

Nytorps gärde

Trafikutredning

**April
2021**



**Stockholms
stad**

Uppdrag	Trafikutredning Nytorps gärde, 282539
Titel på rapport:	Nytorps gärde - Trafikutredning
Datum:	2021-04-16
Beställare:	Stockholms stad, exploateringskontoret
Kontaktperson:	Sanna Waldowsson, (extern) exploateringskontoret Erik Bengtsson Loord, exploateringskontoret Sarah Löfling, exploateringskontoret
Konsult:	Tyréns
Uppdragsansvarig:	Ali Esmaili
Trafikplanerare:	Sam Hirsch Joakim Bergqvist
Gatuprojektör:	Victor Eliasson
Kvalitetsgranskare:	Carolina Stenbeck

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING.....	5
PROJEKTMÅL	6
STYRDOKUMENT.....	7
Framkomlighetsstrategi.....	7
Gångplan.....	7
Cykelplan	7
Gata Stockholm	7
Plan för säkra- och trygga skolvägar.....	7
En stad för alla	7
BEFINTLIG TRAFIKSITUATION.....	8
Gångtrafik	8
Cykeltrafik.....	9
Kollektivtrafik.....	10
Biltrafik	11
Trafiksäkerhet	12
PLANFÖRSLAG.....	13
GATUSEKTIONER.....	15
FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	19
Gångtrafik	19
Cykeltrafik.....	20
Kollektivtrafik.....	21
Fordonstrafik.....	23
Trafikalstring	24
Angöring, avfallshantering och RHP.....	25
TRAFIKSÄKERHET	26
CYKELPARKERING.....	27
BILPARKERING	27
VIDARE ARBETE.....	28
UPPFÖLJNING AV PROJEKTMÅL	28

Sammanfattning

Nytorps gärde är beläget mellan Björkhagen, Hammarbyhöjden och Kärrtorp i Stockholms södra delar. Staden planerar för en exploatering och utveckling av gärdet. Trafikutredningen syftar till att redogöra nuvarande trafiksituation samt beskriva den framtida.

Intill gärdets västra kant sträcker sig Åstorpsringen som idag är trafikseparerad från gående- och cyklister. Åstorpsringen kan i anslutning till området korsas genom planskilda passager. De planskilda passagerna ses som en tillgång då de bland annat skapar säkra och trygga skolvägar. Nytorps gärdets norra delar ansluter mot Ulricehamnsvägen som idag är en lokalgata med dubbelsidig angöring och gångbanor.

Nytorps gärde föreslås utvecklas med cirka 650 lägenheter, två förskolor, en idrottshall, lokaler för mindre verksamheter och en livsmedelsbutik. Förslaget innebär även en utveckling av parken och tillskapande av ytor för skyfallshantering.

Åstorpsringen föreslås omvandlas från dagens trafikseparerade lösning till att gång- och cykelbana förläggs längs gatan samtidigt som befintliga gång- och cykeltunnlar behålls. Åstorpsringens nya utformning ska tillsammans med intilliggande bebyggelse bidra till att gatan upplevs mer som en stadsgata.

Mot Åstorpsringen ansluter det nya lokala gatunätet. Lågfartsgatan (lokalgata 1 och 3) sträcker sig utmed gärdets norra kant och syftar till att möjliggöra angöring till den nya bebyggelsen och samtidigt prioritera oskyddade trafikanter. I vidare arbete och detaljprojektering bör detta tas i beaktande. Lågfartsgatan (lokalgata 1 och 3) innebär också en ny koppling mellan Åstorpsringen och Ulricehamnsvägen vilket kan uppfattas som en attraktiv koppling för genomfartstrafik. Utformningen av gatan ska motverka detta genom att tydligt prioritera framförallt gående men även cyklister. På grund av komplicerad skyfallssituation har en del av lågfartsgatan (lokalgata 3) höjdsatts med en längslutning om 0,7 procent. Denna längslutning är ett avsteg från gällande riktlinjer (1 procent) och bör studeras vidare i kommande detaljprojektering.

Samrådsförslaget innebär att en angöringsrad längs Ulricehamnsvägen tas bort och ersätts med en ny dubbelriktad cykelbana, vidare breddas gångbanan på gatans västra sida.

Förslaget innefattar fyra garage (under kvarter A, E, F och I) där alla har utfart mot lokalgator. I garaget under kvarter F inryms även lastplats till den planerade livsmedelsbutiken.

I området finns goda möjligheter för att skapa hållbara resvanor. Tunnelbana i Hammarbyhöjden, Björkhagen, Kärrtorp, Blåsut och Sandsborg finns alla inom 600 meters gångavstånd från utredningsområdet. Förslaget innebär att befintlig busshållplats på Åstorpsringen södra sida flyttas norrut. Flytten av hållplatsen bedöms ha marginella konsekvenser för de boende i området.

Inledning

Nytorps gärde föreslås utvecklas med cirka 650 lägenheter, två förskolor, en idrottshall, lokaler för mindre verksamheter och en livsmedelsbutik. Förslaget innebär även en utveckling av parken och tillskapande av ytor för skyfallshantering.

I samband med den planerade exploateringen förändras trafiksystemet på framförallt en lokal nivå. Trafikutredningen och programarbetet syftar till att studera och beskriva den nuvarande trafiksituationen, utreda konsekvenser av den planerade exploateringen samt att säkerställa ett väl fungerande trafiksystem för framtiden.

Stockholms stad har ett antaget miljöprogram för perioden 2020-2023 och en klimathandlingsplan för samma period. I miljöprogrammet föreslås höjda ambitioner för klimatarbetet. Bland annat finns mål om ett fossilfritt Stockholm år 2040 med etappmål om minskade växthusgasutsläpp till år 2023.

Kopplat till mål om minskad klimatpåverkan planeras trafiksystemet i Nytorps gärde med fokus på att prioritera de hållbara trafikslagen och att skapa så bilfria miljöer som möjligt.



Orienteringskarta



Nytorps gärde



Flygfoto över Nytorps gärde

Projektmål

Projektet har inför programarbete satt upp ett antal projektmål. Målen som berör områdets trafikplanering sammanfattas nedan.

- Utformning och planering ska ta till vara på de kvaliteter som finns i befintlig stadsstruktur.
- Viktiga målpunkter ska kopplas samman genom ett sammanhängande gång- och cykelvägnät.
- Parkering bör ske i gemensamt parkeringsgarage i direkt anslutning till Åstorpsringen för att minska antalet bilrörelser inom kvarteren och vid lågfartsgatan (lokalgata 3) samt för att värna naturvärden på bostadsgårdar.
- Tillgängliga och säkra cykelparkeringar ska finnas vid bostäder och viktiga målpunkter för att underlätta cykeltrafik.
- Återvändsgator och vändplatser bör undvikas.
- Lågfartsgatan (lokalgata 3) ska utformas för att minimera genomfartstrafik och ska i huvudsak användas för angöring till ny bebyggelse.

Styrdokument

Arbetet med Nytorps gärde utgår från stadens planeringsunderlag samt de mål och visioner som staden antagit. Nedan nämns **ett urval** av styrdokumentet och planeringsunderlagen.

Framkomlighetsstrategi

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket också innebär ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på trafiken. Kommunfullmäktige i Stockholm stad har antagit en framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Den anger styrande principer för hur stadens gator ska användas. Strategins fyra huvudinriktningar är:

- Prioritera kapacitetsstarka färdmedel genom mer reserverad plats i gatunätet
- Trafiken ska bli mer pålitlig genom förutsägbar restid
- Bättre förutsättningar för gående
- Minska de negativa effekter som trafiken kan ha på storstadslivet genom att prioritera miljövänliga färdmedel

Gångplan

Gångplanen grundar sig i framkomlighetsstrategin och beskriver hur staden ska arbeta och planera för en mer gångvänlig stad. Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ger förutsättningar för att kunna, vilja, veta och våga gå. Planen innehåller såväl fysiska som strategiska åtgärder.

Cykelplan

Med utgångspunkt i framkomlighetsstrategin har Stockholm stad tagit fram en cykelplan. Planen omfattar en rad åtgärder som att anlägga fler cykelbanor och cykelfält, anläggning av pendlingsstråk, förbättrad service m.m.

