

PM GATA ROGALAND - HANSTAVÄGEN



PROGRAMHANDLING
2022-03-18

Innehåll

1	BEFINTLIG SITUATION OCH FÖRUTSÄTTNINGAR.....	3
1.1	BAKGRUND.....	3
1.2	BEFINTLIG KÖRBANA.....	3
1.3	GÅNG OCH CYKEL.....	3
1.4	BUSSHÅLLPLATSER.....	5
1.5	BEFINTLIGA LEDNINGAR.....	7
1.6	BEFINTLIG BYGGNAD.....	7
1.7	NYA KVARTER.....	8
2	OMFATTNING AV PROGRAMHANDLING.....	11
3	NY GATUSEKTION.....	12
4	TEKNISKA LÖSNINGAR SAMT AVVIKELSER OCH AVVÄGNINGAR.....	13
4.1	HÖJDSÄTTNING.....	13
4.2	ÖVERBYGGNAD.....	13
4.3	VA-PROJEKTERING.....	13
4.4	KANTSTÖD.....	14
4.5	BUSSHÅLLPLATSER.....	14
4.6	VÄDERSKYDD.....	14
4.7	BELYSNING.....	17
4.8	FARTHINDER.....	19
4.9	ANGÖRINGSFICKOR.....	23
4.10	IN- OCH UTFARTER.....	23
4.11	MITTREMSA MED TRÄDPLANTERING.....	24
4.12	ÖVERGÅNGSSTÄLLEN.....	25
4.13	ANGÖRING VID NORREGATAN.....	26

1 BEFINTLIG SITUATION OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

1.1 BAKGRUND

Hanstavägen ligger i stadsdelen Husby i Stockholms stad. I detaljplan Rogaland, som beskriver ett område på västra sidan av Hanstavägen, planeras ca 750 nya bostäder, samt nya kontor och lokaler.

I översiktsplanen för Stockholms stad pekas Hanstavägen ut som ett urbant stråk.

1.2 BEFINTLIG KÖRBANA

Vägen har två körfält i vardera riktningen, separerat av en bred mittrefug med trädplantering. Idag är sträckan skyltad till 50 km/h.

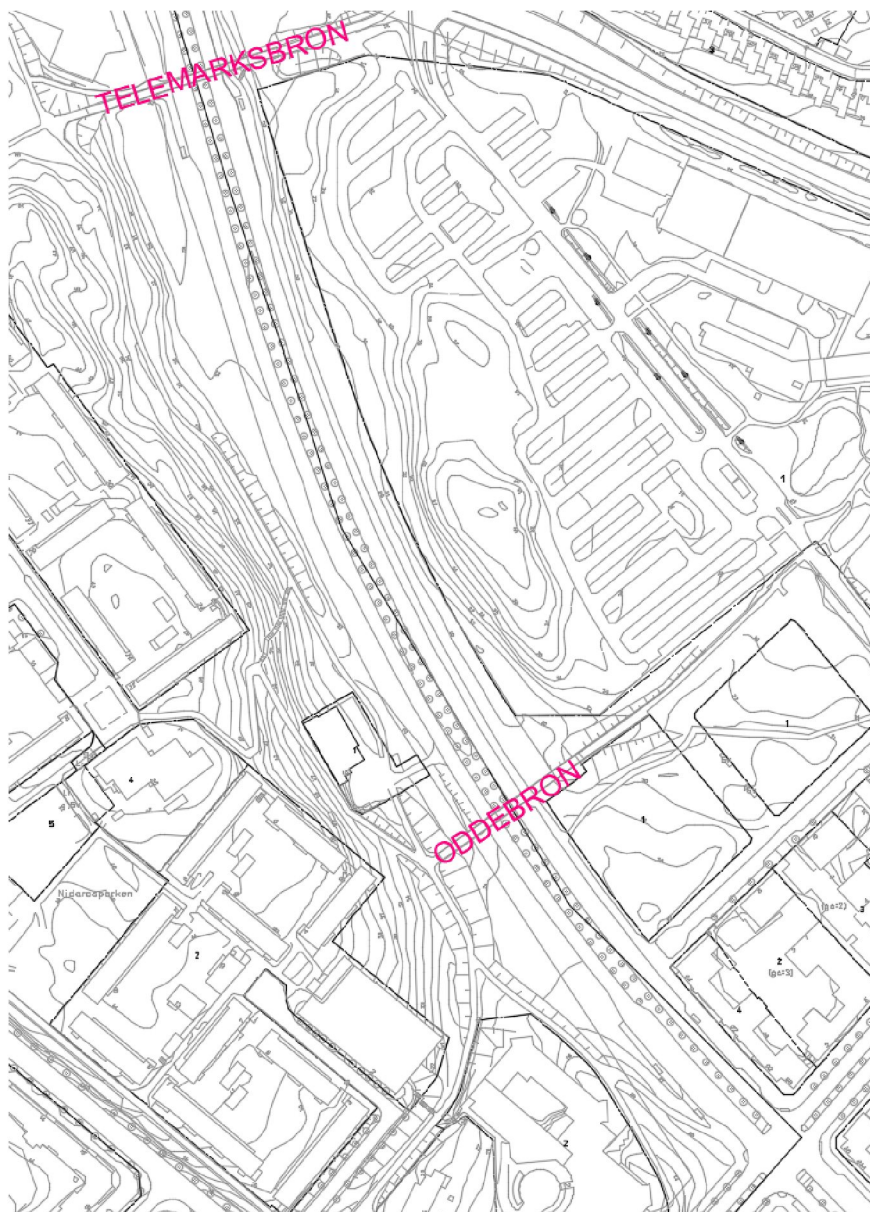
1.3 GÅNG OCH CYKEL

På aktuell sträcka av Hanstavägen finns det en GC-bana på östra sidan, men inte på den västra sidan.



Figur 1: Gräsmatta på den västra sidan av Hanstavägen

Det finns idag ett övergångsställe vid korsningen med Norgegatan, samt två broar över Hanstavägen, Telemarksbron och Oddebron:



Figur 2: GC-broar över Hanstavägen

1.4 BUSSHÅLLPLATSER

Det finns två busshållplatser längs sträckan idag, båda är av typen fickhållplats. Den södra heter Norgegatan, och har ett dubbelt hållplatsläge. Den norra hållplatsen heter Kistahöjden och har ett enkelt hållplatsläge.



Figur 3: Befintlig hållplats Norgegatan



Figur 4: Befintlig hållplats Kistahöjden



Figur 5: Trappa och gångkoppling från Telemarksbron, till hållplats Kistahöjden

1.5 BEFINTLIGA LEDNINGAR

Väster om Hanstavägen ligger idag flera befintliga ledningar, bl.a. en högspänningsledning som ställer högre krav på avstånd till t.ex. stolpar och väderskydd, samt även krav på att inte korsa ledningen med kantstöd.

1.6 BEFINTLIG BYGGNAD

Längs aktuell sträcka av Hanstavägen finns endast en befintlig byggnad på västra sidan, en fördelningsstation, som har en in- och utfart från vägen.



