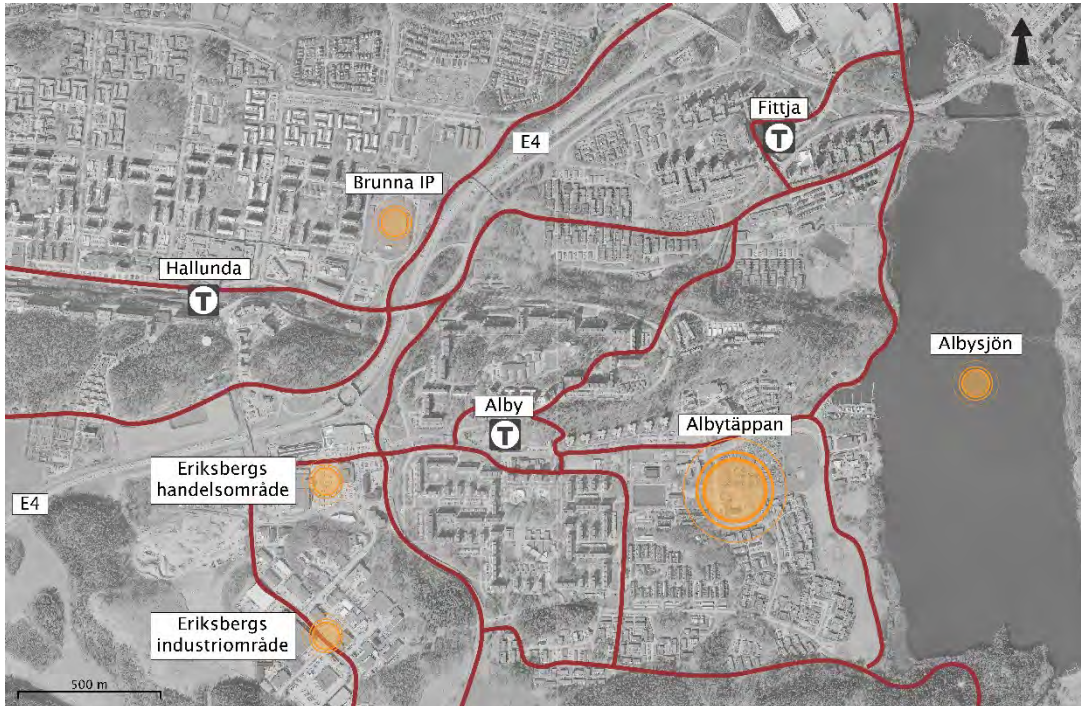
Tranans förskola har totalt 29 parkeringsplatser varav en plats för rörelsehindrade på kvartersmark. Hälften av parkeringsplatserna kräver tillstånd mellan 06-17 och hälften kan användas under en timme, alternativt med tillstånd 06:30-17.

För kolonilotterna finns en markparkering på kvartersmark där parkeringstillstånd krävs. Markparkeringen har grusad beläggning och saknar specifika parkeringsrutor. En plats är markerad för rörelsehindrade.

Utanför planområdet, på södra sidan om Albyvägen och väster om Amalias väg, finns tre större kommunala markparkeringar med fri parkering för besökare. Totalt finns cirka 135 platser, varav två är särskilda platser för rörelsehindrade. Dessa två platser är placerade utanför befintligt äldreboende närmast Amalias väg.

3.4 GÅNG- OCH CYKEL

Albytäppan har god koppling till Botkyrka kommuns huvudcykelnät. Cykelnätet är ett sammanhängande nät av cykelbanor och cykelvägar, och utöver det prioriterade huvudcykelnätet finns ett finmaskigt nät av lokala gång- och cykelstråk. Längs Amalias väg inom planområdet finns en gång- och cykelbana, som korsas av flera friliggande gång- och cykelvägar mellan Alby centrum och Albysjön. Det lokala cykelnätet består huvudsakligen av gemensamma gång- och cykelbanor utan separering mellan trafikslagen.

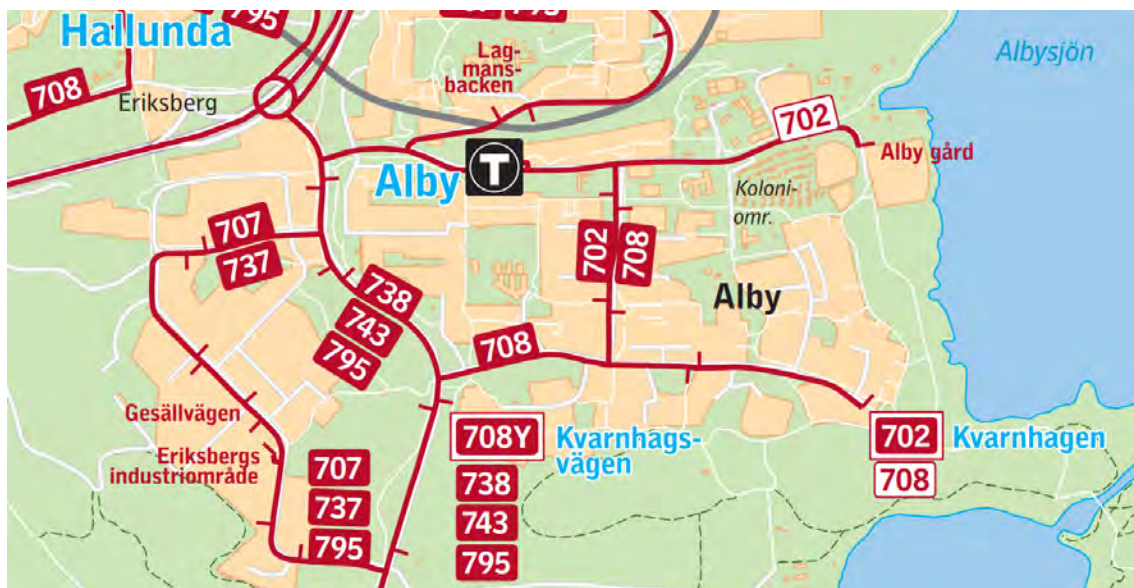


Figur 2. Huvudcykelnät kring Alby.

3.5 KOLLEKTIVTRAFIK

Alby tunnelbanestation ligger cirka 800 meter från Albytjärnan, med uppgång mot Albyvägen. Stationen trafikeras av tunnelbanans röda linje 13 mellan Norsborg och Ropsten. Restiden mellan Alby och T-centralen är en halvtimme. Turtätheten är som tätast var 5:e minut under rusningstrafiken.

Idag trafikeras ingen busstrafik inom planområdet. Busshållplatser finns dock i närheten. Alby IP hållplats ligger 300 meter väster om området och trafikeras av linje 702 och 708 mellan Hallunda centrum och Kvarnhagen respektive Tumba och Rönninge station. Cirka 400 meter österut ligger hållplats Alby Gård som också trafikeras av linje 702 men endast av vissa turer.



Figur 3. Busslinjer och tunnelbanestation i Alby.

3.6 BILTRAFIK

Både bilinnehavet och biltrafikflödet är lågt inom Alby. Enligt flödesmätningar från 2018 är flödet på Albyvägen strax väster om Amalias väg drygt 3000 fordon/dygn, varav knappt 8 % tung trafik. På Alhagsvägen, som går parallellt med Amalias väg, och även trafikeras av busstrafik, är flödet i samma storleksordning men med en större andel tung trafik (drygt 11 %).

Hastighetsgränsen på Albyvägen och Amalias väg är idag 40 km/h. På Storskiftesvägen är hastighetsgränsen 30 km/h.

4 PLANFÖRSLAG - EXPLOATERING

Planförslaget innebär åtta flerbostadshus och femtio radhus. Bostadsenheterna planeras längs Amalias väg samt på södra sidan Albyvägen. I ett av flerbostadshusen, vid kvarterstorget i hörnet mellan Amalias väg och Albyvägen, planeras för en lokal med kiosk eller caféverksamhet i bottenvåningen. I en fristående byggnad intill Amalias väg föreslås i planen ett LSS-boende.

Planförslaget innebär vidare en ny vägkoppling i södra delen av planområdet, mellan Amalias väg och Storskiftesvägen, vilken möjliggör för nya radhus på sträckan.

Tabell 1. Planerad exploatering.

	Antal enheter [st]	Total BTA [kvm]
Lägenheter	215	Ca 15 500
Radhus	49	Ca 7 500
Lokal	1	Ca 180 (145 kvm LOA)
LSS-boenden (lägenheter)	6	Ca 2 000
TOTALT:	-	Ca 25 000



Figur 4. Illustrationsplan.

5 PLANFÖRSLAG – GATUNÄT OCH TRAFIK

5.1 FÖRÄNDRAT GATUNÄT



Figur 5. Översikt över nät för gående, cyklister och bilister.

5.1.1 AMALIAS VÄG – STORSKIFTESVÄGEN

Planförslaget innebär att Amalias väg och Storskiftesvägen kopplas samman. Den nya vägkopplingen ersätter befintlig gång- och cykelväg på sträckan.



Figur 6. Ny sammankoppling mellan Amalias väg (till vänster) och Storskiftesvägen (till höger).

5.1.2 AMALIAS VÄG - ALBYVÄGEN

Planförslaget innebär även att kopplingen mellan Albyvägen och Amalias väg flyttas och byggs om till en fyrvägskorsning. Amalias väg flyttas västerut och följer samma dragning som befintlig gång- och cykelväg. Sydöst om korsningen Amalias väg - Albyvägen föreslås ett kvarterstorg. Norr om Albyvägen föreslås Rotemannavägen läggas om så att den möter Amalias väg i en fyrvägskorsning. GC-tunneln avecklas.



Figur 7. Ny korsning mellan Albyvägen (östvästlig riktning) samt Amalias väg och Rotemannavägen (nordsydlig riktning).

5.1.3 AMALIAS VÄG - ALBYSTRÅKET

Den nya anslutningen mot Albyvägen innebär att Amalias väg leds om och höjs samtidigt som Albyvägen sänks. Rotemannavägen leds om, vilket ger en största lutning om 5-6 %.

Vidare innebär planförslaget en upphöjd gång- och cykelpassage över Amalias väg för att prioritera gående och cyklister på korsande Albystråket. Avvikande beläggning förtydligar prioriteringen i korsningspunkten ytterligare.