Gata Stockholm

Gata Stockholm är ett steg på vägen mellan Framkomlighetsstrategins övergripande mål och det praktiska genomförandet. Syftet med Gata Stockholm är att skapa en så enhetlig standard och kvalitet för stadens gator som möjligt. Gata Stockholm ska fungera som planeringsstöd främst vid utformning av nya gator. Den ska tydliggöra vilka funktionskrav och förutsättningar som ligger till grund för val av en sektion och är även tänkt att underlätta dialogen kring valet.

Plan för säkra- och trygga skolvägar

Likt cykel- och gångplanen har Plan för säkra- och trygga skolvägar tagits fram inom ramen för Framkomlighetsstrategin. Planen syftar till att skapa trygga och säkra trafikmiljöer i skolors närhet.

En stad för alla

En tillgänglig och användbar miljö skapar förutsättningar för full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkoren. Det är också en förutsättning för ökad självständighet och självbestämmande för personer med särskilda behov. Handboken är till för att utforma en tillgänglig och användbar miljö för alla.



Befintlig trafiksituation

Nytorps gärde är idag ett grönområde som mestadels används för rekreation och fritidsaktiviteter. Genom och förbi området finns viktiga kopplingar och stråk för olika trafikslag. I detta kapitel redogörs den befintliga trafiksituationen.

Gångtrafik

Gångbanor inom utredningsområdet är mestadels separerade från biltrafiken och används för såväl rekreativa syften som för förflyttningar mellan två målpunkter.

Åstorpsringen korsas genom en planskild gång- och cykelpassage i anslutning till Fyrskjeppsvägen. Gång- och cykelpassagen är väl använd och del av en viktig skolväg och bör därför behållas vid exploatering. Även i korsningen Åstorpsringen/Garagevägen korsas Åstorpsringen genom en planskild gång- och cykelpassage.

Söder om utredningsområdet har Åstorpsringen omvandlats från att vara trafikseparerad till att ha gång- och cykelbanor intill gatan. Gång- och cykelbanan på den västra sidan är cirka 2,5 meter bred medan den östra sidan har cirka 4 meter bred gång- och cykelbana. Väster om planområdet sker cykling intill gatan i en mer stadslig miljö.

Norrut kopplar Ulricehamnsvägen samman Nytorps gärde med Hammarbyhöjdens tunnelbana, vidare kan Hammarbyskogen nås. Ulricehamnsvägen har idag cirka två meter breda gångbanor på båda sidor om körbanan.



Befintligt gångnät med två planskilda passager som korsar Åstorpsringen



Planskild passage direkt norr om Fyrskjeppsvägen



Gångbana längs Ulricehamnsvägen

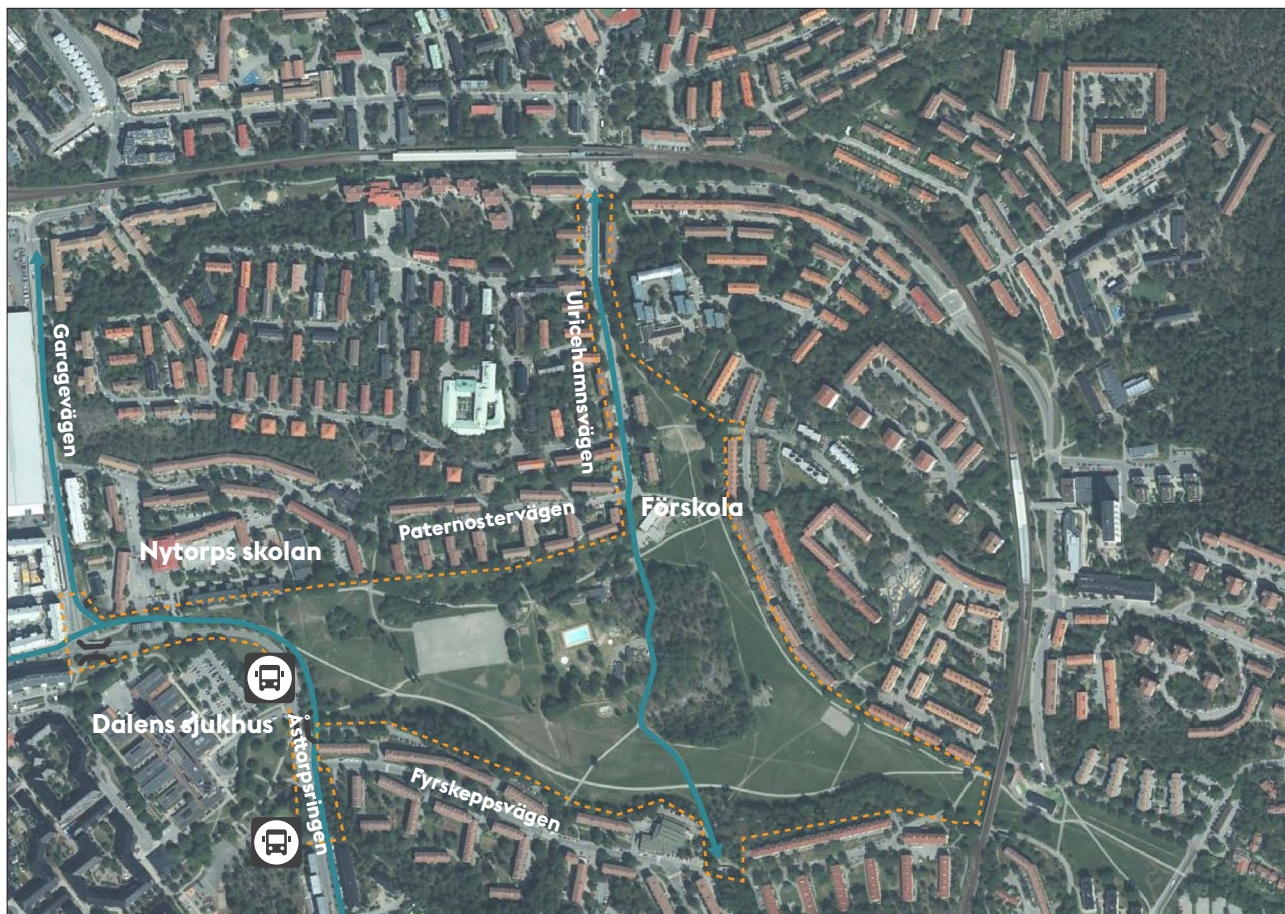
Cykeltrafik

I Stockholm stads cykelplan pekas Åstorpsringen ut som ett huvudstråk för cyklister. Stråket ligger på den östra sidan om gatan och är en kombinerad gång- och cykelbana där gående och cyklister delvis separeras genom en vit heldragen linje. Huvudstråket kopplar samman med Gamla Tyresövägen i söder. Norrut delar sig huvudstråket i korsningen Garagevägen/Åstorpsringen. Fortsättningen av Åstorpsringen kopplar samman stråket med pendlingsstråket längs Nynäsvägen.

Utmed Ulricehamnsvägen finns ytterligare ett huvudstråk som kopplar samman Nytorps gårde med Hammarbyhöjdens tunnelbanestation och Finn Malmgrens plan som är ett lokalt centrum. Cykling sker idag i blandtrafik alternativt på gång- och cykelväg genom parken som sträcker sig på Ulricehamnsvägens östra sida.

Utöver de stråk som pekas ut i cykelplanen finns möjlighet för cykling över gårdet i väst-östlig riktning då stråken är reglerade som kombinerad gång- och cykelbanor.

Från Nytorps gårde till city är det cirka sju kilometer och en cykelresa tar omkring 25 minuter. Att cykla från Nytorps gårde till tunnelbanan i Hammarbyhöjden eller Blåsut tar cirka fem minuter.



Huvudcykelstråk inom utredningsområdet



Huvudcykelstråk på Åstorpsringen



Gång- och cykelbana längs Åstorpsringen
Nytorps gårde - Trafikutredning

Kollektivtrafik

För boende omkring Nytorps gärde finns ett stort utbud av kollektivtrafik. Grön linje nummer 17 trafikerar sträckan Skarpnäck-Hässelby strand och passerar Hammarbyhöjden, Björkhagen och Kärrtorp. Grön linje nummer 18 trafikerar sträckan Farsta strand-Hässelby strand och passerar Blåsut samt Sandborg. Samtliga tunnelbanestationer finns inom cirka 10 minuters promenadavstånd. Hela utredningsområdet har mindre än 600 meter till närmsta tunnelbanestation.