Figur 6: Befintlig fördelningsstation

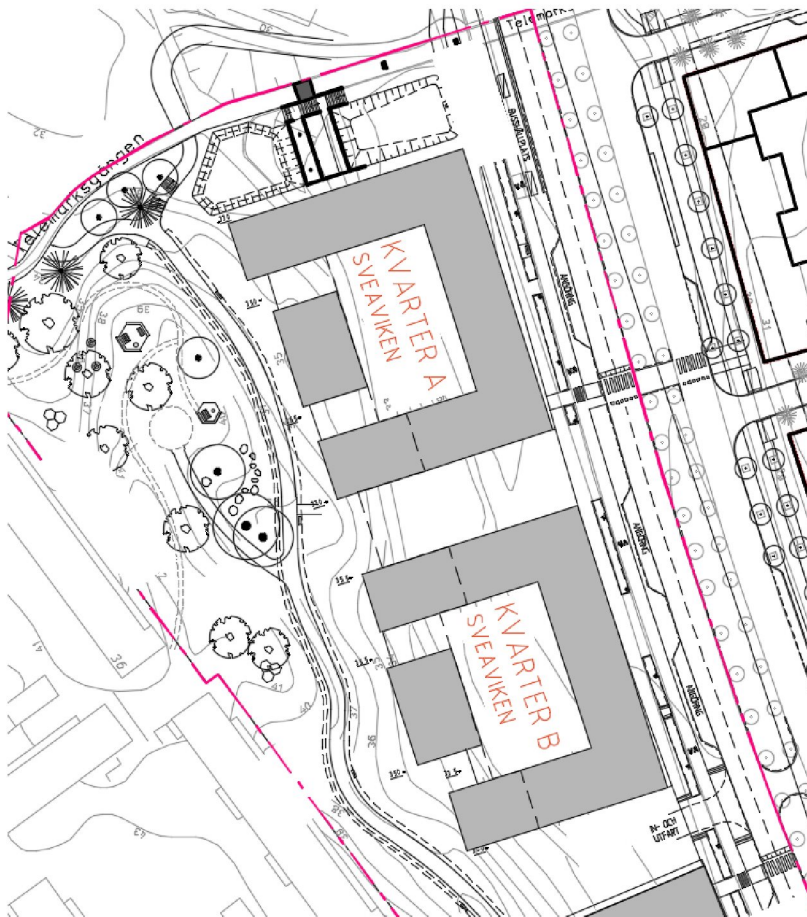
1.7 NYA KVARTER

På östra sidan av Hanstavägen planeras ny bebyggelse inom kv Odde, och norrut planeras för ny skolverksamhet i projektet Dalhagen.

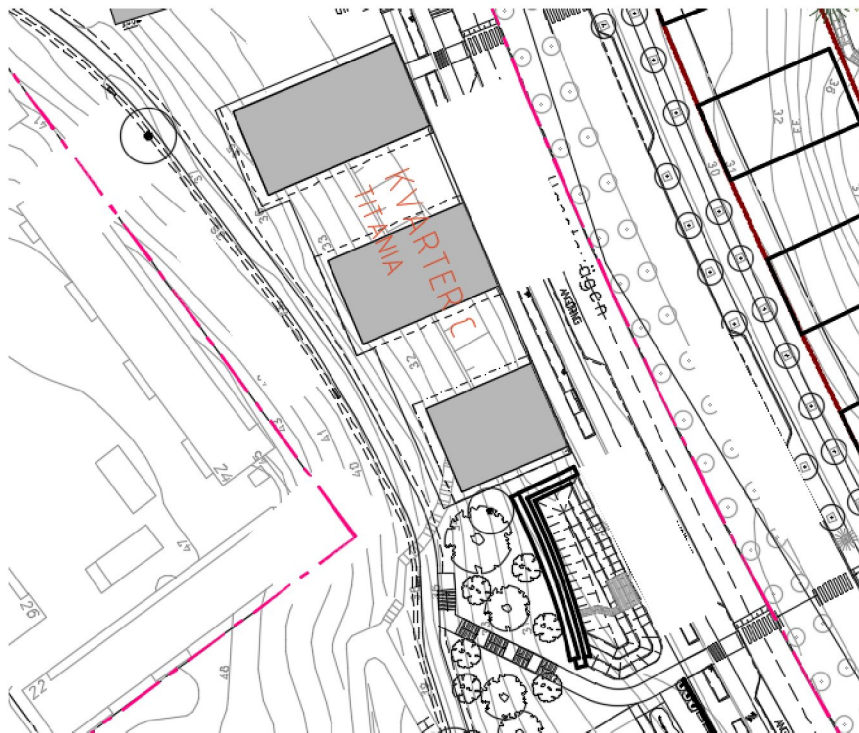
På västra sidan av Hanstavägen, i det nya området Rogaland planeras nya kvarter för bostäder, kontor och verksamheter.

Marken är nu uppdelad enligt följande kvartersstruktur:

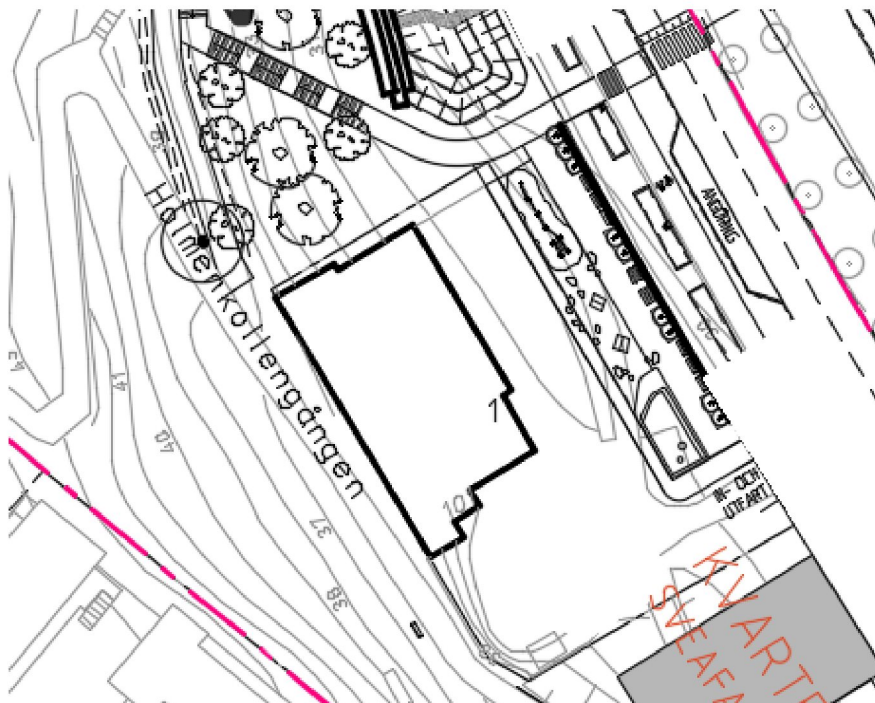
- Nya kvarter A och B, Sveaviken
- Nytt kvarter C, Titania
- Befintlig fördelningsstation
- Nya kvarter D och E, Sveafastigheter
- Nytt kvarter F, Byggvesta



