



TRAFIKUTREDNING ÖRNSBERG

SAMRÅDSUNDERLAG

VERSION 1,1 - GRANSKNINGSHANDLING

2022-02-04



UPPDRAG

Uppdragsnamn: Trafikutredning Örnberg, 303452
Titel på rapport: Trafikutredning Örnberg - Samrådsunderlag
Version: Version 1,1 - Granskningshandling
Datum: 2022-02-04

MEDVERKANDE

Beställare: Stockholms stad, Exploateringskontoret
Kontaktperson: Fredrik Riström och Johan Karlqvist

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Per Francke
Handläggare: Sam Hirsch, Ulf Roslund och Maja Josefsson
Kvalitetsgranskning: Ali Esmaili och Tove Falk

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	4
1.1	Syfte	4
2	BEFINTLIG TRAFIKSITUATION	6
2.1	Gatustruktur	6
2.2	Gång- och cykeltrafik	8
2.3	Kollektivtrafik	9
2.4	Parkering och angöring	10
3	FRAMTIDA TRAFIK OCH GATURUM	12
3.1	Framtida trafik	12
3.2	Trafiksäkerhet	12
3.3	Gaturum	14
3.4	In- och utfart garage Kv Pincetten	19
3.5	Höjdsättning	21
4	FORTSATT UTREDNING	23



1 INLEDNING

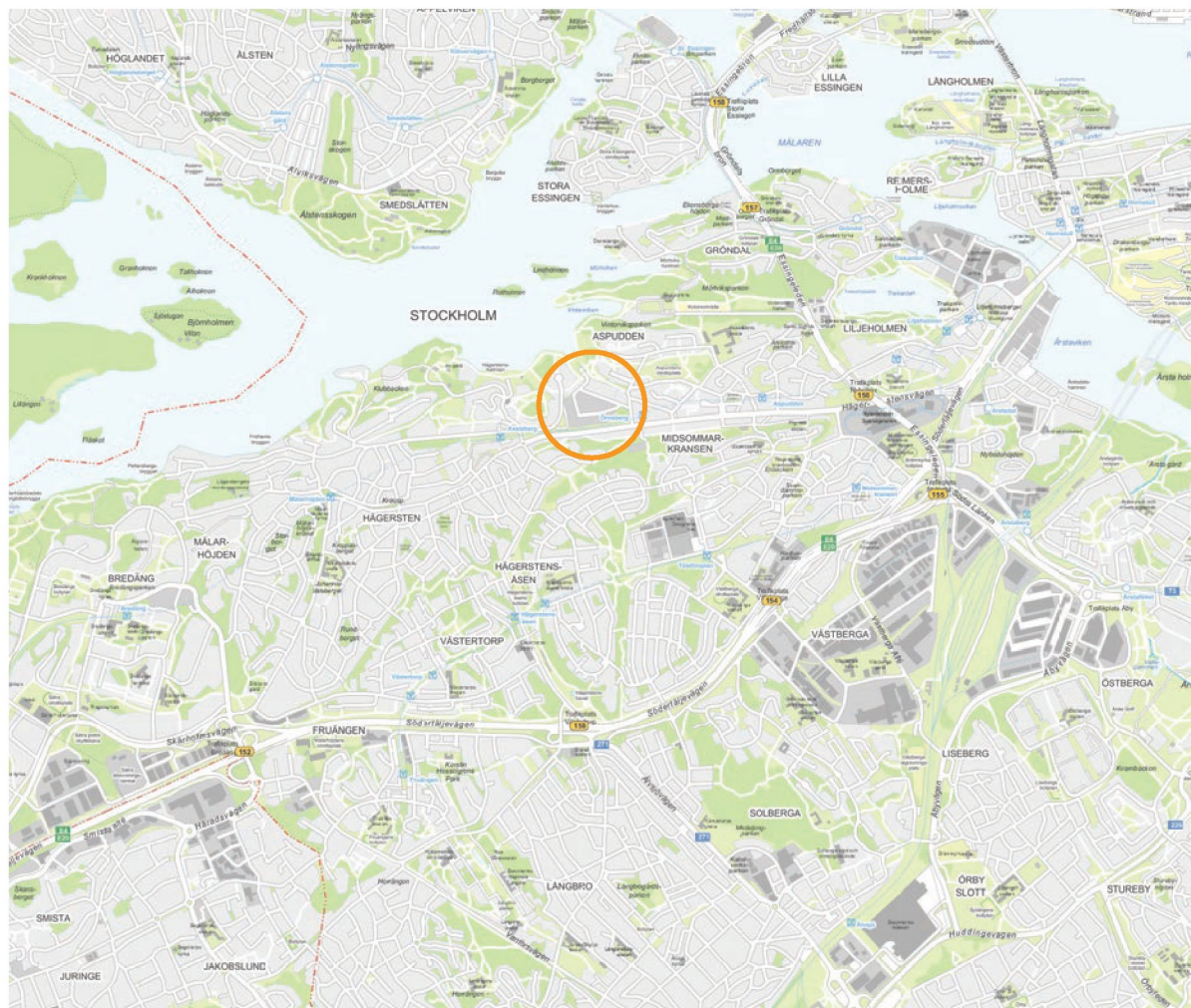
Planarbete pågår för en utveckling av delar av Örnberg. Det som idag är ett industri- och verksamhetsområde ska utvecklas till en funktionsblandad stadsmiljö med bostäder, förskolor och verksamheter. I arbetet ingår även en överdäckning av Örnbergs tunnelbanestation väster om Örnbergsvägen. Totalt innehåller planförslaget 700 - 1 200 nya bostäder. Strukturplan för framtida bebyggelse framgår av illustration på kommande sida.