Området trafikeras också av lokalbussar, nattbussar och närtrafik. Utmed Åstorpsringen finns hållplatsläge för följande busstrafik:

- Lokalbuss 816
Gullmarsplan-Tyresö
(30-minuterstrafik i högtrafik)
- Lokalbuss 163
Kärrtorp-Bredäng
(10-minuterstrafik i högtrafik)
- Nattbuss 890
Stockholm C-Tyresö kyrka
(30-minuterstrafik natt mot lördag söndag och helgdag)
- Närtrafik 904
Finn Malmgrens plan-Dalens sjukhus
(60-minuterstrafik vardagar)
- Närtrafik 905
Dalens sjukhus-Hammarbyhöjden
(cirka fem avgångar per vardag)

Sammantaget bedöms Nytorps gärde ha ett bra kollektivtrafikläge.



Tunnelbanestationer och närliggande busshållplats



Linjenätskarta över området



Befintlig busshållplats längs Åstorpsringen

Biltrafik

Nytorps gärde angränsar till Åstorpsringen som är en huvudgata. Åstorpsringen förbinder Nytorps gärde med Nynäsvägen och vidare västerut med Sockenplan. Söderut kopplar Åstorpsringen samman Nytorps gärde med Enskededalen, Kärrtorp, Bagarmossen och Skarpnäck vidare mot Tyresövägen. Åstorpsringen har idag en landsvägsskaraktär där stora delar är helt separerad från gång- och cykelbanor. Åstorpsringen trafikerades av cirka 9 200 fordon/dygn och tillåten hastighet är 30-50 kilometer per timme.

Via Garagevägen, Paternostervägen och Ulricehamnsvägen nås Hammarbyhöjden och vidare österut även Björkhagen.

Ulricehamnsvägen är cirka elva meter bred med längsgående markparkering på båda sidor om körbanan. Idag trafikerades gatan av cirka 1 000 fordon per dygn. Utmed sträckan finns flertalet in- och utfarter till privata fastigheter med markparkering och högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer per timme.

Paternostervägen är cirka sex meter bred med längsgående markparkering på ena sidan om körbanan och tväreställd markparkering på andra sidan. Gatan trafikerades av cirka 1 200 fordon per dygn och hastighetsgränsen är 30 kilometer per timme.



Vägnät med trafikflöden Kälå: miljöbarometern



Dalens sjukhus infart från Åstorpsringen



Åstorpsringen som övergår till Sofielundsvägen

Trafiksäkerhet

Genom utdrag ur Strada kan trafiksäkerheten inom planområdet studeras. Strada är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom det svenska vägtransportsystemet. Redovisade olyckor bygger på inrapporterade olyckor från 2010 till och med 2019.

Utmed Ulricehamnsvägen har det sedan 2010 endast inrapporterats två olyckor med allvarligt skadade personer. Längs med Åstorpsringen (i anslutning till planområdet) har det under samma tidsperiod inrapporterats en dödsolycka.

Trots de tre inrapporterade olyckorna med allvarligt skadade eller döda bedöms trafiksäkerheten inom området som god, en stor bidragande faktor till detta är trafiksepareringen och de planskilda korsningarna som möjliggör för gående- och cyklister att korsa Åstorpsringen på ett säkert sätt.



Trafikseparerat system bidrar till ökad trafiksäkerhet



Trafikseparerat system bidrar till ökad trafiksäkerhet

Planförslag

Nytorps gärde föreslås utvecklas med cirka 650 lägenheter, två förskolor, en idrottshall, lokaler för mindre verksamheter och en livsmedelsbutik. Förslaget innebär även en utveckling av parken och tillskapande av ytor för skyfallshantering. Genom att förlägga parkering i utkanten av bebyggelsen ska trafiken i området minimeras. Vidare ska Nytorps gärde som park till viss del bevaras och utvecklas.

I samband med planförslaget justeras Åstorpsringens idag bågformade linjeföring till en mer rak gata. Åstorpsringen ges en mer stadsmässig och sammanhängande sektion från Sofielundsvägen och vidare genom planområdet. Bland annat genom att gång- och cykelbana förläggs intill gatan. Gatan kompletteras också med en möbleringszon för att inrymma ny trädplantering. De två gång- och cykeltunnlar som korsar Åstorpsringen behålls för att bevara den goda trafiksäkerheten.

Vid Åstorpsringens kurva ansluter områdets lågfartsgata (lokalgata 1 och 3) som sträcker sig längs med gårdets norra kant. Lågfartsgatan är en angoringsgata som kopplar samman Åstorpsringen med Ulricehamnsvägen. Lågfartsgatan ska möjliggöra korttidsangöring till ny bebyggelse, samtidigt utformas gatan för lägre standard för fordonstrafiken för att prioritera gående. I programarbetet och vid utformning av den allmänna platsmarken har höjd tagits för att i framtiden bredda gatan och möjliggöra för busstrafik vidare mot Hammarbyhöjden.

Invid områdets lokalgator planeras för torg, park och en aktivitetsyta som ska inbjuda till liv och vistelse.

Intill lokalgata 1 planeras också en idrottshall som väntas bidra till ökad aktivitet på den allmänna platsmarken. I strukturens södra del har kvarters- och gatustruktur anpassats för att skapa en tydlig siktlinje mellan gång- och cykeltunneln och gårdet. Den nya bebyggelsen bidrar också till ökad trygghet då mer människor väntas röra sig i området.

I programmet för Hammarbyhöjden och Björkhagen pekas Ulricehamnsvägen ut som en grön promenad. Planförslaget innebär att en parkeringsrad längs gatan tas bort och ersätts av breddad gångbana samt en ny dubbelriktad cykelbana som binder samman området med Hammarbyhöjden.

Parkering planeras framförallt i ett större områdesgemensamt garage. Utöver det områdesgemensamma planeras för ytterligare mindre garage. Alla är placerade i utkanten av bebyggelsestrukturen i syfte att undvika genomfartstrafik genom gårdet. Genom att inte ha garage under respektive kvarter kan övriga trafikslag också stärkas då dessa ofta finns närmre än vad bilen gör.

En stor del av utredningsarbetet har innefattat höjdsättning av gata för att säkerställa skyfallshantering. Som en del av skyfallshanteringen har längslutningen på lågfartsgatan (lokalgata 3) föreslagits till 0,7 procent på en längre del av sträckan. Längslutningen är inte optimal sett till dagvattenhanteringen men nödvändig för skyfallshanteringen.