Figur 7: Kvarter A och B, Sveaviken



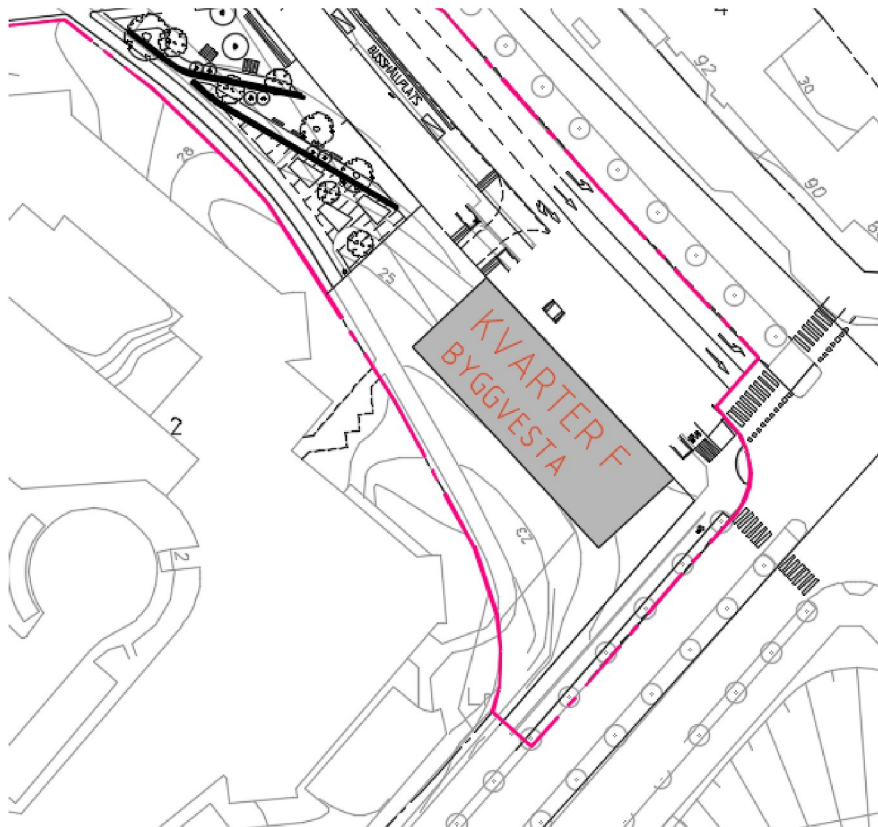
Figur 8: Kvarter C – Titania



Figur 9: Befintlig fördelningsstation



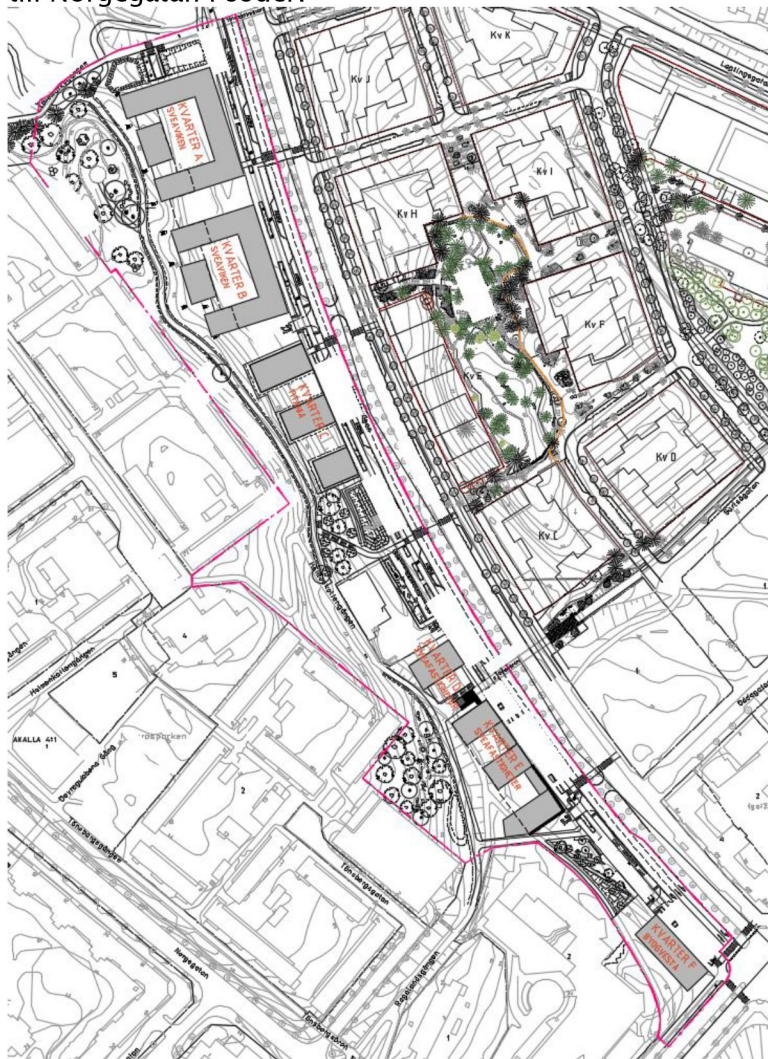
Figur 10: Kvarter D och E – Sveafastigheter



Figur 11: Kvarter F – Byggvesta

2 OMFATTNING AV PROGRAMHANDLING

Programhandlingen omfattar västra sidan av Hanstavägen, från Telemarksbron i norr till Norgegatan i söder.



Figur 12: Omfattning av Programhandling

Teknikområde Gatas delar av programhandlingen omfattar:

- Projektering av ny gång- och cykelbana på västra sidan av Hanstavägen
- Flytt av busshållplatser
- Nya övergångsställen
- Nya angöringsfickor
- Nya in- och utfarter från kommande bebyggelse
- Öppningar i mittrefug
- Farthinder på Hanstavägen

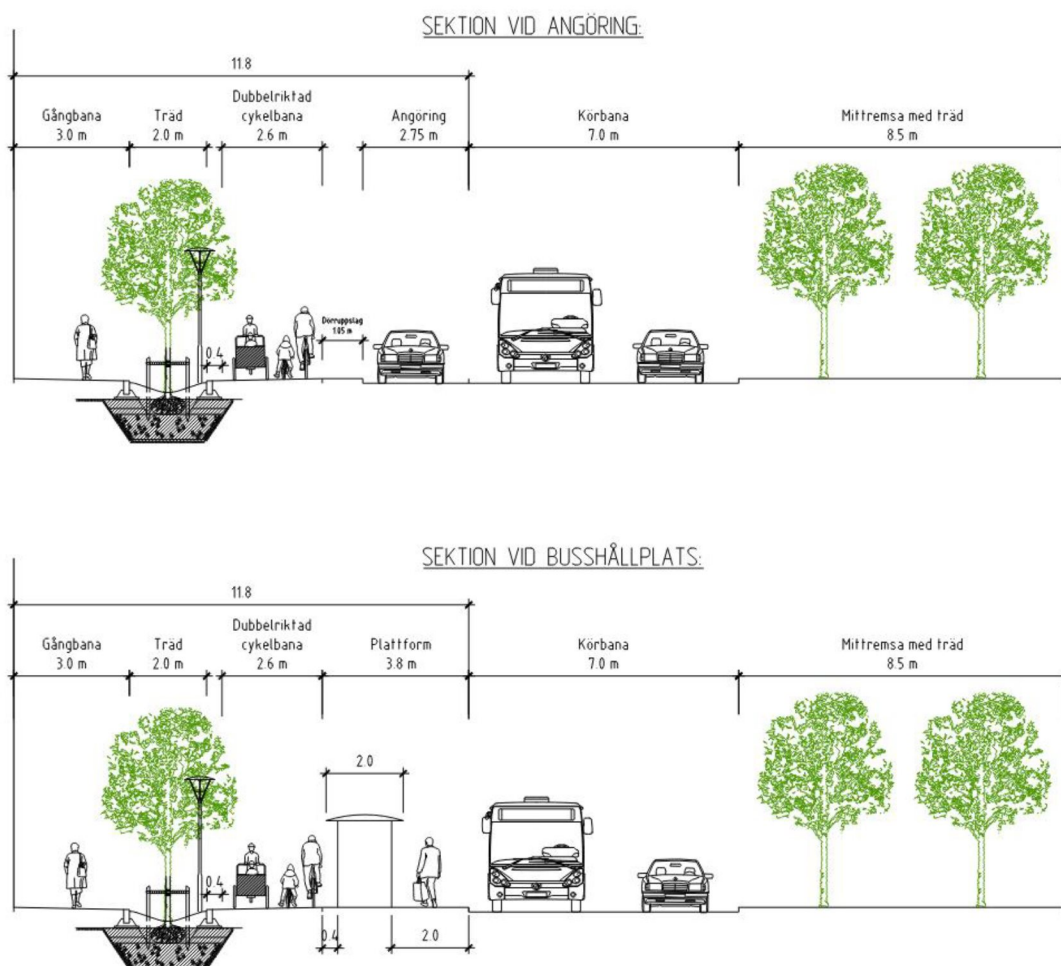
3 NY GATUSEKTION

Den nya gatusektionen som tagits fram bygger på att befintlig körbana inte ändras, och man endast ändrar yta från kantstenslinjen och västerut.

De befintliga busshållplatserna ändras till körfältshållplats i stället för i ficka, för att frigöra bredd till GC-trafik och plantering.

Tillgänglig bredd mellan kantstenslinje och ny fastighetsgräns blir 11,8 meter och fördelades enligt nedan:

Gångbana 3,0 m + nedsänkt plantering 2,0 m + 0,4 m säkerhetszon + 2,6 m dubbelriktad cykelbana, samt antingen 1,05 m dörruppslag + 2,75 m angöring, alternativt 3,8 m plattform för busshållplatsen.

