

TRAFIKUTREDNING TELEFONPLAN

UNDERLAG TILL PLANSAMRÅD

November 2022

Rapporten är framtagen på uppdrag av Exploateringskontoret Stockholms stad

Kontaktperson: Johan Karlqvist

Ramböll Sverige AB

Uppdragsledare: Lovisa Strandlund, trafikplanerare

Handläggare: Jens Svensson, trafikplanerare

Handläggare: Zakaria Nyström, trafikplanerare/utformning

Granskare: Johanna Rahm, trafikplanerare

The logo for Ramböll, featuring the word "RAMBÖLL" in white, uppercase, sans-serif font on a blue rectangular background. The letter "O" is stylized with a white circle inside it.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4	PLANFÖRSLAGET	16
BAKGRUND	4	ÖVERGRIPANDE STRUKTUR	16
SYFTE	4	GATUSEKTIONER	19
FÖRUTSÄTTNINGAR	6	ANALYS AV FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	22
OMRÅDET	6	GÅNGTRAFIK	26
STYRANDE DOKUMENT	7	CYKELTRAFIK	28
NULÄGESANALYS	8	KOLLEKTIVTRAFIK	32
GÅNGTRAFIK	8	MOTORFORDONSTRAFIK	34
CYKELTRAFIK	10	FORTSATT ARBETE	38
KOLLEKTIVTRAFIK	12		
MOTORFORDONSTRAFIK	14		

INLEDNING

BAKGRUND

Telefonplan är utpekad som stadsutvecklingsområde i Stockholms översiktsplan. I området planeras för cirka 1000 lägenheter, förskola, butiker och service. En ny park, ett nytt torg och nya stadsgator planeras. Förslaget möjliggörs genom överdäckning av spårområdet vid Telefonplans tunnelbanestation.

I stadsbyggnadsnämnden beslutades i september 2020 att de tidigare föreslagna höghusen Tellus Tower inte längre ska ingå i utvecklingen av Telefonplan. Detaljplanen går nu ut på nytt samråd med ett omarbetat förslag där en grupp med höga hus med ca 20-30 våningar har ersatt de två 58 respektive 78 våningar höga Tellus Towers.

SYFTE

Denna trafikutredning syftar till att studera vilka konsekvenser exploateringen medför i trafiksystemet och hur framtida gator ska utformas. Utredningen tar sitt avstamp i den trafikutredning som togs fram i samband med tidigare samråd för Tellus Towers (Atkins 2014). Parallellt med trafikutredningen har utformningsförslag tagits fram för ett antal gator i området.

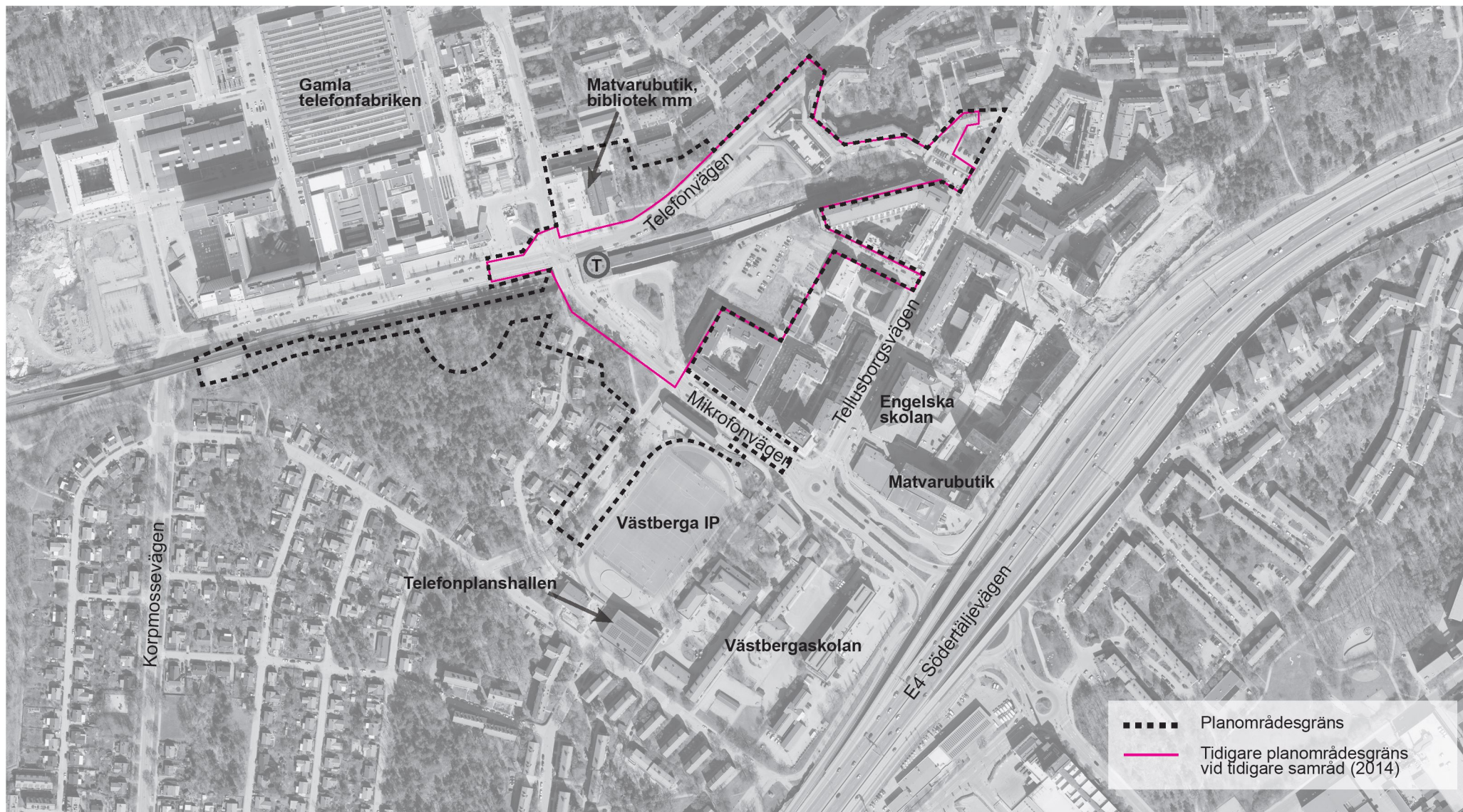
Den tidigare framtagna strukturen för Telefonplan har prövats och fungerar fortfarande i flera avseenden. Innehållet i det omarbetade planförslaget innebär dock delvis nya förutsättningar i vissa frågor där fördjupad utredning krävts. Denna utredning belyser främst de nya förutsättningarna i det omarbetade förslaget för Telefonplan.

OMFATTNING/AVGRÄNSNING

Trafikutredningen geografiska avgränsning redovisas i figur 1. I figuren framgår även planområdesgränsen vid det tidigare samrådet.

Inom denna trafikutredning har följande frågor varit centrala:

- Utformningsstudier kopplade till de markytor som tillskapas genom överdäckningen av tunnelbanan
- Studier av nya kopplingar och stråk för fotgängare samt behov av gångbaneläsningsbredder utmed ny bebyggelse
- Studier kring förstärkt cykelinfrastruktur, dess funktion och markanspråk
- Avvägningar mellan bussterminalens markanspråk och dess hållplatskapacitet i förhållande till trafikförvaltningens önskemål
- Tillgänglighet för fordonstrafik till ny bebyggelse och nya förskolor i området



Figur 1. Planområdesgräns

FÖRUTSÄTTNINGAR

OMRÅDET

Planförslaget omfattar utveckling av de centrala delarna av Telefonplan, i direkt anslutning till den befintliga tunnelbanestationen. Ny bebyggelse planeras längs huvudgatorna Mikrofonvägen och Telefonvägen samt intill den planerade överdäckningen av tunnelbanespåren. Närheten till tunnelbanestation, primärt cykelstråk och till E4/E20 gör att den regionala tillgängligheten till området är mycket god.

En av de största målpunkterna i närområdet är den gamla telefonfabrikens lokaler strax nordväst om tunnelbanestationen, se figur 1. Telefonfabriken huserar idag högskolan Konstfack och ett flertal andra arbetsplatser, bland annat Försäkringskassans huvudkontor. På andra sidan Mikrofonvägen, direkt norr om tunnelbanestationen, ligger ett stadsdelstorg med lokal service i form av livsmedelsbutik, bibliotek och torghandel.

Söder om Mikrofonvägen ligger Västbergaskolan, en fristående grundskola för årskurs F-9 med cirka 750 elever. Närboende elever har förtur till skolan och upptagningsområdet är därmed huvudsakligen lokalt. Intill Västbergaskolan ligger idrottsplatsen Västberga IP och idrottshallen Telefonplanshallen. I direkt anslutning till idrottsplatsen ligger även två förskolor.

Vid Tellusborgsvägens östra sida, strax norr om korsningen med Mikrofonvägen, ligger Internationella Engelska skolan med cirka 935 elever i årskurs 4-9. Skolan har tillfälligt bygglov och kommer inom de närmaste åren att flytta för att ge plats för nya bostäder.

TIDIGARE UTREDNINGAR

Utvecklingen av området kring Telefonplan har pågått sedan tidigt 2000-tal, ursprungligen med stöd i program för "Utveckling av Telefonplansområdet inom stadsdelarna Midsommarkransen och Västberga i Stockholm" som antogs av Stadsbyggnadsnämnden 2004. Programmet pekade ut en övergripande idé för områdets framtida utveckling som bland annat innefattade en överdäckning av tunnelbanespåren. Ytterligare ett programarbete för stadsdelarna Midsommarkransen och Aspudden genomfördes ett knappt decennium senare och godkändes 2013. Med stöd i det tidigare genomförda planprogrammet lämnades Centrala Telefonplan utanför det nya programarbetet, men den södra gränsen för programområdet går i Telefonvägen som pekas ut som ett framtida stadsstråk.

Planprogrammet från 2004 lade fast en övergripande struktur utifrån målet att komplettera de då befintliga verksamhetsområdena med tät stadsbebyggelse. Programmet identifierade möjlighet att bygga 1 950 bostäder och 72 000 kvadratmeter nya lokaler inom kvarteren Telefonfabriken, Tvålfvingan, Timotejen och Likriktares. Som underlag till planprogrammet genomfördes en trafikanalys 2003, som bland annat innehöll prognoser för framtida fordonstrafik med målår 2015.

De samlade bebyggelsevolymerna i de efterföljande detaljplanerna visade sig med åren överskrida vad som angavs i planprogrammet, vilket föranledde ett behov att studera trafiksituationen på nytt. När detaljplanearbete för centrala Telefonplan inleddes år 2014 genomfördes därför en grundlig trafikutredning

som studerade trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för samtliga trafikslag. Utredningen omfattade även nya prognoser för fotgängar- och vägtrafik. Utredningen från 2014 är delvis fortsatt giltig, men den har aktualitetsprövats i samband med framtagande av det omarbetade planförslaget. Denna rapport kompletterar den tidigare utredningen i de delar där förutsättningarna förändrats eller där tidigare bedömningar har behövt justeras.



Figur 2. Mikrofonvägen och tunnelbanestationen

STYRANDE DOKUMENT

Nedan redovisas ett antal styrande dokument som legat till grund för utredningen av trafiksituationen.

ÖVERSIKTSPLAN FÖR STOCKHOLMS STAD

Inom området trafik och mobilitet presenteras följande planeringsinriktningar som bedöms vara relevanta för trafikutredningen:

- Stockholms gator ska ha en attraktiv och funktionell utformning.
- Gångvägar och cykelvägar ska ha hög kvalitet genom att vara trygga, säkra, framkomliga och lätta att hitta

FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN

Den övergripande strategin i framkomlighetsstrategin (2022) består i att prioritera kapacitetsstarka, yteffektiva och energisnåla färdmedel som gång och cykel framför fordonstrafik.

GÅNGPLAN

I gångplanen (2016) konstateras att bebyggelseäthet och funktionsblandning är de viktigaste faktorerna när det gäller människors benägenhet att röra sig till fots. Viktiga faktorer som styr barns möjlighet att röra sig till fots är dels avståndet till målpunkter, dels om trafikmiljön upplevs som säker.

I gångplanen presenteras följande mål för att uppnå ett mer gångvänligt Stockholm:

- Gångstråket ska finnas, vara tillräckligt brett och fysiskt möjligt att använda för alla. Gångnätet ska vara gent, innehålla alternativa vägar och vara utan barriärer som gör det svårt eller omöjligt att ta sig fram.
- Gångstråket är befolkat, innehållsrikt, har mötesplatser och är utformat med kvalitet. Gångnätets egenskaper motiverar valet att gå framför andra sätt att förflytta sig.
- Gångnätet är orienterbart, överblickbart och skyltat så att det är lätt att förstå vart gångstråken leder och vilka målpunkter som finns längs vägen. Det är lätt att förstå vilka ytor som är till för gående och vilka som är till för andra trafikslag.
- Gångstråket är trafiksäkert, befolkat, väl belyst, överblickbart från omgivningen och upplevs som tryggt.

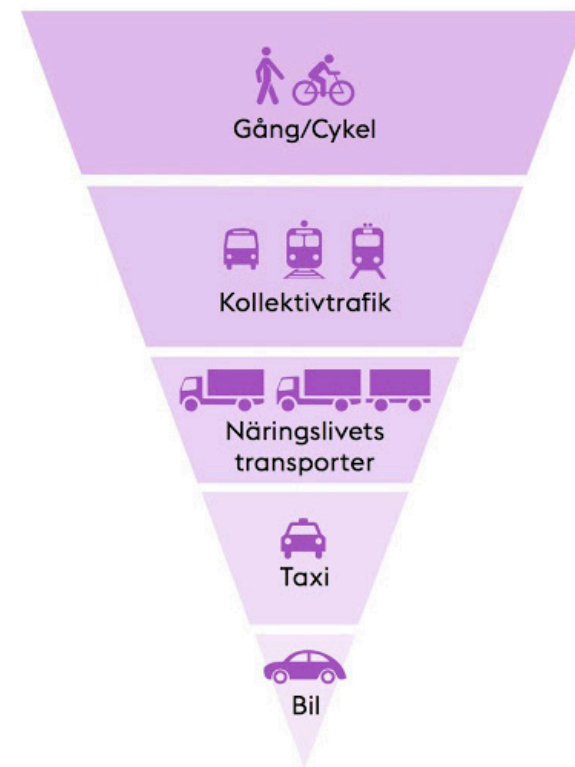
CYKELPLAN

Cykelplanen (2022) är indelad i två delar – en cykelstrategi och en handlingsplan. I strategin beskrivs bland annat mål och åtgärder som kan bidra till målen. Målen sorteras dels efter mål kring ökad cykling, dels i att det ska vara enkelt och säkert att cykla. Exempel på mål som har relevans för trafikutredningen är:

- Andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska öka.
- Andelen barn i årskurs 4–9 som cyklar till skolan ska öka.

I handlingsplanen presenteras den planerade utvecklingen för stadens cykelvägnät och de ingående stråken klassificeras i tre kategorier: primära stråk, huvudcykelnät och lokalt cykelnät. Handlingsplanen innehåller också riktlinjer kring utformning för de olika stråktyperna.