Stadsmiljö längs Sofielundsvägen



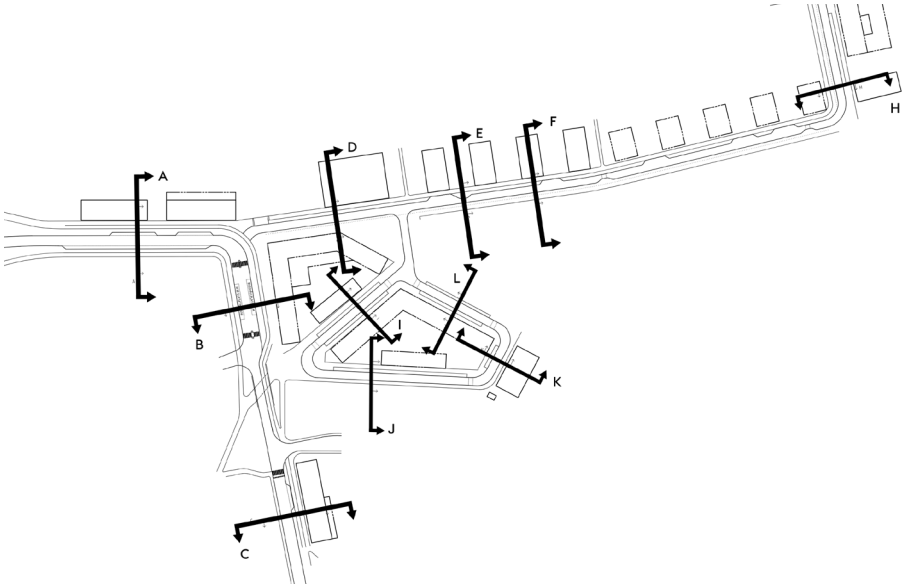
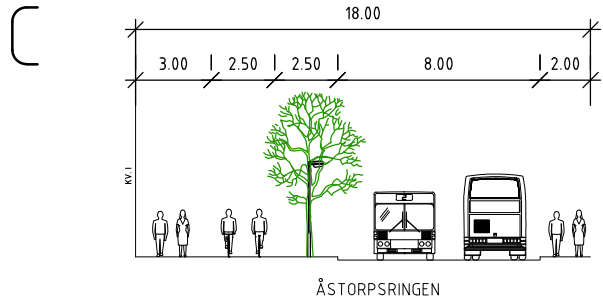
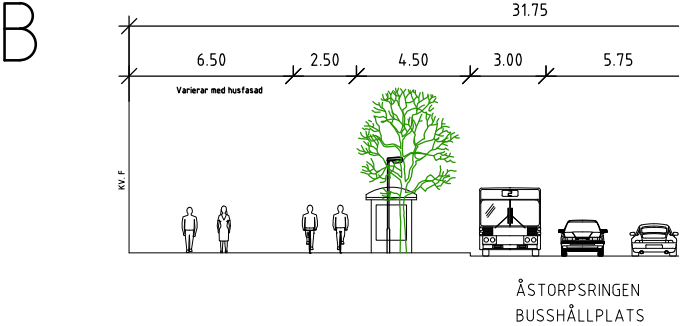
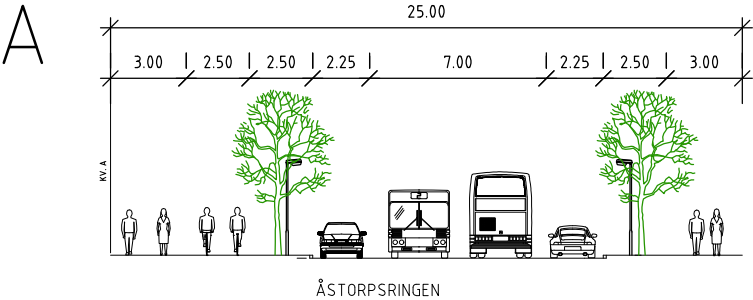
Planskild passage intill Fyrskepsvägen behålls



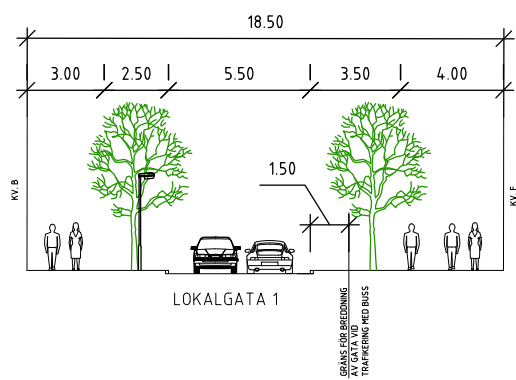
Förlängning av stråk via planskild passage används är välandvänds som skolväg



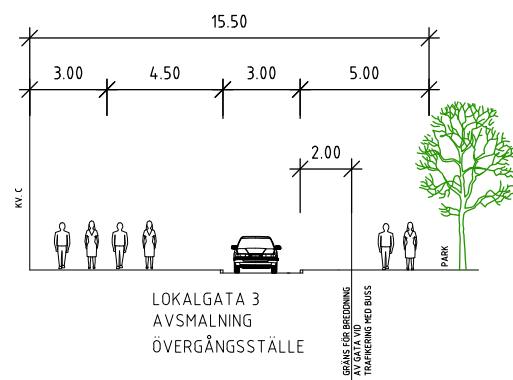
Gatusektioner



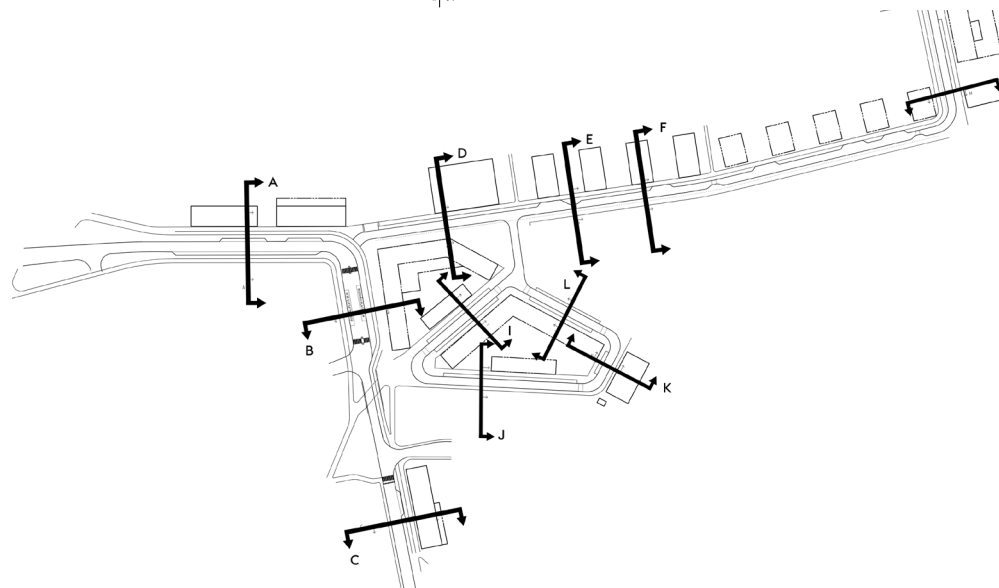
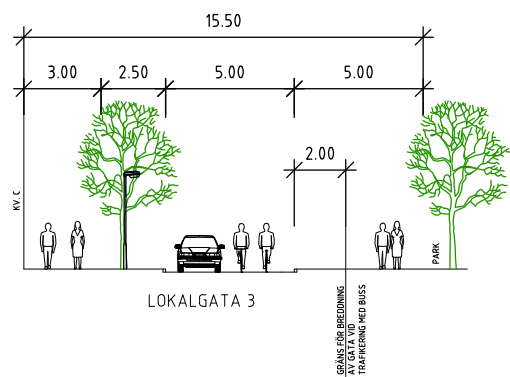
D

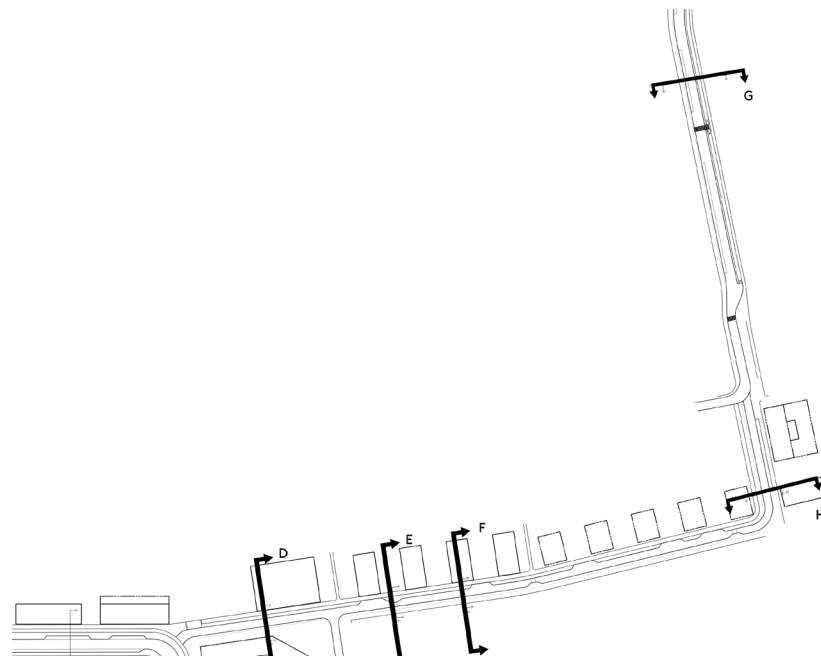
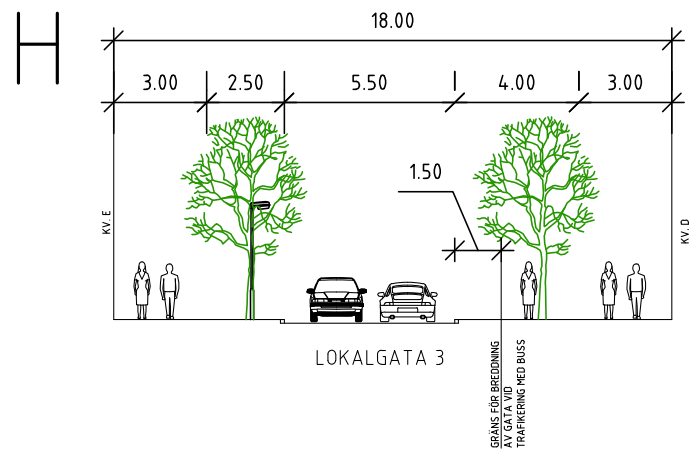
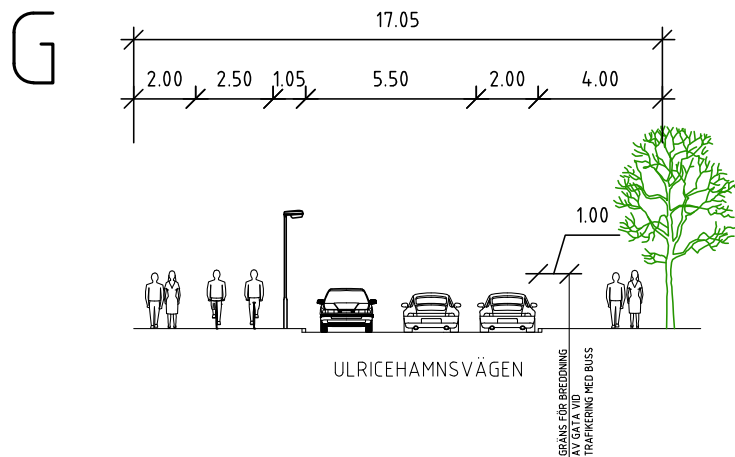