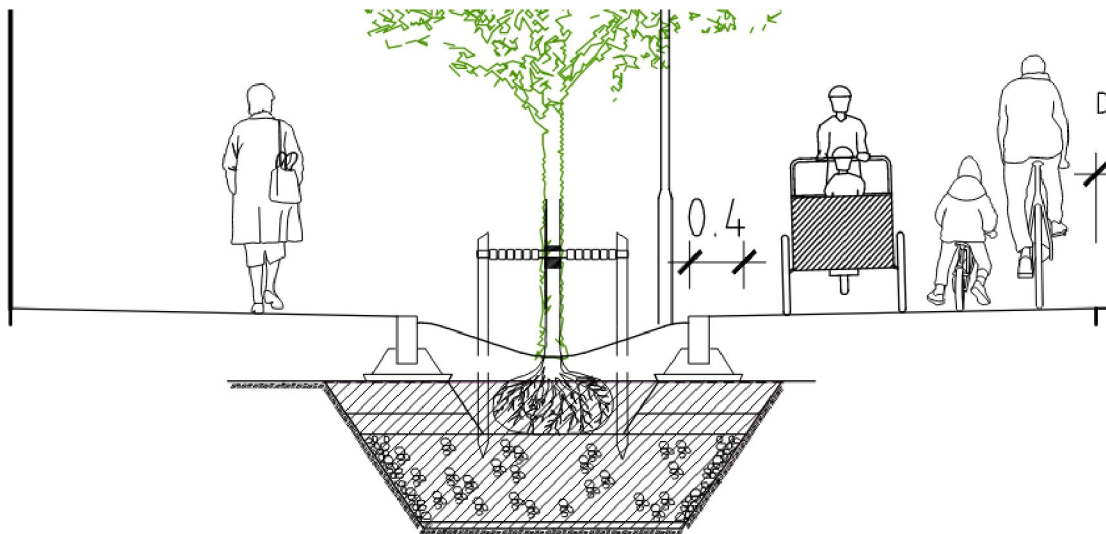


Figur 13: Ny gatusektion

4 TEKNISKA LÖSNINGAR SAMT AVVIKELSER OCH AVVÄGNINGAR

4.1 HÖJDSÄTTNING

Höjdsättningen har utgått från förutsättningen att befintlig körbanehöjd ska behållas, samt att planteringen med trädrad behöver vara nedsänkt för att kunna omhänderta dagvatten. Detta innebär också att både gångbana och cykelbana är höjdsatta så att de lutar mot trädraden:



Figur 14: Gångbana och cykelbana lutar mot planteringsytan

Höjdsättning av gång- och cykelbanan har nu endast gjorts med hjälp av de gridhöjder som tillhandahållits av staden, ingen inmätning har funnits tillgänglig. Därför behöver ny höjdsättning göras när inmätning utförts.

4.2 ÖVERBYGGNAD

Överbyggnad för körbana och gångbana föreslås utföras enligt typritning i Teknisk Handbok. P.g.a. växtbädden och det stora antalet ledningar som behöver rymmas i gång- och cykelbana bör överbyggnaden ses över mer i detalj i kommande projektering.

4.3 VA-PROJEKTERING

I gaturitningarna har inga brunnslägen markerats. I kommande skeden bör förslag till lägen för dagvattenbrunnar placeras ut och ledningsdragning kollas. Eftersom det redan är trångt med ledningar här, så kan det vara ett problem att få plats med dagvattenledningar.

Man bör också ha i åtanke att avattningen ska fungera även med eventuella farthinder.

4.4 KANTSTÖD

Vid den befintliga högspänningsledningen ställs krav på att inte korsa ledningen med kantstöd. Att inte korsa ledningen alls skulle omöjliggöra angoringsfickor längs sträckan, vilket skulle ställa till stora problem.

Därför har i detta projekt förutsatts att limmade kantstöd kan användas vid korsning av högspänningsledningen, men detta behöver utredas vidare i kommande projektering.

4.5 BUSSHÅLLPLATSER

De två befintliga busshållplatserna är av typen fickhållplats. De nya hållplatserna har bytts till körfältshållplats, detta behöver stämmas av med Trafikförvaltningen.

Den norra hållplatsen är idag ett enkelt hållplatsläge och den södra är ett dubbelt hållplatsläge. De nya hållplatserna har bågriktats som dubbla hållplatslägen, d.v.s. 42 meter långa.

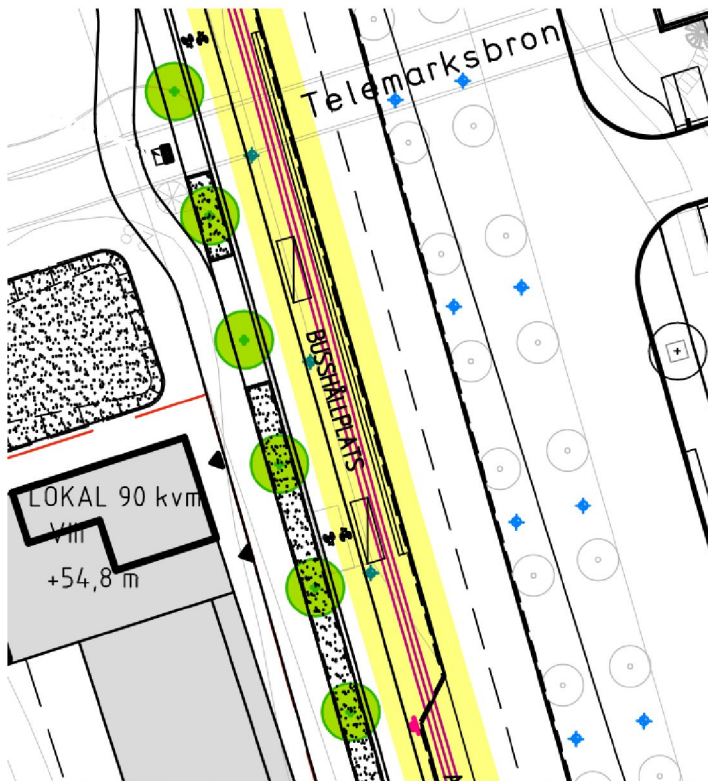
4.6 VÄDERSKYDD

Vid hållplatserna finns idag väderskydd av standardstorlek, ett vid den norra hållplatsen och två vid den södra.

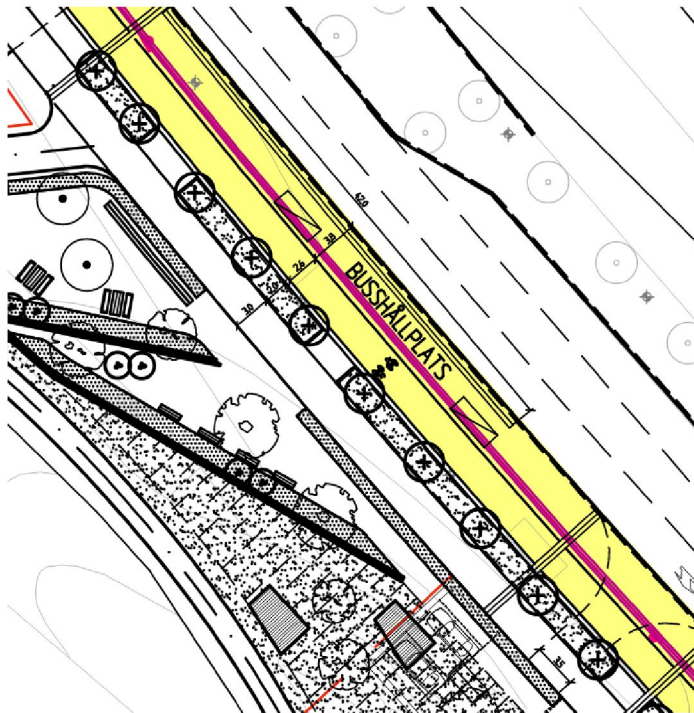
Den befintliga högspänningsledningen ställer krav på tre meters avstånd mellan väderskydd och ledningen.