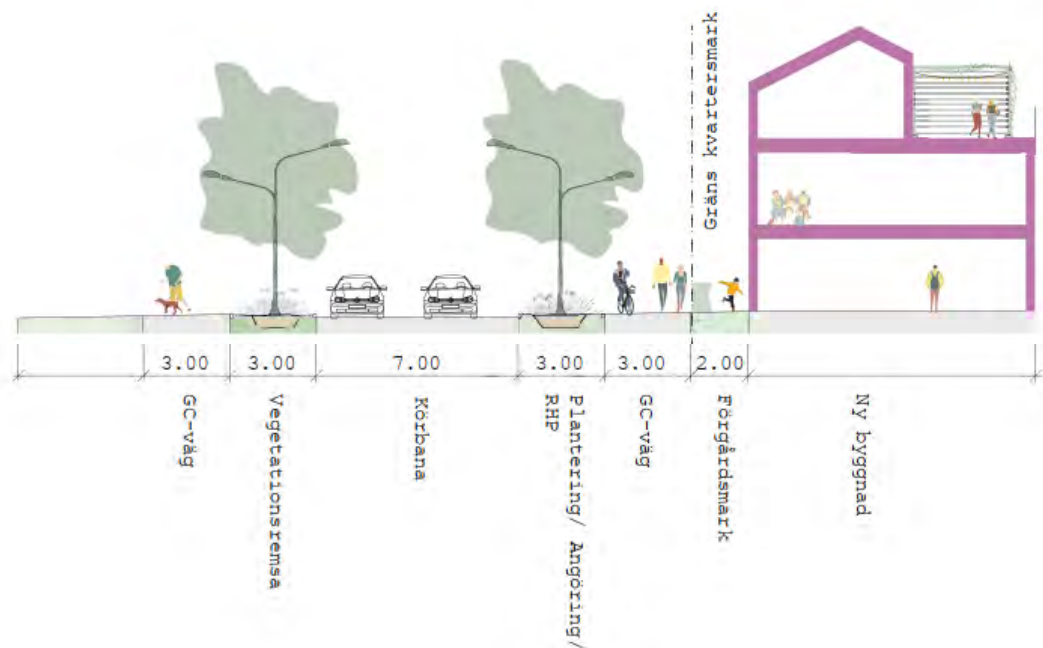


Figur 8. Albystråkets korsning över Amalias väg.

5.2 GATUSEKTIONER



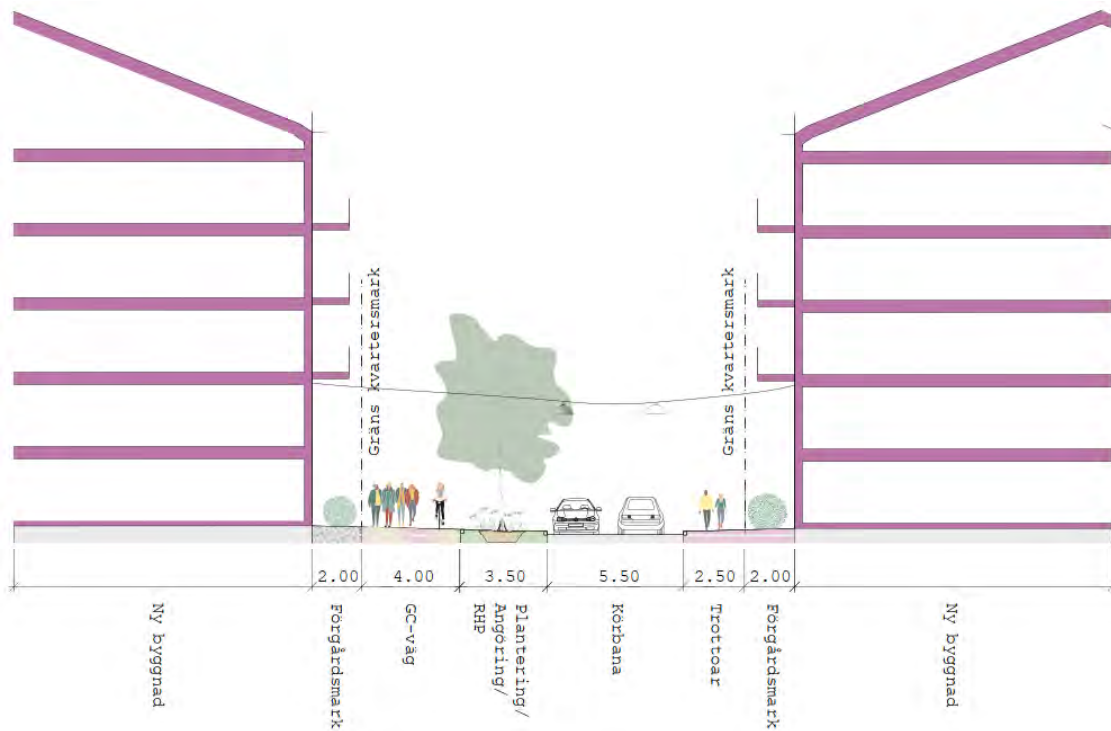
Figur 9. Gatustruktur med sektionssnitt.



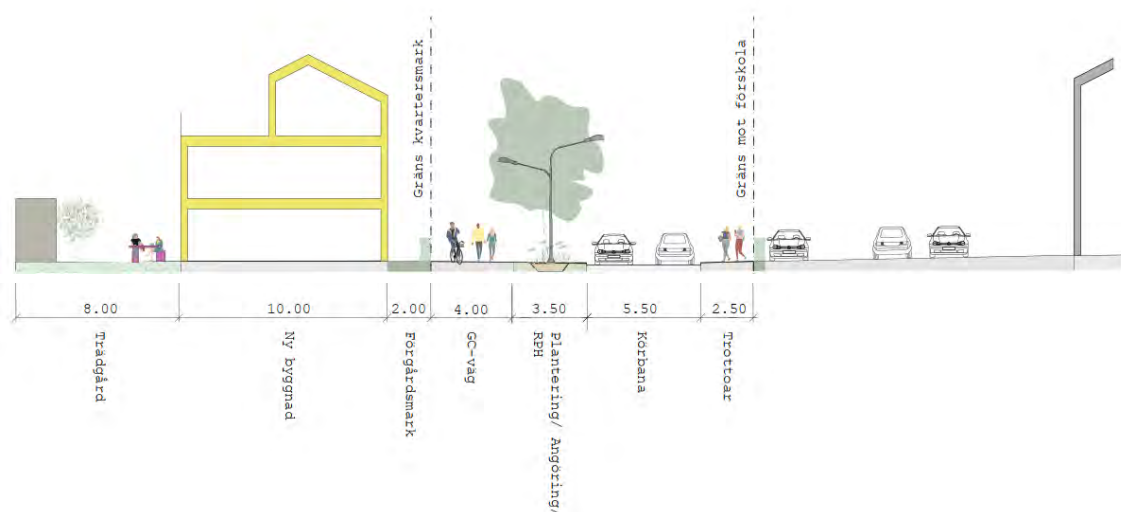
Figur 10. Sektion 1, östra delen av Albyvägen intill radhusbebyggelse.



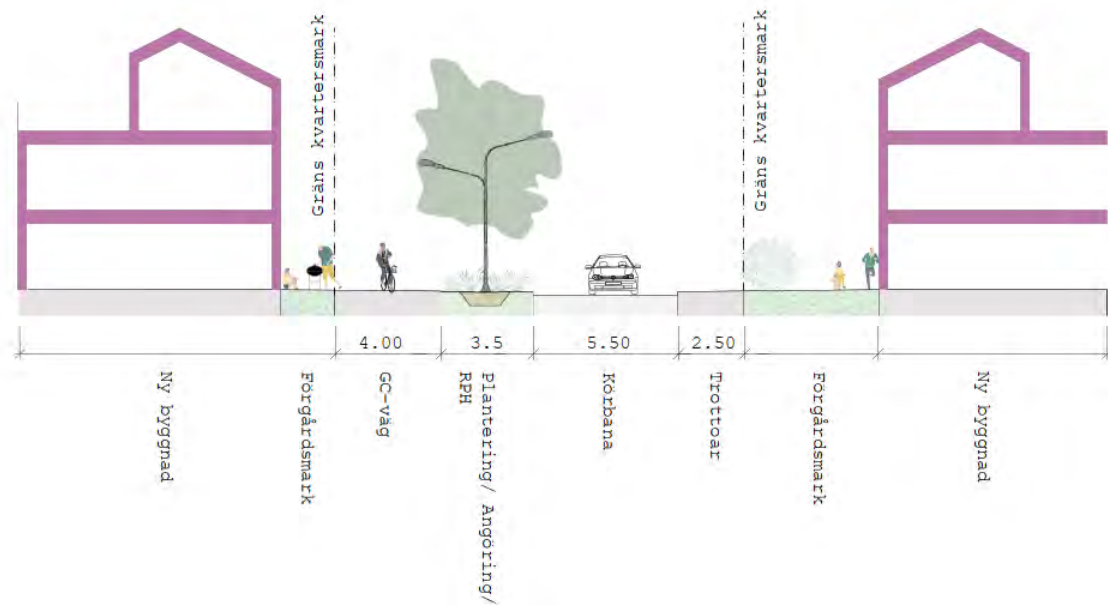
Figur 11. Sektion 2, västra Albyvägen intill flerbostadshus.



Figur 12. Sektion 3, norra Amalias väg vid flerbostadshusen.



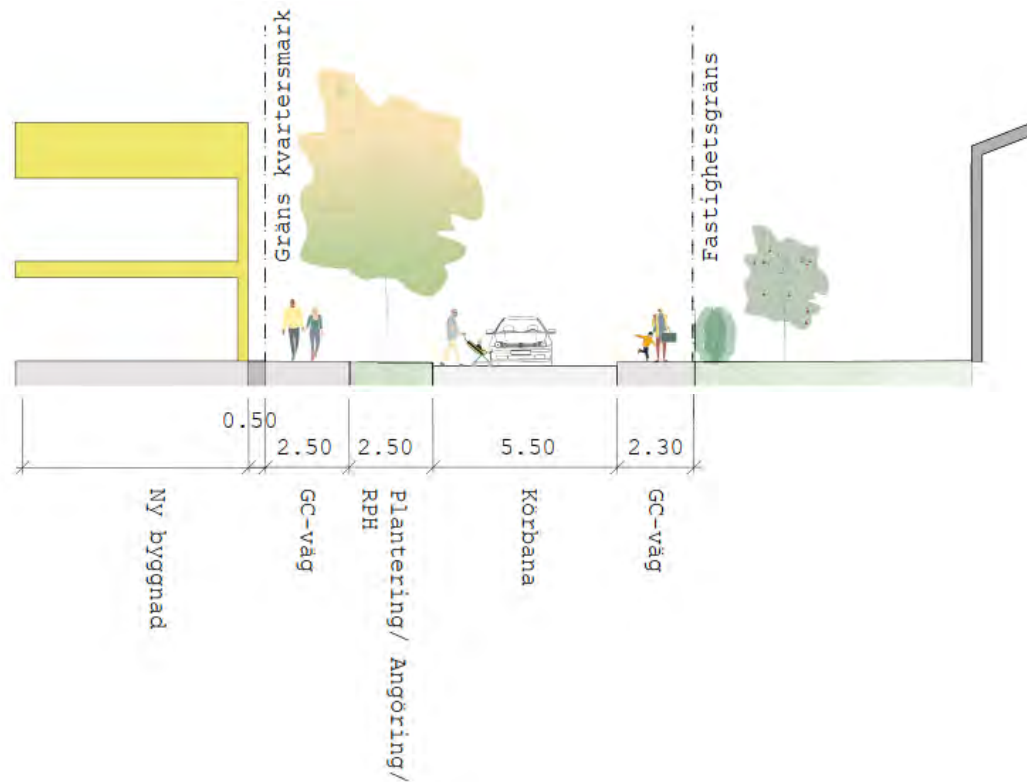
Figur 13. Sektion 4, mellersta Amalias väg intill förskola.