Utöver dessa har även "Gata Stockholm", "Cykelparkeringstal vid nybyggnation" samt "Plan för säkra och trygga skolvägar" använts.



Figur 3. Prioriteringsordning enligt Framkomlighetsstrategin.

NULÄGESANALYS

GÅNGTRAFIK

Gående är känsliga för omvägar och gena kopplingar har därför stor påverkan på gångvänligheten. Tunnelbanespåret utgör en barriär i området vilket medför omvägar för gående framför allt mellan Telefonvägen och Tellusborgsvägen. Grovmaskigheten i gångnätet förstärks ytterligare av att flera gator i kvarteren mellan Telefonvägen och Tellusborgsvägen utgörs av kvartersgator med varierande standard för gående. Till exempel Flygelgatan saknar bitvis gångbana på ena sidan och gatan avslutas med en trappa i norr (se figur 6).

Tillgängligheten bedöms som relativt god men det finns nivåskillnader inom planområdet vilket medför försämrade tillgänglighet. Framför allt i de nordvästra delarna är nivåskillnaderna stora vilket försvårar tillgängligheten till Västbergaskogen (skogen väster om Mikrofonvägen) samt till Prylvägen som förbinds med Mikrofonvägen med en trappa (se figur 7). Delar av Prylvägen är brant med en lutning över 5 %.

Gångbanor finns på båda sidor av Mikrofonvägen, Telefonvägen och Svarvstolsvägen och bedöms ha tillräcklig bredd utifrån dagens flöden. Stora delar av Telefonvägen väster om korsningen med Mikrofonvägen har en något lägre standard för gående med gångbanor på ca 1,6 meter intill en cykelbana utan någon annan separering än olika beläggning på respektive trafikyta. Utformningen kan leda till konflikter mellan gående och cyklister. Dock bedöms gångflödet som relativt lågt längs Telefonvägen, undantaget den norra sidan närmast LM Ericssons väg där gångbanan är bredare än på resterande sträcka.

Utanför planområdet utgör den södra delen av Mikrofonvägen en barriär med höga motorfordonsflöden och utan passager i plan. En planskild passage finns i höjd med Västbergaskolan vilken utgör en trafiksäker koppling för barn med skola och idrott som målpunkt.

Övergångsställe saknas idag över Telefonvägens västra anslutning till korsningen med Mikrofonvägen. I korsningen genomför trafikkontoret ett försök med ett diagonalt övergångsställe mellan den gamla telefonfabriken och tunnelbanan.



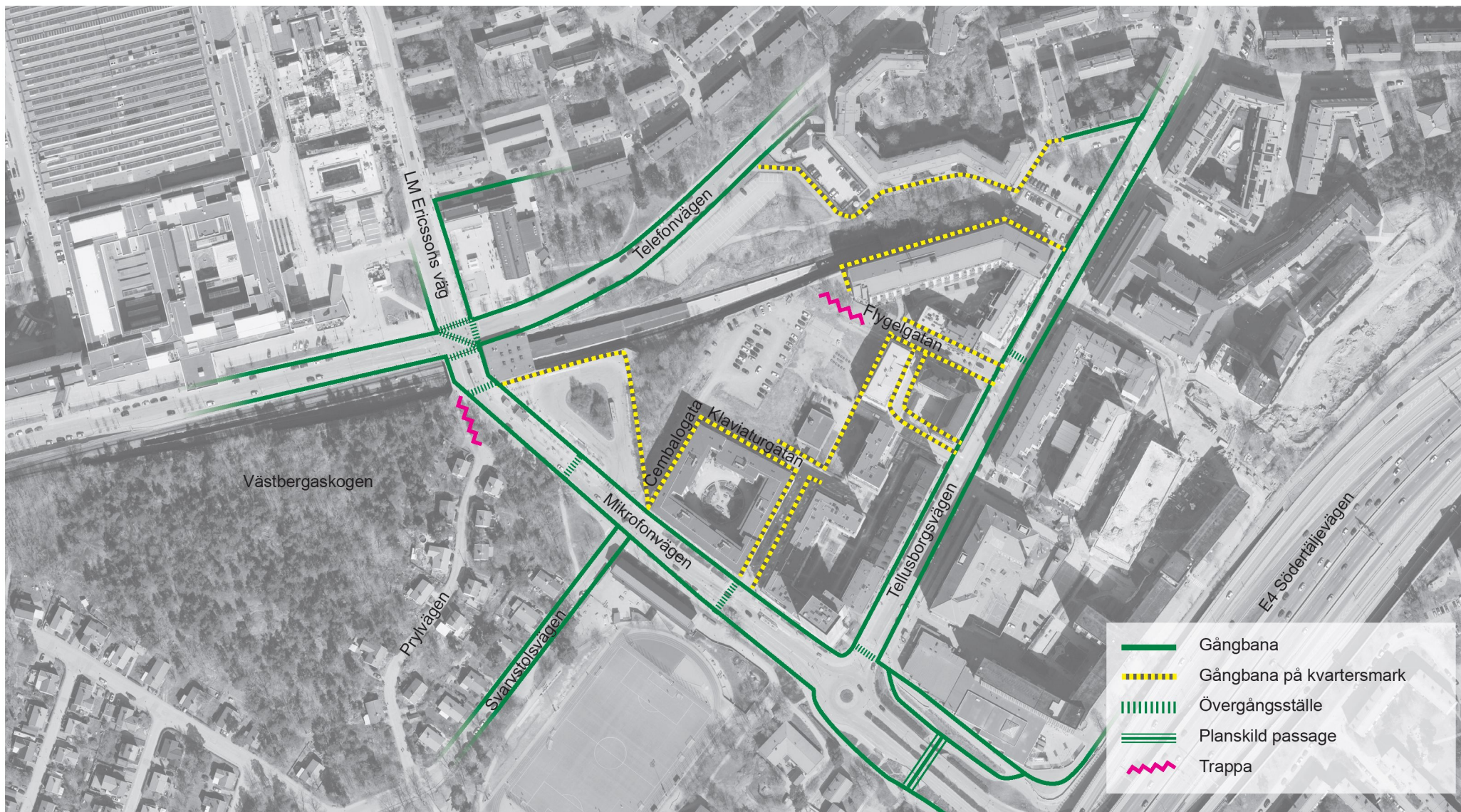
Figur 4. Diagonalt övergångsställe över Telefonvägen



Figur 5. Kvartersgata med bristfälliga gångbanor



Figur 6. Trappa i slutet av Flygelgatan



Figur 7. Gångbanor och passager för gående inom och omkring planområdet.

CYKELTRAFIK

Inom och intill planområdet finns tre utpekade huvudnät för cykel, längs Mikrofonvägen, Tellusborgsvägen och västra delen av Telefonvägen. Den östra delen av Telefonvägen är utpekad som huvudcykelnät i den nya cykelplanen. Ett utpekad primärt cykelstråk finns längs med båda sidor av E4:an, Södertäljestråket. Även den södra delen av Mikrofonvägen är en del av Södertäljestråket (se figur 10).

Mikrofonvägens cykelstråk knyter samman Telefonvägen med det primära stråket längs med E4:an. Utmed Tellusborgsvägen nås Liljeholmen norrut. Telefonvägen är en gen koppling mellan huvudcykelnätet på Korpmossevägen och Tellusborgsvägen. Delar av Telefonvägen är dock en saknad länk då det saknas cykelbanor mellan Mikrofonvägen och Tellusborgsvägen.

På den västra delen av Telefonvägen finns enkelriktade cykelbanor med fullgod standard, men gångbanan är smal vilket medför att gående använder cykelbanan. På den östra delen sker cykling i blandtrafik. Mikrofonvägens västra sida mellan Telefonvägen och Svarstolsvägen saknar cykelinfrastruktur. På östra sidan finns en enkelriktad cykelbana. På resterande del av Mikrofonvägen finns dubbelriktade cykelbanor längs gatans båda sidor med breddmått enligt cykelplanens standard. Tellusborgsvägen har dubbelriktade cykelbanor längs båda sidorna. Standarden är bristfällig då breddmåtten för dubbelriktad bana i cykelplanen inte uppnås. Planer finns på att enkelrikta cykelbanorna på Tellusborgsvägen.

På lokalgatunätet sker cykling i blandtrafik. Det grovmaskiga gatunätet medför omvägar för cyklister. Framför allt saknas gena kopplingar mellan Telefonvägen och Tellusborgsvägen.

Utanför planområdet finns en planskild GC-passagen under Mikrofonvägen, mellan Tellusborgsvägen och E4:an. Passagen är en del av det primära cykelnätet mellan söderort och innerstaden och används främst av pendlingscyklister längs Södertäljestråket. Passagen används också av barn till och från idrottsplatsen och Västbergaskolan.

CYKELPARKERING

Allmänna cykelparkeringar finns idag intill tunnelbanestationen, busstorget samt på torget norr om stationsbyggnaden.

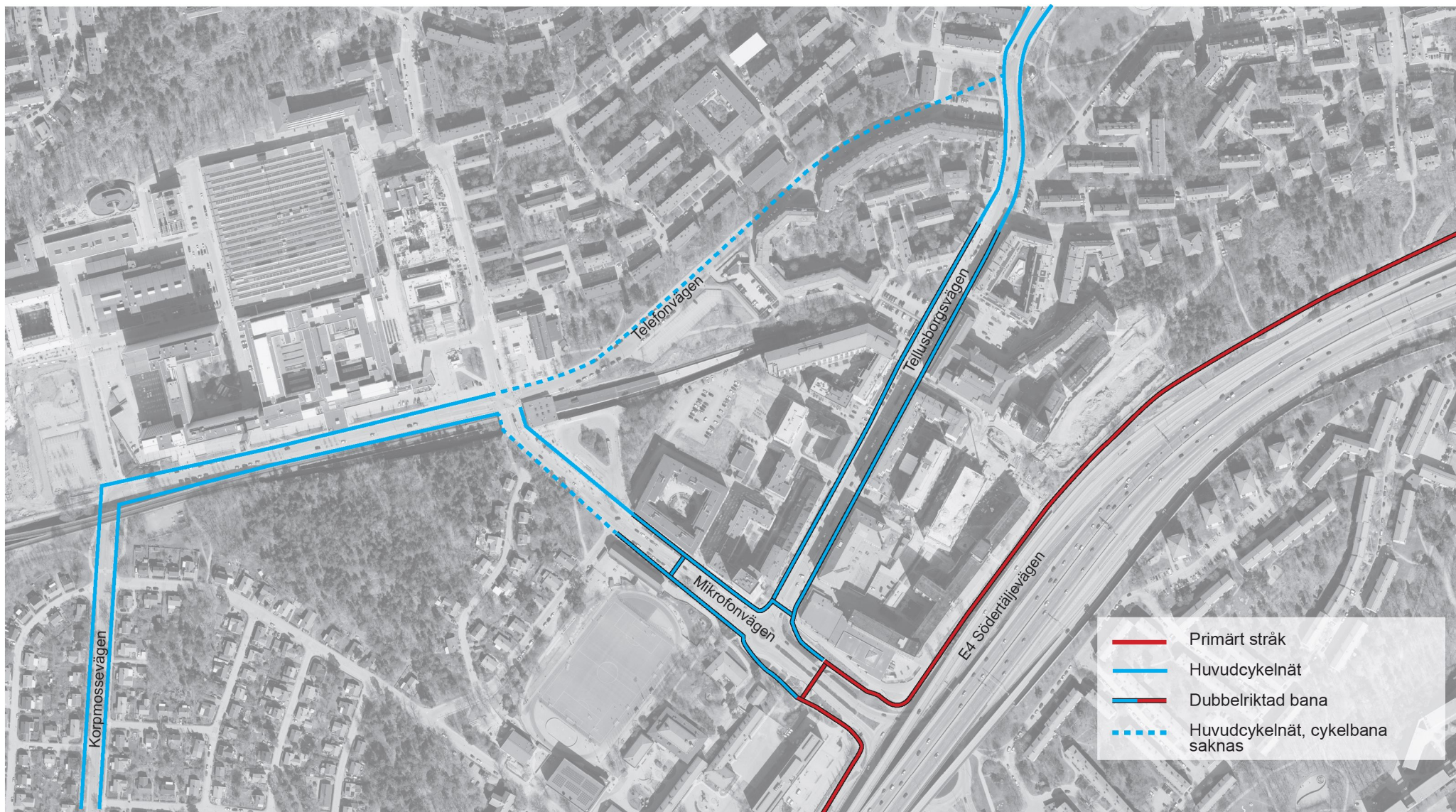
Cykelparkeringen intill tunnelbanestationen är lokaliserad längs med stationsbyggnadens södra husvägg. På busstorget söder om stationsbyggnaden finns ytterligare två anordnade platser för cykelparkering. Totalt rymmer cykelparkeringarna vid stationen och busstorget ca 70 cyklar. Därutöver finns ca 30 cykelparkeringsplatser på torget norr om stationen. Samtliga parkeringar saknar idag väderskydd.



Figur 8. Cykelbana som övergår i cykelfält på Telefonvägen



Figur 9. Cykelparkering intill tunnelbanestationen



Figur 10. Cykelbanor och utpekade stråk inom och i anslutning till planområdet

KOLLEKTIVTRAFIK

TUNNELBANA

Telefonplan kollektivtrafikförsörjs huvudsakligen av tunnelbanans röda linje, där tågen mellan Fruängen och Mörby Centrum avgår var femte minut under högtrafik. Restiden mellan Telefonplan och T-Centralen är cirka 13 minuter. Tunnelbanestationen hade under 2019 i snitt cirka 11 400 påstigande per dygn och är därmed bland de högst belastade stationerna utanför innerstaden. Stationen har endast en entré. Under maxtimmen 07.30-08.30 var det 2019 i snitt 1 700 påstigande och 1 450 avstigande som skulle samsas på de totalt åtta spärrarna (fyra per riktning).

Förutom den reguljära trafiken trafikeras Telefonplan också av ersättningsbussar som sätts i trafik vid störningar i spårtrafiksystemet. Ersättningsbusstrafiken vid Telefonplan har två olika funktioner – dels används den för att ersätta tunnelbanan när den är avstängd, dels används stationen för överflyttning av resenärer från pendeltågssystemet till tunnelbanesystemet vid störningar i pendeltågstrafiken. Ersättningsbuss för tunnelbana trafikerar linje 161:s ordinarie hållplatslägen på Telefonvägen medan ersättningsbuss för pendeltåg nyttjar hållplatslägena i bussterminalen.