Dagens trafikmiljö präglas av områdets verksamheter där bostäder blandas med lätt industri, kontor och logistikverksamhet. Smala gångbanor, många parkerade bilar på kvartersmark och en del tyngre trafik skapar ett "rörigt" intryck. Gaturummen inbjuder inte till vistelse och bebyggelsen är inte integrerad med gatan.

1.1 SYFTE

Denna trafikutredning syftar till att utreda förutsättningarna för tillkommande bostäder och verksamheter ur ett trafikperspektiv. I utredningen beskrivs befintlig trafiksituation och utifrån planerad bebyggelse föreslås hur framtida gator ska utformas och användas.

Utredningen är framtagen parallellt med planförslaget och i samarbete med Stockholms stad och byggtörerna. Denna rapport är ett koncentrat av de utredningar som gjorts och dokumenterar avvägningar och de alternativ som utretts. Genomförda utformningsstudier är på programhandlingsnivå och i nästa skede tas en systemhandling fram som är mer detaljerad.



Figur 1. Översiktskarta visandes planområdets läge i södra Stockholm.



Figur 2. Illustrationsplan över föreslagna ny bebyggelse i Örnberg med gatuutformning enligt alternativ A på Instrumentvägen. Illustration framtagen av ÅWL och är daterad 220124.

2 BEFINTLIG TRAFIKSITUATION

Planområdet är beläget mellan Örnbergs tunnelbanestation vid Hägerstensvägen och Mälaren. Tyngdpunkten av utvecklingen sker inom det som kallas Örnbergs industriområde. Intill planområdet finns större målpunkter som Örnbergs tunnelbanestation och mer rekreativa målpunkter som Aspuddsparken och Aspuddens IP i öst samt Hägerstenshamnens skola och Arkenparken i väst. Utmed Mälaren finns flera båtklubbar och viktiga gångstråk.