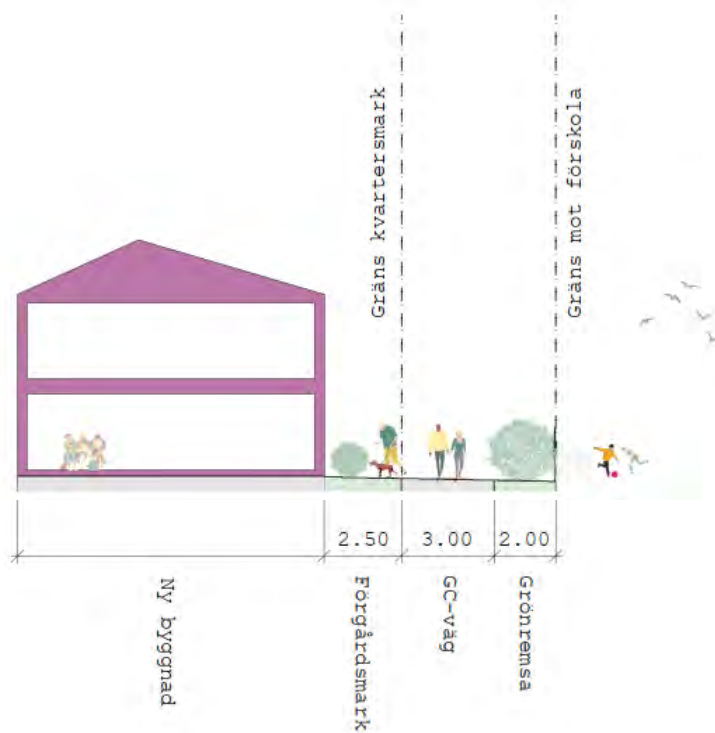
Figur 14. Sektion 5, södra Amalias väg intill radhus.



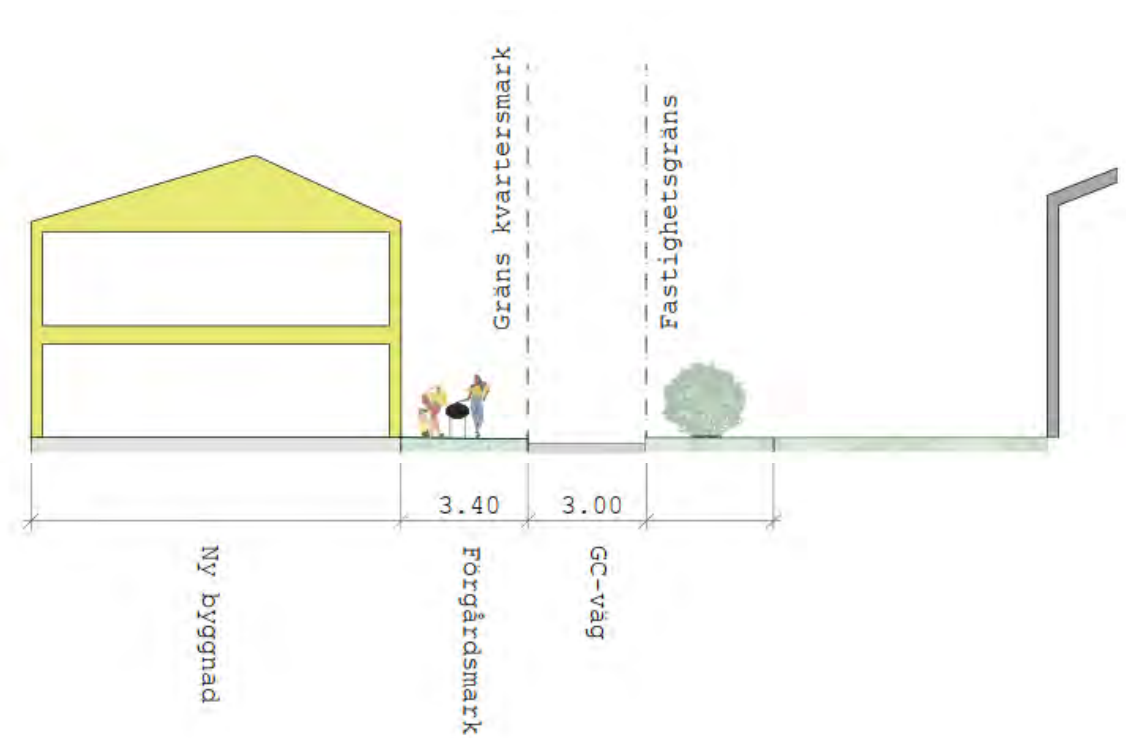
Figur 15. Sektion 6, angöringsgata på kvartersmark mellan radhus.



Figur 16. Sektion 7, sammankoppling av Amalias väg och Storskiftesvägen.



Figur 17. Sektion 8, gångstråk mellan förskola och radhus i söder.



Figur 18. Sektion 9, gång- och cykelväg öster om radhus i söder, förlängning av Storskiftesvägen.

5.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

I samband med nya vägkopplingen mellan Amalias väg och Storskiftesvägen utgår befintlig gång- och cykelbana på sträckan. Cykling föreslås i stället ske i blandtrafik. Alternativa vägval på separat cykelinfrastruktur möjliggörs via intilliggande och parallella cykelvägar. Förutsatt låg hastighetsreglering för biltrafik och med hänsyn till bibehållet kringliggande nät bedöms inte framkomligheten, tillgängligheten eller trafiksäkerheten påverkas negativt för cyklister. För gående innebär planförslaget ingen förändring gällande framkomlighet, tillgänglighet eller trafiksäkerhet på sträckan eftersom gångbanor föreslås på båda sidor om den nya vägkopplingen.

I samband med den nya kopplingen mellan Amalias väg och Albyvägen utgår den befintliga gång- och cykeltunneln under Albyvägen på platsen. Gång- och cykelbanan på Amalias väg ansluter i stället direkt till Albyvägen. Utformningen uppfyller krav på tillgänglig lutning. I den nya fyrvägs korsningen tillkommer övergångsställen samt en cykelpassage över Albyvägen. Den nya utformningen av korsningspunkten, utan tunnel, möjliggör för ökad trygghet. För att bibehålla en god trafiksäkerhet när oskyddade trafikanter och motorfordon ska samsas i en traditionell korsning ställs krav på utformning som uppmuntrar låga hastigheter. Vidare bör övergångsställena utformas med väntyta samt vara tillgänglighetsanpassade.

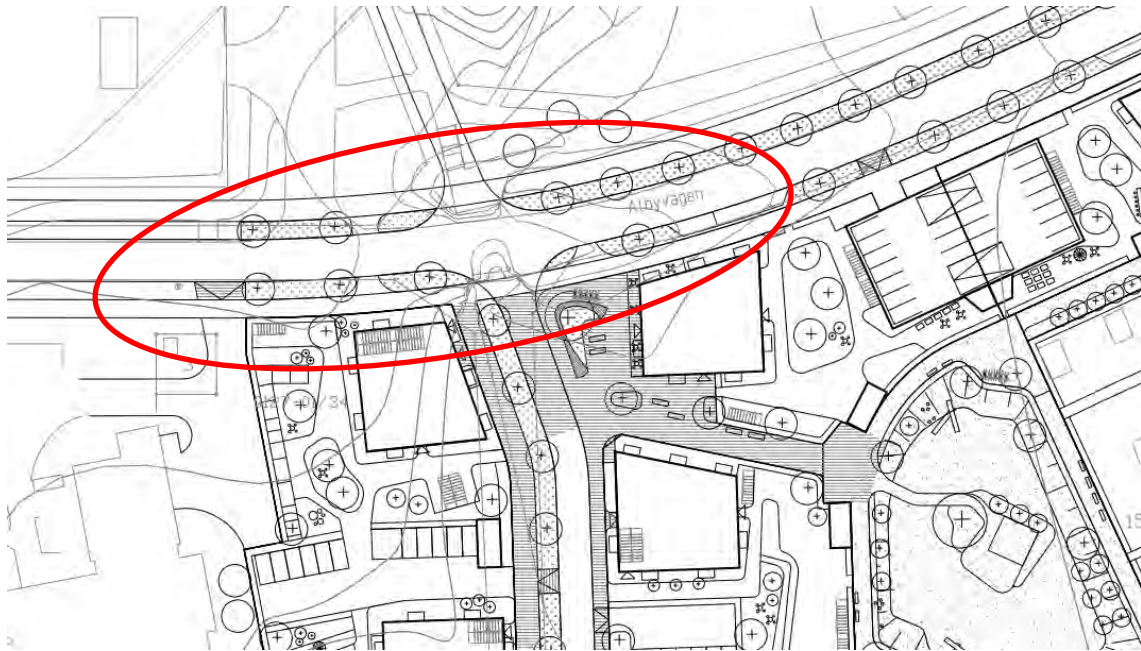
Albystråkets upphöjda passage över Amalias väg innebär att gående och cyklister i östvästlig riktning prioriteras och ges god framkomlighet. Eftersom upphöjningen även fungerar som en hastighetsdämpande åtgärd för biltrafik ökar trafiksäkerheten i korsningen.

Befintlig gång- och cykelbana längs Amalias väg breddas till 4 meter och separering i form av en grönremsa med trädplantering tillkommer. Detta gör att trafiksäkerheten för gående och cyklister ökar. På andra sidan om Amalias väg föreslås en ny gångbana vilket även ökar tillgängligheten för gående i området. Gångbanan är även positiv ut barnperspektiv gällande trygghet och trafiksäkerhet eftersom gångbanan tillkommer utanför förskolan, där det idag saknas.

5.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Planförslaget innebär ingen påverkan på kollektivtrafikens hållplatser eller linjenät.

Exploateringen kan dock innebära ökat behov av busstrafik i närområdet. Ett förslag är ökad turtäthet på busslinje 702 som passerar Albytjärnan via Albyvägen. En ny hållplats på Albyvägen intill korsningen med Amalias väg skulle ytterligare förbättra tillgången till kollektivtrafik. Det finns möjlighet att anlägga hållplatser intill korsningen och eventuell placering av hållplatslägen bör studeras vidare i senare skede. Placering av hållplats intill korsningen är lämpligt med hänsyn till starka intilliggande stråk samt övergångsställen, men kräver dock justering av trädplantering och eventuellt in- och utfarter.



Figur 19. Röd markering visar möjlig/lämplig placering av nya hållplatslägen på Albyvägen.

5.5 BILTRAFIK

Planförslaget medför en ny öppning för biltrafik mellan Amalias väg och Storskiftesvägen, se kapitel 5.1.1.

Idag finns endast en genomgående bilvägskoppling i nordsydlig riktning i Alby via Alhagsvägen. Föreslagen sammankoppling mellan Amalias väg och Storskiftesvägen innebär en ytterligare koppling för biltrafik i samma riktning. Att ha två parallella vägkopplingar ökar robustheten i bilvägssystemet och möjliggör ruttoptimering för biltrafiken.

För att inte skapa incitament till genomfartstrafik bör hastighetsgränsen på den nya vägkopplingen vara 30 km/h likt befintlig reglering på Storskiftesvägen.