Figur 13. Tunnelbana i öppet tråg

BUSS

Bussterminalen vid Telefonplan ligger direkt söder om tunnelbaneentrén och trafikeras idag av följande busslinjer:

- • 141 Telefonplan – Långsjö torg
- • 142 Telefonplan – Älvsjö station
- • 803 Telefonplan – Tyresö C

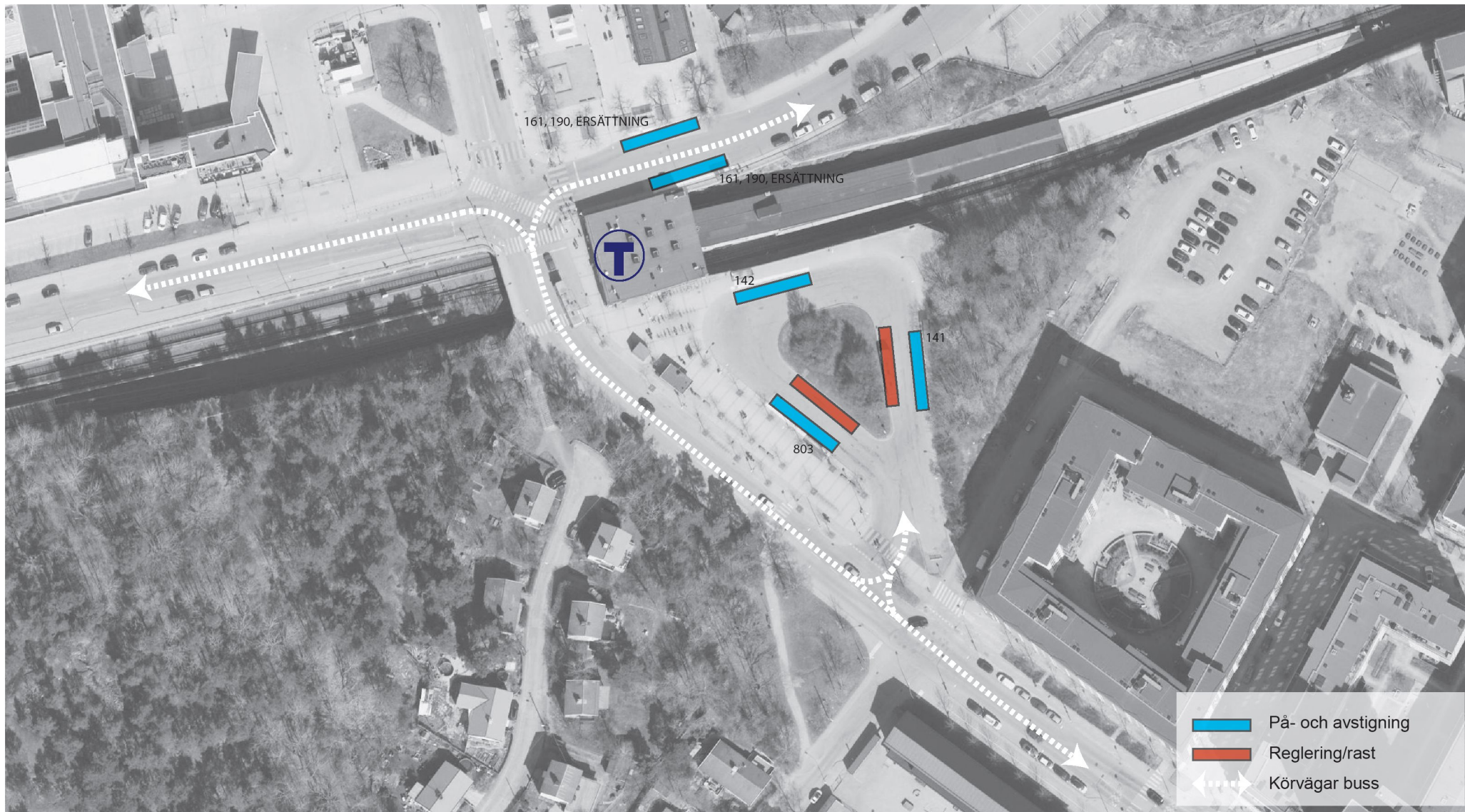
Utöver dessa linjer trafikeras Telefonplan även av en genomgående linje 161 mellan Gröndal och Bagarmossen samt nattbuss 190 mellan Stockholms C och Farsta strand. Dessa linjers hållplatslägen ligger på Telefonvägen direkt norr om tunnelbanestationen.



Figur 12. Bussterminalen



Figur 14. Mikrofonvägens bro över tunnelbanetråget



Figur 15. Kollektivtrafik i centrala Telefonplan

MOTORFORDONSTRAFIK

Gatunätet kring centrala Telefonplan är uppbyggt kring de tre huvudgatorna Mikrofonvägen, Tellusborgsvägen och Telefonvägen. Till huvudgatorna ansluter lokalgator och kvartersgator som försörjer bebyggelsen. Samtliga gator inom planområdet har idag hastighetsbegränsningen 30 kilometer per timme. Busstrafik trafikerar Mikrofonvägen och Telefonvägen.

Huvudgatunätet är grovmaskigt, med relativt få korsningspunkter och möjliga ruttval. Flera av områdets lokalgator ligger på kvartersmark och utformningen uppfyller inte alltid trafikkontorets riktlinjer kring bland annat driftmått.

Utanför planområdets ansluter Mikrofonvägen till det primära vägnätet i sydost, vid Trafikplats Västberga. Sträckan närmast trafikplatsen är högt belastad med cirka 16 700 fordon per dygn (år 2017). Från Mikrofonvägen fördelas fordonstrafiken inom området och ungefär hälften av fordonen väljer Tellusborgsvägen. Trafikmängderna avtar längre in i området och på den del av Mikrofonvägen som ligger inom planområdet är dygnsmängderna cirka 8000 (2017), på Telefonvägen cirka 3 900 (2017) väster om Mikrofonvägen respektive cirka 2 000 (2014) öster om Mikrofonvägen.

Korsningen mellan Mikrofonvägen och Telefonvägen är signalreglerad, övriga korsningar inom planområdet regleras med väjningsplikt.

Kapaciteten och framkomligheten i vägnätet är generellt god, men köbildning uppstår stundtals i delarna närmast Trafikplats Västberga där fordonsflödena är höga.

ANGÖRING OCH PARKERING

Inom planområdet finns angöring och allmän parkering längs med Telefonvägen, Svarvstolsvägen, Prylvägen samt delar av Mikrofonvägen. På kvartersgatorna Flygelgatan, Klaviaturgatan och Cembalogatan finns kantstensparkering för de boende vilka kräver tillstånd.

Angöring med varutransporter sker idag till en livsmedelsbutik intill norra delen av planområdet, denna angörs genom backning över Telefonvägens norra gångbana. Även stationshuset har ett par verksamheter som genererar varuleveranser. Ingen ordnad lastplats finns intill stationshuset, men anslutande gator är reglerade med parkeringsförbud vilket möjliggör angöring för såväl varuleveranser som personbilar.

På Mikrofonvägens norra sida intill bussterminalen finns plats 4 angöringsplatser reserverade för taxi.

Intill Telefonvägen, i den norra delen av planområdet, finns en infartsparkering med 69 allmänna bilparkeringsplatser.

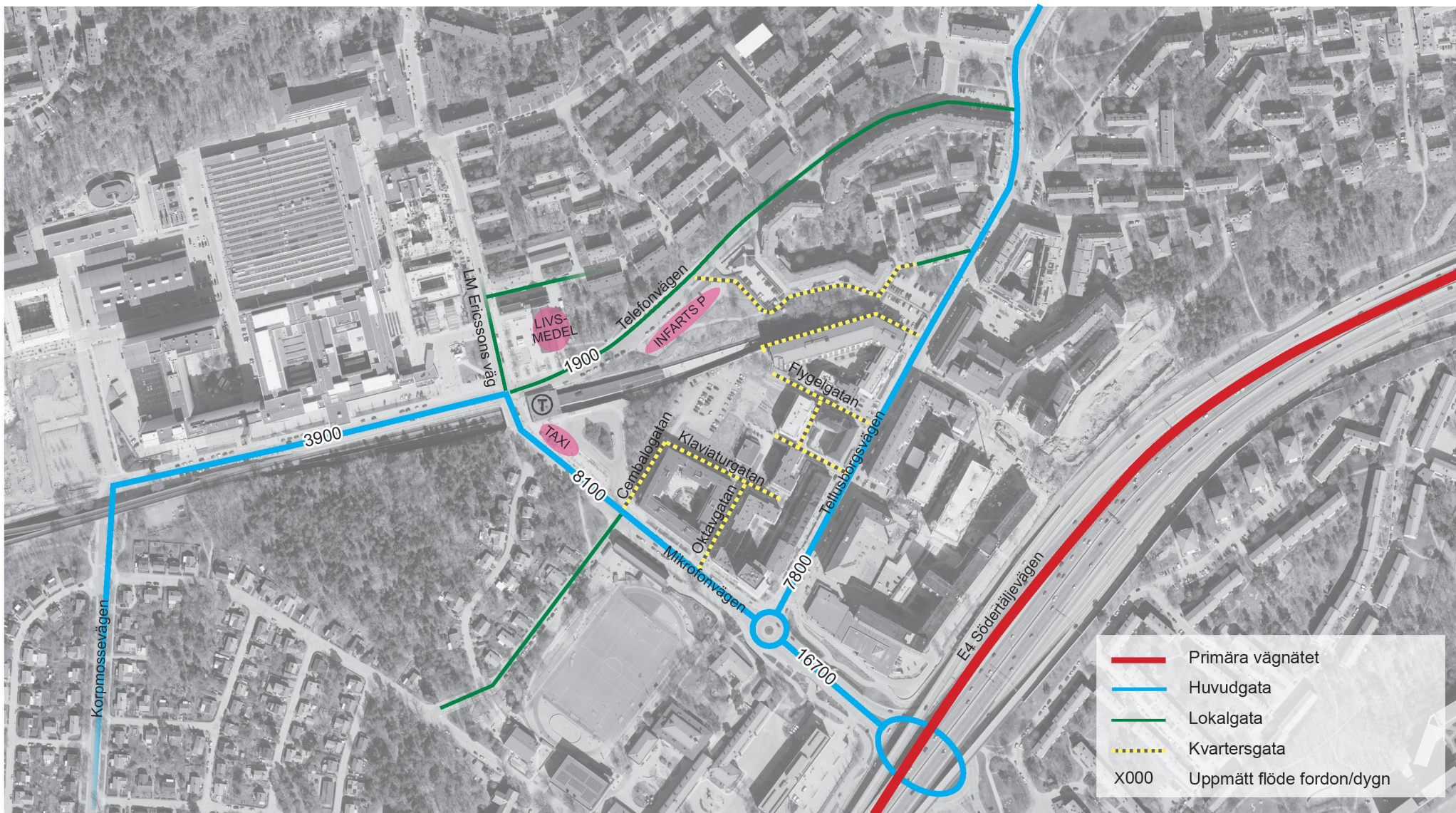
Inom planområdet finns inga parkeringsplatser för rörelsehindrade på allmän plats.



Figur 16. Kantstensparkering på Telefonvägen



Figur 17. Infartsparkering intill Telefonvägen



Figur 18. Bilvägnet och trafikflöden inom och i anslutning till planområdet

PLANFÖRSLAGET

ÖVERGRIPANDE STRUKTUR

Planförslaget bygger vidare på den övergripande struktur som introducerades i planprogrammet från 2004 och som delvis byggts ut sedan dess. I förslaget förutsätts att tunnelbanespåren överdäckas och stationen byggs om. Överdäckningen ger möjlighet att komplettera gatunätet kring stationen och tillföra ny bebyggelse i en kvartersstruktur. Ovanpå överdäckningen planeras ett centralt torg och en ny park utmed ett framtida stråk mellan Telefonplan och Midsommarkransen. Ny bebyggelse planeras dels intill detta centrala stråk, dels utmed huvudgatorna Mikrofonvägen och Telefonvägen. Utöver bostäder, kontor och handel föreslås i planförslaget också en ny förskola i kvarteret norr om tunnelbanestationen.

GATUNÄT

Överdäckningen av tunnelbanespåren möjliggör en finmaskigare gatustruktur och nya kopplingar i nord-sydlig riktning. Planförslaget omfattar en förlängning av Cembalogatan norrut och sammankoppling med Telefonvägen. Även Flygelgatan förlängs västerut och sammankopplas med både Cembalogatan och Mikrofonvägen. En ny koppling för främst gång- och cykeltrafik möjliggörs också mellan Telefonvägen och Flygelgatan i den östra delen av planområdet. Torgytan är främst avsedd för fotgängare och cyklister, men delar av ytan görs tillgänglig för fordonstrafik som behöver kunna angöra entréer och varumottag.

Den planerade utvecklingen i området föranleder både nyanläggning av gator och ombyggnad av flera befintliga gator i syfte att uppnå en enhetlig

och funktionell utformning som möter den nya bebyggelsen. Cembalogatan och Flygelgatan får en annan roll i gatunätet än idag och övergår från kvartersgator till allmänna gator för att framkomligheten ska kunna garanteras. Till följd av detta krävs en viss ombyggnad. Gatunätets föreslagna utformning presenteras i plan och sektioner på efterföljande sidor.

TUNNELBANESTATION

Planförslaget förutsätter en ombyggnad av tunnelbanestationen och komplettering med ytterligare en entré. Med stöd i tidigare utredningar bedöms det vara möjligt att anlägga nya lyftpaket mitt på plattformen. Utformningen innebär att samtliga trappor och hissar kan ansluta till samma stationsbyggnad, vilket skulle möjliggöra en gemensam biljetthall. Utformningen av ny tunnelbanestation behöver studeras vidare inför granskningen av detaljplaneförslaget.

BUSSTERMINAL

Planförslaget innebär att den befintliga bussterminalen tas i anspråk av ny bebyggelse, vilket medför att dess funktion behöver ersättas på annan plats. Olika utformningsalternativ har studerats och samrått med trafikförvaltningen, men gatustrukturen och avvägningar kring övriga markanspråk har begränsat möjligheterna att fullt ut möta trafikförvaltningens önskemål om hållplatskapacitet i terminalen. Planförslaget innebär en principutformning där vändande busslinjer rundar stationshuset medurs och nya hållplatslägen placeras utmed stationshusets långsidor. Flygelgatan mellan

Cembalogatan och Mikrofonvägen blir en enkelriktad bussgata med lägen för reglering och rast längs dess södra sida. Hållplatserna för genomgående busslinjer flyttas något längre österut längs Telefonvägen.