Under Programhandlingsarbetet har utretts konsekvenserna av detta krav, och det visade sig vara väldigt svårt att få plats med väderskydd.

Kravet på tre meters avstånd mellan ledning och väderskydd uppfylls ej idag, därför bör möjlighet till avsteg från detta krav utredas i framtida projektering.



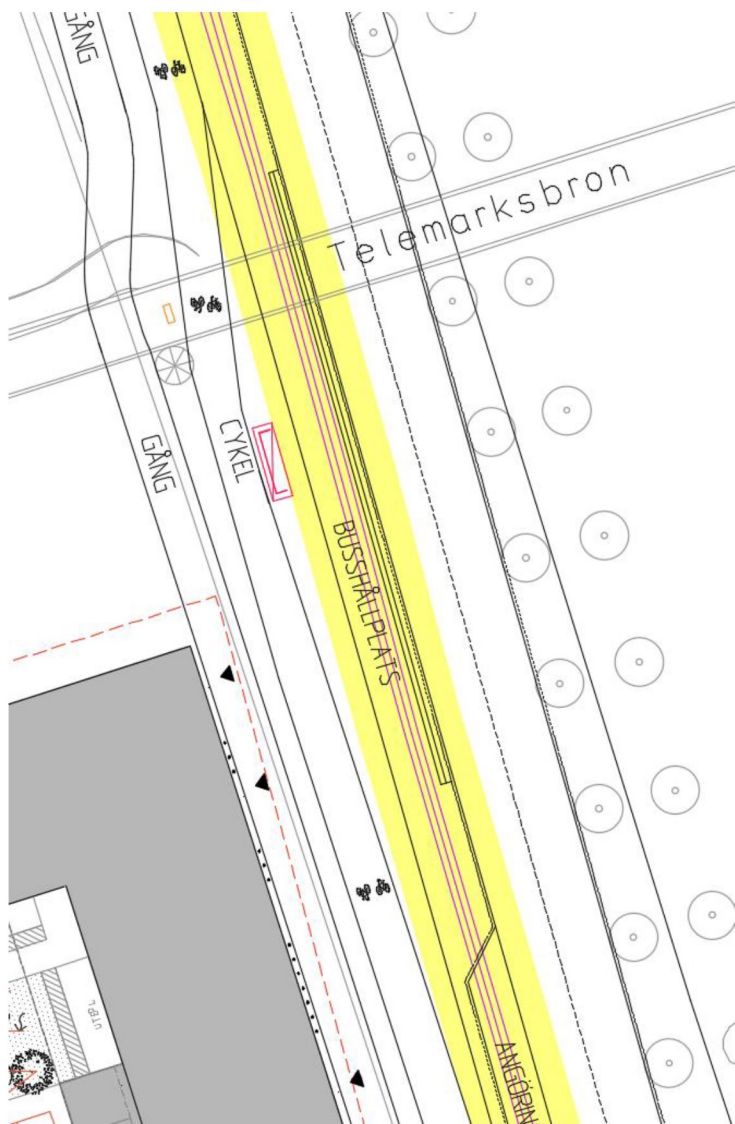
Figur 15: Hållplats Kistahöjden - Gulmarkerad yta där väderskydd ej får placeras p.g.a. högspänningsledning



Figur 16: Hållplats Norgegatan - Gulmarkerad yta där väderskydd ej får placeras p.g.a. högspänningsledning

En utredning gjordes av det norra hållplatsläget, för att se om det gick att få in väderskydden utanför 3-metersgränsen. Denna utredning visade att det endast går att få plats med ett väderskydd som hamnar i mitten av hållplatsen, och detta är trots att det är den smalaste sorten.

D.v.s. inte en bra lösning, då man vill helst få in två väderskydd, gärna av standardstorlek.



Figur 17: Skiss av omdragning av GC för att få plats med väderskydd utanför ledningsytan.

4.7 BELYSNING

Idag finns belysningsstolpar i mittrefugen och på sidorna av Hanstavägen.

De befintliga stolparnas lägen väster om Hanstavägen fungerar ej med ny gatusektion utan de måste flyttas.

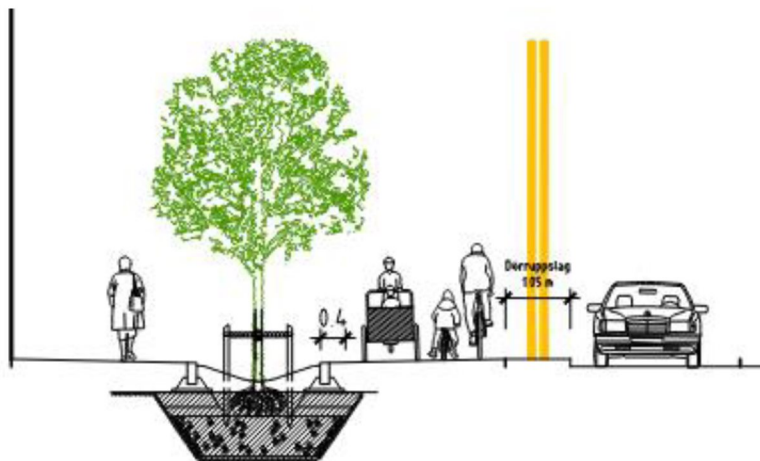


Figur 18: Befintliga belysningsstolpar på Hanstavägen

Två alternativa lägen för belysningsstolpar föreslogs; mellan cykelbana och angöring, eller i trädraden.

Efter avstämning med ledningssamordning beslöts att läget i trädraden fick mindre konflikter med ledningar, så detta läge har ritats in i programhandlingen.

Dock bör detta utredas vidare av belysningsprojektör i kommande projektering.



Figur 19: Belysningsläge 1 - mellan cykelbana och angöring



Figur 20: Belysningsläge 2 - i trädrad

4.8 FARTHINDER

Enligt Trafikutredning Rogaland, delrapport 1 – framtagna av COWI november 2021 - föreslås hastighetssäkring utföras med upphöjda tillfarter på sträckan, därför är detta irriterat i gaturitningarna.

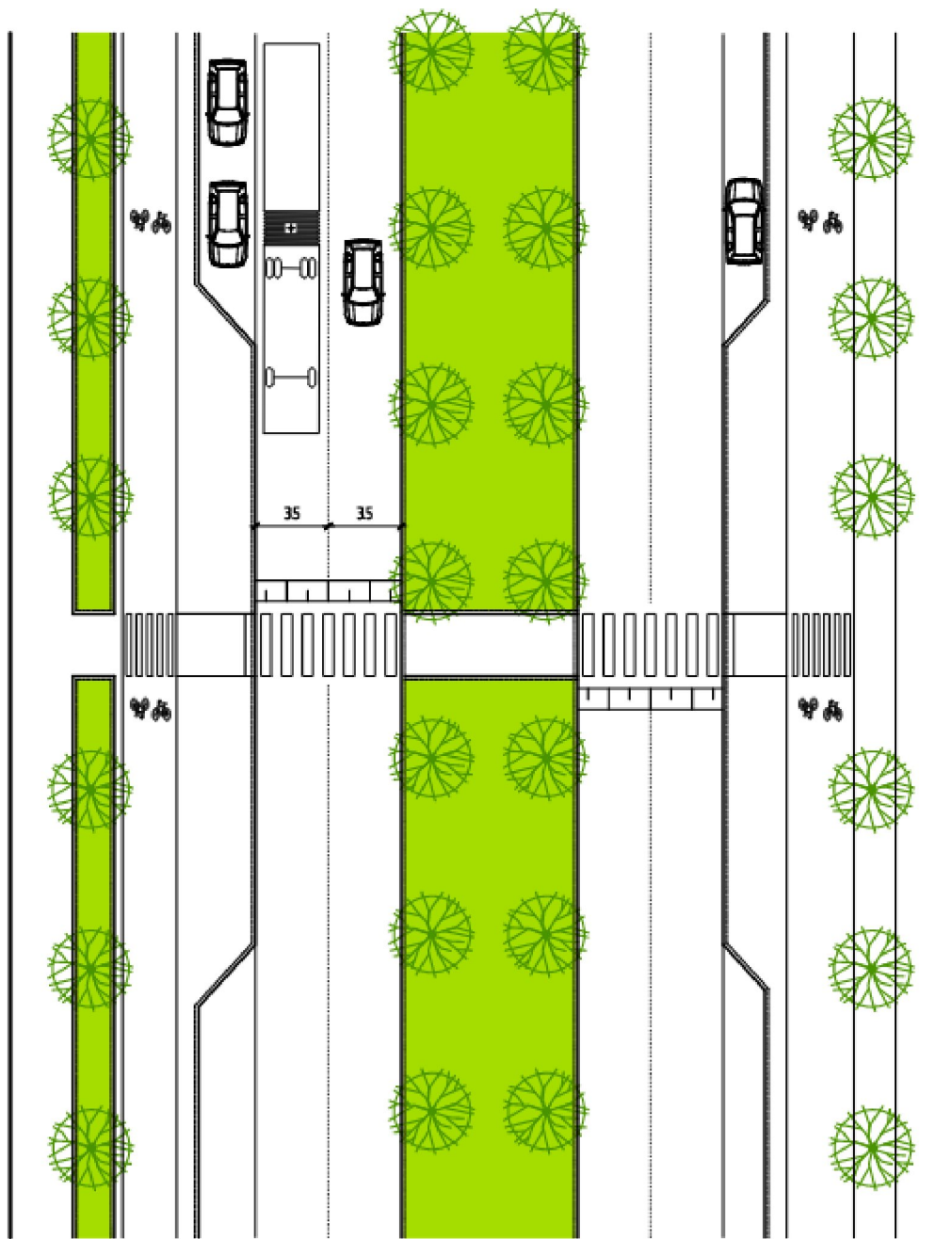
Dock är detta en sträcka för stombusstrafik vilket innebär att trafikförvaltningen ställer krav på att inga fysiska hastighetsdämpande åtgärder ska finnas (RiGata-Buss 20210628, kapitel 6.3.1).