5.5.1 TRAFIKALSTRING

En analys av Albytäppans trafikallstring har gjorts genom dels manuella beräkningsmetoder baserade på nyckeltal och erfarenhetstal, dels genom Trafikverkets alstringsverktyg. Båda metoderna har sina för- och nackdelar, men bör gemensamt ge en tillräckligt god bild av den framtida trafikprognosen i området.

Manuell trafikallstringsmodell

En manuell trafikallstringsmodell grundar sig i erfarenhetsbaserade nyckeltal och trafikallstringstal för olika typer av bostäder och verksamheter som sedan räknas samman med den planerade exploateringen i planområdet. Den manuella trafikallstringsmodellen kan bättre fånga faktorer som läge, parkeringstal, fritt skolval, specifik närhet till förskolor och handel, med mera, på ett transparent sätt.

I den manuella trafikstringsmodellen har antalet resor till och från området uppgått till 450 fordonsrörelser per dygn (ÅVDT), exklusive nyttotrafik. Baserat på den tunga trafiken i området enligt tidigare trafikmätningar bör ett rimligt antagande vara att ungefär 10% nyttotrafik tillkommer alstringen, vilket då skulle innebära en slutlig alstring på 495 fordonsrörelser per dygn.

Antaganden för den manuella beräkningen är främst baserade på Region Stockholms resvaneundersökning (2019) och uppgår till 0,9 bilresor per invånare och dag i Botkyrka kommun. Med tanke på den planerade exploateringen har antalet bilresor per vardagsdygn uppskattats något lägre än resvaneundersökningen anger, nämligen 1,46 per hushåll, eller cirka 0,73 per vuxen invånare.

Trafikverkets alstringsmodell

I Trafikverkets alstringsverktyg har en ny alstringsberäkning genomförts. I verktyget har 50 radhus, 215 villor, 145 kvm BTA detaljhandel, samt 5 anställda på LSS-boendet använts som indata till markanvändningen. Alstringsverktyget kom fram till 475 fordon per dygn inklusive nyttotrafik.

De två modellerna kompletterar varandra och stämmer väl överens, varför cirka 485 fordonsrörelser per dygn använts som indata till följande nätutläggningsmodell.

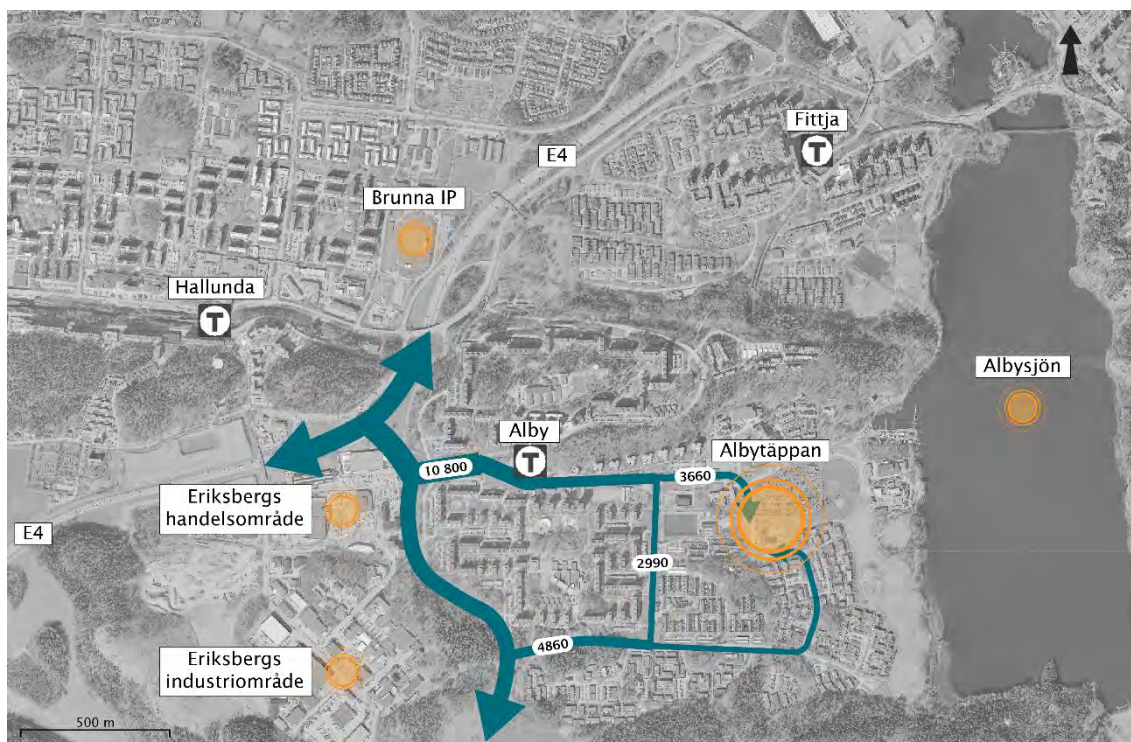
5.5.2 NÄTUTLÄGGNING OCH TRAFIKSITUATION

Antaganden kring fördelningen på vägnätet behöver göras för att skapa en enkel nätutläggning av den alstrade trafiken. I samråd med trafikplanerare på kommunen har ett första antagande gjorts att 40% av biltrafiken rör sig norrut mot E4:an och Eriksbergs handelsområde, och 60% av biltrafiken rör sig söderut mot Tumba centrum. Därefter adderas den alstrade trafiken på befintlig trafik, baserad på trafikmätningar i området. Från den befintliga trafiken i Kvarnhagen beräknas högst 20% använda den nya kopplingen norrut, då inga större målpunkter kopplas samman, och resterande trafik beräknas fortsätta gå längs med den södra kopplingen mot Hågelbyvägen.

Enligt Trafikverkets flödesmätningar går i dagsläget 14 120 fordon per dygn längs Hågelbyleden (14% tung trafik). Det motsvarar ca 20 500 ÅDT till prognosår 2040 med Trafikverkets uppräkningsstal för Stockholms län. En ökning på 300 fordon per dygn i den norra korsningspunkten bedöms inte påverka situationen nämnvärt jämfört med dagsläget. Under maxtimmen, vilket schablonmässigt motsvarar ungefär 10% av ÅDT, går ca 1 200 fordon genom den norra korsningen. Den tillkommande trafiken beräknas därför under maxtimmen vara ca 30–40 fordon, vilket inte bedöms påverka kapaciteten i korsningen. Tilläggas bör att den södra korsningen nyligen fått förstärkt kapacitet genom signalreglering.

En viss andel av kapaciteten i korsningarna går till tyngre fordon i och med masshantering för Förbifart Stockholm, vilket öppnar upp ytterligare kapacitet i framtiden när Förbifarten är färdigställd.

Sammantaget är bedömningen att exploateringen inte leder till en betydande ökning av trafiken i området. I fallet att kapacitetsproblem uppstår i korsningarna i framtiden, till exempel på grund av ökade trafikmängder i och med nya relationer då Förbifarten har öppnat, bör en utredning genomföras tillsammans med Trafikverket.



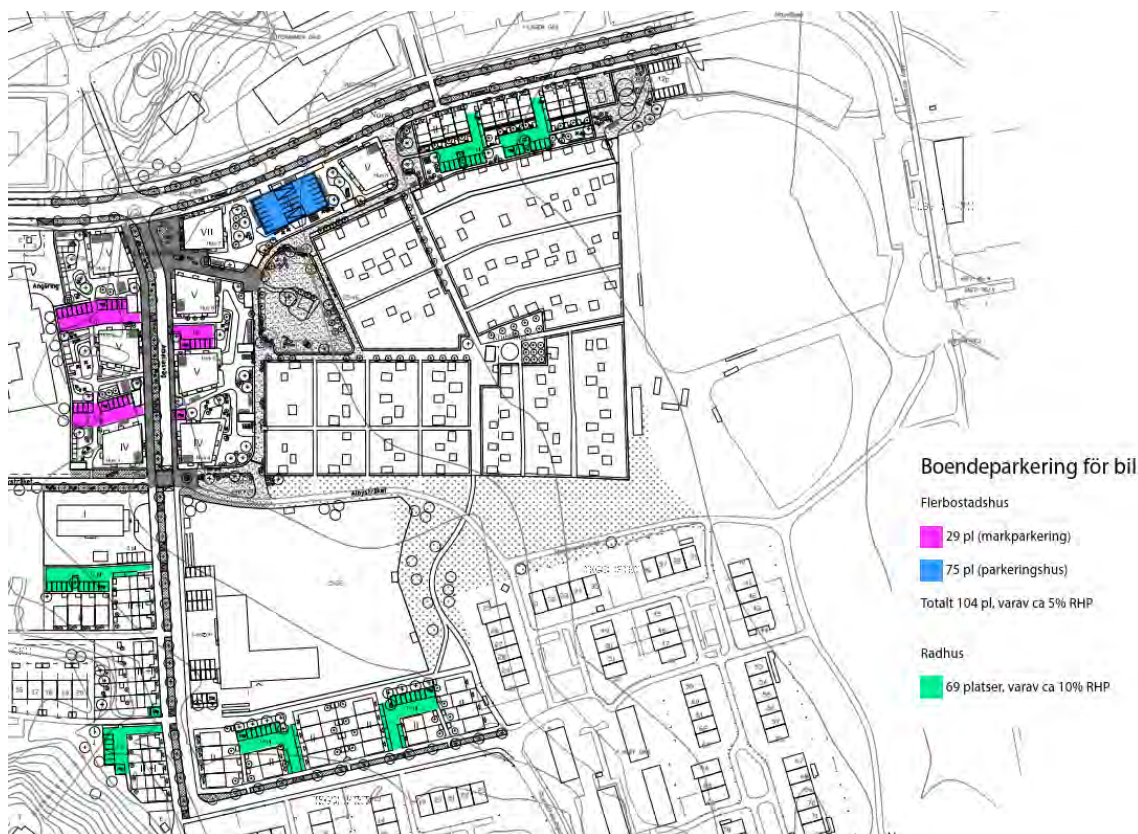
Figur 20 Flödeskarta i de befintliga mätpunkterna för år 2040. Hågelbyvägen räknas ligga på 20 500 ÅDT enligt Trafikverkets uppräkningsstal för Stockholm.

6 PLANFÖRSLAG – PARKERING OCH ANGÖRING

I detta kapitel redogörs för behov och lösning av cykel- och bilparkering samt angöring för exploateringsens olika enhetstyper. I Tabell 2 sammanfattas bilparkeringsbehovet för samtliga bostäder inom Albytjärpan, först enligt Botkyrka kommuns norm utan tillämpad reduktion, och även med den projektspecifika reduktionen om 15 % via mobilitetsåtgärder. I följande delkapitel redovisas behovet mer utförligt. Även behovet av parkering för övriga verksamheter redovisas i delkapitel.

Tabell 2. Sammanställning bilparkeringsbehov bostäder.