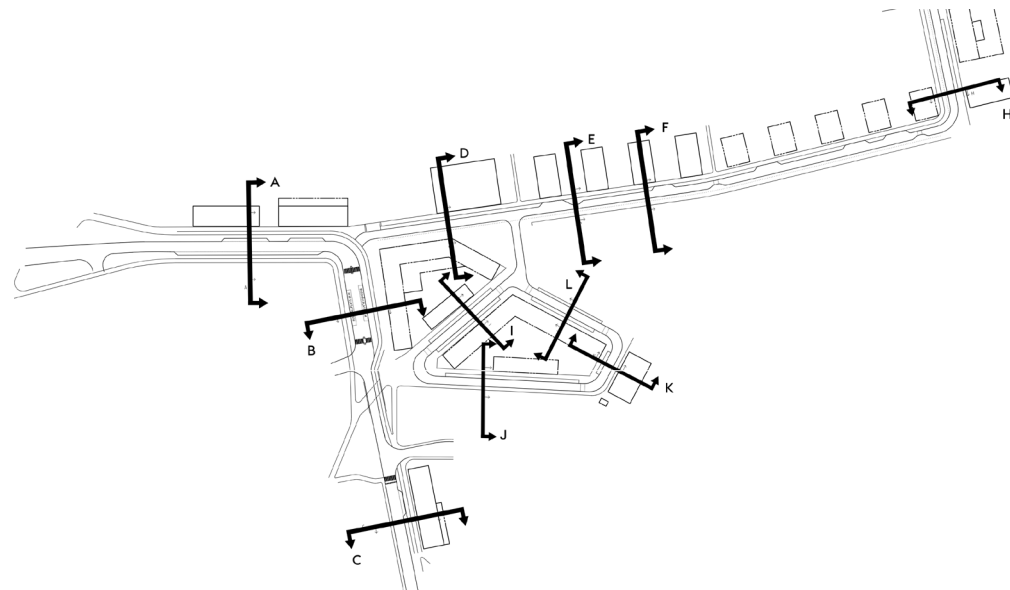
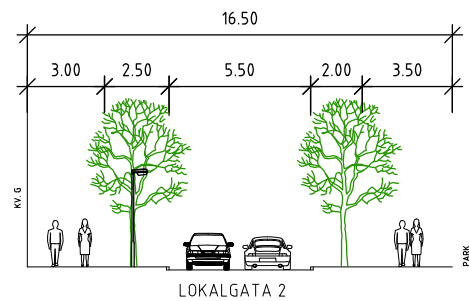
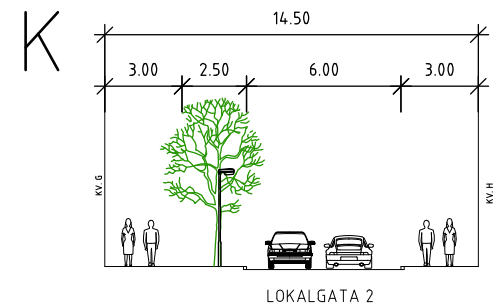
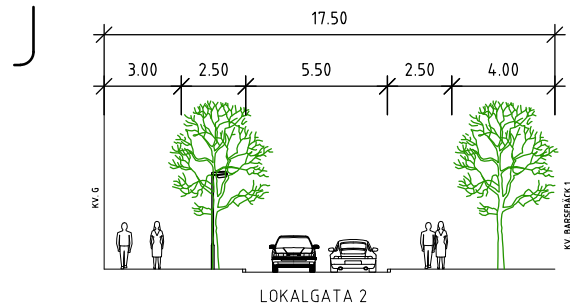
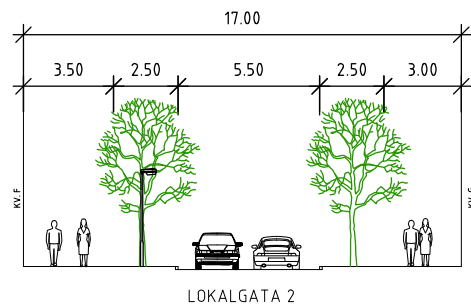
E



F







Framtida trafiksituation

I samband med exploateringen av Nytorps gärde förändras trafiksituationen. Den stora förändringen sker på en lokal nivå. I följande kapitel redogörs för den framtida trafiksituationen.

Gångtrafik

Den föreslagna utformningen av Åstorpsringen innebär att gående leds längs gatan till skillnad från dagens trafikseparering. I höjd med att lokalgata 1 ansluter skapas ett nytt övergångsställe och ny koppling för gående. I övrigt behålls befintliga kopplingar. Kopplingar kan behöva justeras i läge eller fler tillkomma om sjukhusområdet utvecklas.

Den södra gång- och cykeltunneln kopplas till den övre nivån av Åstorpsringen med en ny trappa och blir en ny attraktiv gångkoppling. Invid trappan säkerställs god sikt och den nya bebyggelsens entréer innebär ökad trygghet genom att fler människor rör sig på platsen. På den västra sidan om Åstorpsringen kopplas gångbanan till gång- och cykeltunneln som leder till vidare till gärdet.

Gångbanor utmed områdets lokalgator ges generellt en bredd om tre meter. Norr om fastigheten "Barsebäck 1" föreslås dock en 2,5 meter bred gångbana. Kvarter F omges av mer generösa gångbanor med torgliknande känsla.

Från Åstorpsringen, längs med kvarter F och vidare längs med gärdets norra sida föreslås ett nytt generöst gångstråk med breda gångbanor och varierande grönska.



Längs med Ulricehamnsvägens västra sida breddas gångbanan från dagens cirka två meter till fyra meter. Breddningen innebär ett visst intrång i den befintliga miljön längs gatan. I vidare arbete bör anpassningar efter träd och möblering studeras i detalj i syfte att bevara så stor del av befintlig karaktär som möjligt. Omfördelningen av ytorna längs Ulricehamnsvägen innebär minimimått på den östra gångbanan för att hålla sektionen så smal som möjligt.

Parkstråken över gärdet bevaras och förstärks i samband med exploateringen. Där stråk ansluter till gärdet skapas tydliga "parkentréer".