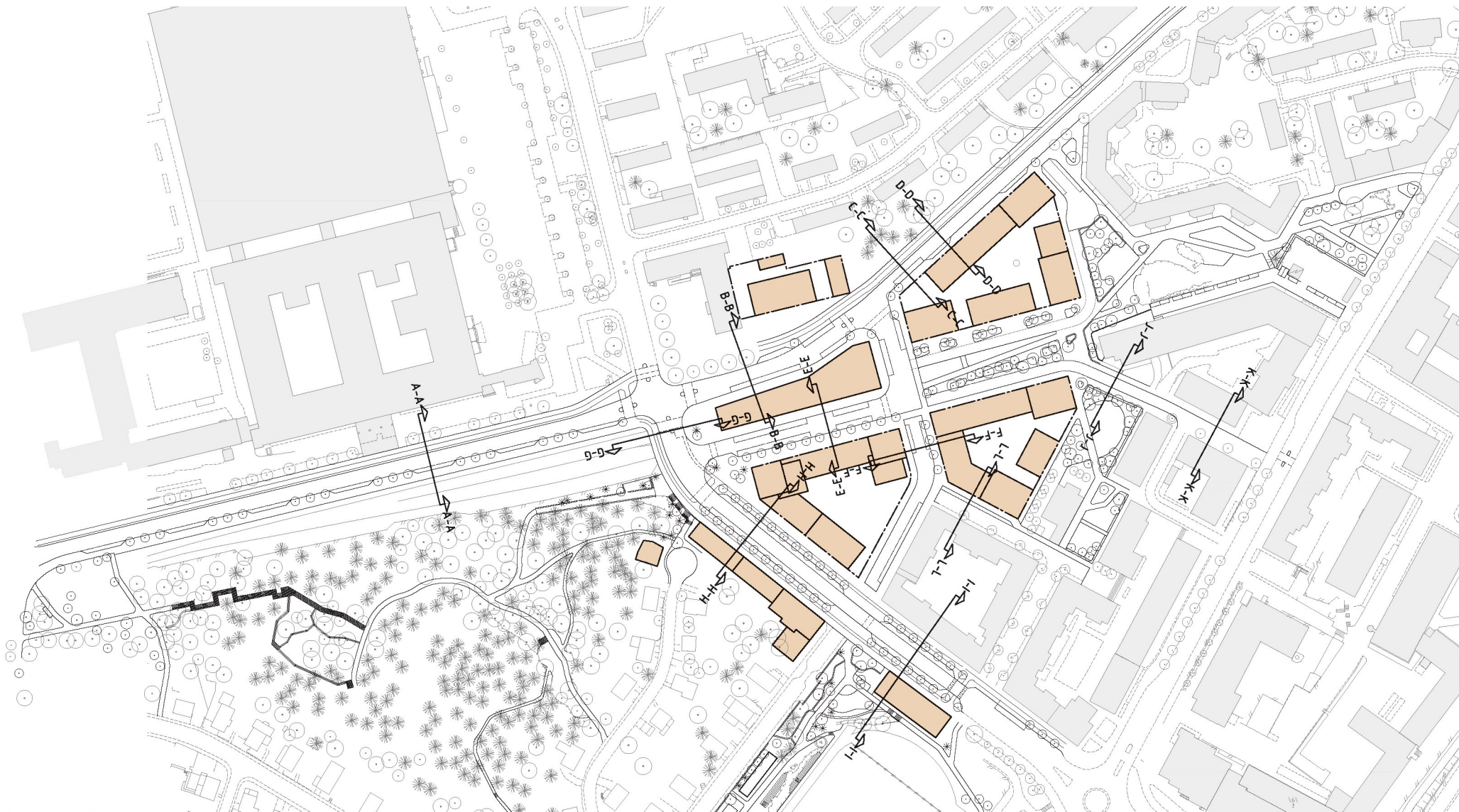
AVSTEG

Föreslagen trafiklösning medför ett par avsteg från stadens riktlinjer och praxis avseende en vändplats samt tillgänglig angöring till en förskola.

Ny bostadsbebyggelse föreslås intill Prylvägens vändplats. Vändplatsen föreslås utökas något jämfört med idag så att fordon av typen mindre leveransbilar, till exempel matleveranser till privatpersoner, kan vända utan backning. Sopbil kommer dock behöva backvända på vändplatsen. En vändplats dimensionerad för sopbil skulle medföra större påverkan på grönytor och planerad exploatering. Bedömningen är att det är få lastbilstransporter på platsen och dessutom är gång- eller cykelflödet lågt.



Figur 19. Illustration över planförslaget

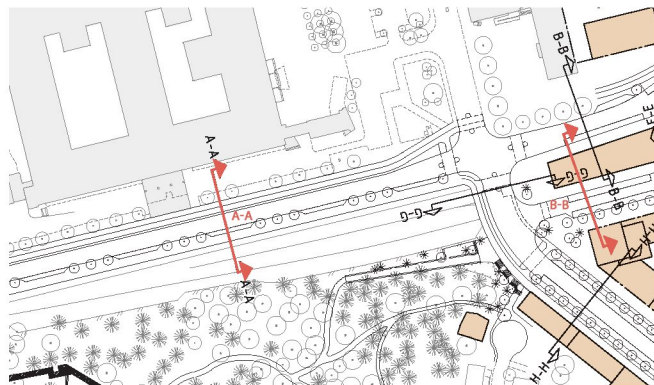


Figur 20. Föreslagen utformning av gatunätet i plan med sektionsmarkeringar

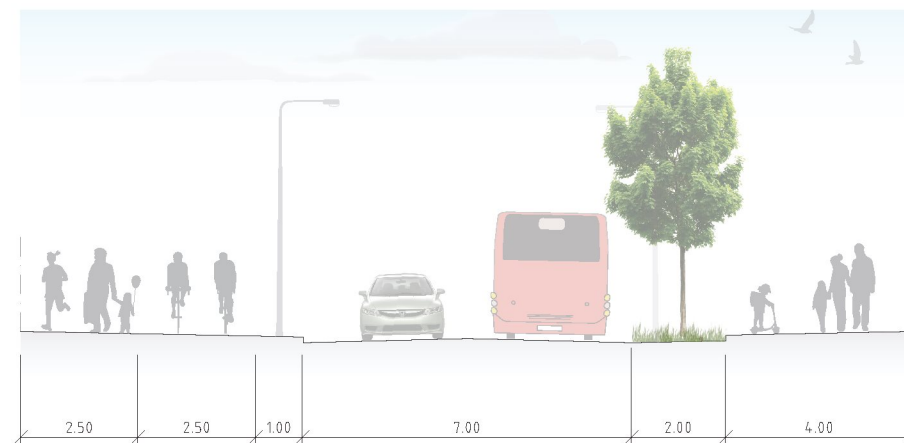
GATUSEKTIONER

På västra delen av Telefonvägen föreslås en dubbelriktad cykelbana på gatans norra sida. Idag finns enkelriktade cykelbanor på vardera sida av gatan. Den södra gångbanan, som är väldigt smal idag, kan därmed breddas. Kantstensparkering utgår på norra sidan (ca 35 platser). På den södra kvarstår dagens parkeringslösning med längre parkeringsfickor varvat med trädplantering.

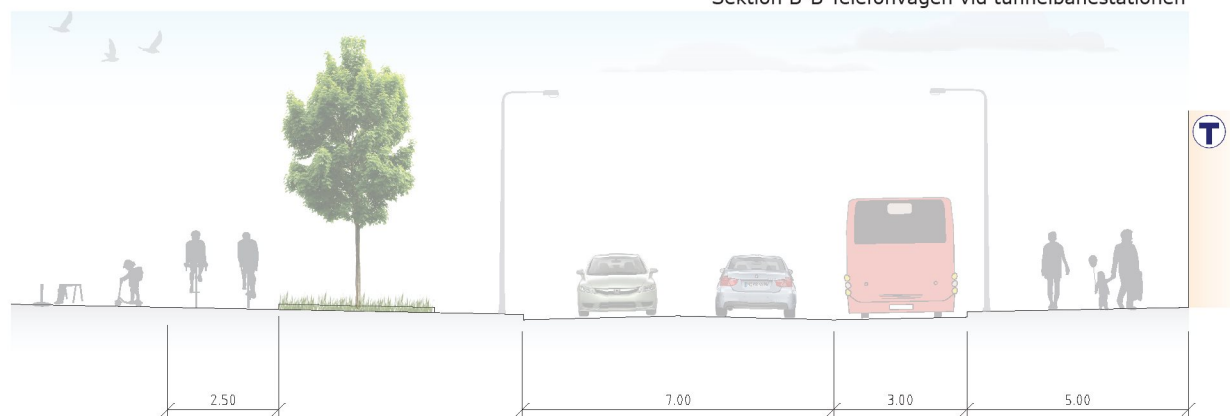
På Telefonvägen intill tunnelbanestationen breddas gångbanan upp till 5 meter intill stationshuset för att rymma möblering och bussresenärer. På norra sidan anläggs en ny dubbelriktad cykelbana på södra ändan av torget.



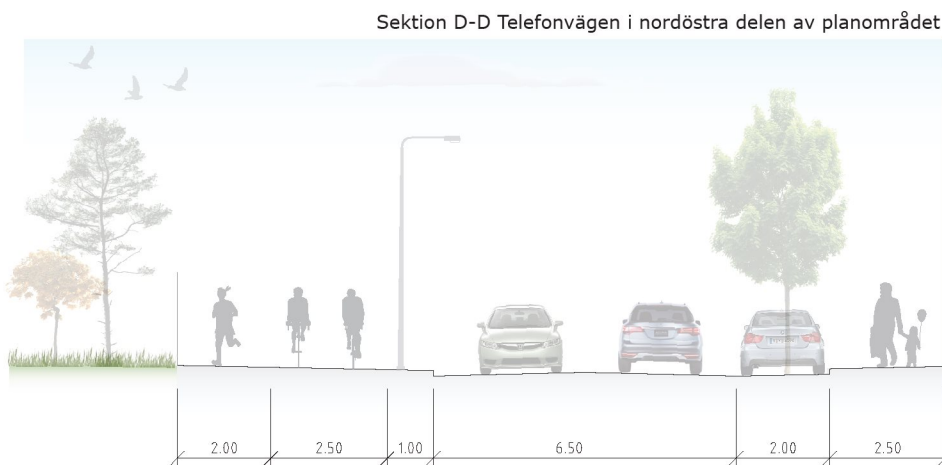
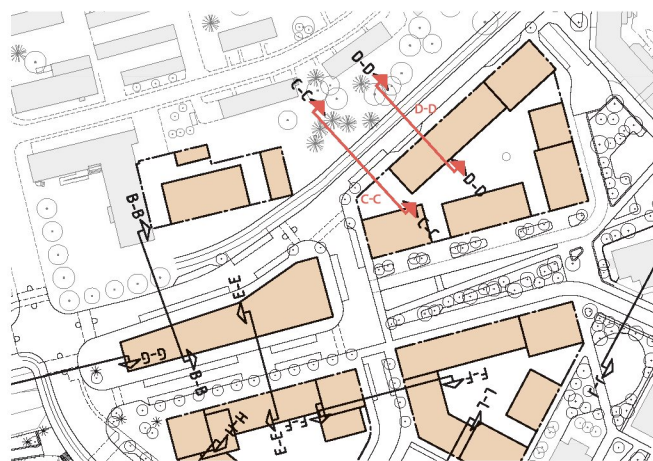
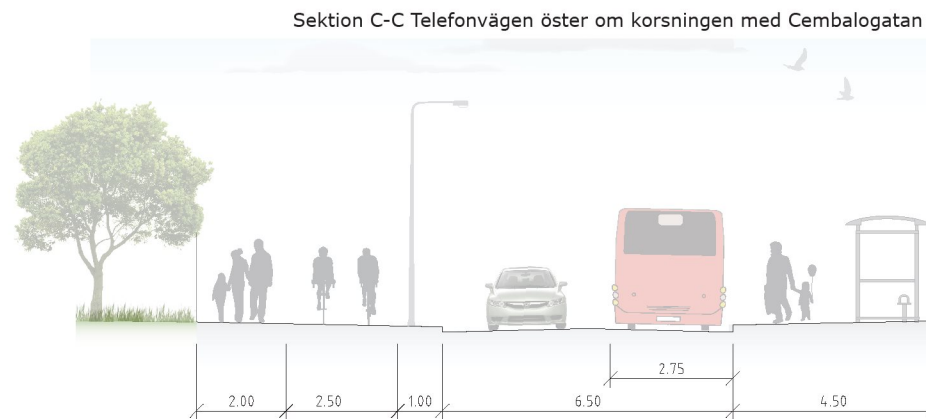
Sektion A-A Telefonvägen väster om korsningen med Mikrofonvägen



Sektion B-B Telefonvägen vid tunnelbanestationen

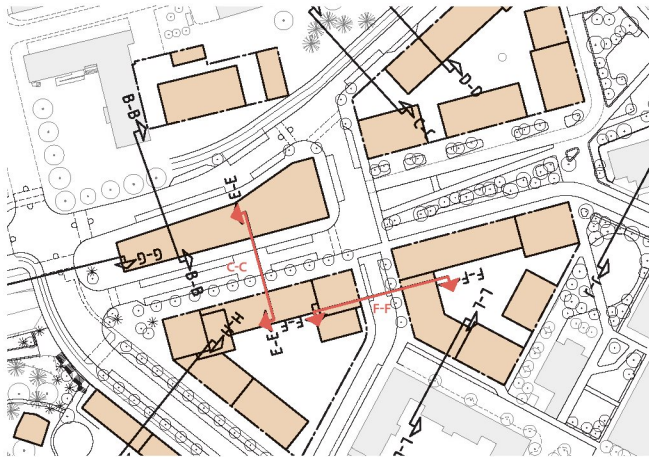


På östra delen av Telefonvägen föreslås en ny dubbelriktad cykelbana på gatans norra sida, cykelinfrastruktur saknas på denna sträcka idag. Längre österut på Telefonvägen anläggs ett par två meter djupa angöringsfickor och där blir gångbanan 2,5 meter bred på den södra sidan av gatan.

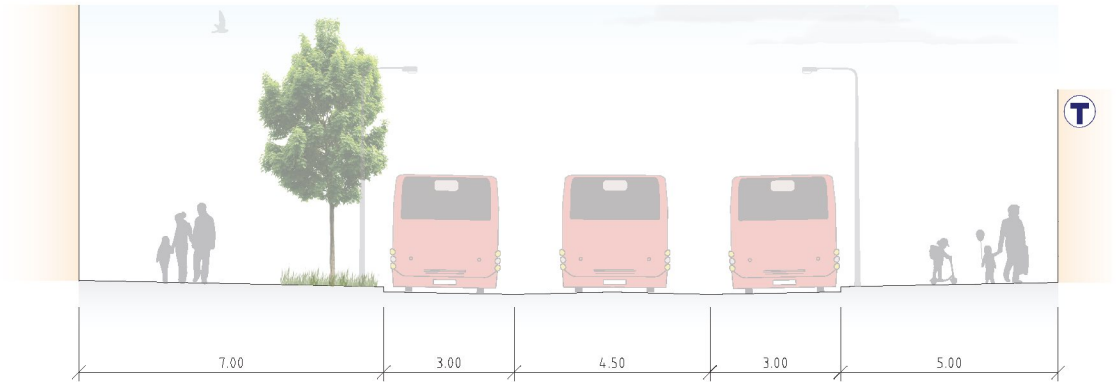


Flygelgatan förlängs fram till Mikrofonvägen. Båda gångbanorna får generösa mått då gångflödet förväntas bli högt intill tunnelbanestationen och bussarna. Den norra gångbanan bli 5 meter bred för att rymma möblering, väderskydd och bussresenärer. Den södra gångbanan får en bredd på 7 meter för att rymma trädplanteringar samt cykelparkeringsställ. Körbanan dimensioneras för att inrymma busshållplatser samt enkelriktad busstrafik.