	Behov enligt parkeringsnorm	Behov efter 15% reduktion via mobilitetsåtgärder	Placering
Lägenheter	120	103	Parkeringshus och markparkering
Radhus	74	64	Markparkering
Bilpool	0	6	Markparkering
Totalt:	194	173	



Figur 21. Översikt över planerade parkeringsytor inom planen.

6.1 LÄGENHETER

6.1.1 PARKERINGSBEHOV

Cykelparkering

Behovet av cykelparkering hanteras i Botkyrka kommuns riktlinjer om parkering. Riktlinjerna innebär att i genomsnitt 2 cykelplatser per lägenhet ska anordnas. Anpassning ska dock ske efter lägenhetsstorlek. Inom Albytäppan räknas behovet utifrån 2 platser per lägenhet, med antagandet att de större lägenheterna i praktiken i snitt använder fler platser än de små lägenheterna.

Vidare framgår i riktlinjerna att hälften av cykelplatserna bör placeras inomhus i cykelrum i markplan och andra hälften utomhus i anslutning till entréer. Det totala behovet samt fördelning mellan cykelrum och utomhus redovisas i Tabell 3.

Tabell 3. Cykelparkeringsbehov för lägenheter inom Albytäppan.

Placering	Parkeringsbehov cykel
I cykelrum	215
Utanför entréer	215
Summa:	430 platser

Bilparkering

Samtliga lägenheter inom Albytäppan ligger i zon B enligt Botkyrka kommuns parkeringsprogram. Detta eftersom avståndet till spårbunden kollektivtrafik är mellan 600 och 1200 meter. I enlighet med Botkyrka kommuns riktlinjer tillämpas därmed bilparkeringstal enligt Tabell 4 nedan.

Tabell 4. Botkyrka kommuns riktlinjer för bilparkering för lägenheter inom zon B.

Lägenhetsstorlek	Definition	Parkeringsstal, zon B (+ besöksparkering)
Små lägenheter	1-2 rok <i>eller</i> max 45 kvm	0,4 (+0,05)
Medelstora lägenheter	3-4 rok <i>eller</i> max 75 kvm	0,6 (+0,05)
Stora lägenheter	Större än 75 kvm	0,75 (+0,05)

Utifrån definitionen i Botkyrkas parkeringsriktlinjer används lägenhetsfördelning enligt Tabell 5 nedan.

Tabell 5. Lägenhetsfördelning inom Albytäppan.

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter
Små	113
Medelstora	91
Stora	11
Summa:	215

För lägenheterna inom Albytäppan är ambitionen att erbjuda mobilitetsåtgärder för de boende och därmed reducera bilparkeringstalet. Reduktionen som tillämpas är 15 %, vilket förutsätter mobilitetsåtgärder enligt kapitel Mobilitetsåtgärder bostäder. Reduktionen tillämpas endast på boendeparkering. Behovet innan respektive efter reduktionen visas i Tabell 6 nedan. Slutgiltigt behov av bilparkering för lägenheterna är totalt 103 platser. Utöver det tillkommer behov av platser för bilpoolsbilar, se kapitel Mobilitetsåtgärder bostäder.

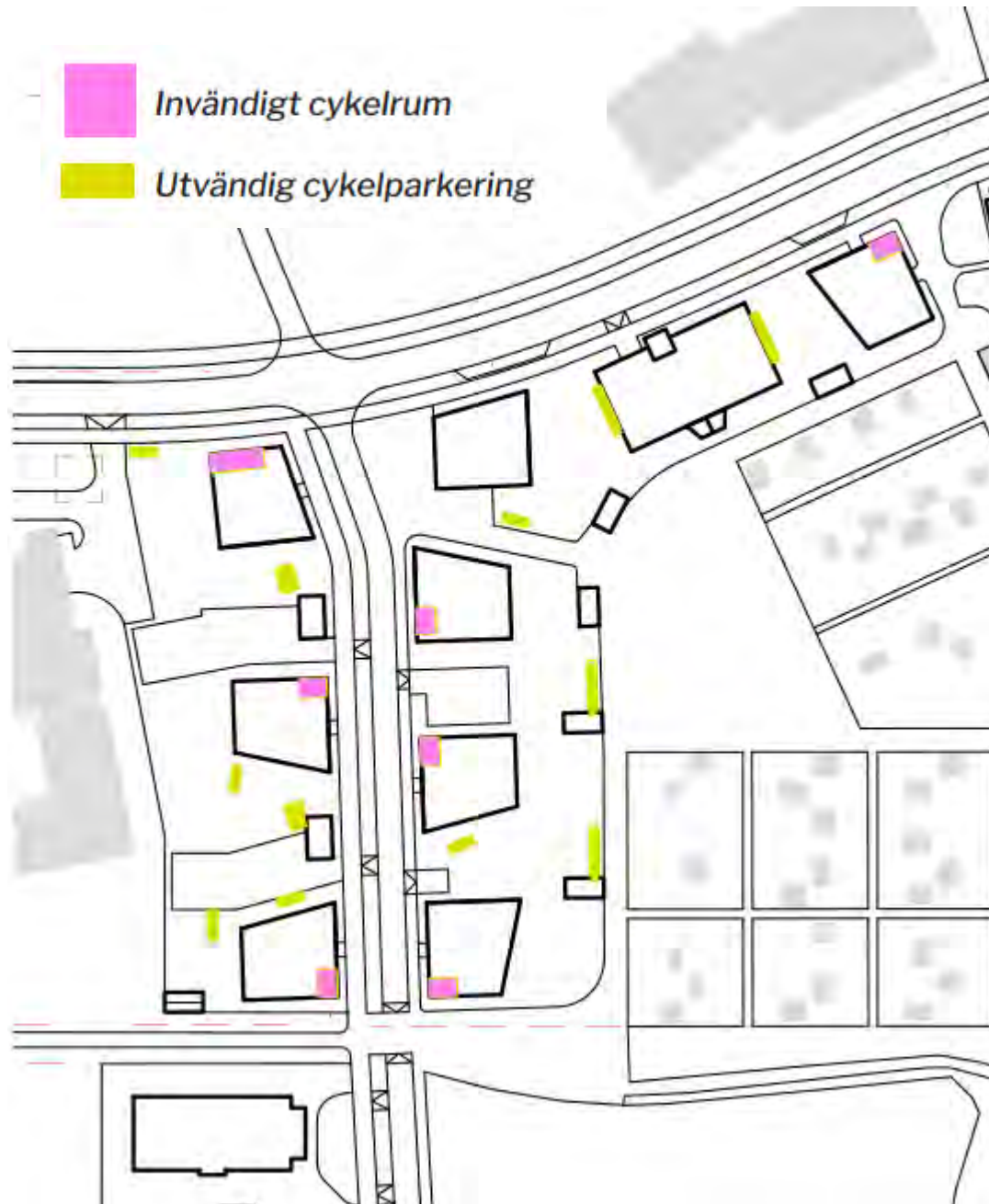
Tabell 6. Bilparkeringsbehov för lägenheter inom Albytäppan, utan reduktion respektive med 15 % reduktion för boendeparkering.

Användning	Enligt norm, utan reduktion	Med 15 % reduktion
Boende	109	92
Besökare	11	11
Summa:	120 platser	103 platser

6.1.2 PARKERINGSLÖSNING

Cykelparkering

Totalt planeras för ca 430 platser för cykel. Platserna fördelas jämnt över flerbostadshusens bostadsgårdar och invändigt i form av cykelrum på bottenvåningarna. Cykelparkeringen utomhus ska vara överblickbar och väl belyst för att skapa trygghet. Cykelställen som används ska möjliggöra för fastlåsning av ramen. Vidare ska cykelparkering utomhus gärna vara väderskyddade.



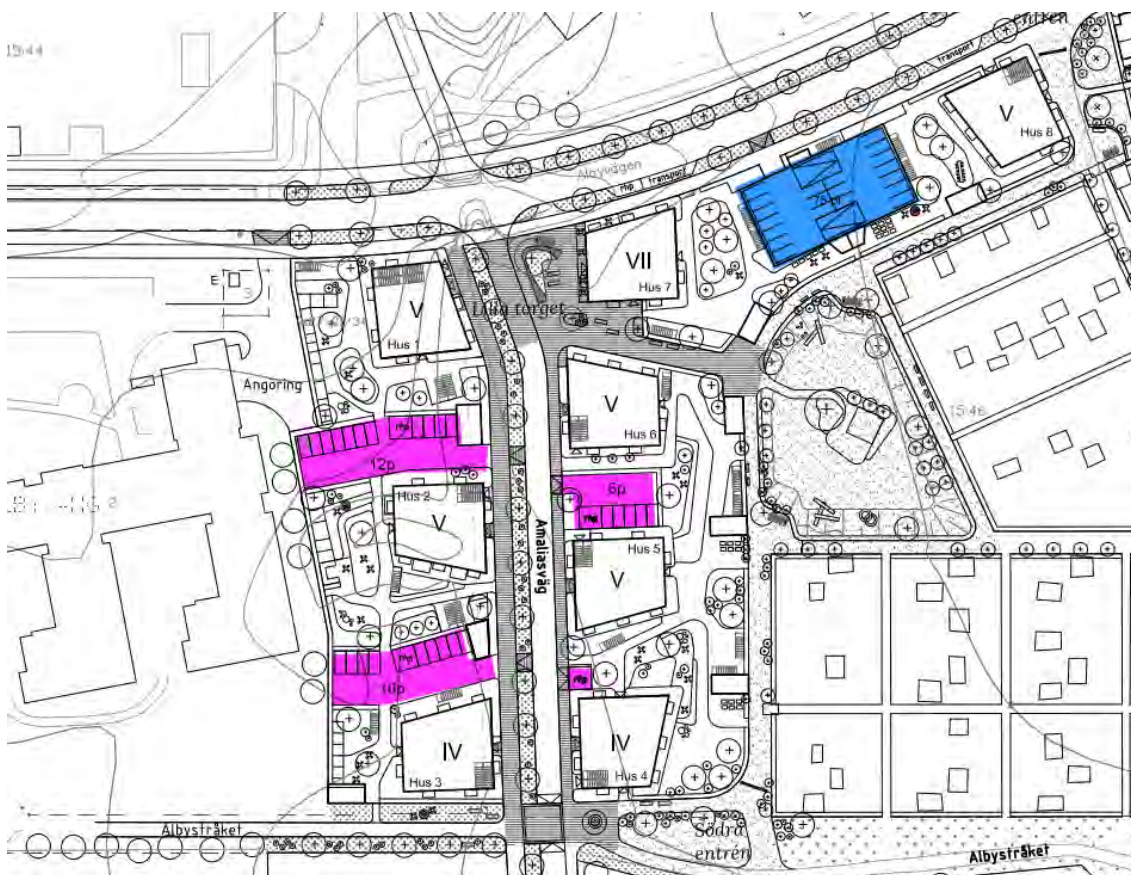
Figur 22. Cykelparkering för flerbostadshusen.

Bilparkering

Parkering för lägenheterna löses genom parkeringshuset vid Albyvägen samt tre markparkeringar med anslutning från Amalias väg, se Tabell 7 och Figur 23. Samtliga bilparkeringsplatser ska vara förberedda för att möjliggöra laddning av bilar.

Tabell 7. Parkeringslösning och fördelning av bilplatser för lägenheter.