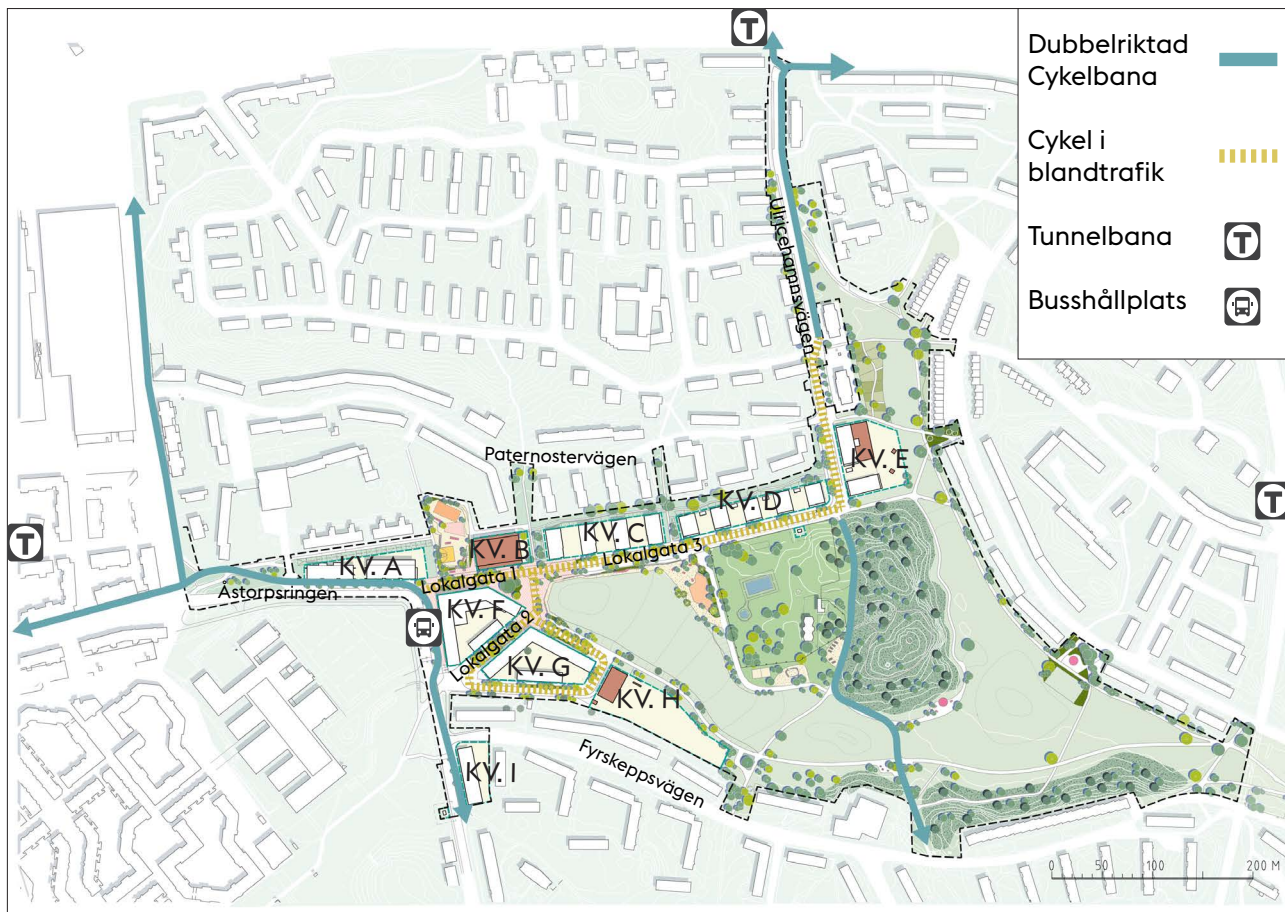
Cykeltrafik

Åstorpsringen är utpekad som huvudstråk i cykelplanen. Planförslaget innehåller en 2,5 meter dubbelriktad cykelbana på Åstorpsringens norra/östra sida. Cykelbanan kopplar samman med de dubbelriktade stråken söder om Fyrskjeppsvägen, Sofielundsvägen samt Garagevägen. I projektet har möjligheten till dubbelriktade cykelbanor på båda sidor om gatan utretts och konstaterats inte möjligt på grund av utrymmesbrist.

I korsningen Åstorpsringen och lokalgata 1 föreslås gång- och cykelbanan vara genomgående. På detta sätt förtydligas gatuhierarkin och att Åstorpsringen är huvudstråket. Utformningen tydliggör också att gående och cyklister är prioriterade.

Förslaget innebär att en parkeringsrad längs Ulricehamnsvägen tas bort och ersätts av bland annat en ny dubbelriktad cykelbana. Stråket, som är utpekad som huvudstråk i cykelplanen, kopplar samman Nytorps gårde med cykelstråk längs Malmövägen i norr. Den nya cykelbanan ges en bredd om 2,5 meter och placeras på den östra sidan om körbanan för att undvika konflikter med anslutande vägar. På en kort sträcka av Ulricehamnsvägen, intill kopplingen med lokalgata 3, föreslås cykling i blandtrafik bakom tväreställda parkeringar. Då disponibel mark är begränsad inryms inte cykelbana på denna sträcka.

I området, på det lokala gatunätet, föreslås cykling ske i blandtrafik. Lågfartsgatans utformning ska inbjuda till cykling i blandtrafik och utformningen ska säkerställa låg hastighet hos fordonstrafiken.



Tväreställd parkering längs Ulricehamnsvägen i plan



Foto på tväreställd parkering längs Ulricehamnsvägen

Kollektivtrafik

Hela planområdet ligger inom 600 meters gångavstånd till någon av tunnelbanestationerna i Hammarbyhöjden, Blåsut, Sandsborg, Björkhagen och Kärrtorp. Från dessa stationer till T-centralen tar en resa cirka 15-20 minuter.

I samband med den nya utformningen av Åstorpsringen flyttas busshållplatsen som idag finns söder om Fyrskepssvägen. Hållplatsen flyttas cirka 150 meter norrut och innebär att bostäder vid och omkring Fyrskepssvägen får något längre till hållplatsen.

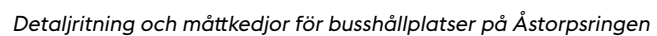
Hållplatserna samlas väster om kvarter F och kopplats till den planskilda gång- och cykelpassagen dels via trappor dels via en tillgänglig gångväg. Busshållplatserna föreslås vara 25 meter långa och tre meter breda. Åstorpsringens körbanas ges en bredd om sju meter. Mellan hållplatserna smalnas dock körbanan av till 5,75 meter. Avsmalningen bedöms som rimlig då det sällan står bussar vid båda hållplatslägena samtidigt som två lastbilar ska mötas mellan bussarna.

Hållplatsen Dalens sjukhus trafikeras av följande busslinjer:

- Lokalbuss 816
Gullmarsplan-Tyresö
(30-minuterstrafik i högtrafik)
- Lokalbuss 163
Kärrtorp-Bredäng
(10-minuterstrafik i högtrafik)
- Nattbuss 890
Stockholm C-Tyresö kyrka
(30-minuterstrafik natt mot lördag söndag och helgdag)
- Närtrafik 904
Finn Malmgrens plan-Dalens sjukhus
(60-minuterstrafik vardagar)
- Närtrafik 905
Dalens sjukhus-Hammarbyhöjden
(cirka fem avgångar per vardag)



Utformningen av lågfartsgatan (lokalgata 1 och 3) från Åstorpsringen till Ulricehamnsvägen är anpassad för att möjliggöra en framtida busslinje. I gatans sektion finns möjlighet att bredda körbanan till sju meter med separata angöringsfickor. Även Ulricehamnsvägen förbereds för en framtida busslinje. På denna sträcka råder dock utrymmesbrist då större hänsyn behöver tas till omgivningen. Möjlighet finns att i framtiden bredda körbanan till 6,5 meter. I dagsläget finns inget behov av busslinjen, med förtätning och exploatering i Hammarbyhöjden och Björkhagen kan behovet i framtiden uppstå.



Fordonstrafik

Åstorpsringen behålls som en huvudgata medan det tillkommande gatorna tillsammans skapar ett nytt lokalgatunät.

