

PM Trafik

Detaljplan för del av fastigheten
Skarpnäcks gård 1:1 vid
Brotorpsskolan

Underlag till detaljplan

Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
02	2025-01-28	Justerad sektion A. Justerat antal bostäder och trafikallsträng.	Maria Lindelöf	Maria Lindelöf

Sweco Sverige AB	RegNo 556767-9849
Uppdrag	Trafikutredning Brotorp
Uppdragsnummer	30064272
Kund	Stockholms kommun
Upprättad av	Maria Lindelöf, Jeannine Schönberg
Granskad av	Mathias Högberg
Godkänd av	Maria Lindelöf
Datum	2025-01-17, REV 2025-01-28
Dokumentreferens	PM Trafik Brotorp REV 2025-01-28

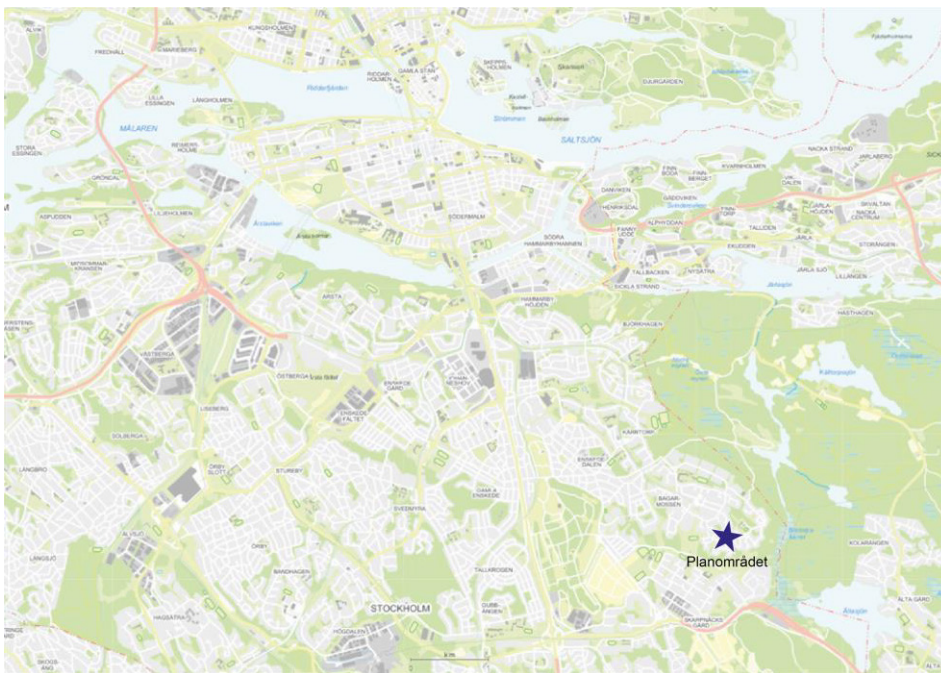
Innehållsförteckning

1	Inledning	5
1.1	Syfte och mål	5
1.2	Omfattning och avgränsning	6
2	Förutsättningar	7
2.1	Planeringsförutsättningar	7
2.1.1	Stockholms stads översiktsplan	7
2.1.2	Program Bagarmossen Skarpnäck	7
2.2	Angränsande projekt	7
2.2.1	Detaljplan för Bergholmbacken	8
2.2.2	Detaljplan för Entré Bagarmossen	9
2.2.3	Detaljplan för Ljusnevägen	9
3	Nulägesbeskrivning	11
3.1	Gång och cykel	11
3.1.1	Trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet	13
3.2	Kollektivtrafik	16
3.3	Fordonstrafik	16
3.4	Parkering och angöring	18
4	Framtida utveckling	19
4.1	Planförslag	19
4.2	Gatusektioner	19
4.3	Gång och cykel	21
4.4	Kollektivtrafik	23
4.5	Fordonstrafik	24
4.5.1	Trafikalstring	24
4.6	Parkering och angöring	24
5	Utvärdering och rekommendation	28
6	Referenser	30
	Bilagor	31

1 Inledning

I östra Bagarmossen, beläget i sydöstra delen av Stockholms stad, pågår ett planarbete för att utveckla området längs Rusthållarvägen, se Figur 1. I planförslaget föreslås cirka 120 nya bostäder utmed Rusthållarvägen, fördelat på tre delområden. Förslaget innebär en förtätning utmed båda sidor av gatan.

I arbetet med detaljplanen föreslås även en mindre platsbildning vid entrén till Nackareservatet, för att tydliggöra reservatets entré.



Figur 1. Översikt planområdet.

1.1 Syfte och mål

Syftet med denna PM är att utgöra underlag till Stockholms stads detaljplan för del av fastigheten Skarpnäcks gård 1:1 vid Brotorpsskolan utifrån trafikala aspekter. Utredningen syftar till att säkerställa önskad trafikfunktion på allmän platsmark i samband med exploateringen.

Projektets trafikala mål är att på ett kostnadseffektivt sätt möjliggöra för en förtätning i området och samtidigt förbättra framkomligheten och tillgängligheten på befintliga gångbanor utmed Rusthållarvägen.

1.2 Omfattning och avgränsning

Planområdet utgörs av huvudgatan Rusthållarvägen, på sträckan mellan övergångsstället strax väster om Svartbäcksvägen i väster och Nackareservatet i öster. Exploateringen är fördelad på tre delområden som ansluter mot gatan, se Figur 2.



Figur 2. Planområdet för den nya exploateringen. Avgränsning av utreda gatusträckor har markerats med blå linje och planområdesgränsen är markerad med grå streckad linje i figuren.

2 Förutsättningar

2.1 Planeringsförutsättningar

2.1.1 Stockholms stads översiktsplan

Bagarmossen tillhör ett av de fokusområden för stadsutveckling som pekas ut i Stockholms stads översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige 2018. Översiktsplanen anger att området är i behov av fler bostäder, service, verksamheter, fler offentliga rum och insatser för att öka tryggheten. Det centrala grönstråket mellan Bagarmossen och Skarpnäck behöver förstärkas med nya aktiviteter och målpunkter som bättre kopplar samman stadsdelarna. Även befintliga stråk och sociala samband behöver stärkas.

2.1.2 Program Bagarmossen Skarpnäck

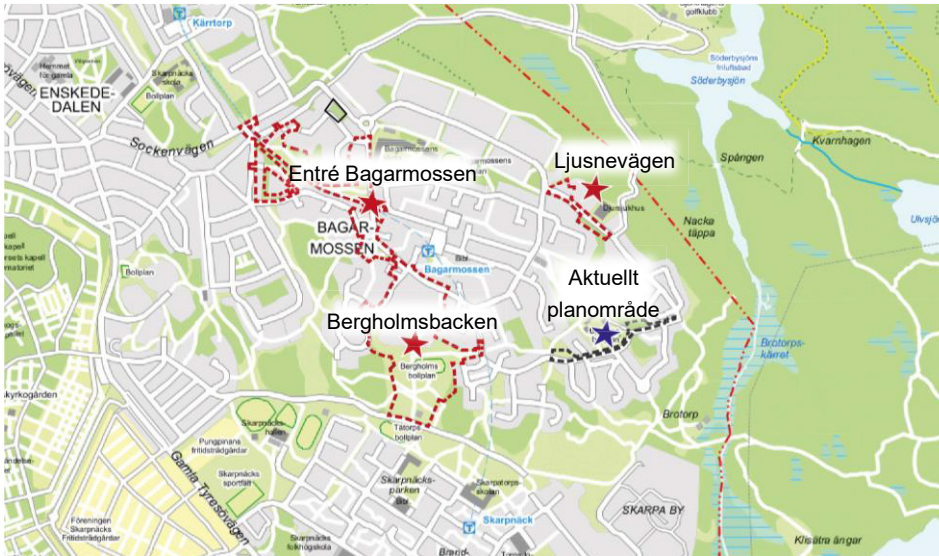
I Bagarmossen och Skarpnäck planeras det för cirka 2 500 – 3 000 nya bostäder, som ska binda samman och utveckla stadsdelarna till att bli mer attraktiva, trygga och hållbara. Större delen av tillkommande bebyggelse skapas utmed redan befintliga gator och vägar.

Det framtida resandet kommer i större utsträckning att behöva ske med hållbara transportslag, eftersom framkomligheten för biltrafik är begränsad under maxtrafik. Framför allt kommer kollektivtrafiken behöva ta hand om en stor del av förflyttningen från biltrafik till ett mer hållbart resande. I framtiden övergår Hagsätragrenen till blå linje, vilket medför att kapacitet kan frigöras på Skarpnäcksgrenen. Därmed finns det goda förutsättningar för att nå målet om att fler ska resa med mer hållbara alternativ.