2.1 GATUSTRUKTUR

Trafikmiljön präglas av de verksamheter och målpunkter som finns i området idag. Utmed Hägerstensvägen och Örnbergsvägen finns primärt bostadsbebyggelse från olika epoker. Längs Jakobsdalsvägens norra sida finns nyare, cirka 10 år gammal, bostadsbebyggelse i Kv Plomben 1, 2, 5 och 6. På södra sidan Jakobsdalsvägen och utmed Instrumentvägen finns primärt verksamheter och lättare industri. På Instrumentvägens norra sida intill korsningen med Jakobsdalsvägen finns bostäder i Kv Mikroskopet 2 som uppfördes under 1990-talet.

Gatustrukturen i området utgörs av Hägerstensvägen, som är en tydlig huvudgata med busstrafik och pendlingscykelstråk som sammankopplar stadsdelar över en längre sträcka. Mer lokalt kopplas området till Hägerstensvägen via Örnbergsvägen som passerar över tunnelbanan och som är en bred gata med busstrafik.



Figur 3. Vy mot söder på Jakobsdalsvägen. Foto taget i korsningen med Instrumentvägen intill Kv Mikroskopet 2.

Mot Örnbergsvägen ansluter Jakobsdalsvägen och senare Instrumentvägen som är att betrakta som lokalgator. Jakobsdalsvägen är tydligt uppdelad i en sida mot bostäderna, norra sidan, och en sida mot verksamheterna, södra sidan. Mot bostäderna finns en bredare gångbana, trädplantering och viss angöring och parkering i fickor. Mot verksamheterna finns en smal gångbana som korsas av angörande biltrafik på kvartersmark. Instrumentvägen är tydligt präglad av anslutande bebyggelse och har smala gångbanor som på flera ställen saknar kantsten mot gatan. Även här finns en större mängd parkering på kvartersmark i direkt anslutning till gångbanan.

Trafikmängderna i området framgår av illustration intill och visar på låga trafikmängder på Jakobsdalsvägen och Instrumentvägen. Mest trafik finns på Hägerstensvägen som är en huvudgata. Inga framkomlighetsproblem finns noterade. Dock är det värt att nämna att Hägerstensvägen är, med undantag för bussar i linjetrafik, stängd för genomfartstrafik under morgonens och eftermiddagens maxtimmar. Avstängningen är i form av rörlig pollare, trafiksignaler och skyltning och är placerad 350 meter västerut från korsningen med Örnbergsvägen.