Åstorpsringens ges en ny utformning vilken syftar till att skapa en sammanhängande sektion från Sofielundsvägen förbi planområdet. Den nya sektionen innebär minskad körbana från dagens cirka åtta till sju meter. Dagens mer bågformade linjeföring av Åstorpsringen övergår till en mer tvär kurva vilket ger en mer stadsmässig karaktär.

Gång- och cykelbana förläggs intill körbanan och ett tydligare stadsrum skapas. Genom att Åstorpsringen har genomgående gång- och cykelbana i korsningen med lokalgata 1 signaleras tydlig att Åstorpsringen är huvudgata. Utformningen bedöms också bidra till minskad mängd genomfartstrafik.

Lokalgata 1 och 3 innebär en ny koppling mellan Åstorpsringen och Ulricehamnsvägen och kan uppfattas som en attraktiv tvärkoppling. Genom en framkomlighetsbegränsad utformning ska gatan motverka genomfartstrafik. Bredden på lokalgata 3 är generellt fem meter med lokala avsmalningar och mötesfria delar. I det fortsatta arbetet ska utformningen av gatan tydligt prioritera gående och cyklister genom att t.ex. välja annan beläggning än asfalt.

Utformning av lokalgata 2 som omger kvarter G utformas som klassiska lokalgator med 5,5 meter bred körbana. Vid förskolan breddas körbanan till sex meter för att skapa utrymme för varuleveranser längs gatan. Linjeföringen av lokalgata 2 har anpassats för att säkerställa siktlinje mellan gång- och cykeltunneln vid Åstorpsringen och gårdet.



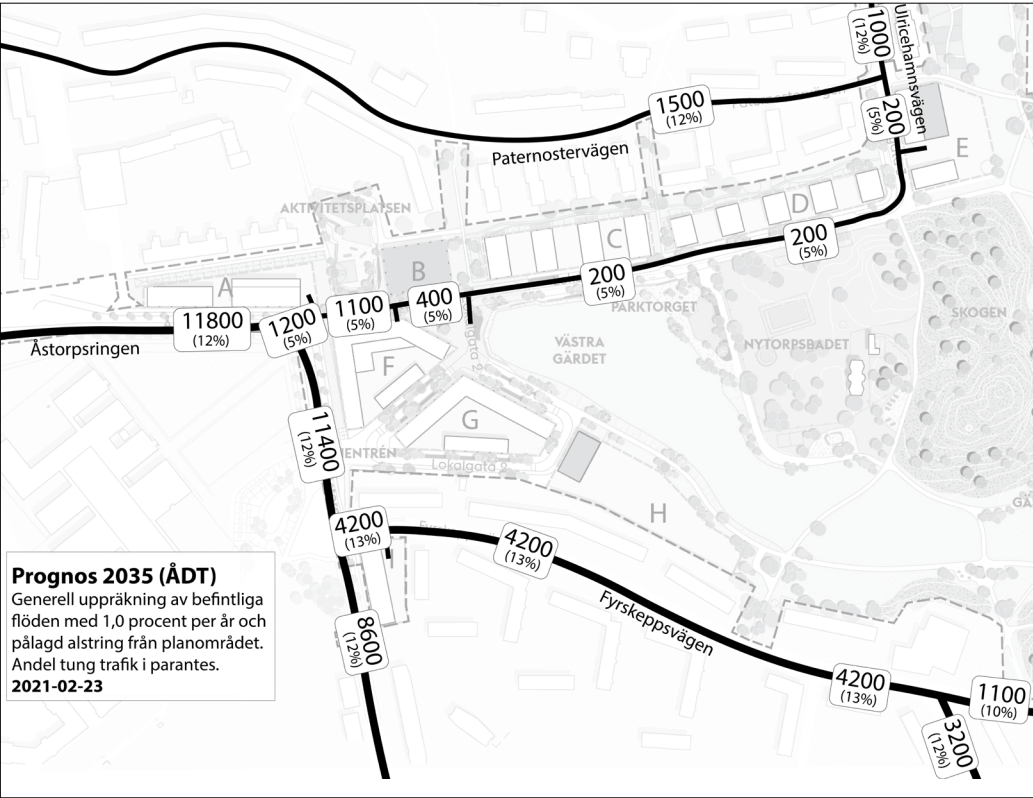
Förslaget av den allmänna platsmarken innebär en omvandling av Ulricehamnsvägen. Omvandlingen är i form av bredare gångbana och en ny dubbelriktad cykelbana. Omfördelningen innebär bland annat att en angöringsrad försvinner och körbanan smalnas av vilket innebär något lägre standard av framkomlighet.

Trafikalstring

En trafikprognos har tagits fram för att kvantifiera storleken på trafikflöden i området då bebyggelsen är på plats. Trafikprognosen har år 2035 som målar och baseras på en årlig trafikökning om en procent. Vidare har antaganden gjorts kring den nya bebyggelsens trafikallstring.

I trafikprognosen har en uppskattning kring antalet bostäder, allstringstal samt fördelning på gatunätet gjorts. I tabellen till höger redovisas antaganden kring trafikallstring i stora drag.

Den allstrade trafiken läggs ut på det nya och befintliga vägnätet där den största delen av den allstrade trafiken har garaget i kvarter F som start och slutpunkt.



Användning	Antal	Allstringstal	Trafikflöde (fordon per dygn)
Bostäder	650 st 45 % små lght 55 % större lght	1,5 per små bostad 4,5 per stor bostad	1 030 f/d
Handel	3 300 kvm	30-150 bilresor per 1000 kvm BTA	200 f/d
Förskola	240 kvm	0,6 bilresor per elev	130 f/d
Idrottsverksamhet	1 500 kvm	100 bilresor per 1000 kvm BTA	150 f/d
Totalt			1 500 f/d

Angöring, avfallshantering och RHP

För området finns tre typer av sätt att ordna angöring på. Angöringen ska möjliggöra för väl fungerande avfallshantering samt för tillgängligheten.

Gatustrukturen tillsammans med de tre olika typerna av lösning för angöring skapar tillsammans en helhet som uppfyller de råd och riktlinjer som anges i "Planera och projektera för god avfallshantering". I den fortsatta planeringen när val av lösning för avfallshantering har fastställts bör gatuutformningen anpassas ytterligare. Angöring tio meter från avfallsrum ska säkerställas i det vidare arbetet. Vid användning av sopsugslösning finns särskilda riktlinjer som ska följas.

Tillgänglig angöring ska säkerställas 10 meter från entré enligt Stockholms stads riktlinjer. Om detta inte är möjligt att uppnå gäller Boverkets byggregler om tillgänglig angöring 25 meter från entré. Gatustrukturen och de tre typerna av angöring innebär att kraven kan uppfyllas.

Parkering för personer med särskilda förutsättningar ska primärt placeras på kvartersmark och ska ligga inom 25 meters gångavstånd till entré.



Riktlinjer för fungerande avfallshantering (sopsug)

Riktlinjer och krav för tillgänglig angöring och RHP:

- Angöring ska kunna ske 10 meter från från entré enligt Stockholms stads riklinjer
- Om 10-meters riktlinjen inte kan uppfyllas ska Boverkets krav om 25 meter uppfyllas
- RHP placeras max 25 meter från entré
- RHP placeras på kvartersmark

Riktlinjer för avfallshantering:

- Angöring ska kunna ske 10 meter från avfallsrum
- Backning får ej ske över gång och cykelbana
- Körbanan bör vara minst 5,5 meter om angöring tillåts i båda riktningar
- Uppställning av avfallsfordon får ej ske på gång- och cykelbana
- Lyft av sopkärl får inte ske över cykelbana.

Särskilda riktlinjer för sopsug:

- Dockningspunkt bör placeras för att minimera bullerstörningar
- Avståndet mellan uppställningsplats och dockningspunkt får inte överstiga 5 meter
- Längslutning på uppställningsplats bör inte överstiga 4 %
- Tvärlutning på uppställningsplats bör inte överstiga 2 %
- Dockningspunkt kan inte placeras framför hämtfordonet

Angöring i "ficka"

Längs Åstorpsringen föreslås angöring ske i långa "fickor" för att använda en yteffektiv lösning som delar samma yta som trädplantering. Söder om Fyrskippevägen, mot kvarter I, är angöringen 2,5 meter bred. På grund av utrymmesbrist har angöringen mot kvarter A smalnats av något till 2,25 meter.