De trafikanalyser som utförts i programförslaget visar att området har goda förutsättningar för att skapa ett fungerande trafiksystem. Dock krävs att förbättringar görs för gång, cykel och kollektivtrafik inom programområdet, där tunnelbanans framtida kapacitetsökning är avgörande för att möjliggöra en hög nivå av exploatering.

2.2 Angränsande projekt

I planområdets närhet pågår arbetet med nya detaljplaner för Entré Bagarmossen och Ljusnevägen och väster om planområdet har planen för Bergholmsbacken vunnit laga kraft, se Figur 3.



Figur 3. Översikt intilliggande detaljplanearbeten i förhållande till planområdet. Planområdet illustreras med grå streckad linje och intilliggande planer illustreras med röd streckad linje.

2.2.1 Detaljplan för Bergholmsbacken

Väster om planområdet för Brotorp har en ny detaljplan tagits fram för området Bergholmsbacken. Detaljplanen omfattar cirka 700 lägenheter, en grundskola med idrottsbana samt två förskolor.

I detaljplanen föreslås gång- och cykelstråket mellan Bergholmsparken och Bagarmossens centrum förbättras. Stråket förbi den nya skolan och Bergholmsstorpet får en rakare linjeföring, där gång och cykel prioriteras. Stråket mellan stadsdelarna Bagarmossen och Skarpnäck ska upplevas tryggt, väl belyst och attraktivt.

Detaljplanen för Bergholmsbacken har fått laga kraft och planarbetet är därmed avslutat.



Figur 4. Illustrationsplan över förslag för detaljplan Bergholmsbacken (Stockholm växer, 2024).

2.2.2 Detaljplan för Entré Bagarmossen

I västra Bagarmossen, Nordväst om Bergholmsbacken, pågår arbetet med detaljplan för Entré Bagarmossen. Detaljplanen omfattar cirka 665 lägenheter, seniorboende samt lokaler i bottenvåningarna. Förslaget är en del av utvecklingen som tagits fram i program Bagarmossen-Skarpnäck.

I detaljplanen föreslås en ny separerad gång- och cykelbana utmed Rusthållarvägen i väster, utmed gatans nordöstra sida. Miljön ska uppmuntra till en hög andel gång- och cykeltrafik samt liv och rörelse över en större del av dygnet.

Området kompletteras med fler bostäder och grönstråket utmed Bagarmossens tunnelbanas norra sida, mellan Länsmansvägen och Rusthållarvägen görs till ett tryggt och attraktivt område.



Figur 5. Översikt ungefärligt planområde för detaljplan Entré Bagarmossen (Stockholm växer, 2024).

2.2.3 Detaljplan för Ljusnevägen

Norr om planområdet för Brotorp pågår arbetet med detaljplan för Ljusnevägen. Detaljplanen möjliggör för cirka 130 bostäder samt lokaler innehållandes kontor och kommersiell verksamhet genom en förtätning vid Ljusnevägen i Bagarmossen. Ny bebyggelse ger möjlighet att länka samman bebyggelsen på bägge sidor av Ljusnevägen genom att den placeras och utformas på ett sätt som bidrar till att förstärka gaturummet.

I arbetet med detaljplanen utredas möjligheten att bredda gångbanor för att öka framkomlighet för fotgängare och starka stråket mellan Bagarmossen centrum och Nackareservatet.

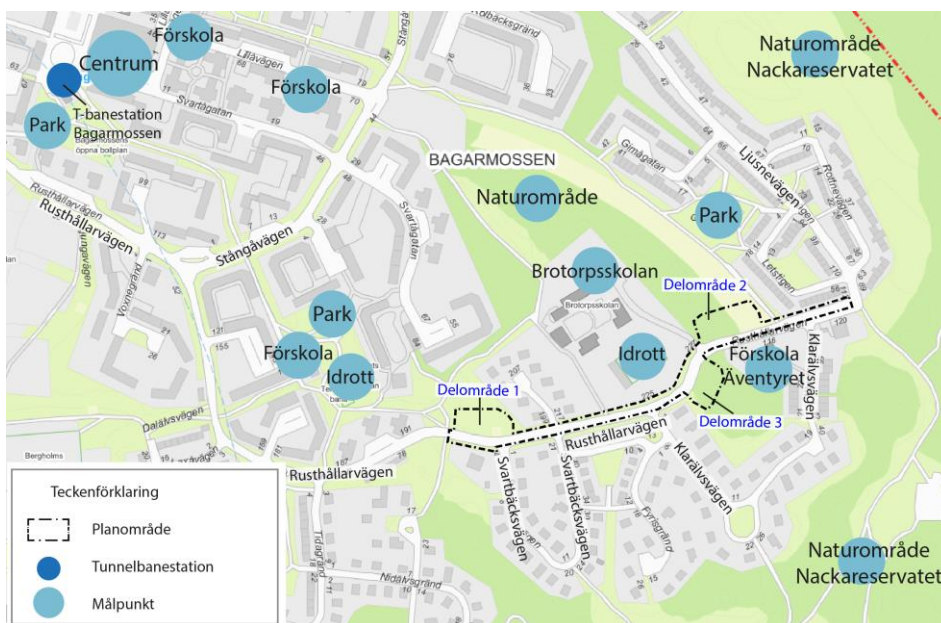


Figur 6. Översikt ungefärligt planområde för detaljplan utmed Ljusnevägen (Stockholm växer, 2025).

3 Nulägesbeskrivning

Planområdet är beläget cirka 700 meter öster om Bagarmossens centrum och Bagarmossens tunnelbanestation. Området består idag främst av småhus utmed mindre lokalgator som ansluter mot Rusthållarvägen.

I anslutning till planområdet finns flera viktiga funktioner såsom skola, förskola rekreations- och friluftsområden, där Nackareservatet ansluter mot planområdet i öster, se Figur 7.



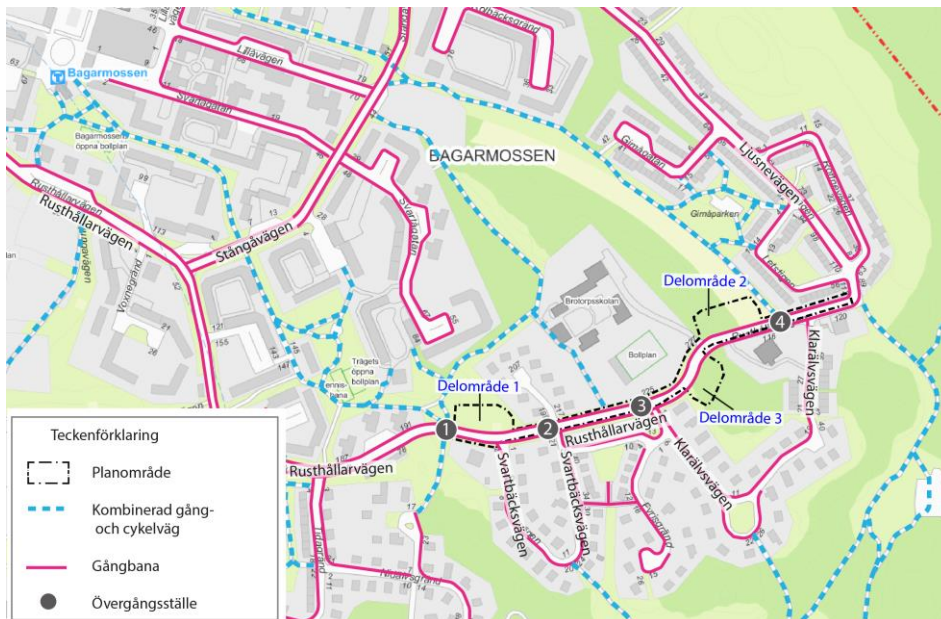
Figur 7. Målpunkter i och i anslutning till planområdet.

3.1 Gång och cykel

Gångstråken inom planområdet utgörs av smala gångbanor, utmed Rusthållarvägens båda sidor, som kopplar området till Bagarmossens centrum i väster och Nackareservatet i öster. Även de anslutande villagatorna har smala gångbanor utmed ena eller båda sidorna om gatorna. Cykel hänvisas till att cykla i blandtrafik, se Figur 8.