Detta bör därför utredas vidare i samråd med Trafikförvaltningen. Om farthinder ej kan godkännas bör andra åtgärder övervägas som kan hjälpa till att dra ner hastigheten på sträckan.

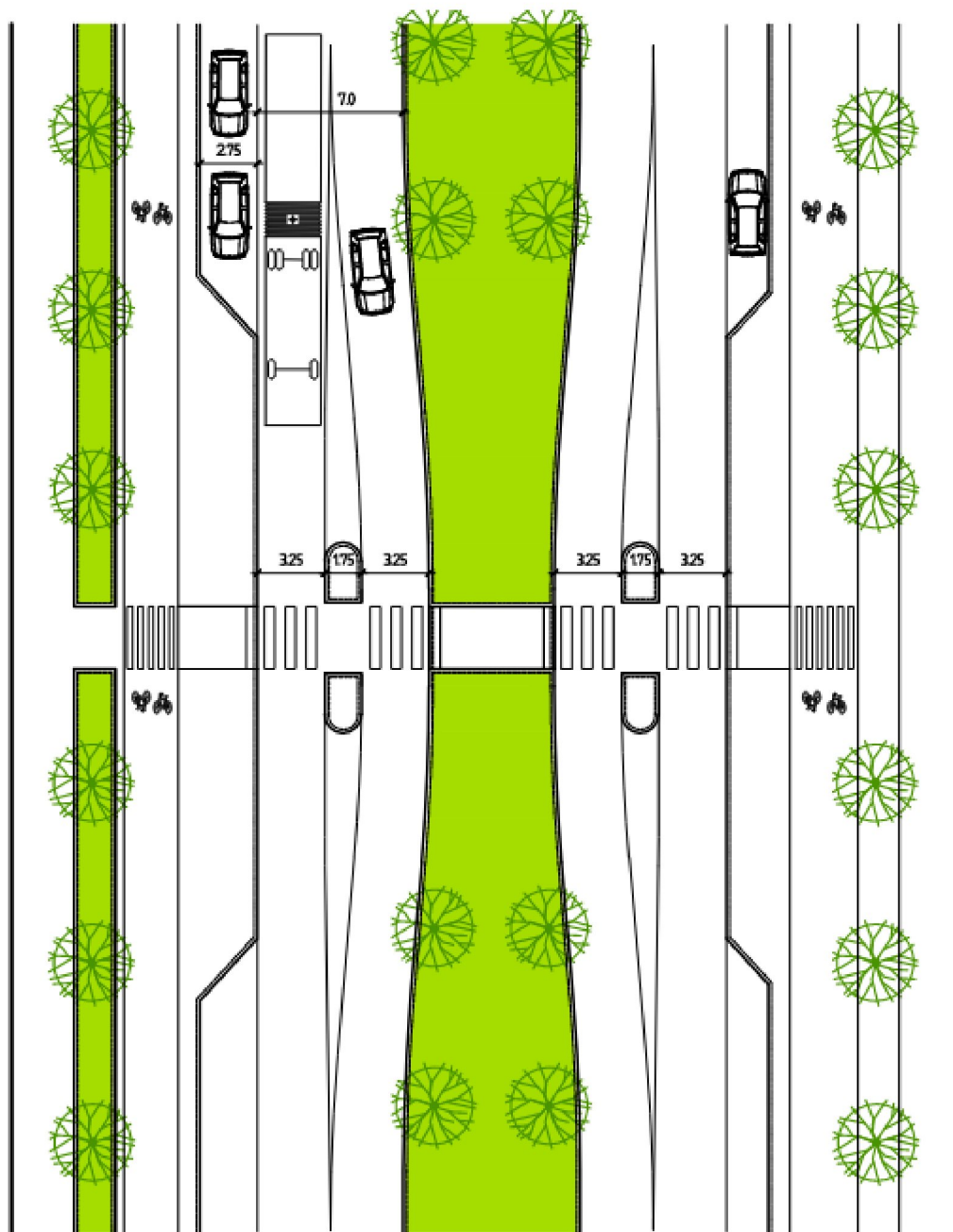


Figur 21: Farthinder vid övergångsställe

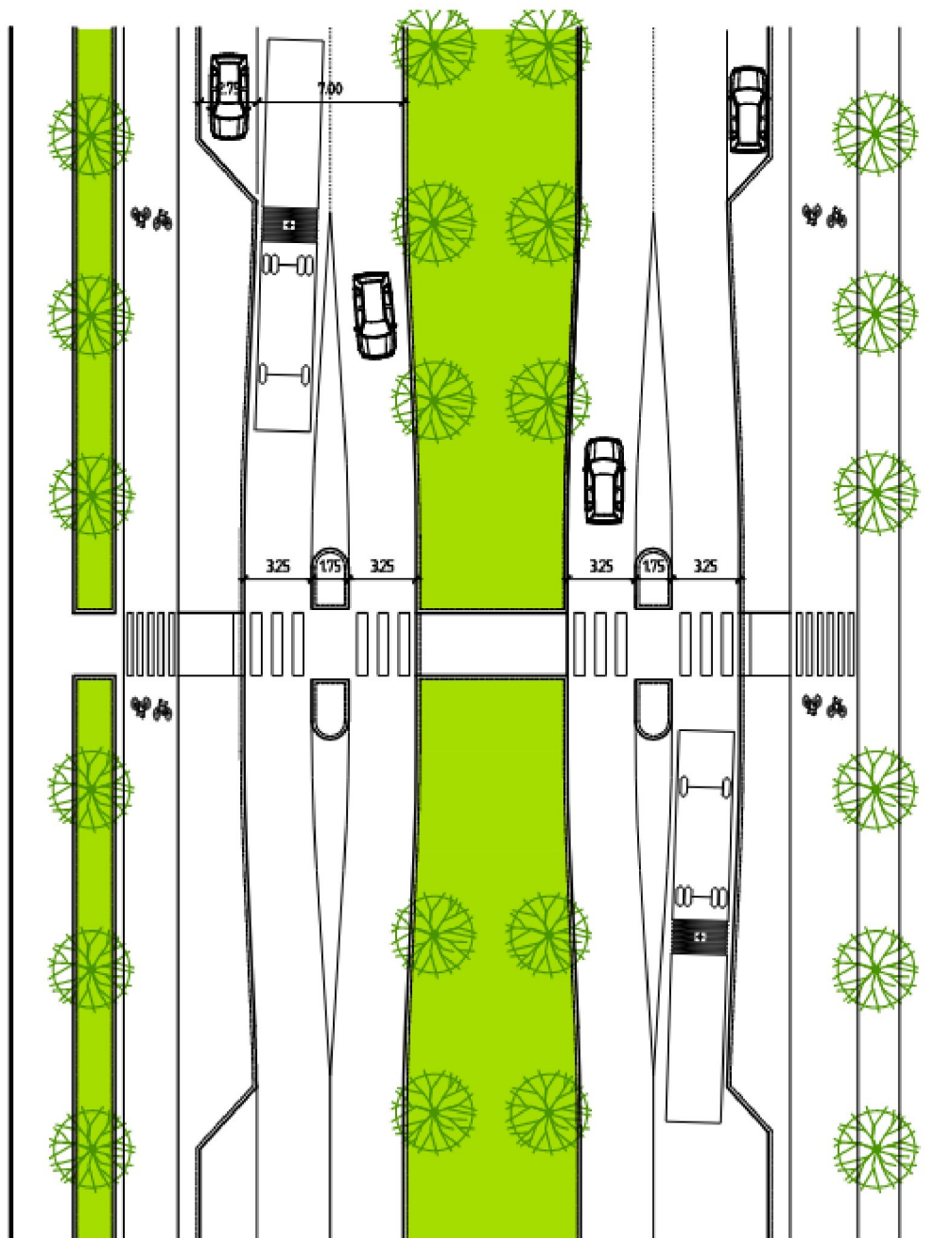
Några alternativa lösningar till hastighetsdämpande åtgärder har diskuterats och skissats upp, bl.a. avsmalning med mittrefug, dessa redovisas på följande sidor.



Figur 22: Gatusektion med upphöjd tillfart vid övergångsställe



Figur 23: Gatusektion med avsmalning av mittremsa för att få plats med refug vid övergångsställe



Figur 24: Gatusektion med avsmalning åt båda håll för att få plats med refug vid övergångsställe

4.9 ANGÖRINGSFICKOR