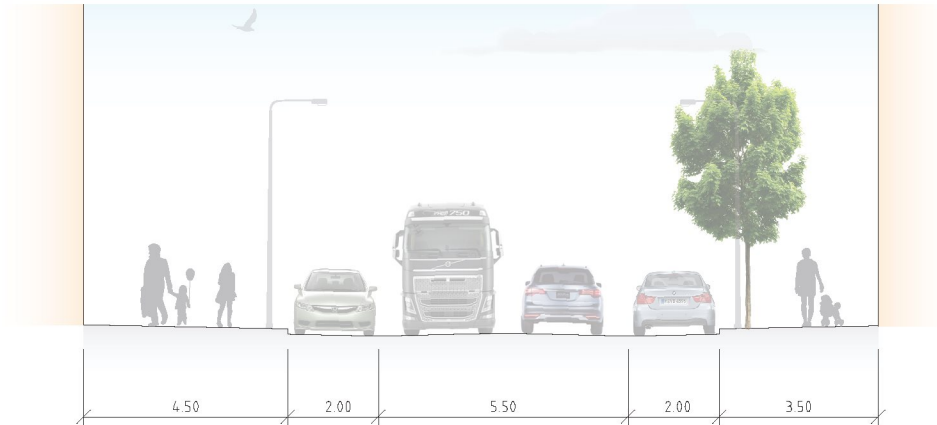
Cembalogatan övergår från att vara kvartersgata till allmän gata. Sektionen visar Cembalogatans förlängning norrut, mellan två nya bostadskvarter. Gatusektionen liknar den som gatan har idag med smal körbana, kantstensparkering och trädplantering längs ena sidan. Den västra gångbanan blir något bredare än den östra, 4,5 meter.



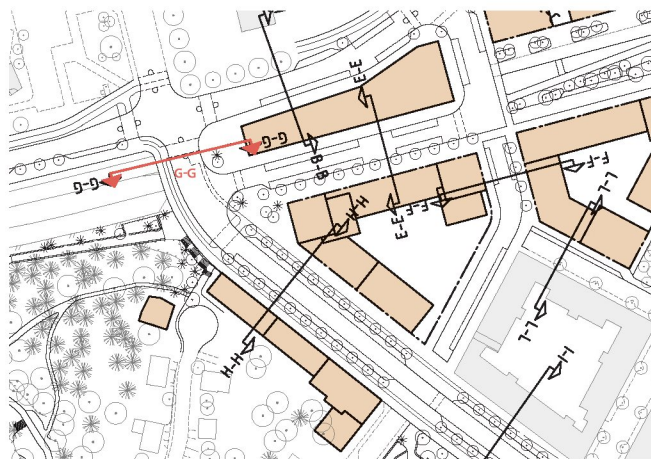
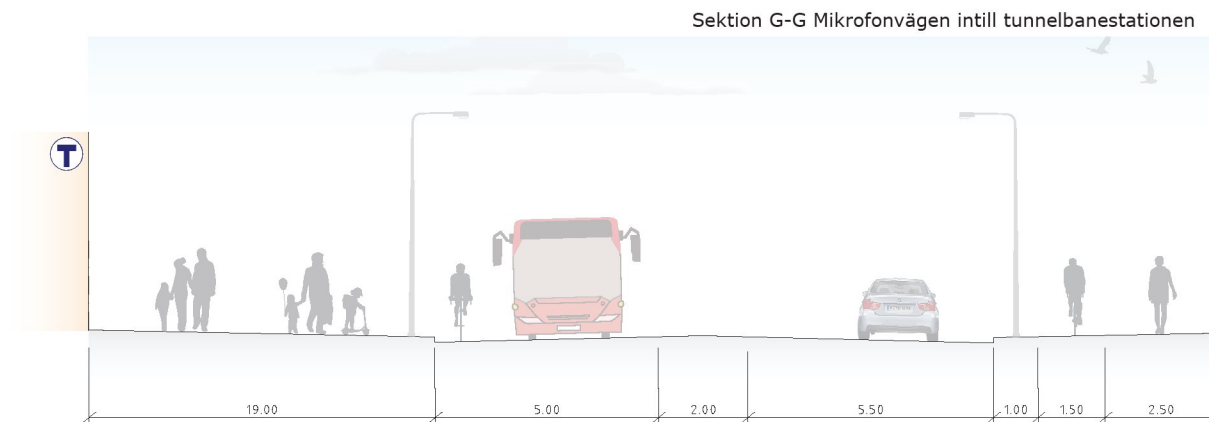
Sektion E-E Flygelgatan intill tunnelbanestationen



Sektion F-F Cembalogatan söder om korsningen med Flygelgatan

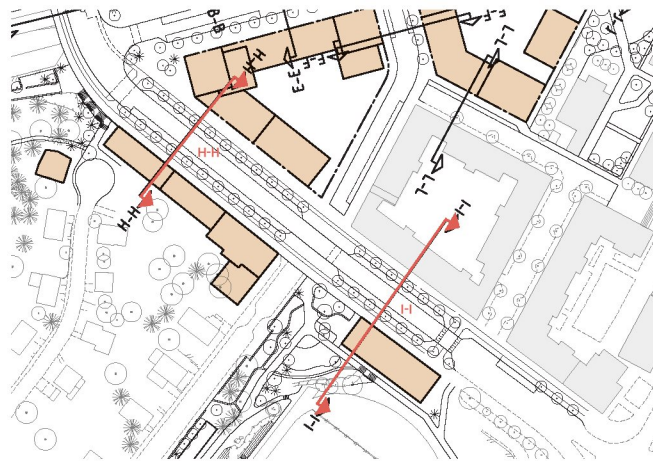
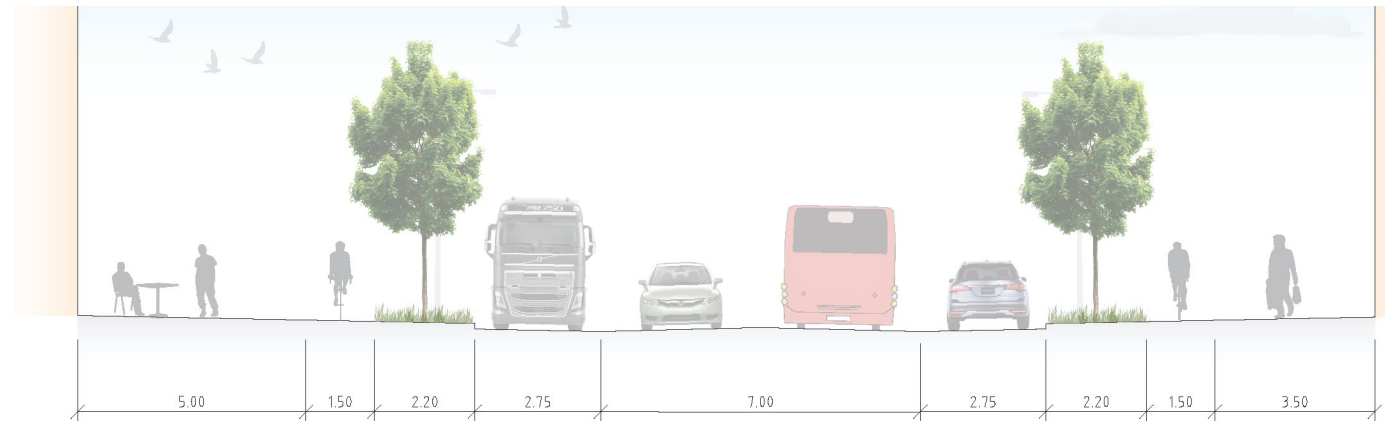


Den största förändringen av Mikrofonvägen, söder om korsningen med Telefonvägen, jämfört med idag är att en ny enkelriktad cykelbana inryms på gatans västra sida. Ytan utanför tunnelbaneentrén blir 19 meter bred för att rymma stora strömmar av kollektivtrafikresenärer och en platsbildning. Körbanorna behåller ungefär samma mått som idag.

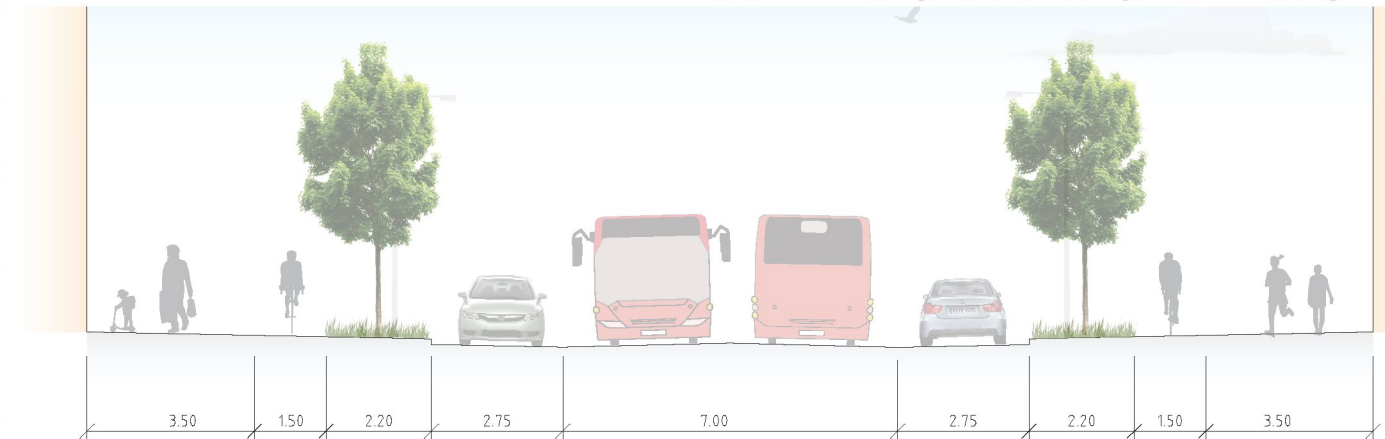


Mikrofonvägen får enkelriktade cykelbanor och en trädallé mellan körbanan och cykelbana. Mot den nya höga bebyggelsen på östra sidan föreslås en 5 meter bred gångbana för att kunna inrymma uteserveringar. På den västra sidan som idag har en ca 1 meter bred gångbana blir gångbanebredden 3,5 meter. Körbanan får en bredd på 7 meter vilket medför god standard för busstrafiken. Angöringsfickorna blir 2,75 meter breda för att lastbilar ska kunna angöra utan att störa busstrafiken.

Sektion H-H Mikrofonvägen norr om korsningen med Cembalogatan



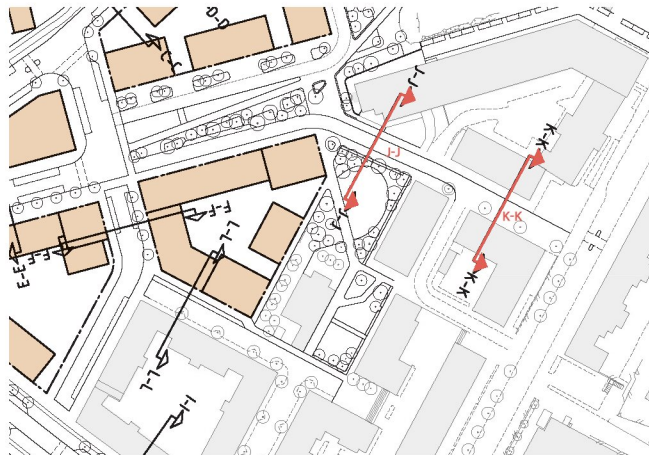
Sektion I-I Mikrofonvägen söder om korsningen med Svarvstolsvägen



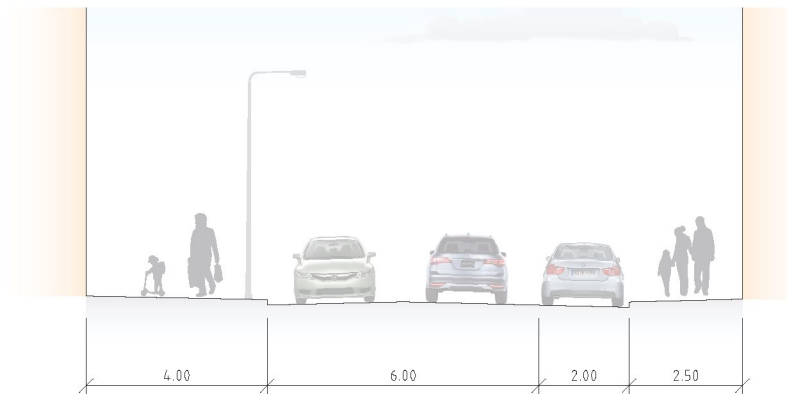
Flygelgatan är kvarterssgata idag med smala gångbanor och delvis tvärställd parkering. Gatan avslutas i en vändplats. Här breddas gångbanorna upp till 2,5-3 respektive 3,5-4 meter. Körbanan blir fortsatt relativt smal, mellan 5,5-6 meter.

Längre sydöst på Flygelgatan behålls dagens kantstensparkering på gatans södra sida.

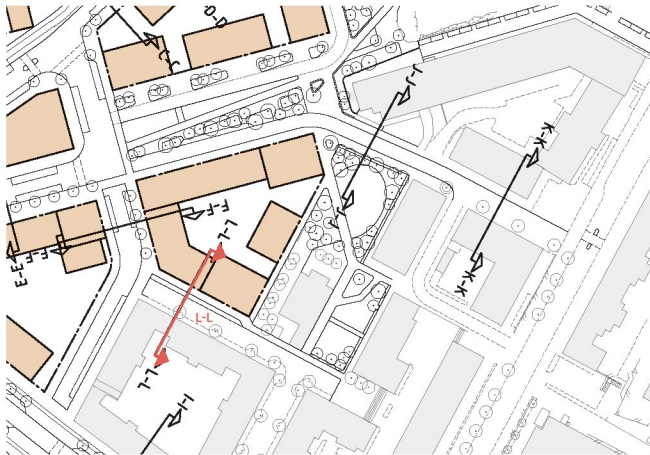
Sektion J-J Flygelgatan intill park Tvålfvingan



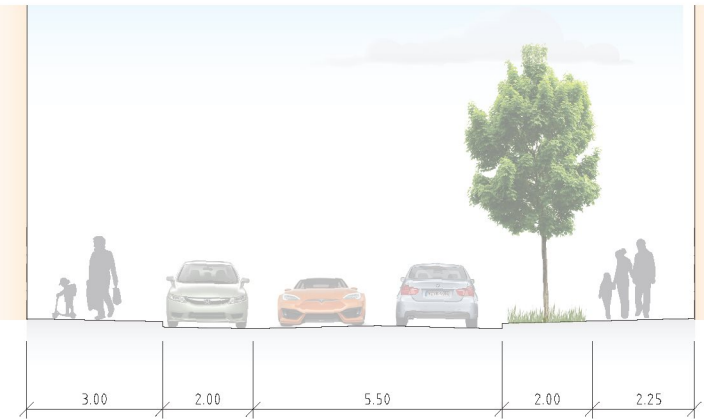
Sektion K-K Flygelgatan väster om korsningen med Tellusborgsvägen



Klaviaturgatan är kvartersgata med gångbana och träd varvat med angöringsfickor på södra sidan. Den norra sidan av gatan saknar gångbana. Större delen av gatan föreslås förbli densamma som idag, men intill den nya bebyggelsen på norra sidan föreslås en 3 meter bred gångbana samt en 2 meter djup angöringsficka. Klaviaturgatan öster om korsningen med Cembalogtan kvarstår som kvartersgata. Gångbanan på den norra sidan görs dock till allmän plats.