I omgivningen till planområdet finns ett trafikseparerat gång- och cykelnät, med kombinerade gång- och cykelvägar som sträcker sig genom bostads- och naturområdena i Bagarmossen. Gång- och cykelvägnätet korsar Rusthållarvägen i plan i planområdets västra del och ansluter mot Rusthållarvägens norra sida väster om Brotorpsskolan samt vid förskolan Äventyret. Det interna gång- och

cykelnätet möjliggör för gående och cyklister att ta sig trafikseparerat till Bagarmossens centrum och Skarpnäck, se Figur 8.



Figur 8. Översikt stråk för gång- och cykel, övergångsställen och passager i området.

Det finns fyra övergångsställen inom planområdet. I planområdets västra del finns ett oreglerat övergångsställe med cykelpassage som kopplar samman det trafikseparerade gång- och cykelnätet på Rusthällarvägens båda sidor. I korsningarna med Svartbäcksvägen och Klarälvsvägen finns övergångsställen över Rusthällarvägens västra ben. I öster finns ett övergångsställe som ansluter mot gångvägen genom Gimåparken, öster om förskolan Äventyret.

Vid stråket genom Gimåparken finns en upptrampad stig som används för en genare väg mot förskolan Äventyret och vidare västerut, se Figur 9.



Figur 9. Upptrampad stråk mellan gångstråket genom Gimåparken och förskolan Äventyret.

3.1.1 Trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet

Gångbanorna på Rusthållarvägen är separerade från körbanan med kantsten och nivåskillnad, vilket bedöms ge god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Gångbanebredden uppgår till cirka 1,5 meter på gatans båda sidor, vilket innebär att tillgänglighetsmåten för rullstol inte uppfylls. För att uppnå god tillgänglighet bör gångbanorna vara 2 meter breda alternativt 1,8 meter med regelbundna möjligheter att vända med rullstol. (BFS 2011:5 ALM 2).

För att stadens driffordon ska kunna sköta en yta får bredden inte understiga 2,5 meter. Det medför att gångbanorna riskerar att inte sopas eller snöröjas i önskvärd utsträckning vilket försämrar framkomligheten och ökar risken för fallskador.

Rusthållarvägen kantas till viss del av villatomter, en skola samt en förskola, men även till stora delar av skogspartier. Det medför att det på delar av sträckan är låg aktivitet, vilket gör att området kan upplevas som otryggt, då det är få människor i rörelse och låg uppsikt över gatuområdet. Belysning finns dock utmed gatans södra sida samt vid övergångsställena över Rusthållarvägen. Vid övergångsstället och cykelöverfarten längst i väster samt övergångsstället vid Klarälvsvägen har belysningen förstärkts, med stolpar på gatans båda sidor.

Enligt utdrag från STRADA olycksstatistik har det under den senaste 10-årsperioden inträffat 4 olyckor inom planområdet, varav två måttliga. En olycka inträffade på övergångsstället i korsningen mellan Rusthållarvägen – Svartbäcksvägen, där en fotgängare blev påkörd av en bil och en olycka inträffade i S-kurvan, söder om Brotorpsskolans grusplan, där en cyklist blev trängd av en bil när cyklisten försökte ta sig upp på trottoaren. Övriga två olyckor var singelolyckor med måttlig personskada.

Lutningarna på Rusthållarvägen är generellt sett relativt låga inom planområdet, vilket ger goda förutsättningar för tillgänglighet. I S-kurvan på mitten av sträckan uppgår emellertid lutningen till cirka 5 - 6 % och på sträckan mellan anslutningen till Brotorpsskolan och övergångsstället vid förskolan Äventyret uppgår lutningen till cirka 4 - 6,5 %. På övriga delar uppgår längslutningen till cirka 0,5 - 2 %. Vidare består markbeläggningen på gångytor i området till stor del av asfalt, vilket är bra ur tillgänglighetsaspekt.

Övergångsstället längst i väster är beläget på sträcka, ej i anslutning till korsning, och har hastighetssäkrats med kollektivtrafikkuddar, båda placerade öster om övergångsstället. Övergångsstället är tillgänglighetsanpassat enligt Stockholms stads riktlinjer och är försett med mittrefug, se Figur 10.



Figur 10. Övergångsställe över Rusthållarvägen i planområdets västra del, sett från öster.

Sikten vid övergångsstället är begränsad, dels då Rusthållarvägen svänger cirka 140° direkt väster om övergångsstället. Dels då befintlig växtlighet skymmer sikten.

Övergångsstället i korsningen Rusthållarvägen – Svartbäcksvägen är tillgänglighetsanpassat med kontrastmarkering och taktila orienteringsplattor, men saknar upphöjd del på gatans östra sida, enligt Stockholms stads riktlinjer. Det försvårar orienterbarheten för synskadade i området. Vid östra sidan finns även problem med att vatten ansamlas vid kantstenen. Övergångsstället är försett med mittrefug men är inte hastighetssäkrat idag, se Figur 11.

Övergångsstället i korsningen Rusthållarvägen - Klarälvsvägen är tillgänglighetsanpassat enligt Stockholms stads riktlinjer. Övergångsstället är även hastighetssäkrat med kollektivtrafikkuddar, båda placerade väster om övergångsstället samt försett med mittrefug, se Figur 12.



Figur 11. Övergångsställe i korsningen Rusthållarvägen - Svartbäcksvägen, sett från öster.



Figur 12. Övergångsställe i korsningen Rusthållarvägen - Klarälvsvägen, sett från öster.

Övergångsstället vid förskolan Äventyret är beläget på sträcka, ej i anslutning till korsning, men saknar mittrefug och har ej hastighetsräts, se Figur 13. Bredden på gatan uppgår här till cirka 9,5 meter. Vidare saknas tillgänglighetsanpassning med ramper, kontrastmarkering och taktila orienteringsplattor enligt Stockholms stads riktlinjer, på gatans norra sida. Detta försvårar orientering och försämrar framkomligheten i området för funktionsnedsatta.



Figur 13. Övergångsställe över Rusthållarvägen, i anslutning till förskolan Äventyret, i planområdets östra del.

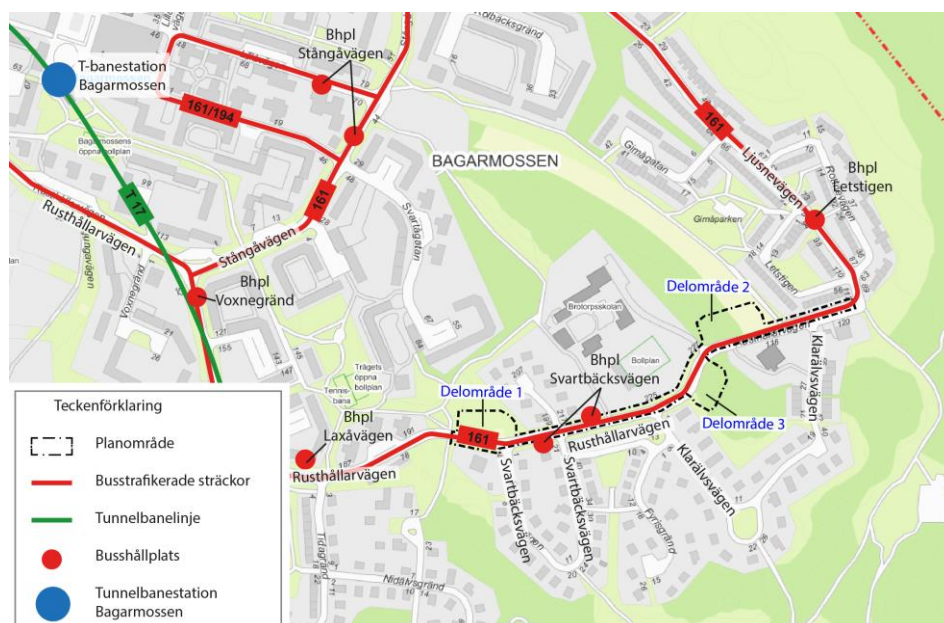
Busshållplatsen Svartbäcksvägen saknar tillgänglighetsanpassning i form av kontrastmarkering, taktila ledstråk och kantstenshöjd under 16 centimeter vid båda hållplatslägena.

3.2 Kollektivtrafik

Planområde är beläget cirka 700 meter från Bagarmossens tunnelbanestation, som trafikeras av tunnelbanans gröna linje 17, Skarpnäck – Åkeshov/Hässelby strand.

Inom planområdet finns busshållplats Svartviksbacken, som trafikeras av busslinje 161, Bagarmossen – Gröndal, med en turtäthet på 15-20 minuter. Busslinjen kopplar området till Bagarmossen C och tunnelbanan samt vidare västerut mot Bandhagen, Älvsjö station, Telefonplan och Gröndal.