Då gatuprojekteringen gjordes var entrélägen för de nya byggnaderna ännu ej låsta, så det som redovisas nu är ett maxalternativ för angöring.

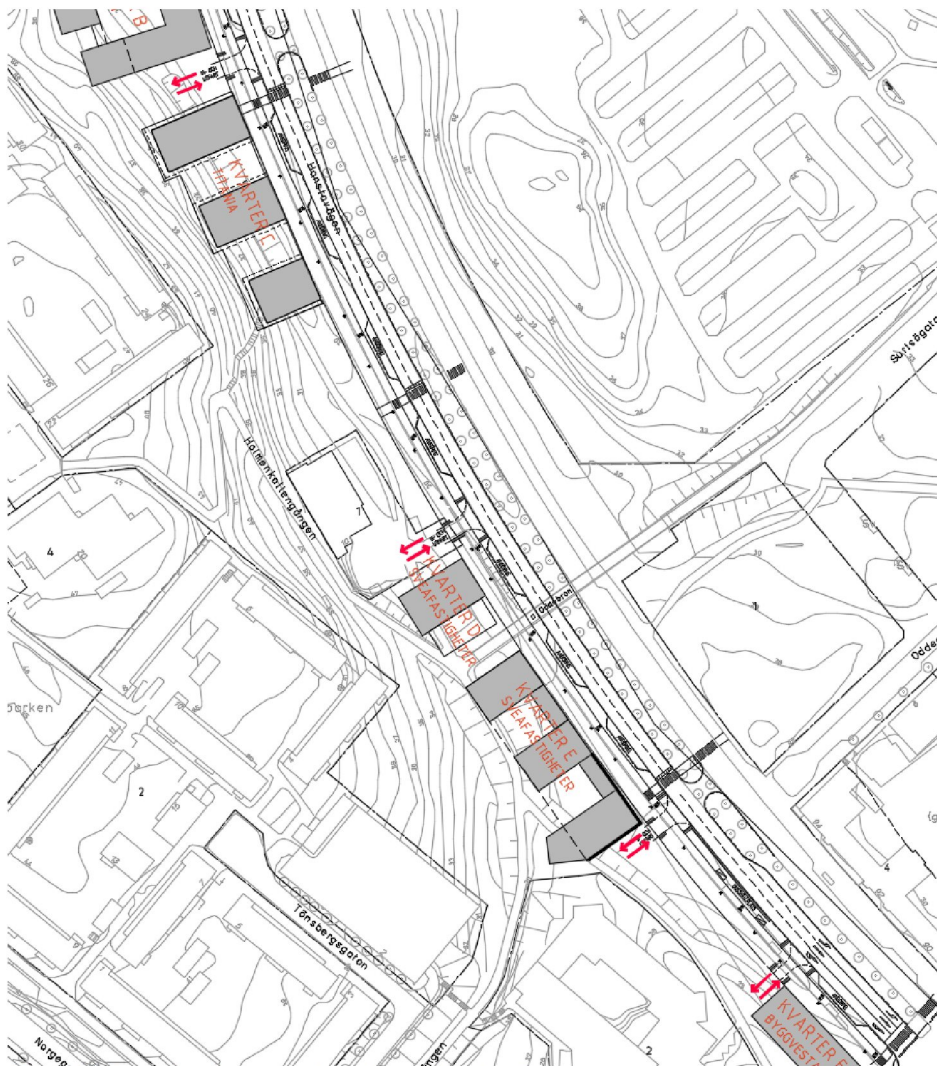
I kommande projektering bör övervägas att ta bort angöringsfickor som ej är nödvändiga och att se till att de som är kvar hamnar i ett så pass fördelaktigt läge som möjligt.

4.10 IN- OCH UTFARTER

Fyra nya in- och utfarter har projekterats till de nya kvarteren. Dessa lägen förutsätter t.ex. att kvarter B och C kan dela infart.

I kommande skeden, när lägen för garageentréer är kända, bör körspårsanalyser göras så att tillräcklig yta skapas för den typ av fordon som ska använda in- och utfarterna.

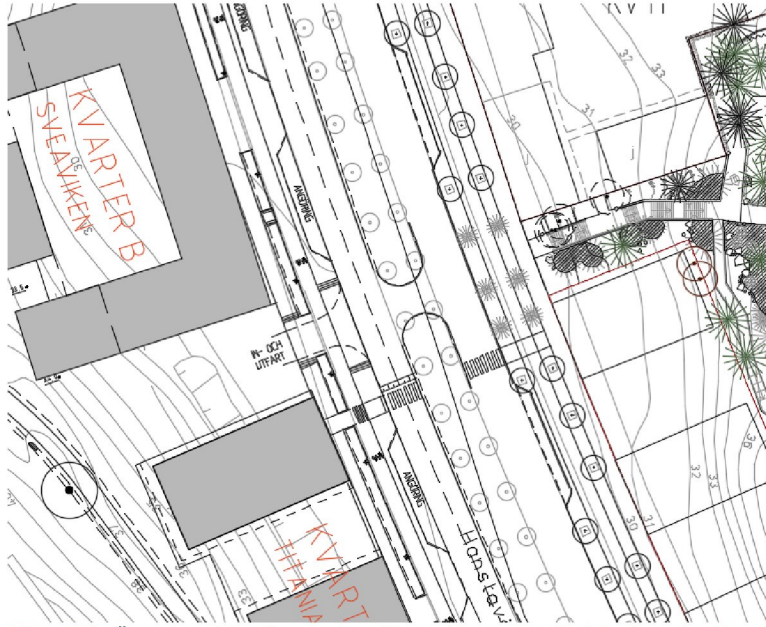
Nu när man p.g.a. utrymmesbrist har tvingats placera in- och utfarterna väldigt nära fasad kan svängrörelser in- och ut ur garaget bli ett problem.