Parkeringslösning	Antal bilparkeringsplatser
Parkeringshus	75
Markparkering	29
Summa:	104 platser



Figur 23. Parkering för flerbostadshus i parkeringshus (blått) och markparkering (rosa).

Från parkeringshuset nås alla lägenhetshus inom 200 meter, och enligt Botkyrkas norm möjliggörs därför för både boende- och besöksparkering i parkeringshuset. Majoriteten av flerbostadshusen ligger inom 100 meter från parkeringshuset. Cirka 6 % av platserna planeras utformas för rörelsehindrade och ordnas både inom parkeringshuset och på markparkeringarna. Minst en entré till respektive lägenhetshus nås inom 25 meter från minst en parkeringsplats för rörelsehindrade.

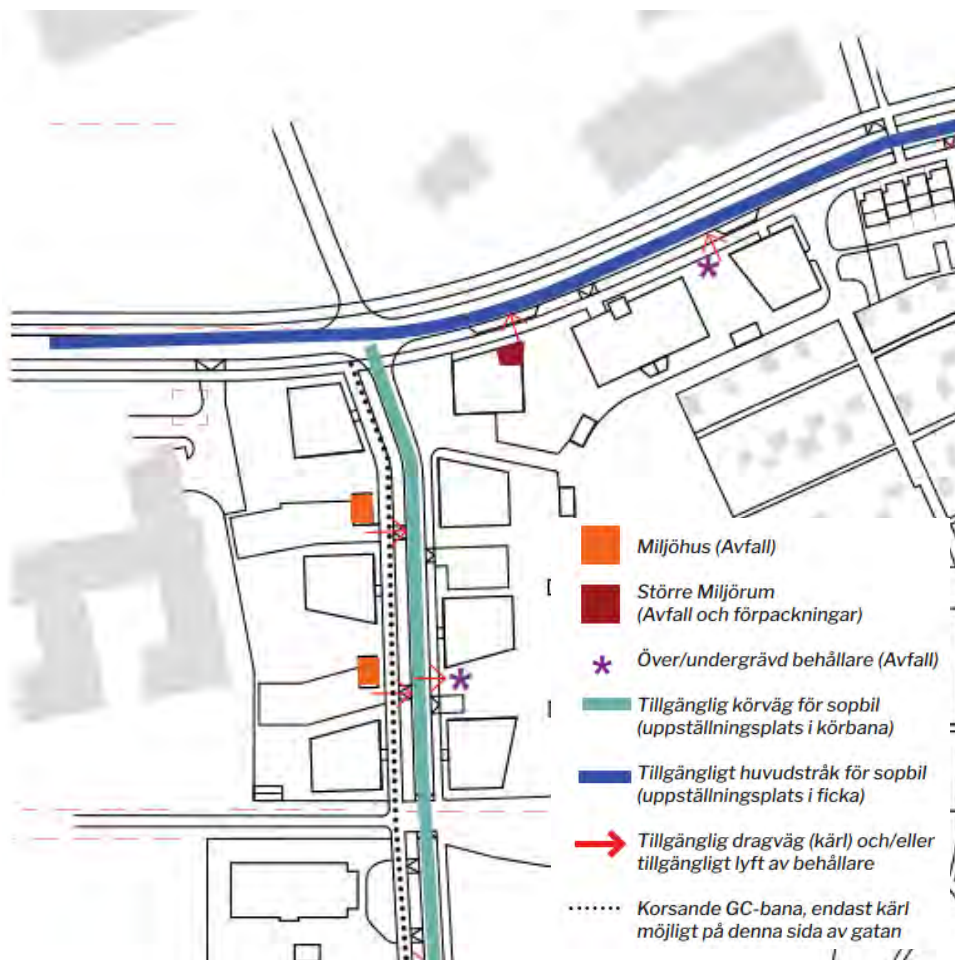
6.1.3 ANGÖRING

Avfallshantering

För lägenhetshusen längs Albyvägen tillskapas uppställningsplatser för angöring och avfallshantering i ficka vid sidan om körbanan. Detta eftersom Albyvägen är en huvudgata. Då det endast föreslås en gångbana (ej cykelbana) mellan körbana/ficka och plats för avfallshantering kan denna utgöras av antingen miljöhus med drag av kärl eller som över/underjordiskbehållare med lyft. I en av lägenhetshusens bottenvåningar uppförs utöver vanlig avfallshantering även ett större miljörum med plats för större fraktioner.

För lägenhetshusen längs Amalias väg tillskapas uppställningsplatser för avfallshantering i körbanan. Detta möjliggörs eftersom kantstensparkerings inte ordnas. Syftet med denna lösning är att skapa ett trafiksäkert gaturum där fordonstrafik tvingas att sakta in när hämtning av avfall sker med sopbil. Vägen ska hastighets säkras till 30 km/h.

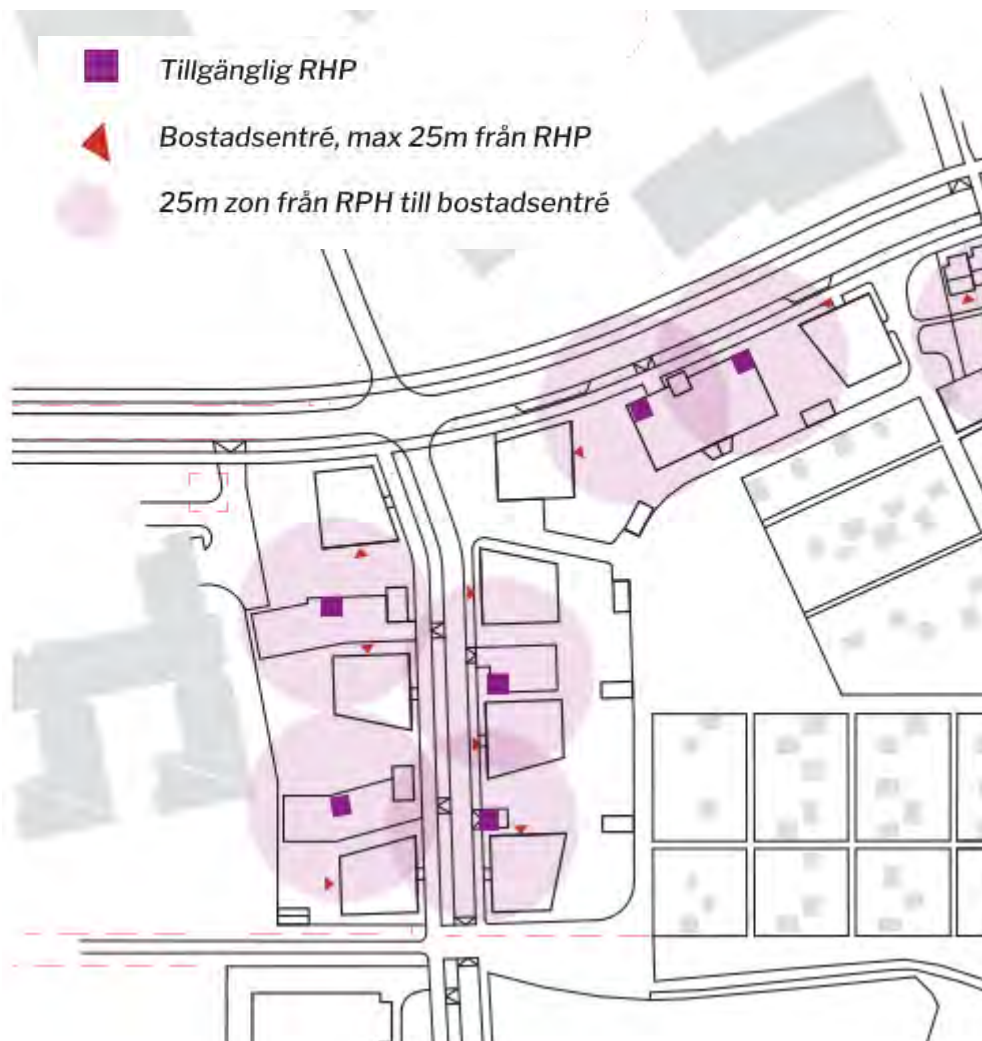
För lägenhetshusen som föreslås på västra sidan av Amalias väg korsas dragväg för sopkärl av en gång- och cykelbana. All avfallshantering väster om Amalias väg sker därför genom drag av kärl, då lyft av behållare över gång- och cykelbanan inte är önskvärt. För lägenhetshusen som föreslås på östra sidan av Amalias väg kan avfallshantering lösas antingen via drag av kärl eller med över/underjordiskbehållare eftersom det inte finns någon korsande cykeltrafik på östra sidan.



Figur 24. Miljörum, avfallsbehållare, körvägar samt tillgängliga dragvägar.

Tillgänglig angöring

Enligt Boverket ska parkeringsplatser för rörelsehindrade kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till bland annat bostadshus. För lägenhetshuset inom Albytäppan planeras för tillgängliga parkeringsplatser för rörelsehindrade inom 25 meter från radhusens entréer. En del parkeringsplatser för rörelsehindrade ligger på markparkeringsytor bland vanliga parkeringsplatser, en är friliggande och nås direkt från Amalias väg och två platser ordnas i parkeringshuset på bottenvåningen. Eventuell kantsten som måste passeras för körvägen till parkeringsplatser för rörelsehindrade bör sänkas till samma nivå som körbanan.



Figur 25. Parkeringsplatser för rörelsehindrade (lila kvadrat) samt 25 meter avstånd från bostadsentré (rosa cirkel).

Räddningstjänst

Samtliga flerbostadshus är tillgängliga för räddningstjänst. Utryckningsfordon kan angöra via Amalias väg samt angöringsfickor på Albyvägen på samma sätt som sopbilar, se ovan.

6.2 RADHUS

6.2.1 PARKERINGSBEHOV

Samtliga radhus inom Albytäppan ligger i zon B enligt Botkyrka kommuns parkeringsprogram. Detta eftersom avståndet till spårbunden kollektivtrafik är mellan 600-1200 meter. Botkyrka kommuns riktlinjer innebär 1,5 platser/radhus, varav 0,1 plats för besökare.

Tabell 8. Botkyrka kommuns riktlinjer för bilparkering för radhus inom zon B.

Bostadstyp	Parkeringstal, zon B (+ besöksparkering)
Enbostadshus	1,4 (+ 0,1)

Totalt planeras 49 radhus inom Albytäppan, se Tabell 9 nedan.

Tabell 9. Antal radhus inom Albytäppan.

Enbostadshus	Antal bostäder
Radhus	49

För radhusen inom Albytäppan är ambitionen att erbjuda mobilitetsåtgärder för de boende och därmed reducera bilparkeringstalet. Reduktionen som tillämpas är 15 %, vilket förutsätter mobilitetsåtgärder enligt kapitel Mobilitetsåtgärder bostäder. Reduktionen tillämpas endast på boendeparkering. Behovet före respektive efter reduktionen visas i Tabell 10 nedan. Slutgiltigt behov av bilparkering för lägenheterna är totalt 55 platser. Utöver det tillkommer behov av platser för bilpoolsbilar, se kapitel Mobilitetsåtgärder bostäder.