Hållplatsen är utformad som en körbanehållplats och är försedd med väderskydd i båda riktningarna. Befintlig gångbanebredd uppgår till cirka 1,5-1,6 meter vid hållplatslägena, vilket innebär att riktlinjer enligt RiGata – Buss ej uppfylls.



Figur 14. Översikt kollektivtrafik inom planområdet.

3.3 Fordonstrafik

Rusthållarvägen, på sträckan inom planområdet, fungerar som en mindre uppsamlingsgata, där ett flertal villagator, en skola och en förskola ansluter mot gatan. Gatan trafikeras av busstrafik och har en hastighetsbegränsning som uppgår till 30 km/h. Gatan har en körbanebredd på cirka 8-9 meter. Gatusträckorna genom området är till stor del raka och uppmanar till höga hastigheter med dess breda körbanoer.

I mitten av sträckan finns en S-kurva, med begränsad sikt, se Figur 15. Sikten uppfyller kraven i plan men begränsas av gatans konvexa utformning. För att undvika mötesolyckor har körbanan separerats med en mittrefug med bredden cirka 1 meter. Körfältens bredd uppgår till cirka 4 meter i båda riktningarna.

I S-kurvans båda ändrar finns vägmarkering som särskilt upplyser om högsta tillåtna hastighet samt att en skola passeras. Markeringen i väster har till stora delar nötts bort, se Figur 16.



Figur 15. Rusthållarvägen, på delen med S-kurvan. Körbanan är separerad med en mittrefug.



Figur 16. Bortnött vägmarkering på Rusthållarvägen som upplyser om "Skola" samt högsta tillåtna hastighet "30" km/h.

I planområdets östra del svänger Rusthållarvägen i 90°, när gatan når fram till entrén till Nackareservatet. Den tvära kurvan medför att sikten är begränsad. Även murar och växtlighet på befintlig fastighet begränsar sikten i kurvan, se Figur 17 och Figur 18.



Figur 17. Rusthållarvägen i planområdets östra del, sett från väster. gatan svänger cirka 90° när den når fram till entrén till Nackareservatet.



Figur 18. Rusthållarvägen i planområdets avslut, där gatan svänger kraftigt med begränsad sikt. Även staket på befintlig fastighet påverkar sikten i kurvan. I bakgrunden ses entrén till Nackareservatet.

Trafikflödet på Rusthållarvägen uppgår till cirka 550 fordon/dygn i planområdets västra del och till 340 fordon/dygn i områdets östra del, enligt trafikmätningar från 2013 (Miljöbarometern, Stockholms stad).

Dimensionerande fordon på Rusthållarvägen är boggibuss.



Figur 19. Översikt årsdygnstrafik (ADT) inom planområdet enligt trafikmätningar från 2013.

3.4 Parkering och angöring

På Rusthållarvägen tillåts parkering längs kantsten på gatans norra sida. Parkeringen är avgiftsbelagd och tillåter parkering med boendeparkeringstillstånd. I S-kurvan, på mitten av sträckan, samt på gatans södra sida är gatan reglerad med parkeringsförbud, se Figur 20.

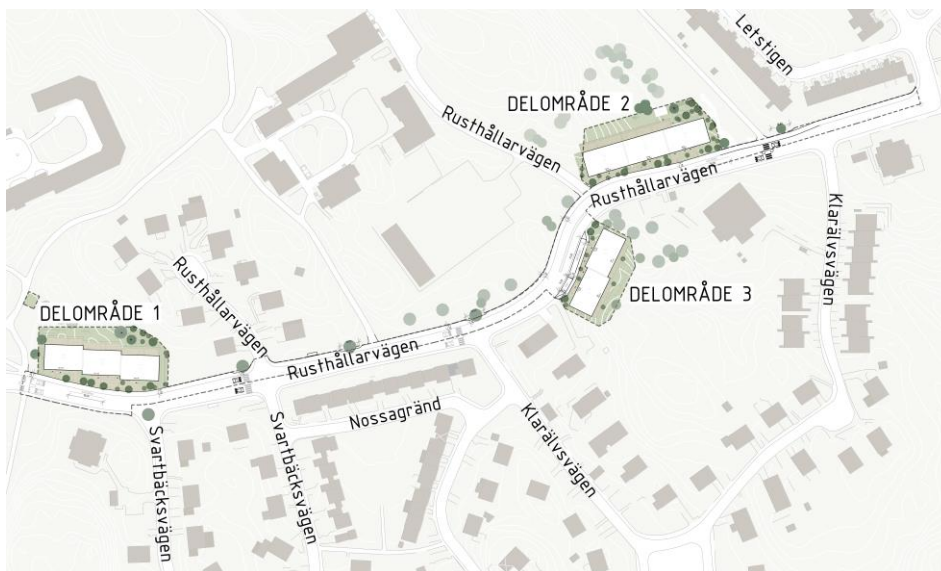


Figur 20. Översikt befintlig parkering och angöring på allmän platsmark inom planområdet.

4 Framtida utveckling

4.1 Planförslag

Detaljplanen för del av fastigheten Skarpnäcks gård 1:1 vid Brotorpsskolan syftar till att möjliggöra för tre nya lamellhus utmed Rusthållarvägen med totalt cirka 120 nya bostäder, fördelat på tre kvarter, se Figur 21.

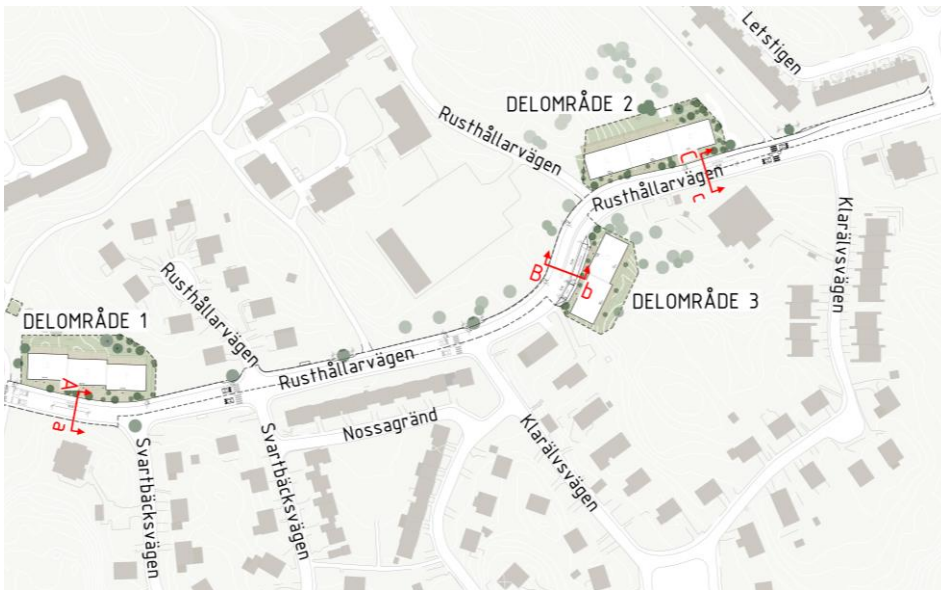


Figur 21. Översikt planerad exploatering

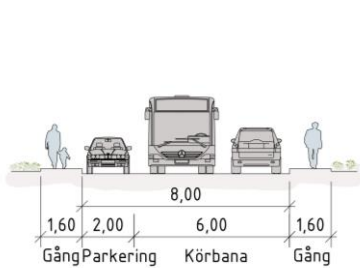
4.2 Gatusektioner

Planförslaget innebär att befintlig gångbana på Rusthållarvägens norra sida breddas norrut, utan intrång på befintliga fastighetsgränser. Körbanan och den södra gångbanan bibehålls likt befintligt.

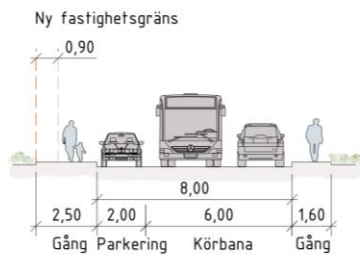
Vid delområde 3 görs även breddning åt söder för att ge plats åt en angoringsficka, se Figur 22.



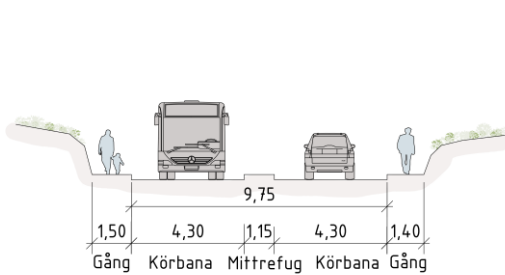
Figur 22. Situationsplan planområde, med sektionsutsnitt A-C.