Sektion L-L Klaviaturgatan öster om korsningen med Cembalogatan



ANALYS AV FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

GÅNGTRAFIK

Gångvänligheten i området ökar i och med planförslaget. Överdäckningen av tunnelbanespåret skapar ett mer finmaskigt nät i centrala Telefonplan vilket medför ett genare gångnät med fler alternativa vägar och mindre barriärer.

Några gator som är kvartersgator idag föreslås bli allmänna och få en högre standard.

Flygelgatan som idag avslutas i en vändplan och en trappa förlängs fram till tunnelbanan vilket skapar en ny gen koppling mellan centrala Telefonplan och Tellusborgsvägen. Gatan kan förväntad få relativt höga gångflöden då den medför en gen koppling till kollektivtrafik och service för boende kring de nordöstra delarna av Tellusborgsvägen. Från Flygelgatan blir det också möjligt att fortsätta norrut till Telefonvägen.

Cembalogatan, som är en kvartersgata idag med gångbana på ena sidan, blir en allmän gata som förlängs norrut och kopplas samman med Telefonvägen.

Samtliga gator inom planområdet utformas för god framkomlighet och genhet för gående. Nya gångbanor inom området får en bredd på minst 2,5 meter i enlighet med stadens riktlinjer, undantaget Telefonvägens norra sida, väster om korsningen med Mikrofonvägen, som får en gångbanebredd på 2 meter.

Tunnelbanan och intilliggande busshållplatser är stora målpunkter i området som alstrar höga

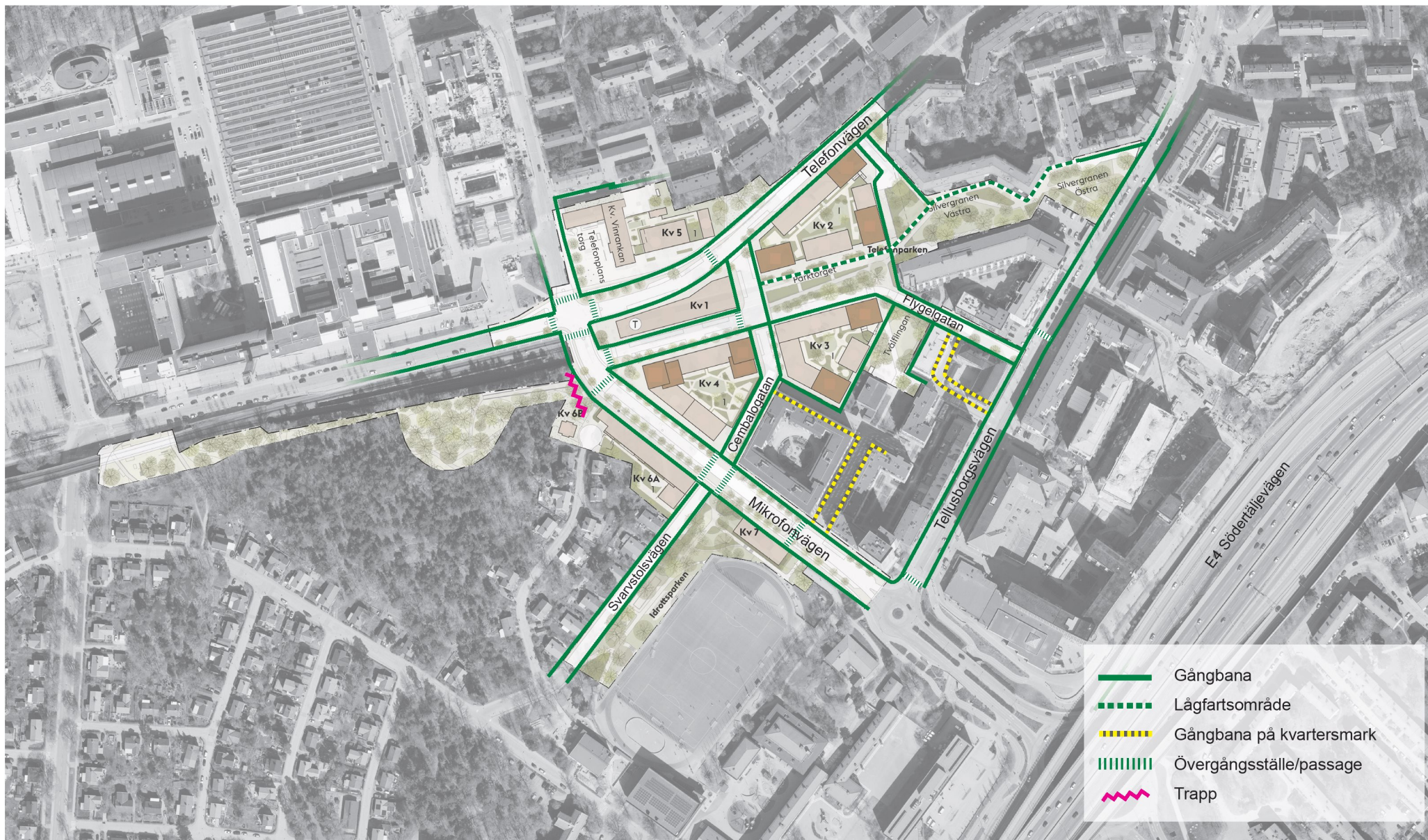
gångflöden. Intill tunnelbanan planeras även för majoriteten av service och handel i området. Gångbanorna som angränsar stationsbyggnaden (kvarter 1) ges en bredd på minst 5 meter för att möjliggöra möte mellan fem gående vilket ger komfort och framkomlighet vid höga flöden, i enlighet med gångplanens riktlinjer. På Flygelgatans norra sida intill tunnelbanekvarteret är den ökade gångbanebreddens viktig för att rymma bussresenärer och bussfunktioner så som hållplatsstolpar och papperskorgar. Vädskydd behöver integreras med byggnaden i gångbanans bakkant för att inte begränsa utrymmet på gångbanan.

Telefonvägens nya övergångsställe intill korsningen med Cembalogatan förbättrar framkomligheten för gående mellan den planerade förskolan och tunnelbanans nya entré. Även på Telefonvägens västra anslutning vid korsningen med Mikrofonvägen föreslås ett nytt övergångsställe, vilket kan kompensera för det diagonala övergångsstället om trafikkontoret beslutar att ta bort det. Fler övergångsställen på Mikrofonvägen förbättrar gåendes framkomlighet och minskar gatans barriäreffekt. Det nya övergångsstället i höjd med Svarvstolsvägen kan förväntas användas av många barn med Västberga idrottsplats som målpunkt.

Vid Oktavgatan skapas en hastighetssäkrad gång- och cykelpassage, som även kopplar till ett parkstråk mot Västberga idrottsplats och Västbergaskolan.

En ny gata söder om kvarter 2 föreslås regleras som någon form av lågfartsområde där motorfordon får köra på gåendes villkor. Gatan bedöms ha goda förutsättningar för detta utifrån stadens riktlinjer för gångfartsområde. Motorfordonsflödet förväntas blir lågt och gångflödet relativt högt på grund av närheten till tunnelbana, busshållplatser och handel. Målpunkter planeras på båda sidor av gatan i form av lokaler och park/torg. Detta skapar förutsättningar för gående att nyttja hela ytan och ett korsande rörelsemönster hos gående.

Lågfartsområdet avslutas i korsningen med Cembalogatan i väster vilken trafikeras av busstrafik. Här kan många gående förväntas korsa gatan för att nå tunnelbanebyggnadens nya entré. Utrymme saknas att anlägga ett övergångsställe över Cembalogatan då det inte går att uppfylla kraven på 10 meter mellan busshållplats och övergångsställe (antalet möjliga platser för bussuppställning är begränsat, se sidan 28). I det fortsatta arbetet behöver därför denna korsningspunkt studeras närmare vad gäller material, nivåskillnader mm för att se hur denna plats kan ges en trygg och säker utformning som medger god framkomlighet för såväl gående som för busstrafik.



Figur 21. Befintliga och planerade gångbanor och passager inom planområdet

CYKELTRAFIK

I samband med förtätningen i området tillskapas ny cykelinfrastruktur. Överdäckningen av tunnelbanespåren möjliggör ett mer finmaskigt nät vilket medför genare kopplingar för cyklister. På Telefonvägen och på de delar av Mikrofonvägen där cykling sker i blandtrafik idag anläggs nya cykelbanor med breddmått enligt cykelplanens standard. De föreslagna åtgärderna bedöms bidra till att öka attraktiviteten för cykling som färdsmätt.

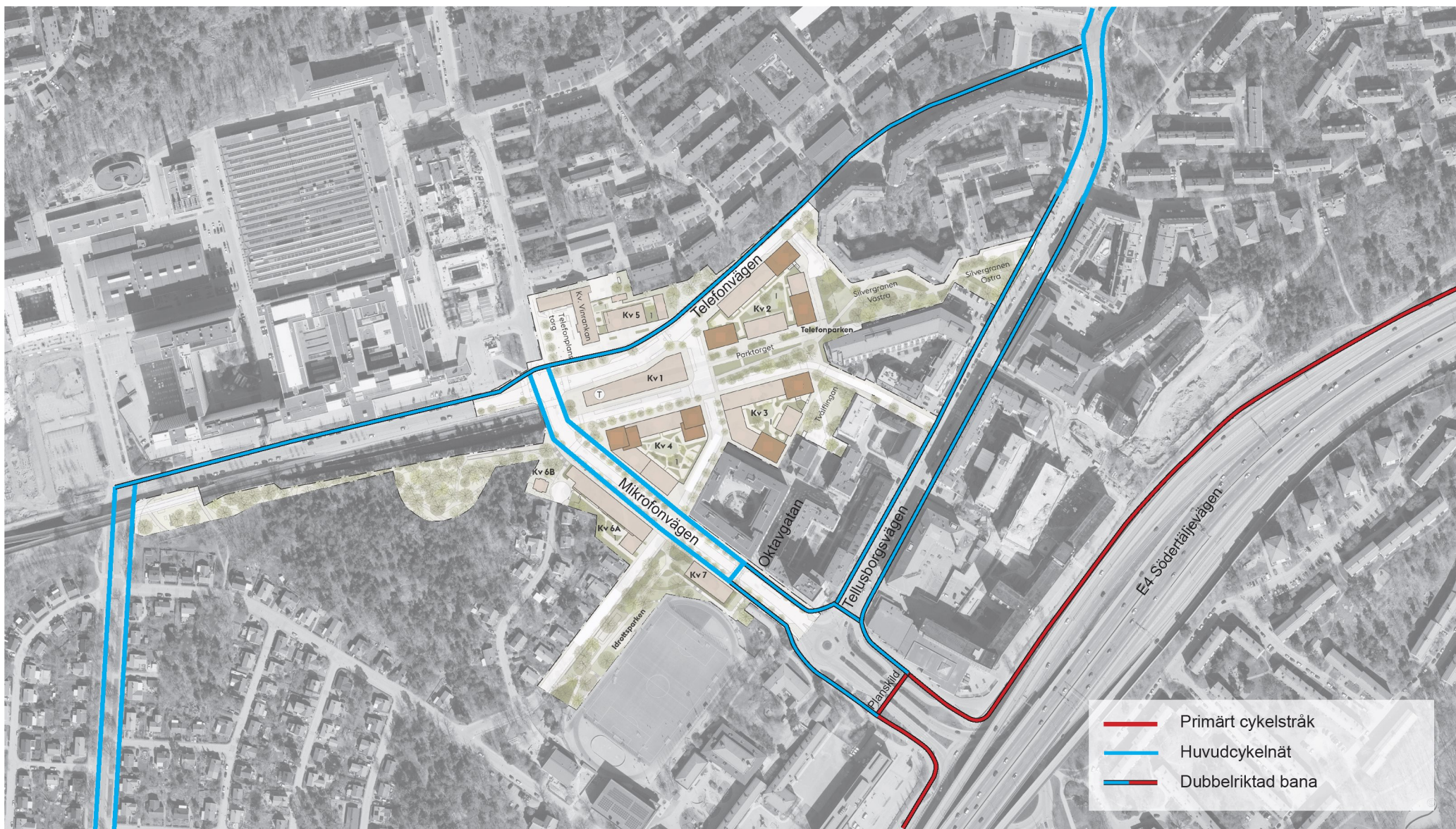
Längs Telefonvägen förlängs dagens cykelinfrastruktur österut mot Tellusborgsvägen. En ny dubbelriktad cykelbana föreslås längs Telefonvägens norra sida öster om korsningen med Telefonvägen. För att få en sammanhängande lösning längs hela Telefonvägen föreslås dagens enkelriktade cykelbanor, på den del av Telefonvägen som ligger väster om korsningen med Mikrofonvägen, ersätts med en dubbelriktad cykelbana på norra sidan.

Inom trafikutredningen har olika utformningsalternativ studerats och en dubbelriktad cykelbana längs norra sidan har bedömts vara den mest fördelaktiga lösningen. Sträckan har få korsningspunkter och utrymme finns att anlägga en cykelbana med fullgod bredd. Genom att anlägga cykelbanan på norra sidan undviks också konflikter mellan cykeltrafikanter och kollektivtrafikresenärer i bytespunkten. En ny dubbelriktad cykelbana på Telefonvägen förbättrar framkomligheten, tryggheten och trafiksäkerheten för cyklister. Cyklister behöver inte längre cykla i blandtrafik där de riskerar att hamna i konflikt med bussar vid

hållplatserna och med dörruppslag från parkerade bilar. Att cykla i blandtrafik upplevs av många som otryggt, särskilt på gator med busstrafik.

Längs Mikrofonvägen kompletteras cykelbanan på den västra sidan, norr om Svarvstolsvägen, där cykelbana saknas idag. Tryggheten och framkomligheten förbättras för cyklister som inte längre behöver cykla i blandtrafik längs delar av Mikrofonvägen.

Dagens dubbelriktade cykelbanor på Mikrofonvägen bibehålls söder om korsningen med Oktavgatan. Vid Oktavgatan skapas möjlighet för cyklister att korsa Mikrofonvägen vid en hastighetssäkrad gång- och cykelpassage, som även kopplar till ett parkstråk mot Västberga idrottsplats och Västbergaskolan. Norr om Oktavgatan övergår de dubbelriktade cykelbanorna till enkelriktade banor på sträckan upp till Telefonvägen.



Figur 22. Befintliga och planerade cykelbanor inom planområdet

CYKELPARKERING

Behov och placering av nya cykelparkeringar har utretts översiktligt och behöver studeras närmare i det fortsatta arbetet för att säkerställa tillräcklig tillgång i attraktiva lägen.