Tabell 10. Bilparkeringsbehov för radhus inom Albytäppan.

Användning	Enligt norm, utan reduktion:	Med 15 % reduktion
Boende	69	59
Besökare	5	5
Summa:	74 platser	64 platser

I Botkyrka kommuns riktlinjer finns inget cykelparkeringstal för radhus. Cykelparkering ska dock enligt riktlinjerna anordnas för varje enbostadshus.

Enligt kommunens riktlinjer ska bilparkering för radhus ske på den egna tomten alternativt som samlad parkering på kvartersmark. Inom Albytäppan planeras för samlad parkering på kvartersmark intill radhusen.

6.2.2 PARKERINGSLÖSNING

Cykelparkering

Cykelparkering för radhusen ordnas på egna tomten och redovisas därför inte i denna utredning.

Bilparkering

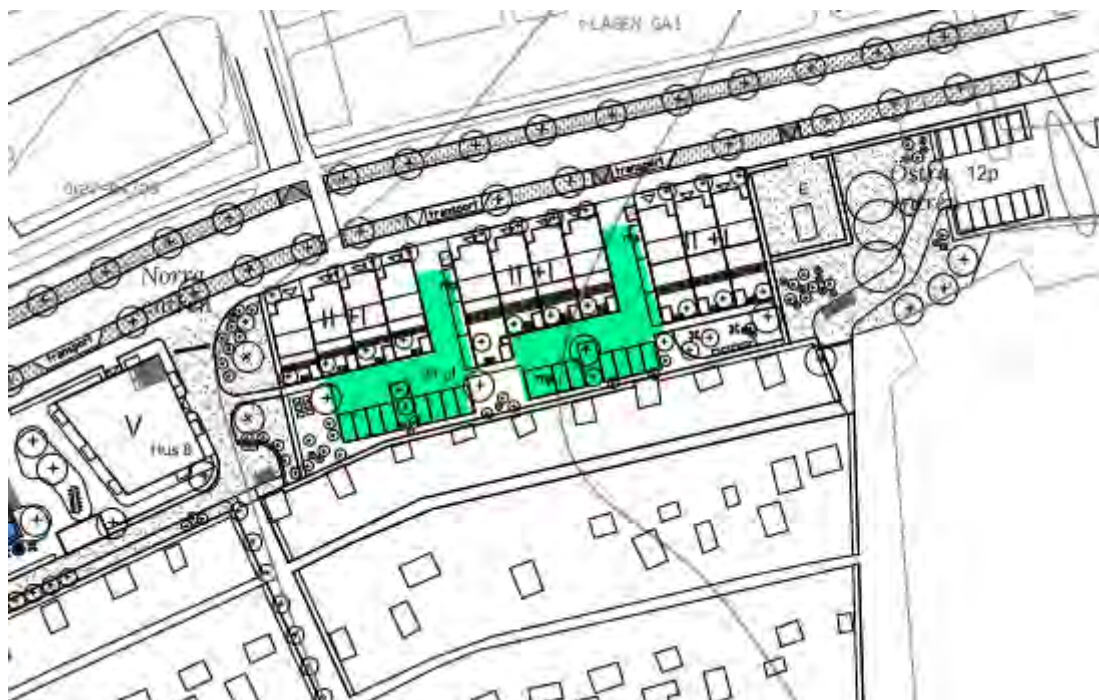
Bilparkering för lägenheterna löses genom samlad markparkering på kvartersmark samt parkering längs kvartersgator. Totalt ordnas 69 parkeringsplatser för radhusen, se Tabell 11 samt Figur 26 och Figur 27 nedan. Cirka 10 % av platserna planeras utformas som parkeringsplatser för rörelsehindrade.

Tabell 11. Parkeringslösning och fördelning av bilplatser för radhus.

Parkeringslösning	Antal bilparkeringsplatser
Markparkering + kvartersgator	69



Figur 26. Parkering för radhus vid Amalias väg.



Figur 27. Parkering för radhus vid Albyvägen.

6.2.3 ANGÖRING

Avfallshantering

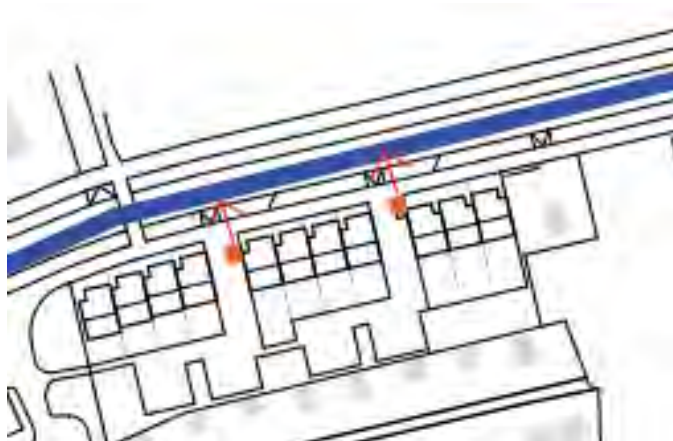
För radhusen längs Albyvägen tillskapas uppställningsplats för angöring och avfallshantering i ficka vid sidan om körbanan. Detta eftersom Albyvägen är en huvudgata. Eftersom det endast föreslås en gångbana, ej cykel, mellan körbana/ficka och plats för avfallshantering kan denna utgöras av antingen miljöhus med drag av kärl eller som över/underjordiskbehållare med lyft.

För radhusen längs Amalias väg tillskapas uppställningsplatser för avfallshantering i körbanan. Detta möjliggörs eftersom kantstensparkering inte ordnas. Syftet med denna lösning är att skapa ett trafiksäkert gaturum där fordonstrafik tvingas att sakta in när hämtning av avfall sker med sopbil.

För radhusen som föreslås på västra sidan av Amalias väg korsas dragväg för sopkärl av en gång- och cykelbana. All avfallshantering väster om Amalias väg sker därför genom drag av kärl, då lyft av behållare över gång- och cykelbanan inte är tillåtet. För radhusen som föreslås på östra sidan av Amalias väg kan avfallshantering lösas antingen via drag av kärl eller med över/underjordiskbehållare eftersom det inte finns någon korsande cykeltrafik på östra sidan.



Figur 28. Plats för avfall, körvägar samt tillgängliga dragvägar. Rosa cirklar visar 50 meter avstånd från bostadscentré.



Figur 29. Plats för avfall, körvägar samt tillgängliga dragvägar. Rosa cirklar visar 50 meter avstånd från bostadsentré.

Tillgänglig angöring

Enligt Boverket ska parkeringsplatser för rörelsehindrade kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till bland annat bostadshus. För radhusen inom Albytäppan planeras för tillgängliga parkeringsplatser för rörelsehindrade inom 25 meter från radhusens entréer. En del parkeringsplatser för rörelsehindrade ligger på markparkeringsytor bland vanliga parkeringsplatser, andra utgörs av kantstensparkering och några är friliggande och nås direkt från Amalias väg respektive Albyvägen. Eventuell kantsten som måste passeras för körvägen till parkeringsplatser för rörelsehindrade bör sänkas till samma nivå som körbanan.



Figur 30. Parkeringsplatser för rörelsehindrade (lila kvadrat) samt 25 meter avstånd från bostadsentré (rosa cirkel).



Figur 31. Parkeringsplatser för rörelsehindrade (lila kvadrat) samt 25 meter avstånd från bostadscentré (rosa cirkel).

Räddningstjänst

Samtliga radhus är tillgängliga för räddningstjänst. Utryckningsfordon kan angöra via Amalias väg samt angöringsfickor på Albyvägen på samma sätt som sopbilar, se ovan.

6.3 MOBILITETSÅTGÄRDER BOSTÄDER

För att möjliggöra en reduktion på parkeringstalet bostäder krävs att mobilitetsåtgärder och tjänster erbjuds. Det är exploatören som ansvarar för att genomföra och bekosta åtgärderna och tjänsterna.

Två åtgärdspaket, ett för flerbostadshusen och ett för radhusen, har föreslagits. Observera att åtgärdspaketen skiljer sig något trots att reduktionsgraden är densamma (15 %). Skillnaden beror på att vissa åtgärder lämpas sig bättre för olika typer av boendetyper och målgrupper.

6.3.1 ÅTGÄRDSPAKET LÄGENHETER

För att möjliggöra en reduktion om 15 % på parkeringstalet för flerbostadshusen krävs att motsvarande mobilitetsåtgärder och tjänster erbjuds. Följande paket med åtgärder föreslås:

- Startpaket för nyinflyttade inklusive:
 - Information om bilpool och cykelpool
 - Cykelkarta och information om cykelrum
 - SL-kort (minst ett månadskort/lägenhet) samt info om kollektivtrafiken.
- Bilpool. Medlemskap i bilpoolen garanteras för de boende och inkluderas i hyran/avgiften under minst 3 år.
- Cykelpool med elassisterade lådcyklar.
- Inomhusparkering för cyklar med automatiska dörröppnare, mekarverktyg etcetera.
- Anpassade parkeringsavgifter. De som nyttjar bilparkering får betala den verkliga kostnaden för anläggande och drift av denna, inklusive markvärde.
- Uppföljning av bilinnehav samt parkerings- och trafiksituation.

6.3.2 ÅTGÄRDSPAKET RADHUS

För att möjliggöra en reduktion om 15 % på parkeringstalet för radhusen krävs att motsvarande mobilitetsåtgärder och tjänster erbjuds. Följande paket med åtgärder föreslås:

- Startpaket för nyinflyttade:
 - Information om bilpool
 - Cykelkarta
 - SL-kort (minst ett månadskort/lägenhet) och info om kollektivtrafiken.
- Bilpool. Medlemskap i bilpoolen garanteras för de boende och inkluderas i hyran/avgiften under minst 3 år.
- Rabatt på cykelservice.
- Uppföljning av bilinnehav samt parkerings- och trafiksituation.

6.3.3 BILPOOL OCH CYKELPOOL

För att en bilpool ska fungera både ekonomiskt och utbudsmässigt är 1 bilpoolsbil/50 lägenheter ett lämpligt nyckeltal. Applicerat på lägenheterna och radhusen i Albytäppan innebär det att totalt 6 platser för bilpoolsbilar ska iordningsställas utöver parkeringsbehovet enligt kapitel 6.1.1 och 6.2.1 Bilpoolsplatser ska ordnas på kvartersmark. Parkeringslösningen enligt kapitel 6.1.2 och 6.2.2 innebär att det finns marginal för att skapa dessa platser för bilpoolsbilar. För att bilpoolstjänsten ska vara

tillgänglig för alla radhus och flerbostadshus i området bör platser ordnas i centrala planområdet, alternativt både i norra och i södra delen.

Det är viktigt att mobilitetsåtgärder, däribland bilpool, finns på plats vid första inflyttning. Detta eftersom potentialen att skapa nya resvanor då är som störst. Albytäppan planeras dock byggas ut i etapper och efterfrågan på bilpool kommer att öka i takt med att fler boende flyttas in. Det är därför möjligt att till en början erbjuda ett färre antal poolbilar, för att sedan öka antalet till 6 poolbilar i takt med fortsatt inflyttning och ökad efterfrågan.