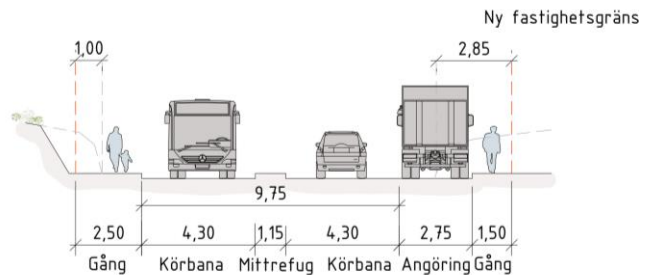
Figur 23. Sektion A-a, nuläge.



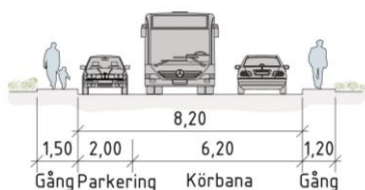
Figur 24. Sektion A-a, planförslag.



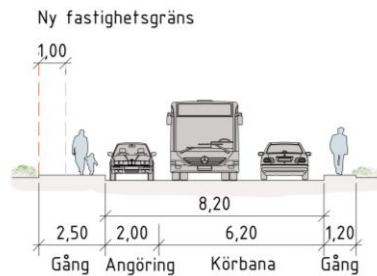
Figur 25. Sektion B-b, nuläge.



Figur 26. Sektion B-b, planförslag.



Figur 27. Sektion C-c, nuläge.



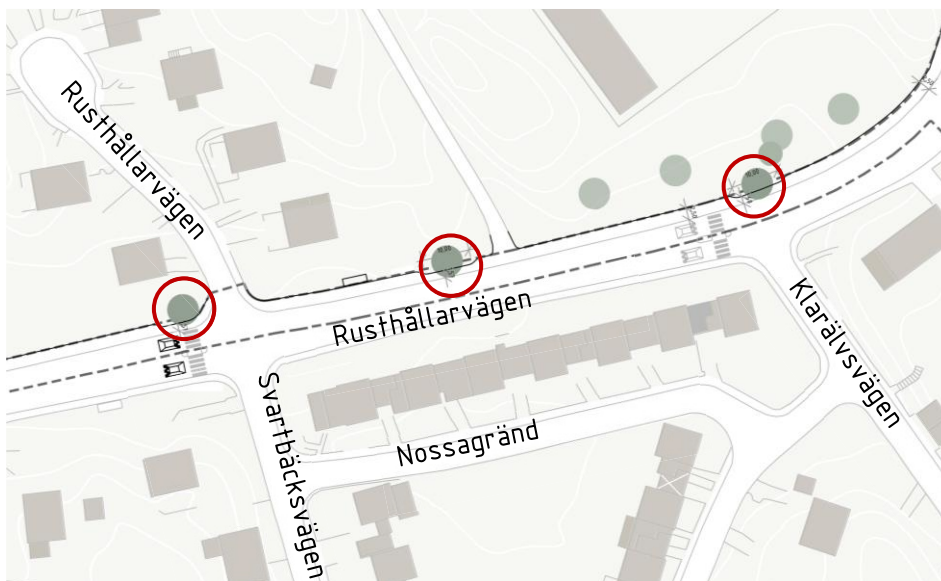
Figur 28. Sektion C-c, planförslag.

4.3 Gång och cykel

Planförslaget förstärker gångstråken utmed Rusthållarvägen då den nya bebyggelsen ansluter direkt mot gångbanorna och skapar en tryggare gatumiljö. Planförslaget innefattar ej några lokaler eller andra verksamheter. Inga nya målpunkter skapas, men genom att tydliggöra entrén till Nackareservatet kommer den befintliga målpunkten att förstärkas.

Gångbanan utmed Rusthållarvägens norra sida breddas upp till 2,5 meter, vilket är den minsta fria bredden som Stockholms stad tillåter ur driftsynpunkt för en gångbana som är avgränsad med kantsten. Minsta gångbanebredd, enligt Gata Stockholm, uppgår till 3,5 meter för en huvudgata och 2,5 meter för en lokalgata. I detta projekt har 2,5 meter bedömts vara tillräckligt på grund av gatans karaktär, då gatan fungerar som en mindre uppsamlingsgata med låga trafikflöden. Lokala avsmalning görs vid skyddsvärda träd, där befintlig gångbanebredd behålls. Utmed delområde 2 anpassas befintlig gångbana på Rusthållarvägens södra sida till föreslagen angöringsfickas utbredning. Gångbanebredden föreslås till 1,5 meter, likt befintligt.

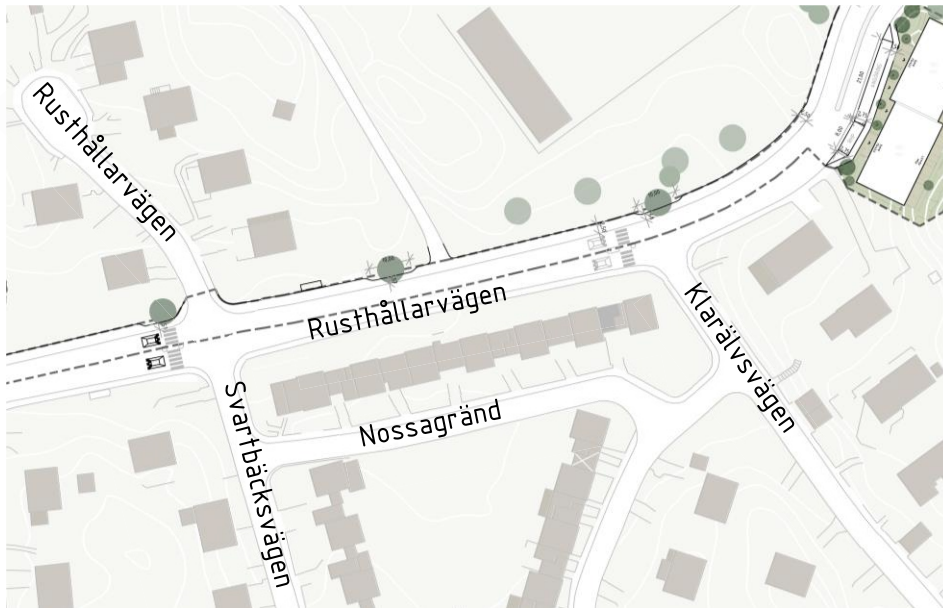
Vid övergångsstället vid Svartbäcksvägen, Svartbäcksvägens hållplatsläge i västergående riktning och korsningen med Klarälvsvägen behålls befintlig gångbanebredd förbi tre befintliga träd för att undvika negativ påverkan på träden. Det innebär att gångbanan får en kort avsmalning på en sträcka på cirka 10 meter. Gångbanebredden uppgår här till cirka 1,6 meter. Det riskerar att påverka möjligheten för driftdon att ta sig fram på dessa delar av sträckan.



Figur 29. Översikt lokala avsmalningar av gångbanan vid träd som riskerar att påverkas av föreslagen breddning, utmed Rusthållarvägens norra sida.

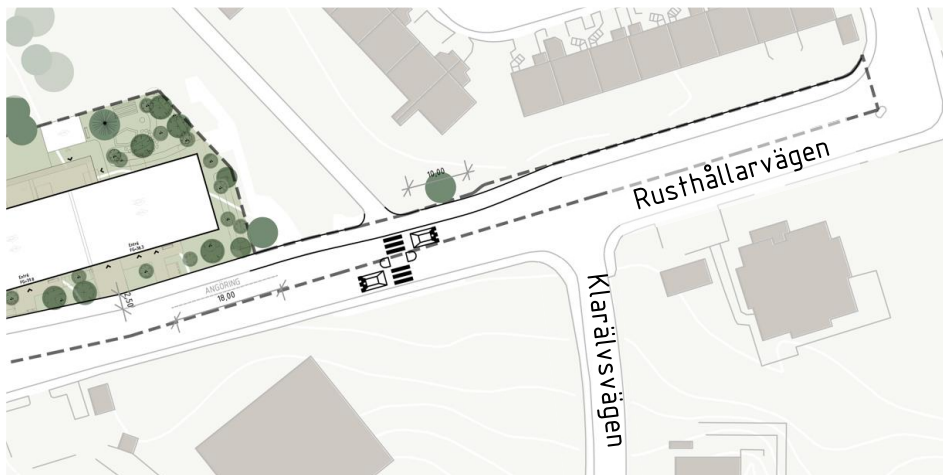
Övergångsstället i korsningen Rusthållarvägen – Svartbäcksvägen föreslås tillgänglighetsanpassas med en upphöjd och nedsänkt del. Vidare föreslås höjdsättningen vid övergångsstället ses över i projekteringen, för att förhindra vattenansamlingar vid kantstenen. Övergångsstället föreslås även hastighetssäkras med kollektivtrafikanpassade kuddar, likt övergångsstället i korsningen med Klarälvsvägen. Det bedöms förbättra trafiksäkerheten, vilket särskilt kan motiveras då det tidigare inträffat en olycka mellan gående och bil

på övergångsstället. Kuddarna placeras väster om övergångsstället, för att klara svängande fordon från de anslutande gatorna i korsningen.