Figur 25: In- och utfarter markerade med röda pilar

4.11 MITTREMSA MED TRÄDPLANTERING

Hanstavägen har idag en mittremsa med trädplantering. I denna programhandling föreslås två nya öppningar i mittremsan för att möjliggöra vändning tidigare längs sträckan. En öppning mellan kvarter B och C, och en utanför kvarter E.



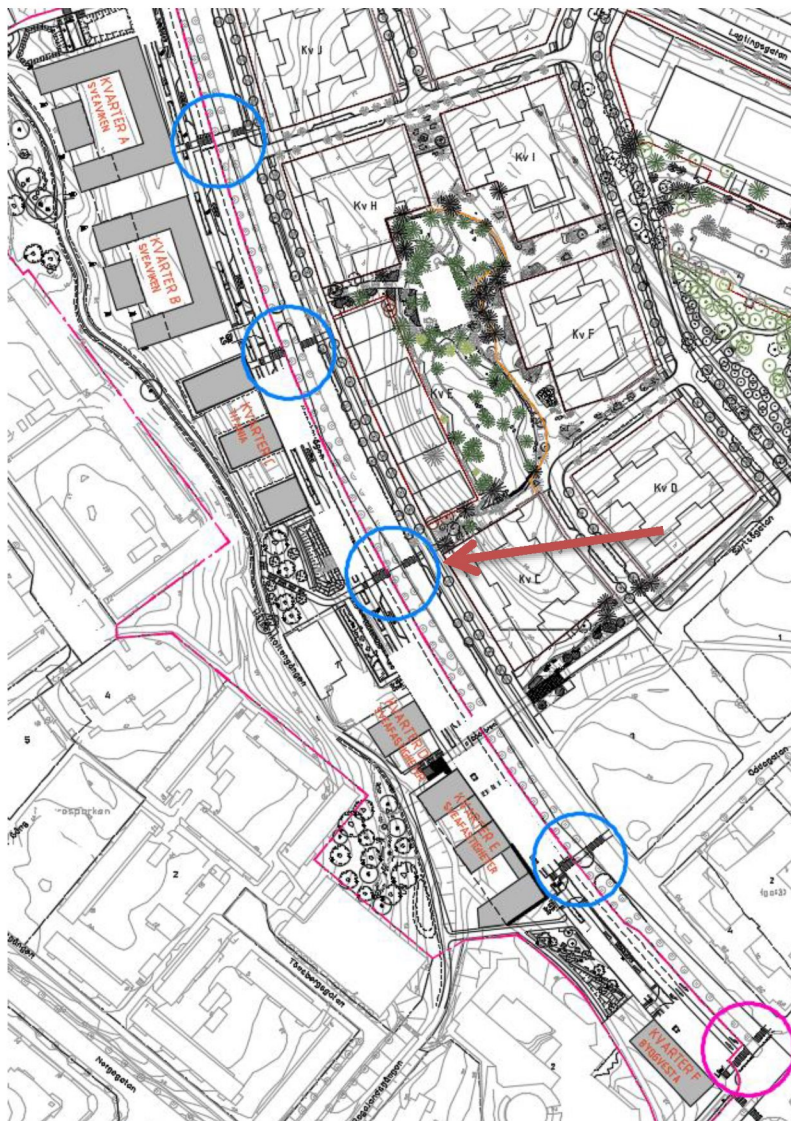
Figur 26: Öppning 1 i mittremsa, mittemot in- och utfart för kvarter B och C



Figur 27: Öppning 2 i mittremsa, framför in- och utfart från kvarter E

4.12 ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

Fyra nya övergångsställen har ritats in i Programhandlingen. De nya lägena är markerade med blått i bilden nedan, och det befintliga är markerat med rosa.



Figur 28: Övergångsställen

På Oddesidan har man projekterat in att man ska förbereda för signalreglering vid det övergångsställe som är markerat med en röd pil i bilden ovan.

Detta behöver utredas vidare i kommande projektering.

Även signalreglering vid stickgatorna behöver utredas i kommande projektering.

4.13 ANGÖRING VID NORREGATAN

Vid Norgvegatan har en angöringsficka utretts under Programhandlingskedet. Sophämtning och angöring löses i ficka längs Hanstavägen, RHP hamnar på fastighetsmark norr om kvarter F.

En angöringsficka på Norgvegatan ritades upp för att lösa ett eventuellt framtida RHP-behov från lokalen i Kvarter F som vetter mot Norgvegatan.

Eftersom RHP inte anläggs förrän en ansökan om en sådan kommit in och godkänts av staden beslöts att vi inte projekterar en sådan ficka idag.

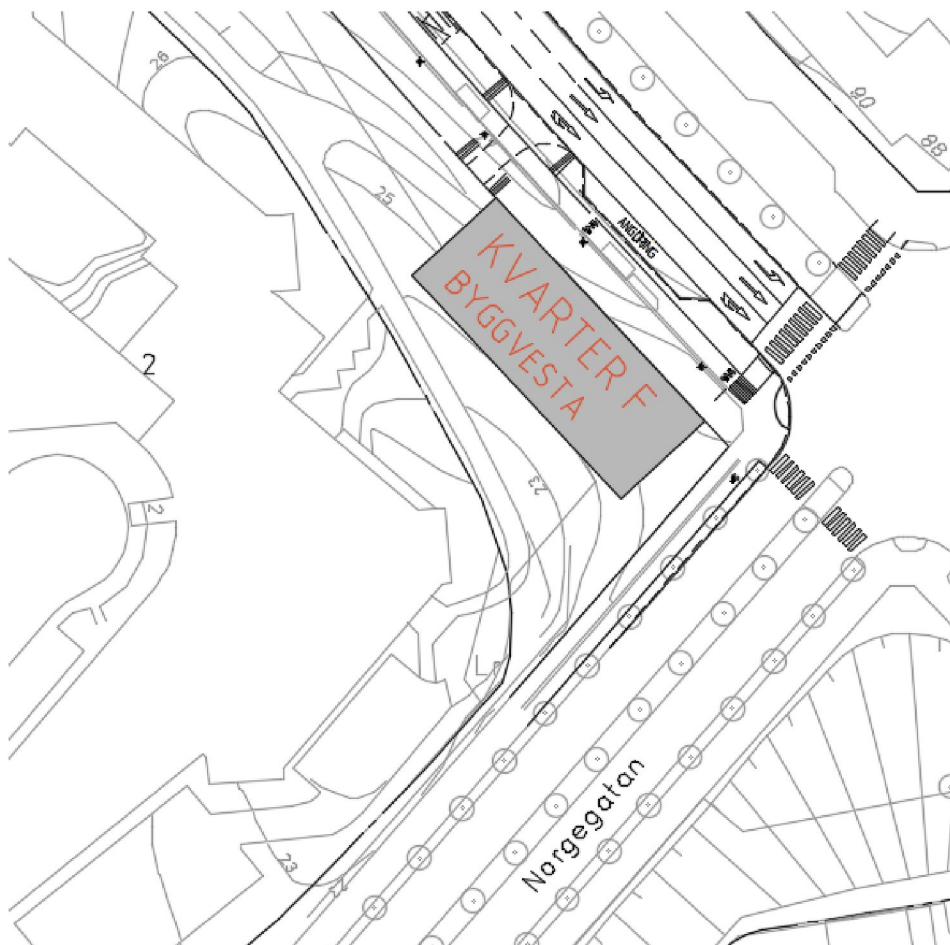
Dock bör man ha i åtanke att de befintliga träd som finns idag längs Norgvegatan nu är så pass små att man kan ta ner dem. Om man däremot väntar ett antal år kan de ha vuxit till sig så pass att nedtagning av dem för anläggning av en RHP blir betydligt svårare att lösa.



Figur 29: Angöringsfickan på Norgvegatan som ej togs med i programhandlingen



Figur 30: Befintlig situation vid Norgegatan



Figur 31: Gatuutformning utan angöring på Norgegatan, d.v.s. som befintlig utformning