Antalet cyklar som rekommenderas i cykelpoolen är 4 elassisterade lådcyklar. Dessa kan antingen placeras i parkeringshuset på bottenvåningen eller i något av lägenhetshusen. Observera att samtliga boende ska ha tillgång till cykelpoolen oavsett placering.

6.4 FÖRSKOLA

Förskolan är befintlig varför parkeringsbehovet för verksamheten inte beräknas inom denna utredning. Utgångspunkten är i stället att befintligt parkeringsutbud ska uppfyllas även efter att intilliggande område exploateras och Amalias väg få ny utformning. Förskolans befintliga parkeringsutbud är 29 bilplatser inklusive en plats för rörelsehindrade, vilket motsvarar cirka 2,4 platser per avdelning.

Inom förskolans område säkerställs total 29 bilparkeringsplatser varav en för rörelsehindrade.

Intill förskolan och Amalias väg föreslås en ny lastzon. Lastzonen föreslås utformas som en T-vändning. Utformningen möjliggör vändning backningsrörelser för typfordon Los, alltså en sopbil eller mindre lastbil.



Figur 32. Princip för lastzon vid förskolan..

6.5 KOLONILOTTER

I Botkyrka kommuns parkeringsriktlinjer finns inte något parkeringstal specifikt för kolonilottsverksamhet. Parkeringsbehovet för kolonilotter utreds därför projektspecifikt.

Befintlig markparkering för kolonilotterna utgår. En ny markparkering för kolonilotterna med cirka 12 platser, varav en plats för rörelsehindrade, planeras strax öster om befintlig parkeringsyta.

6.6 LSS-BOENDE

6.6.1 PARKERINGSBEHOV

Botkyrka kommun saknar riktlinjer för parkering för LSS-boende eller andra vårdboenden. För planerat LSS-boende i Albytäppan har en särskild utredning för behovet därför gjorts. Parkeringsstalet som valts att tillämpas för LSS-boendet är 0,2 platser/lägenhet i LSS-boendet. Parkeringsstalet är motsvarar det tal som Haninge kommuns parkeringsnorm medger för vårdboende. Baserat på Haninge och Botkyrkas geografiska lokalisering är bedömningen att parkeringstalet är lämpligt att använda för Albytäppan.

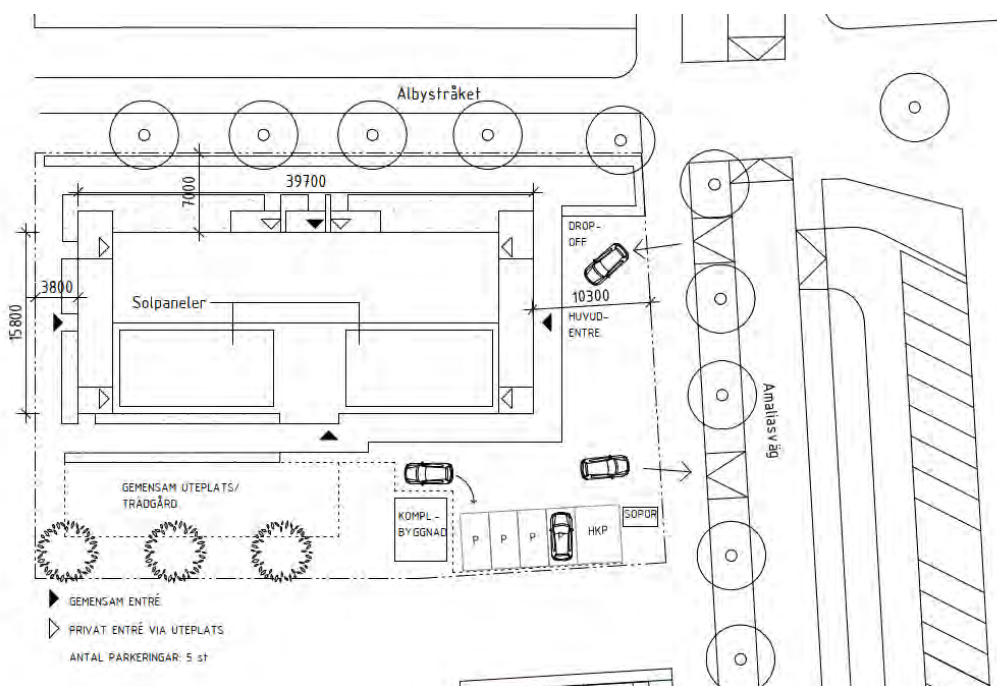
Tillämpat parkeringstal	Parkeringsbehov bil
0,2 platser/LSS-lägenhet	2 platser

Även viss cykelparkering för personal och besökare bör ordnas på fastighetsmark.

6.6.2 PARKERINGSLÖSNING

Parkeringsplatser för LSS-boende planeras inom fastigheten. Totalt föreslås 5 bilparkeringsplatser varav en parkeringsplats för rörelsehindrade.

In- och utfart för angöring och parkering föreslås från Amalias väg.



6.6.3 ANGÖRING

Avfallshantering

Förslaget möjliggör avfallshantering vid angöringszon på fastigheten, med in- och utfart från Amalias väg.

Alternativet om gemensam in- och utfart tillämpas är att tillskapa uppställningsplatser för avfallshantering i körbanan, likt för radhusen längs samma gata. Detta möjliggörs eftersom kantstensparkering inte ordnas. Syftet med denna lösning är att skapa ett trafiksäkert gaturum där fordonstrafik tvingas att sakta in när hämtning av avfall sker med sopbil. Eftersom dragväg för sopkärl korsas av en gång- och cykelbana bör all avfallshantering ske genom drag av kärl, då lyft av behållare över gång- och cykelbanan inte är tillåtet.

Tillgänglig angöring

Förslaget möjliggör tillgänglig angöring via angöringszon på fastigheten, med in- och utfart från Amalias väg. Tillgänglig angöring är även möjligt via planerade parkeringsplatser, inklusive parkering för rörelsehindrade, som ligger inom 25 meter från entrén.

Räddningstjänst

Utryckningsfordon kan angöra LSS-boendet via angöringszonen på samma sätt som sopbilar, se ovan. Om en gemensam in- och utfart istället utformas kan utryckningsfordon använda uppställningsplats på Amalias väg.

6.7 LOKALVERKSAMHET

6.7.1 PARKERINGSBEHOV

Den projektspecifika bedömningen är att mindre lokalverksamheter i form av café, kiosk eller liknande vanligtvis har en låg efterfrågan av bilparkering och att parkering inte behöver ordnas för lokalverksamheten. Besökare väntas huvudsakligen komma från närområdet via gång eller cykel.

En tillgänglig parkeringsplats för rörelsehindrade måste dock ordnas intill lokalen.

6.7.2 PARKERINGSLÖSNING

En parkeringsplats för rörelsehindrade planeras ordnas i ficka på Albyvägen inom 25 meter från planerad entré till caféverksamheten.

6.7.3 ANGÖRING

Avfallshantering

För lokalverksamheten tillskapas uppställningsplats för angöring och avfallshantering i ficka vid sidan om körbanan på Albyvägen. Detta eftersom Albyvägen är en huvudgata. Då det endast föreslås en gångbana, ej cykel, mellan körbana/ficka och plats för avfallshantering kan denna utgöras av antingen miljöhus med drag av kärl eller som över/underjordiskbehållare med lyft. I byggnaden planeras utöver vanlig avfallshantering även ett större miljörum med plats för större fraktioner. Miljörummet planeras i direkt närhet till angöringsfickan.

Tillgänglig angöring

För lokalverksamheten inom Albyvägen planeras för en tillgänglig parkeringsplats för rörelsehindrade inom 25 meter från minst en entré i ficka på Albyvägen. Eventuell kantsten som måste passeras för körvägen till parkeringsplatser för rörelsehindrade bör sänkas till samma nivå som körbanan.

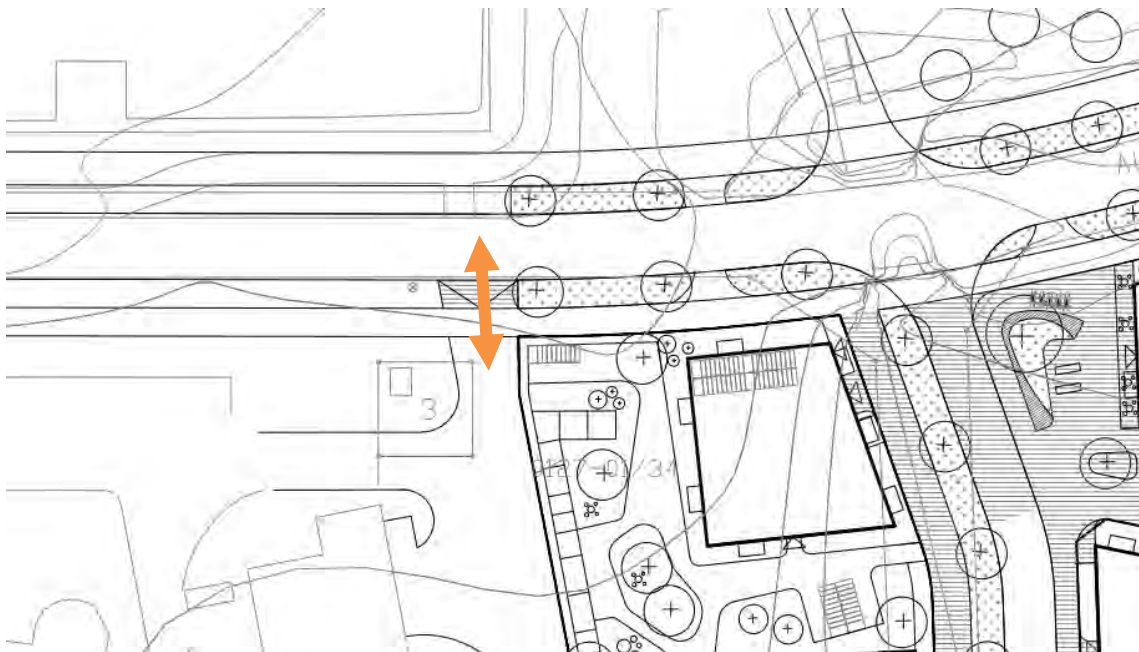
Räddningstjänst

Verksamhetslokalen är tillgänglig för räddningstjänst. Utryckningsfordon kan angöra via angöringsfickan på Albyvägen på samma sätt som sopbilar, se ovan.

6.8 ÄLDREBOENDE

Äldreboendet ligger utanför planområdet och parkeringsbehovet påverkas inte av planförslaget. Parkeringsbehovet som ska tillgodoses motsvarar befintligt antal parkeringsplatser.

Infarten påverkas av projektet när korsningen Albyvägen - Amalias väg byggs om. En ny infart från Albyvägen behöver ordnas strax väster om befintlig infart. Den nya placeringen för in- och utfart påverkar inte angöringen för äldreboendet när det gäller tillgänglighet, utryckningsfordon, varuleverans eller avfallshantering.



Figur 34. Ny placering av in- och utfart mot Albyvägen.