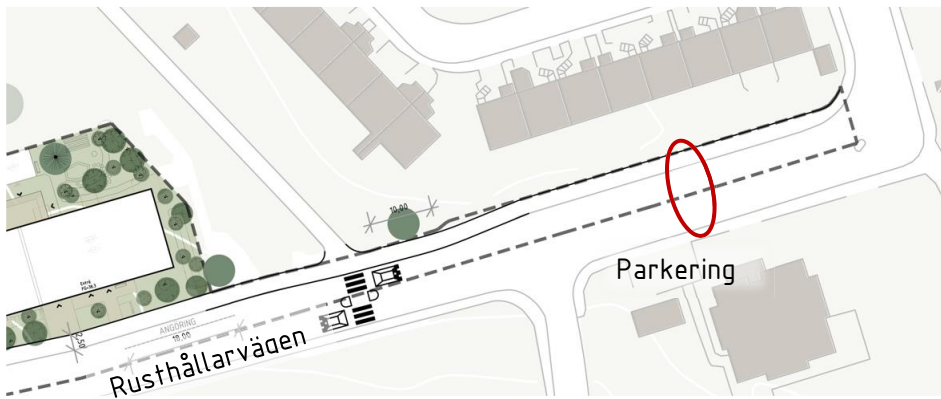
Figur 30. Befintligt övergångsställe vid Svartbäcksvägen föreslås tillgänglighetsanpassas och förses med farthinder på övergångsställets västra sida.

Även övergångsstället vid förskolan Äventyret föreslås tillgänglighetsanpassas och förses med kollektivtrafikanpassade farthinder.



Figur 31. Befintligt övergångsställe vid förskolan Äventyret föreslås tillgänglighetsanpassas och förses med farthinder anpassade för kollektivtrafik.

Det har även studerats att placera ett övergångsställe längre österut, i anslutning till entrén till Nackareservatet. Den skarpa kurvan längst i öster medför att sikten begränsas och fordon hinner ej rätas upp, varför ett övergångsställe skulle kunna placeras först cirka 20 meter öster om Klarälvsvägen. Befintlig parkering på kvartersmark, belägen på Rusthållarvägens södra sida, medför dock att en sådan placering ej är möjlig, då det medför risk för backande fordon över övergångsstället, se Figur 32.



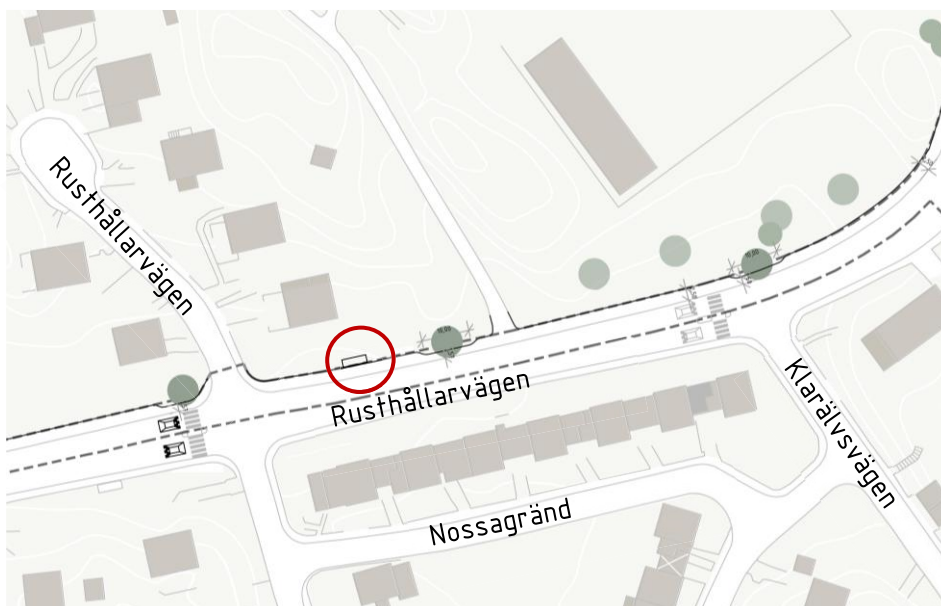
Figur 32. Möjlig placering av övergångsställe närmare entrén till Nackareservatet markeras med röd cirkel i figuren. Befintlig parkering söder om Rusthållarvägen medför dock att placeringen ej är lämplig på grund av risken för backande fordon över övergångsstället.

Cyklister hänvisas fortsatt att cykla i blandtrafik utmed hela sträckan inom planområdet.

4.4 Kollektivtrafik

Hållplatsläget Svartbäcksvägen i östergående riktning ligger kvar i befintligt läge och påverkas ej av planförslaget.

I västergående riktning anpassas befintligt väderskydd och hållplatsläge till den breddade gångbana på Rusthållarvägens norra sida. Öster om väderskyddet föreslås gångbanan lokalt bibehålla befintlig bredd om 1,5 meter, för att inte påverka befintligt träd. För att gångbanebreddens ska ha full bredd även vid bussens bakdörrar föreslås därmed körbanehållplatsen och väderskyddet flyttas cirka 14 meter västerut, se Figur 33. Svartbäcksvägens hållplatslägen föreslås tillgänglighetsanpassas enligt Stockholms stads tekniska handbok.



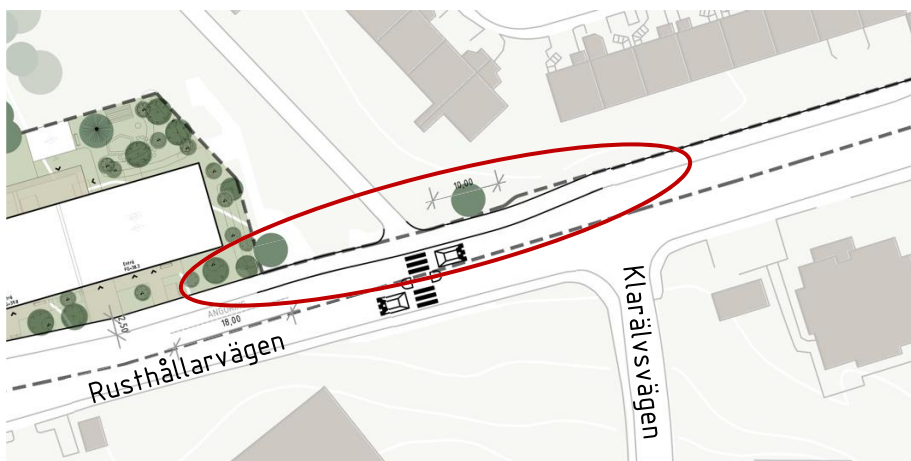
Figur 33. Nytt läge för körbanehållplats i västergående riktning vid hållplatsläget Svartbäcksvägen.

4.5 Fordonstrafik

Dimensionerande fordon på Rusthållarvägen är fortsatt Boggibuss (Bb), med fordonslängd 15 meter. Korsningspunkterna är dimensionerande för Normal buss (LBn), med fordonslängd 12 meter.

I S-kurvan föreslås befintlig bergklack på Rusthållarvägens norra sida sprängas bort för att ge plats åt den breddade gångbanan. Både avlägsnande av berg och den bredare sektionen bedöms förbättra sikten för fordon i västergående riktning. Den planerade bebyggelsen på gatans södra sida bedöms förbättra sikten i östergående riktning, då den föreslagna angöringsfickan samt förgårdsmarken utmed byggnaden ökar sektionen i kurvan.