Angöring i gata

På "lokalgata 2" sker angöring i den 5,5 meter breda körbanan. Denna lösning innebär att gatan regleras med parkeringsförbud. Då ett fordon angör skapas en mötesfri del av lokalgatan. Samma lösning föreslås på Ulricehamnsvägens östra sida.

Angöring i gata och "ficka"

Längs "lokalgata 1" föreslås angöringen ske i en kombination av lösningarna ovan. Dels i en 2,5 meter bred ficka och dels i körbana. Fickorna föreslås till en per kvarter, endast där det är nödvändigt med avseende på avfallshantering och tillgänglig angöring. Exakt placering och längd studeras vidare i kommande skeden.

Trafiksäkerhet

De planskilda passagerna som idag korsar Åstorpsringen behålls och innebär fortsatt god trafiksäkerhet med trafikseparerade lösningar. Då den södra planskilda passagen används som skolväg mellan Dalen och Nytorps gårde säkras också denna som säker skolväg.

Åstorpsringen har i korsningen med lokalgata 1 genomgående gång- och cykelbana.

Genom denna lösning tydliggörs att oskyddade trafikanter är prioriterade och trafiksäkerheten ökar. Vidare innebär lösningen att Åstorpsringen stärks som huvudgata.

I det fortsatta arbetet ska trafiksäkerheten på lokalgata 3 beaktas. Utformningen av lågfartsgatan är avgörande för att säkerställa god trafiksäkerhet. Trafiksäkerheten vid kopplingen mellan idrottshallen och gårdet bör också beaktas i det fortsatta arbetet.

Som en del i trafiksäkerhetsarbetet har garagen samt inlastning till livsmedelsbutik placerats i direkt närhet av Åstorpsringen. Genom denna lösning kan ett mer bilfritt område skapas.

Lokalgatunätet möjliggör angöring till de två förskolor som planeras. Det är dock önskvärt att hämta/lämna sker som fotgängare eller med cykel.

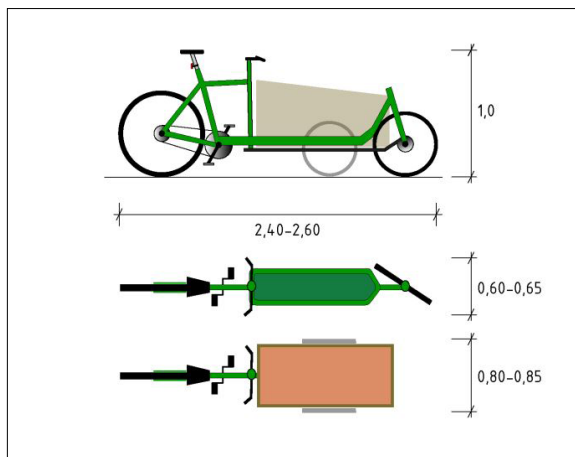
Cykelparkering

Parkeringsstalet för cykel baseras på Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna cykelparkeringstal. I tabellen anges de cykelparkeringstal som gäller för bostäder, verksamheter och för idrottsverksamhet.

Användning	
Bostäder	3,5 / 100 kvm ljus BTA
Verksamheter	0,2 per anställd
Idrott	10-40 per 100 besökare

Cykelparkeringen ska utformas på ett sätt som gör det enkelt att parkera och hämta cykeln. Likaså ska placeringen av cykelparkeringen underlätta för cykelresor. Nedan redogörs generella riktlinjer som ska eftersträvas för att skapa rätt förutsättningar för cyklister.

- Cykelparkering inomhus ska placeras i närheten av entréer med så få nivåskillnader som möjligt. Eventuella dörrar förses med automatik.
- Cykelparkering utomhus placeras i närheten av målpunkten.
- Tio procent av cykelparkeringar utformas för mer utrymmeskrävande cyklar.
- Cykelparkering ska möjliggöra för fastlåsning av ram.
- Takhöjd minst 2,5 meter vid cykelparkering i tvåvåningsställ.



Bilparkering

För bilparkering för nya bostäder gäller stadens riktlinjer om projektspecifika och gröna parkeringstal. Det lägesbaserade parkeringstalet för bostäder är 0,45 parkeringsplatser per bostad. I vidare arbete fastställs det projektspecifika och gröna parkeringstalet för respektive byggaktör.

Parkeringsplatser för tillkommande bebyggelse ska samlas i fyra parkeringsgarage. I kvarter F planeras ett större områdesgemensamt garage, de tre andra garagen planeras i kvarter A, E och I.

Minst 25 procent av parkeringsplatserna för den nya byggelsen ska förses med laddinfrastruktur och en laddningspunkt enligt Boverkets krav.

För att Nytorps gärde ska utvecklas till ett område med god mobilitet bör mobilitetsåtgärder samordnas mellan byggaktörerna. Mobilitetstjänster så som bil- och cykelpool kan med fördel samutnyttjas i områdets planerade garage. Genom samutnyttjande skapas goda underlag för tjänstens möjligheter att över tid etablera sin verksamhet i området.

Den nya utformningen av Ulricehamnsvägen innebär att cirka 230 meter parkeringsrad försvinner mellan Paternostervägen i söder och Malmövägen i norr. Detta motsvarar cirka 38 parkeringsplatser förutsatt att varje fordon tar upp 6 meter.

Vidare arbete

I det vidare arbetet ska områdets gator studeras i detalj och anpassas efter de behov som uppstår i planarbetet. Anpassningarna kan göras för t.ex. möjliggöra välfungerande avfallshantering eller tillgänglig angöring. Vidare ska utformningen säkerställa god trafiksäkerhet i området.

- Fortsatt arbete och samordning med Trafikförvaltningen kring utformning av busshållplatser längs Åstorpsringen.
- Bevaka tryggheten vid utformning av stråket genom befintliga gång- och cykeltunnlar.
- Ulricehamnsvägen detaljprojekteras med stor hänsyn till den befintliga miljön och anslutande gator.
- Bevaka läge och utformning av garageinfarter och inlastning.
- Fortsatt arbete med höjdsättning ska ta hänsyn till skyfallshanteringen.
- Lågfartsgatans lämplighet som bussgata bör utredas om behovet av en busslinje uppstår.
- I det fortsatta arbetet ska detaljutformningen av lågfartsgatan (lokalgata 3) anpassas för att prioritera gående och motverka genomfartstrafik.

Uppföljning av projektmål

Mål

Utformning och planering ska ta till vara på de kvaliteter som finns i befintlig stadsstruktur.

Uppföljning

Åstorpsringen behålls som huvudgata och god framkomlighet för busstrafik säkerställs. Planskilda passager behålls och förbättras med avseende på trygghet.

Mål

Viktiga målpunkter ska kopplas samman genom ett sammanhängande gång- och cykelvägnät.

Uppföljning

Planförslaget innebär nya kopplingar för samtliga trafikslag och är en utveckling av gång- och cykelvägnätet. Dagens trafikseparerade system längs Åstorpsringen övergår till en mer stadsmässig sektion med gående och cyklister intill gatan.

Mål

Parkering bör ske i gemensamt parkeringsgarage i direkt anslutning till Åstorpsringen för att minska antalet bilrörelser inom kvarteren och vid lågfartsgatan samt för att värna naturvärden på bostadsgårdar.

Uppföljning

Ett områdesgemensamt garage planeras i kvarter F i direkt anslutning till Åstorpsringen. Vidare planeras ett garage i kvarter A och D vilka också ligger i utkanten av strukturen. Vidare sker även leveranser till livsmedelsbutik i det områdesgemensamma garaget i kvarter F.

Mål

Tillgängliga och säkra cykelparkeringar ska finnas vid bostäder och viktiga målpunkter för att underlätta cykeltrafik.

Uppföljning

Cykelparkering till bostäder ordnas framförallt på kvartersmark. På den allmänna platsmarken, intill viktiga målpunkter, finns utrymme för kompletterande cykelparkering.

Mål

Återvändsgator och vändplatser bör undvikas.

Uppföljning

Strukturen innehåller inga återvändsgator och vändplatser.

Mål

Lågfartsgatan ska utformas för att minimera genomfartstrafik och ska i huvudsak användas för angöring till ny bebyggelse.

Uppföljning

Lågfartsgatan har getts en trång sektion med lokala avsmalningar som utgör mötesfria delar.