För att göra det enkelt och attraktivt att cykla är det viktigt att erbjuda cykelparkering av hög kvalitet. Beroende på typ av verksamhet bör en viss andel cykelparkering även placeras inomhus. Denna ska vara lättillgänglig genom att undvika nivåskillnader och genom att dörrar förses med automatiska dörröppnare.

Enligt *Cykelplanen* och *Cykelparkering i staden* ska cykelparkeringar placeras nära entréer, helst inte längre än 25 meter från målpunkten, och möjliggöra för fastlåsning i ram. Ett visst antal platser bör vara anpassade till lådcyklar. En del av cykelparkeringarna utomhus bör förses med tak.

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att parkeringen ska ordnas på kvartersmark eller inom huset, inte på gatumark.

Parkeringsbehovet vid tunnelbanan är enligt stadens riktlinjer 5-15 platser per 100 påstigande under morgonrusningen. Vid fullt utbyggt område förväntas ca 5000 påstigande i Telefonplan vilket ger behov av ca 500 cykelparkeringsplatser. Möjligheten att rymma dessa parkeringsplatser på gatumark är begränsad.

På torget Tvålfvingan kan cykelparkering med ca 40 platser inrymmas på den västra delen av torget, närmast tunnelbanan, se figur 24. Därutöver kan cykelparkering rymmas mellan en del av träden på Flygelgatan, Mikrofonvägen och Telefonvägen. På vissa platser kan gångbanor eventuellt breddas med "öron" på vilka parkeringsplatser kan inrymmas (se figur 23). Denna lösning för cykelparkeringsplatser rymms till exempel på södra sidan av Telefonvägen i anslutning till korsningen med Mikrofonvägen.

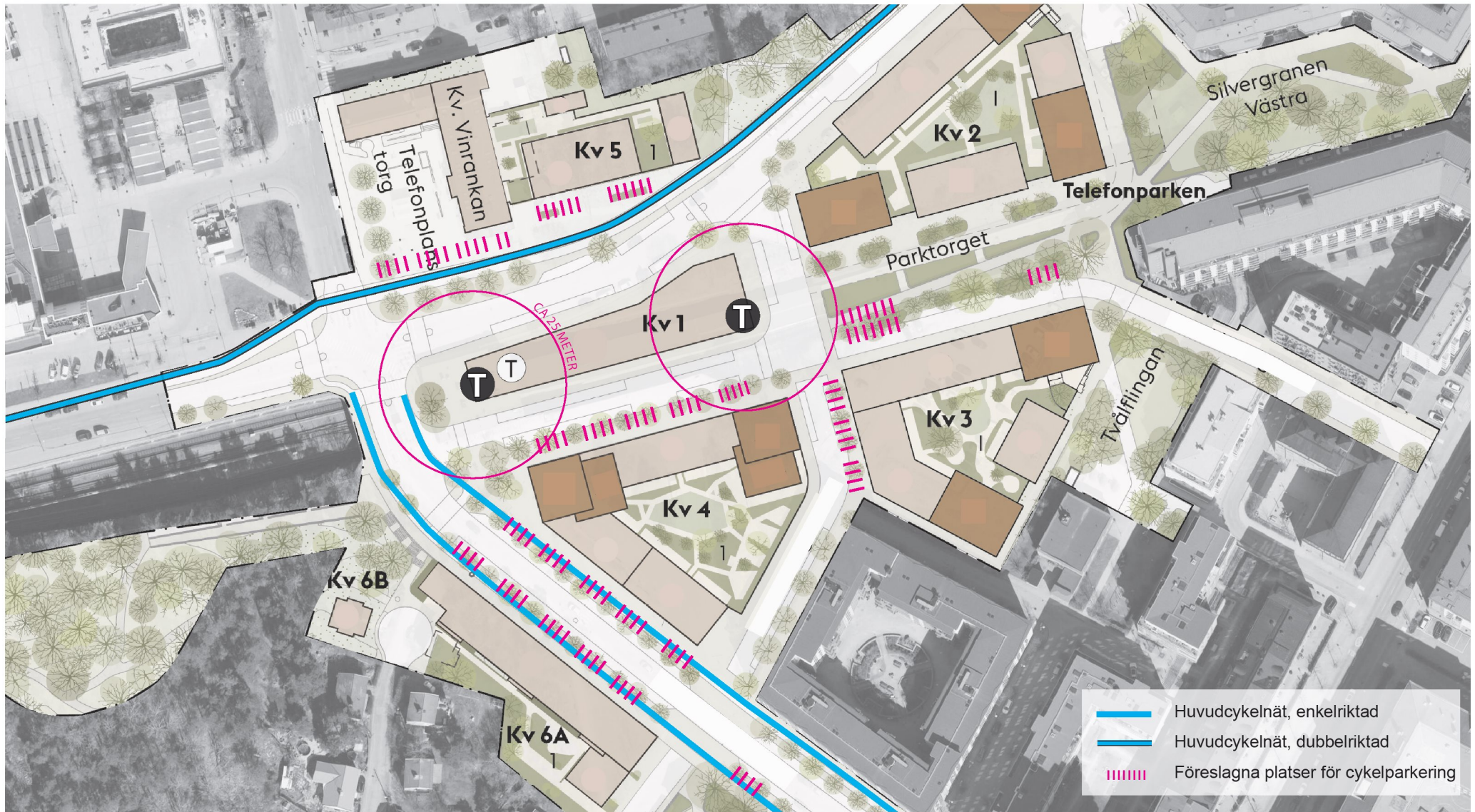
En grov bedömning ger att dessa föreslagna cykelparkeringsplatser möjliggör ca 300-400 platser i närheten av tunnelbane- och centrumkvarteret. Väldigt få platser rymms dock inom ca 25 meter från tunnelbanan. Parkeringsplatserna kan även förväntas nyttjas av andra än dem med tunnelbanan som målpunkt, till exempel besökare till livsmedelsbutik och centrumfunktioner. För att uppfylla kravet på 500 cykelplatser behöver någon form av parkeringslösning även ske i stationshuset.

De nya bostäderna i centrala Telefonplan kan inte förväntas generera någon större efterfrågan på cykelparkering för dem som ska vidare med kollektivtrafiken, i och med att avståndet är kort och de flesta kan promenera till tunnelbana och buss. Däremot kommer besökare till de nya bostäderna och handeln skapa behov av cykelparkeringsplatser, utöver de platser som krävs i anslutning till tunnelbanan. En större handelsyta om 850 kvm, vilken troligtvis kommer inrymma en livsmedelsbutik, planeras i kvarter 4. Enligt stadens cykelparkeringstal skapar handelsytan ett behov



Figur 23. Cykelparkeringar i "öra" på Södermalm

av 17-26 cykelparkeringsplatser. En del av dessa platser bör förläggas på kvartersmark. En viss andel av besökarna till livsmedelsbutiken kommer troligtvis vara kollektivtrafikresenärer, varför en viss grad av samnyttjande mellan cykelparkering till stationshuset och till handel kan förväntas.



Figur 24. Möjliga platser för cykelparkering i närheten av tunnelbanan

KOLLEKTIVTRAFIK

TUNNELBANAN

Telefonplans tunnelbanestation tillhör redan idag de hårdast belastade stationerna utanför innerstaden och den planerade bebyggelsen kommer att alstra ännu fler tunnelbaneresenärer. Eftersom stationen bara har en entré finns det en risk för hög belastning och trängsel i spärrar och trappor, särskilt under högtrafik. Eftersom tunnelbanestationen efter överdäckningen kommer att hamna inomhus kan det också komma att ställas andra krav på utrymningskapacitet vid exempelvis brand.

En uppdatering av tidigare genomförda beräkningar (Atkins 2014) visar att cirka 33 000 spärrpassager förväntas ske per dygn efter att Centrala Telefonplan är fullt utbyggt. Detta motsvarar en ökning om nästan 50 % jämfört med 2019. Stationsbyggnaden kommer att behöva byggas om inom projektet och i samband med detta rekommenderas att stationen kompletteras med ytterligare en uppgång från plattformen och fler spärrar i biljetthallen. Detta skulle dels minska risken för trängsel, dels förkorta gångavstånden för resenärer från närområdet och för de som byter mellan tunnelbana och buss.

I planförslaget förutsätts att tunnelbanestationen byggs om och kompletteras med ytterligare en entré i stationshusets östra del, mot Cembalogatan. Fortsatta utredningar kring stationshusets slutliga utformning kommer att genomföras i samråd med trafikförvaltningen.

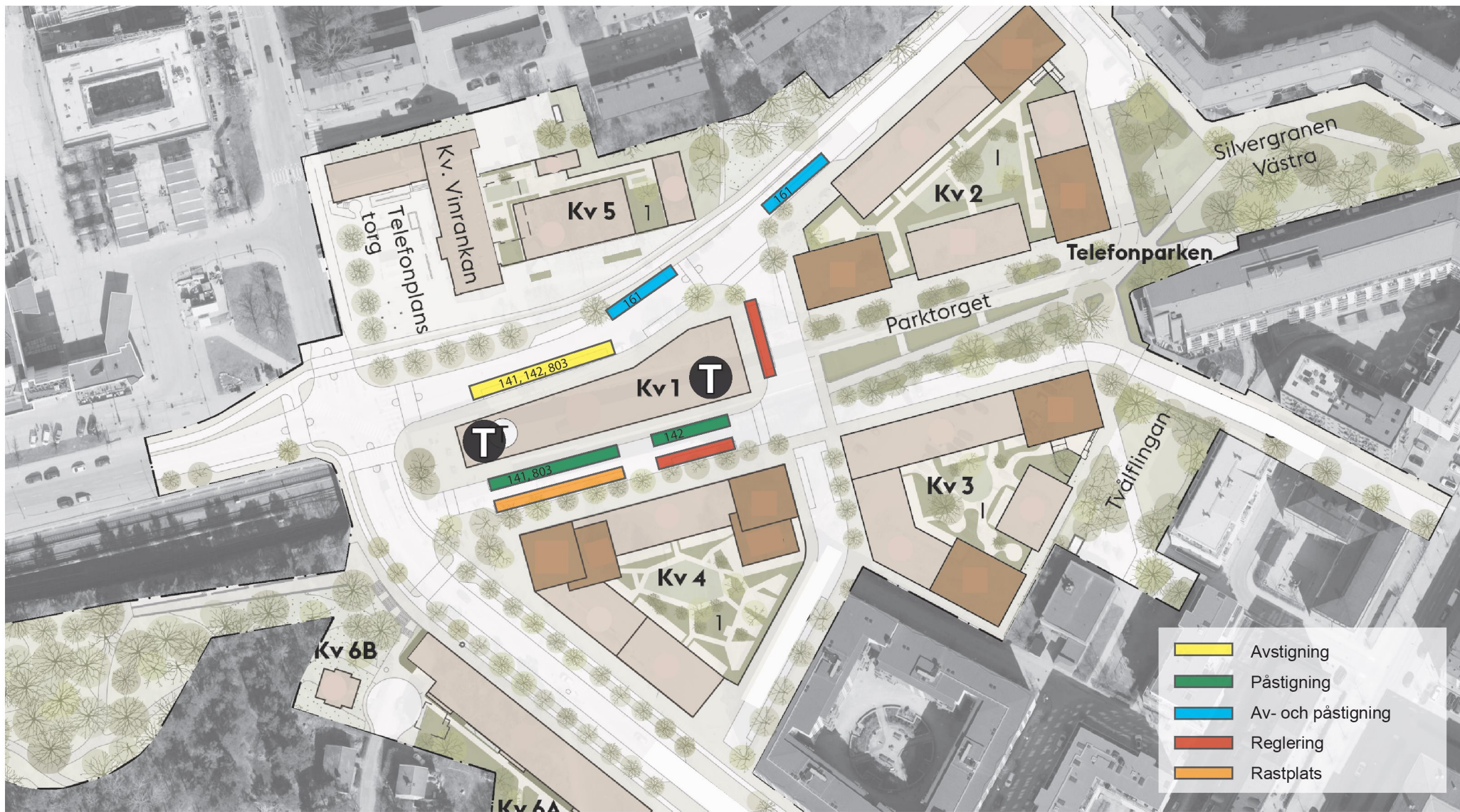
BUSSTRAFIK

Busstrafikens främsta funktion vid Telefonplan är att mata resenärer till och från tunnelbanan. Eftersom området för den befintliga bussterminalen kommer att bebyggas behöver terminalfunktionen ersättas. Planförslagets lösning erbjuder gena och effektiva byten samt god orienterbarhet för resenärerna. Bussterminalen får också fler hållplatslägen än dagens terminal, vilket erbjuder utrymme för ökad busstrafik. Körvägarna blir dock något längre för de busslinjer som trafikerar Mikrofonvägen. Eftersom dessa linjer, till skillnad från idag, dessutom behöver passera en trafiksignal kan restiderna förväntas öka något.

Den nya terminalutformningen innebär att busstrafiken, i högre utsträckning än idag, behöver samsas med övriga trafikslag. Detta kan medföra försämrade framkomlighet och ökad risk för konflikter. Störst risk bedöms föreligga där busstrafiken korsar gångflödet mellan torget och tunnelbanestationen. Eftersom avstigning från vändande busslinjer sker innan bussar passerar passagen drabbas inte resenärernas restider, men stor vikt bör läggas på gestaltningen av korsningspunkten för att den ska bli trygg och trafiksäker.

Med den föreslagna nya entrén till tunnelbanan kan hållplatslägena för busslinje 161 flyttas längre österut längs Telefonvägen. Detta leder till något längre bytesavstånd än idag för bussresenärer i norrgående riktning, men är nödvändigt för att inrymma övriga trafikfunktioner på Telefonvägen.

Ersättningsbussar förutsätts även fortsättningsvis trafikera de ordinarie hållplatslägena. Vid längre, planerade trafikavstängningar kan det finnas möjlighet att upprätta hållplatslägen för ersättningstrafik i angränsningsfickorna på Mikrofonvägen. Behovet av att trafikera Telefonplan med ersättningsbuss för överflyttning av pendeltågsresenärer bedöms dock minska efter att Spårväg syd och tunnelbanan mellan Älvsjö och Fridhemsplan är färdigställda.



Figur 25. Planerad ny bussterminal inom planområdet

MOTORFORDONSTRAFIK

Vid genomförandet av trafikutredningen 2014 hade cirka 75 % av bostäderna i det ursprungliga planprogrammet färdigställt. Trots detta visar en jämförelse mellan trafikräkningar från 2003 och 2012-2014 att vägtrafiken hade minskat på huvudgatorna inom planområdet. En jämförelse med senaste mätningen på Mikrofonvägen från 2017 visar att trafikmängderna inte förändrats nämnvärt. En del av förklaringen kan vara en stor arbetsplats lämnat området och ersatts med konsthögskola, men mönstret känns igen från andra håll i Stockholms centrala delar och indikerar att det finns andra faktorer än ny bebyggelse som påverkar trafikmängderna. Exempelvis kan trängselskatter, parkeringsbrist eller framkomlighetsproblem i andra delar av trafiksystemet begränsa trafikmängderna lokalt. Då stadens uttalade mål är att minska andelen biltrafik är det inte heller önskvärt att i trafikplaneringen förutsätta ökade trafikmängder, detta eftersom en kapacitetsstark utformning attraherar fler bilresor.