I planområdets östra del har gångbanan på en kort sträcka breddats söderut, genom att ta en del av körbanan i anspråk. Detta möjliggör en breddad gångbana samtidigt som ett befintligt träd kan behållas. Körbanans avsmalning till förmån till bredare gångbana görs öster om gångvägen genom Gimåparken och övergår till befintliga breddmått väster om övergångsstället vid förskolan Äventyret. För att framkomligheten fortsatt ska vara god har mittrefugen föreslagit få en bredd på 1,5 meter. Körfältsbredden på refugens båda sidor uppgår till 3,5 meter i båda riktningarna och har dimensionerats för att en boggibuss ska kunna passera.



Figur 34. Gångbanan breddas lokalt söderut, genom att ta del av körbanan i anspråk, för att inte påverka befintligt träd.

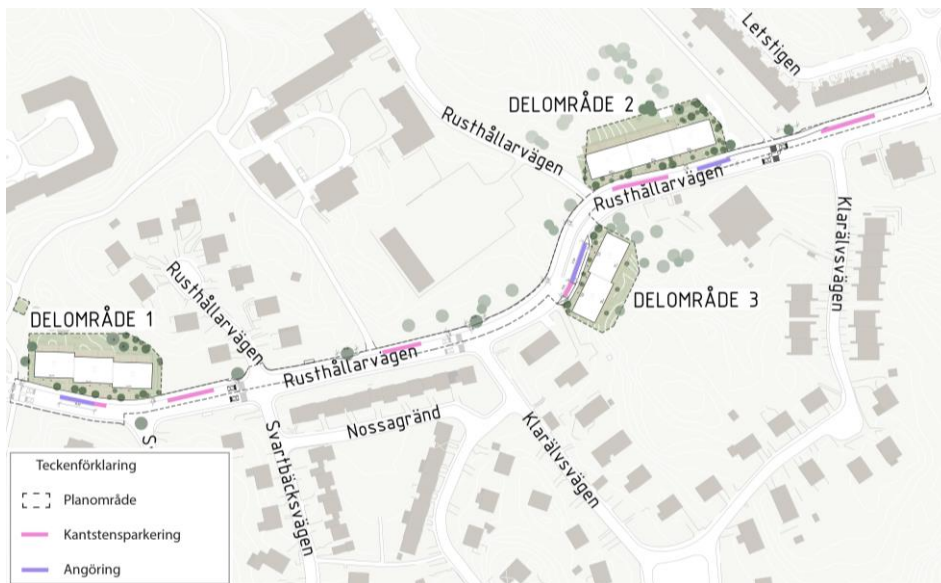
4.5.1 Trafikalstring

Trafikalstring från planerad exploatering har tagits fram med Trafikverkets alstringsverktyg. Trafikalstringen baseras på att 120 bostäder byggs i området. Det ger en årsvardagsdygnstrafik (ÅVDT) på cirka 65 fordon/dygn.

Det tillkommande flödet bedöms ha liten påverkan på de redan låga trafikflödena på Rusthållarvägen.

4.6 Parkering och angöring

I planförslaget föreslås viss angöring lösas på allmän platsmark, via Rusthållarvägen, för att klara tillgängligheten för sophanteringen. Förslaget innebär att befintlig kanstensparkering tas i anspråk, för att ge plats åt ny angöring, se Figur 35.

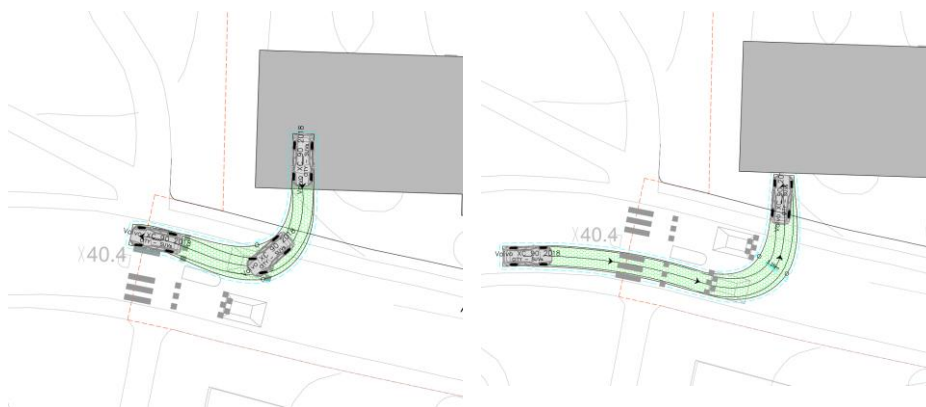


Figur 35. Översikt parkering och angöring inom planområdet.

I delområde 1 föreslås miljörum placeras i byggnadens östra del, med angöring från Rusthållarvägen. Lutningen på gatan uppgår till cirka 1-2 %, vilket medför god standard på dragvägen.

Parkerings efterfrågan för boende och besökare hanteras på kvartersmark genom ett underjordiskt garage. Garagets in- och utfart placeras i byggnadens västra del, med anslutning mot Rusthållarvägen. Direktanslutning mot Rusthållarvägen bedöms vara acceptabelt då trafikflödet är så pass lågt på gatan. Tillfarten föreslås göras indragen för att ge god sikt samt minska risken för att gångbanan blockeras. Det medför även minskad risk för att busstrafiken ska hamna bakom ett fordon som väntar på att köra in i garaget.

Garagein- och utfarten är placerad cirka 9 meter från befintligt övergångsställe väster om byggnaden. Det innebär att personbilar som kör ut från garaget inte hinner rätta upp sig utan sneddar rakt över befintlig kollektivtrafikkudde, se Figur 36. Placeringen av in- och utfarten innebär även att förgårdsmarken, mellan byggnadens fasad och gångbanan, endast uppgår till cirka 3,85 meter. Det medför att fordon som ska köra in eller ut ur garaget blockerar gångbanan när de väntar på mötande eller passerande fordon.



Figur 36. Körspår in och ut från garage i delområde 1.

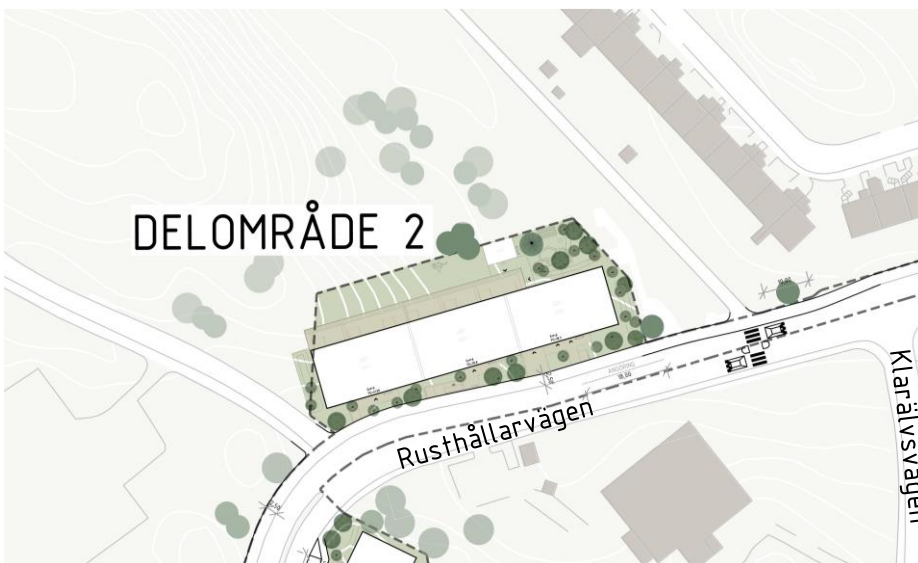
Tillgänglig angöring förutsetts lösas på kvartersmark i byggnadens garage.



Figur 37. Översikt planerad exploatering delområde 1.

I delområde 2 föreslås miljörum placeras i byggnadens östra del, med angöring från Rusthållarvägen. För att säkerställa att SVOA:s riktlinjer klaras bör angöringsplatsens och dragvägens utformning och placering studeras mer i detalj i projekteringskedet.

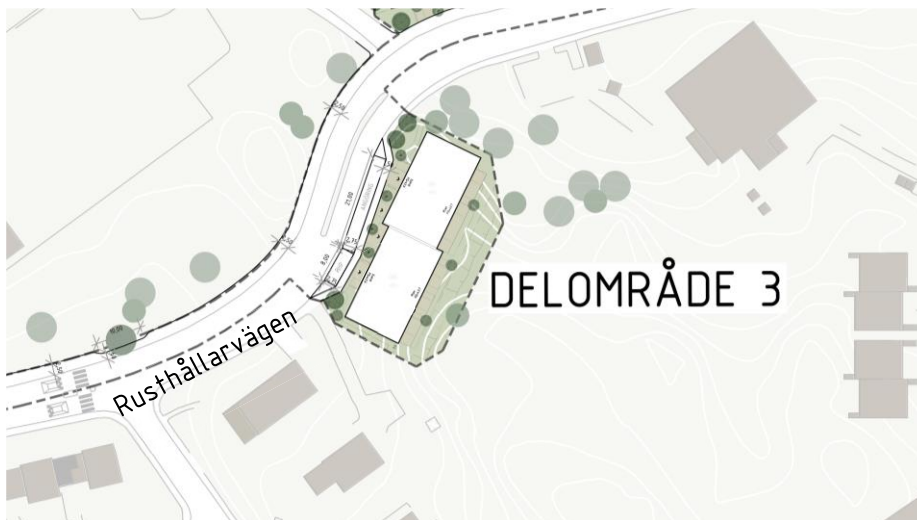
Parkerings efterfrågan för boende och besökare hanteras på kvartersmark genom garage i källarplan. Garagets in- och utfart föreslås placeras intill miljörummet, i byggnadens östra del, med anslutning mot Rusthållarvägen. Direktanslutning mot huvudgatan bedöms vara acceptabelt då trafikflödet är så pass lågt på Rusthållarvägen. Tillfarten föreslås göras indragen för att ge god sikt samt minska risken för att gångbanan blockeras. Det medför även minskad risk för att busstrafiken ska hamna bakom ett fordon som väntar på att köra in i garaget.



Figur 38. Översikt planerad exploatering delområde 2.

I delområde 3 föreslås miljörum placeras i byggnadens nordöstra del, med angöring i ficka från Rusthållarvägen för att möjliggöra för bakomvarande trafik att passera. Lutningen på gatan uppgår till cirka 2,5 % i sydväst medan lutningen i nordöst uppgår till cirka 5-6 %. Dragvägen ska vid kärhämtning vara kort, plan, hårdgjord och jämn samt hållas fri från hinder. Lutningen får ej överstiga 5 %, varför det är viktigt att i projekteringskedet i detalj titta på angöringsfickans utformning för att uppfylla riktlinjerna enligt Stockholms vatten och avfall (SVOA).

Delområde 3 utformas utan garage och planeras lösa sin parkeringsefterfråga i garage i delområde 2. Tillgänglig angöring skall enligt Boverkets regler ske inom 25 meter och enligt Stockholms stads riktlinjer inom 10 meter, varför parkering för personer med rörelsesnedsättning (RHP) föreslås lösas i markplan. För att nå samtliga entréer inom 25 meter föreslås en RHP anläggas i fickan på Rusthållarvägen. För att lutningen på RHP ej ska överstiga 2 % föreslås den placeras i fickans södra del.



Figur 39. Översikt planerad exploatering delområde 3.

5 Utvärdering och rekommendation

Planförslaget innebär en förtätning i området utmed Rusthållarvägen östra del, med cirka 120 nya bostäder, med en bebyggelse med entréer ut mot befintlig gata.

Förslaget innebär att befintlig gatustruktur behålls, men att befintlig gångbana breddas på den norra sidan genom att ta befintlig yta på allmän platsmark i anspråk. Breddning sker till stor del på områden med gräs i relativt plan topografi, med undantag för S-kurvan i planområdets mitt, där befintligt berg föreslås sprängas.

Framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående i planområdet bedöms förbättras med bredare gångbanor utmed Rusthållarvägens norra sida samt att övergångsställena hastighetssäkras och tillgänglighetsanpassas, där dessa funktioner saknas. Även hållplatsläget Svartbäcksvägen föreslås tillgänglighetsanpassas. Därutöver bedöms tryggheten förbättras i och med att den nya bebyggelsen skapar mer aktivitet på delar där det idag saknas.

Uttag från STRADA visar att det har inträffat relativt få olyckor inom planområdet, vilket innebär att det är svårt att dra några slutsatser av underlaget. Planförslaget innebär endast mindre justeringar på sträckan, men de som föreslås innebär att trafiksäkerheten höjs.

I utredningen har möjligheten att räta ut S-kurvan studerats, för att förbättra sikten på sträckan och möjliggöra breddning av gångbanan utan sprängning av befintligt berg på Rusthållarvägens norra sida. Möjligheten att räta ut kurvan begränsas emellertid av att inget intrång får göras på befintliga fastighetsgränser som ej ingår i planområdet, vilket innebär att påverkan på sikten blir marginell. Vidare innebär upprättningen att gatan skjuts söderut, vilket minskar ytan för möjlig exploatering i delområde 3 och försvårar placering av ny bebyggelse. Om exploateringen i delområde 3 skjuts längre söderut påverkas även viktiga naturvärden negativt. Att spränga bort bergsklacken på Rusthållarvägens norra sida för att ge plats åt den breddade gångbanan bedöms dessutom ha en mer positiv påverkan på sikten och vara mer kostnadseffektiv än vad en upprättning av kurvan möjliggör. Genom att spränga bort bergsklacken rensas sidoområdet på Rusthållarvägens norra sida från siktbegränsande vegetation och berg, vilket innebär att sikten i främst västergående riktning förbättras.

Vidare medför exploateringen i delområde 3 och angöringsfickan utmed den planerade bebyggelsen att befintligt berg och växtlighet tas bort på gatans

södra sida och sektionen på Rusthållarvägen breddas. Det innebär att landskapet öppnas upp och att sikten i östergående riktning bedöms förbättras genom kurvan.

I utredningen studerades även möjligheten att bredda gångbanan ytterligare, för att ge plats åt en kombinerad gång- och cykelbana utan intrång på fastighetsmark. Det valdes bort då behovet ansågs litet på den lågt trafikerade sträckan. Dessutom finns ett trafikseparerat gång- och cykelnät som kompletterar stråken utmed gatan och kopplar området till Bagarmossens centrum. Värt att beakta är att Rusthållarvägen planeras att utformas med en separerad gång- och cykelbana längre västerut, i enlighet med Stockholms stads cykelplan, vilket kan öka attraktiviteten för cyklande att välja Rusthållarvägen.

Längst i öster har det studerats att anlägga ett övergångsställe i anslutning till Nackareservatet. Det har valts bort på grund av den begränsade sikten i kurvan i planområdets östra del, där Rusthållarvägen ansluter mot Ljusnevägen. Även befintlig fastighet begränsar sikten, med staket och träd som skymmer sikten i korsningen. I och med att inget övergångsställe placeras i anslutning till naturreservatets entré finns risk för spring över gatan, med begränsad sikt. I det fortsatta arbetet föreslås en dialog föras med fastighetsägaren för att förbättra sikten i korsningspunkten.

I delområde 1 har garagein- och utfarten placerats inom 10 meter från befintligt övergångsställe väster om området. Förslaget innebär att fordon som tar sig ut från garaget passerar över sidan på den kollektivtrafikkudde som finns för att hastighetssäkra övergångsstället. För att fordon ska ha möjlighet att ta sig över farthindret på ett tillfredsställande sätt behöver in- och utfarten flyttas österut. Detta föreslås studeras vidare i nästa skede. I utredningen har även möjligheten att placera garagens in- och utfarter på byggnadernas östra gavel studerats, både för delområde 1 och 2, för att undvika direktanslutning mot Rusthållarvägen. Det har dock valts bort på grund av viktiga naturvärden.

Utbyggnaden av delområde 2 medför att den upptrampade stigen genom Gimåparken delvis byggs bort. Det finns en risk att stigens anslutning mot Rusthållarvägen flyttas något österut, vilket medför att det finns en fortsatt risk för spring över gatan väster om övergångsstället. För att minska risken för att oskyddade trafikanter väljer att passera över Rusthållarvägen på ej avsedd plats föreslås grönytan gestaltas så att genvägen byggs bort.

6 Referenser

Stockholms stad, 2019. Gata Stockholm

Stockholms stad, 2018. Översiktsplan för Stockholms stad

Stockholms stad 2022, Cykelstaden, Cykelplan för Stockholms stad.

Stockholm Vatten och Avfall, 2018. Projektera och bygg för god avfallshantering

Bilagor

Bilaga 1 – Gatusektioner Trafik

Bilaga 2 – Trafikutformningsplan

Bilaga 3 - Illustrationsplan

Together with our clients
and the collective
knowledge of our 22,000
architects, engineers and
other specialists, we co-
create solutions that
address urbanisation,
capture the power of
digitalisation, and make our
societies more sustainable.

Sweco – Transforming
society together