	2003	2012-13	2014	2017
MIKROFONVÄGEN S	16 400	16 000	16 200	16 700
MIKROFONVÄGEN N	8 200	7 000	8 650	8 100
TELLUSBORGSVÄGEN	8 200	7 900	7 500	7 800
TELEFONVÄGEN V	4 000	3 500	4 200	3 900
TELEFONVÄGEN Ö	3 000	1 900	2 600	-

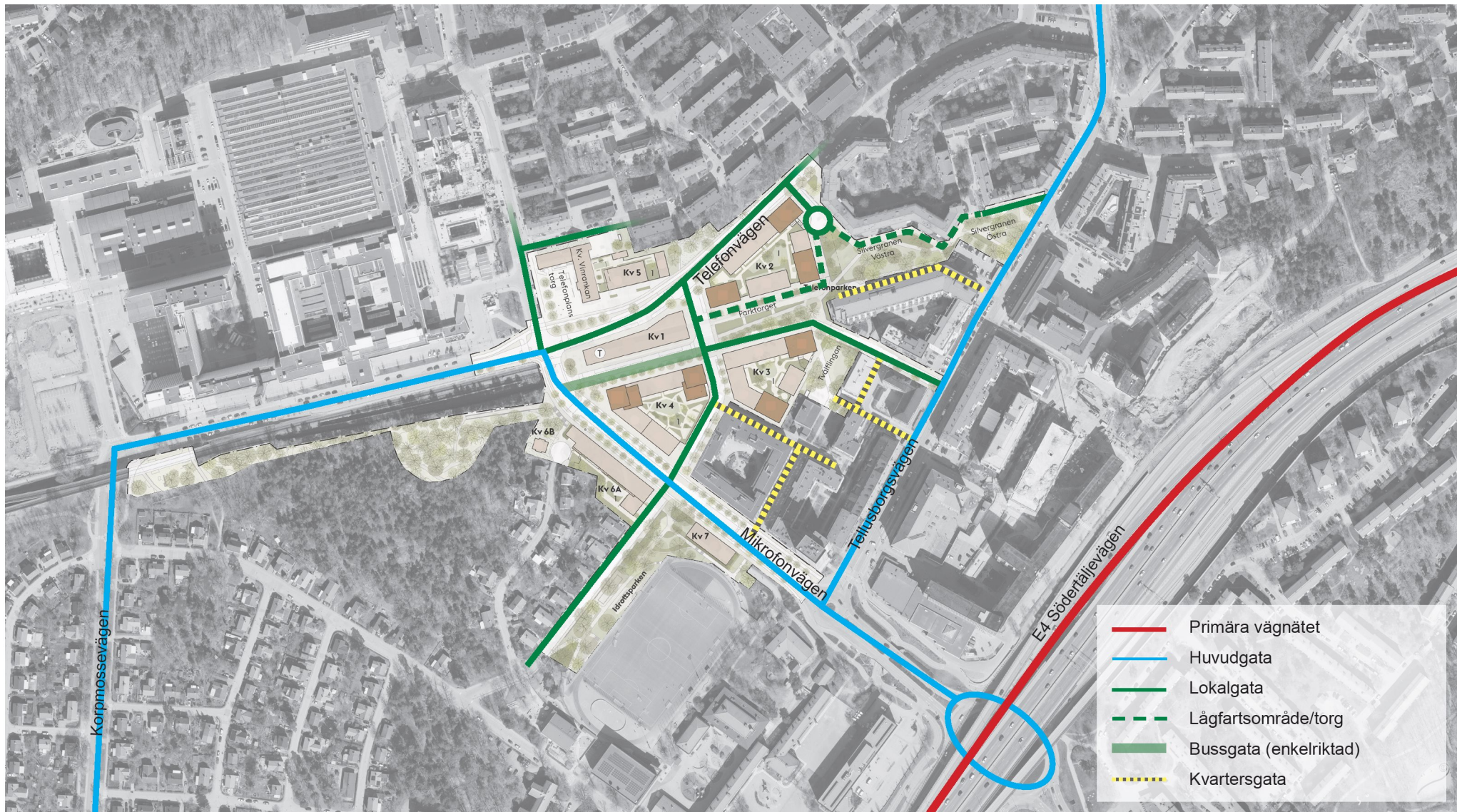
Figur 26. Uppmätta vägtrafikflöden på planområdets huvudgator 2003-2017

I och med att området planeras utifrån hållbara färdmedel och med ett lågt parkeringstal för bil är bedömningen att den trafik som den nya bebyggelsen alstrar inte kommer ha någon större påverkan på kapaciteten. Den bedöms inte föranleda någon ombyggnation i vägnätet.

För resor till och från Centrala Telefonplan kan alternativa färdmedel erbjudas i de flesta relationer och med stöd i framkomlighetsstrategin är biltrafikens framkomlighet lägst prioriterad. Staden är därmed beredd att acceptera viss köbildning på det lokala gatunätet. Det är dock viktigt att minimera de negativa konsekvenserna för busstrafiken och näringslivets transporter. Kapacitetsfrågan är därmed främst kopplad till Mikrofonvägen och dess anslutning till det regionala vägnätet vid trafikplats Västberga, där omfattande köbildning skulle riskera att påverka framkomligheten för både busstrafiken och näringslivets transporter. Planförslaget bedöms dock inte påverka trafikplats Västberga.

Kapaciteten i korsningen mellan Mikrofonvägen och Telefonvägen kommer att påverka busstrafikens framkomlighet och vid köbildning finns risk att vissa bussrörelser hindras. Eftersom inga stombusslinjer trafikerar Telefonplan kommer inte busstrafiken att prioriteras i signalen. Det diagonala övergångsstället kan också innebära längre rödtider än normalt. Staden har genomfört trafiksimuleringar som en del av försöket med det diagonala övergångsstället, men dessa har inte tagit hänsyn till den planerade framtida bussterminalen. Om övergångsstället permanentas kan det finnas skäl att genomföra nya simuleringar för att kunna bedöma påverkan på väg- och busstrafiken. Om det diagonala övergångsstället tas bort kompenseras det av det nya övergångsstället som föreslås på Telefonvägens västra anslutning.

På det planerade torget ovanpå överdäckningen ska fordon kunna framföras i gångfart för att angöra entréerna mot torget. Likaså behöver fordon kunna framföras på den befintliga angöringsgatan utmed kvarteret Silvergranen. Gatorna föreslås regleras som gångfartsgata eller torg och planläggas som allmän plats. På övriga gator inom planområdet föreslås hastighetsbegränsningen fortsatt vara 30 kilometer per timme.



Figur 27. Befintligt och föreslaget nytt biltrafiknät inom och omkring planområdet

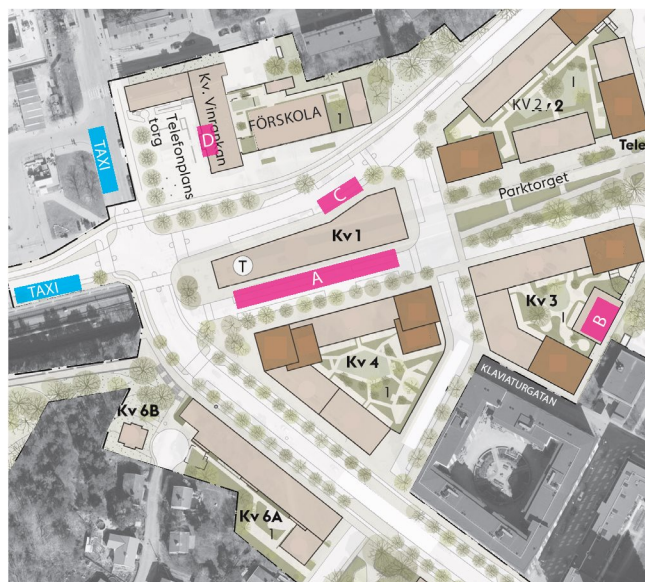
BILPARKERING

Parkering för boende och besökare ska ske i garage på kvartersmark. Parkeringstal för bostäder har inte tagits fram i denna utredning. På gatemark finns möjlighet att ordna tillgänglig parkering för personer med funktionsnedsättning. Där utrymme inte behövs för angöring och busshållplatser kan parkering inrymmas med samma reglering som närliggande gator har idag.

Flygelgatan och Cembalogatan är idag kvartersgator som inrymmer förhyrda parkeringsplatser. I och med att dessa görs om till allmänna gator, och ges en ny utformning anpassad till stadens riktlinjer, blir parkeringsplatserna på dessa gator allmänna. Totalt berörs 23 förhyrda parkeringsplatser. Därutöver utgår 29 parkeringsplatser på kvartersmark intill Tellusborgsvägen, i nordöstra delen av planområdet, där en ny park tillskapas. Dessa totalt 52 platser ersätts med nya parkeringsplatser i garage som Stockholm parkering kommer ansvara för, i kvarter 2 (se figur 28).

På allmän plats utgår ca 35 parkeringsplatser på Telefonvägens norra sida, väster om korsningen med Mikrofonvägen, vilka ersätts med en dubbelriktad cykelbana. Åtgärden skapar bättre framkomlighet för gående och cyklister i enlighet med stadens Framkomlighetsstrategi som anger att rörlig trafik ska prioriteras framför stillastående fordon.

Infartsparkeringen intill Telefonvägen, i den norra delen av planområdet, bebyggs med nya bostäder och garage vilket medför att 69 parkeringsplatser utgår.



Figur 28. Angöring till föreslagen bebyggelse

ANGÖRING

Tillgänglig angöring och möjlighet att ordna parkering för rörelsehindrade har beaktats i utformningsförslaget. I de fall stadens riktlinjer om 10 meter från entré inte kan nås ska Boverkets krav på 25 meter säkerställas. Angöring för leveranser och annan korttidsangöring är möjlig på de flesta gator inom planområdet.

På Flygelgatan mellan Mikrofonvägen och Cembalogatan ryms ingen angöring på grund av

behovet av busshållplatser i detta läge (markerat med A i figur 28). Entréer behöver därför planeras så att angöring kan ske från angränsande gator.

I den byggnad inom kvarter 3 som endast angränsar parkmark (markerat med B i figur 28) sker angöring från Klaviaturgatan och tillgängligheten löses med en invändig förbindelse.

I stora delar av bottenvåningarna i kvarter 4 planeras för handel. Leveranser sker via garage som nås från Cembalogatan. På Telefonvägen intill tunnelbanekvarteret föreslås en angöringsplats för att möjliggöra på- och avstigning intill tunnelbaneentrén (markerat med C i figur 28).

En ny entré till bland annat befintliga bostäder anläggs mot Telefonplans torg (markerat med D i figur 28). Det nya läget för entrén till befintliga bostäder klarar inte kravet om max 25 m mellan entré och angöringsplats, utan detta uppgår till ca 30 m. En ytterligare entré finns dock vid Valborgsmässövägen där avståndet till angöringsplats kan erhållas.

ANGÖRING FÖR TAXI

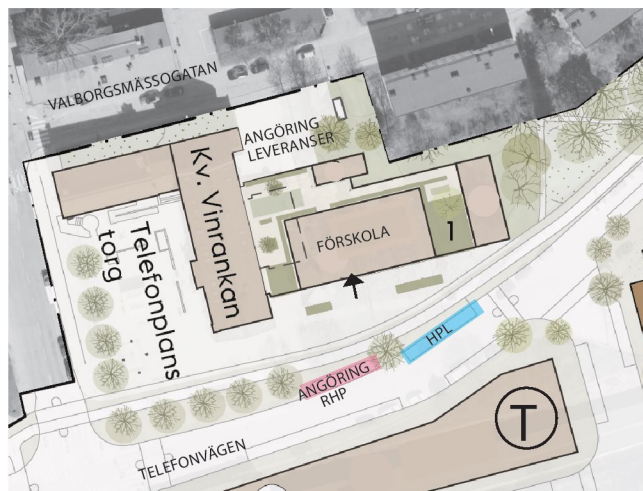
I dag finns en taxiparkering på Mikrofonvägen intill bussterminalen med plats för 4 taxibilar. Om funktionen bedöms behövas framöver är lämpliga platser för detta LM Ericssons väg intill korsningen med Telefonvägen eller Telefonvägen väster om korsningen med Mikrofonvägen (se figur 28).

ANGÖRING OCH PARKERING TILL FÖRSKOLA

En förskola planeras inom planområdet, i höjd med tunnelbanan norr om Telefonvägen (se figur 29). Intill förskolan behöver angöring för leveranser och sophantering samt tillgänglig angöring upprättas. Möjlighet att vid behov ordna parkering för rörelsehindrade behöver också tillskapas. Av trafiksäkerhetsskäl ska lastbilar kunna angöra intill förskolorna utan backrörelser. Möjligheterna att klara angöring och parkering på kvartersmark är begränsad vid den föreslagna förskolan då det skulle innebära minskad friyta för lek och utevistelse.

Den planerade förskolan angränsar till Telefonvägen i söder och Valborgsmässövägen i norr. Utrymmet på Telefonvägen är begränsat i och med den planerade dubbelriktade cykelbanan, busshållplatser samt ett nytt övergångsställe i höjd med den nya tunnelbaneentrén.

En ficka för angöring och parkering för rörelsehindrade kan inrymmas inom 25 meter på Telefonvägen intill förskolan. Lastplats för leveranser och sophantering ryms inte i angöringsfickan på Telefonvägen. Dessa funktioner föreslås ordnas från Valborgsmässövägen, norr om förskolan. Leveranser till den befintliga livsmedelsbutiken föresås flyttas till Valborgsmässövägen på en yta som samordnas med förskolans leveranser. Livsmedelsbutikens leveranser sker idag via Telefonvägen med backrörelser över gångbanan. Vid den nya lastplatsen behöver backrörelser ske inom kvartersmark. Med en förskola och en dubbelriktad cykelbana på plats behövs en mer trafiksäker lösning. Den nya förskolan får ett centralt läge varför hämtning och lämning av barn förutsätts ske till fots och med cykel.



Figur 29. Förskola intill tunnelbanestationen



Figur 30. Leverans till befintlig livsmedelsbutik intill Telefonvägen i närheten av tunnelbanan

FORTSATT ARBETE

Centrala Telefonplan har goda förutsättningar att blir en levande stadsdel där de flesta resor sker hållbart. Utvecklingen i området medför nya sammanhängande kopplingar som skapar attraktiva och gena stråk för gående och cyklister. Redan idag är kollektivtrafikförsörjningen god. Med en utbyggd terminal med fler hållplatslägen finns utrymme för ökad busstrafik.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att planera för följande.

- Fler cykelparkeringsplatser i nära anslutning till tunnelbanan. En betallösning för cykelparkering i det nya stationshuset bör utredas.
- En ny tunnelbanentré behövs för att avlasta dagens entré som är högt belastad och för att sprida gångflödena i området och skapa effektiva byten.
- Passagen vid nya t-baneentrén som korsar Cembalogatan och knyter ihop stationen med torget/lågfartsområdet öster om denna behöver utformas trafiksäkert och tillgängligt.