ÖRNSBERG

Huvudgata

Lokalgata

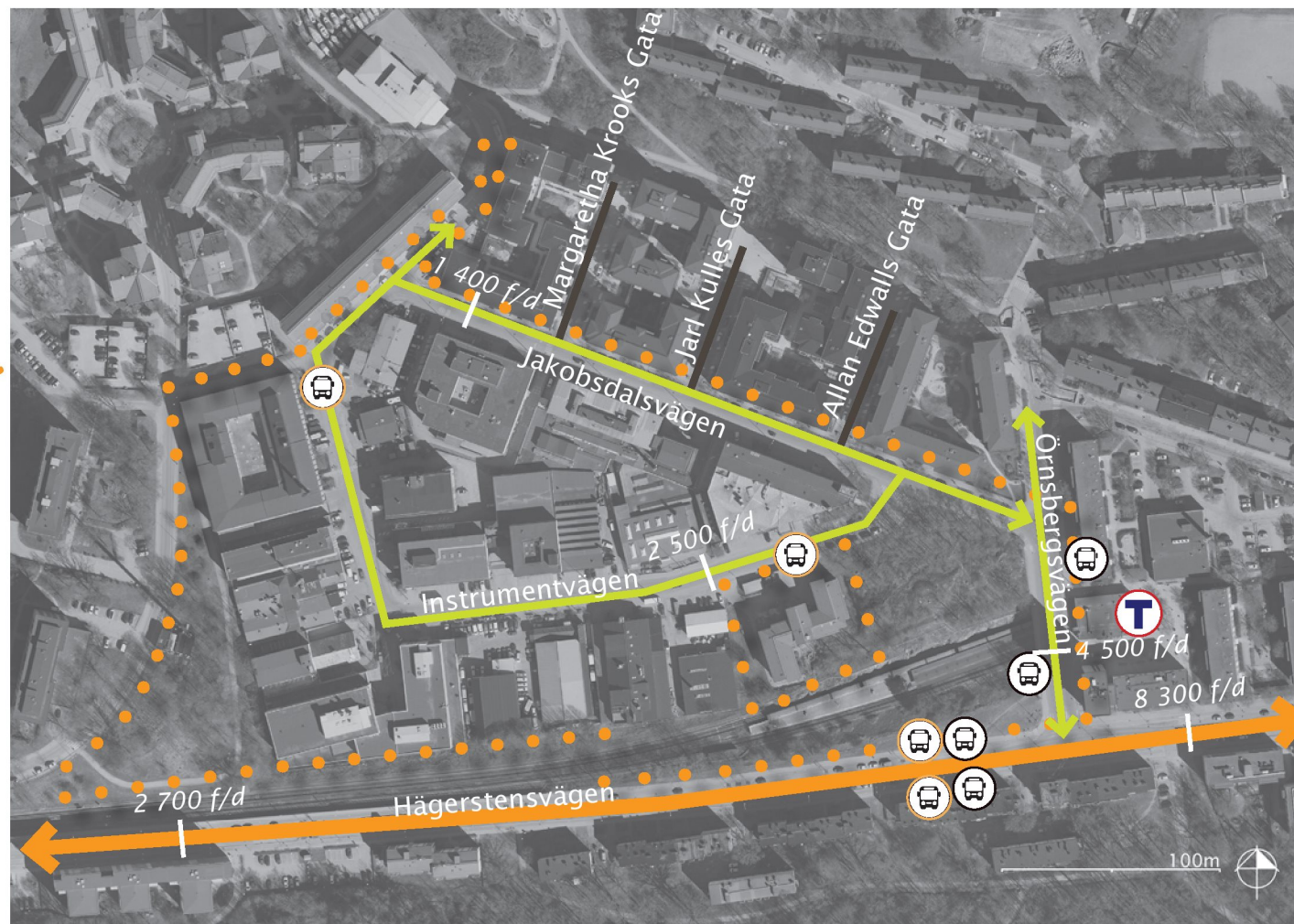
Kvartersgata

Busshållplats

Busshållplats närtrafik

Tunnelbaneentré

Planområde



Figur 4. Illustration över befintliga gator, deras trafikmängder och hierarki. Källa: Miljöbarometern, Stockholm Stad

2.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Idag är området, med sina bildominerade gator och verksamheter, inte anpassat för fotgängare. De brokiga gaturummen gör området svårorienterat. Instrumentvägen har smala gångbanor där parkering på kvartersmark ligger direkt in på gångbanan och det är vanligt förekommande att fordon backar över gångbanan. Samma situation finns på Jakobsdalsvägens västra sida. På östra sidan finns gångbana av bra standard. Örnsbergsvägens gångbanor är även de smala där fotgängare trängs med väderskydd och uteservering. Tunnelbanan är en tydlig barriär mellan planområdet och Hägerstenvägen.

Inom området finns endast anordnad cykelinfrastruktur på Hägerstenvägen som är ett utpekat stråk för pendlingscykling i stadens cykelplan. Stråket är ett av flera pendlingsstråk som kopplar samman sydvästra Stockholmsområdet med de centrala delarna. Dock avviker standard på cykelbanor mot uppsatta mål i cykelplanen. Stadens cykelmätningar, i ett snitt öster om korsningen med Örnsbergsvägen, visar på att cirka 2 000 - 3 000 cyklister per dygn cyklar på Hägerstenvägen.



Figur 5. Vy norrut på Örnsbergsvägen som tydligt visar på de överdimensionerade trafikytorna och smala gångbanor.

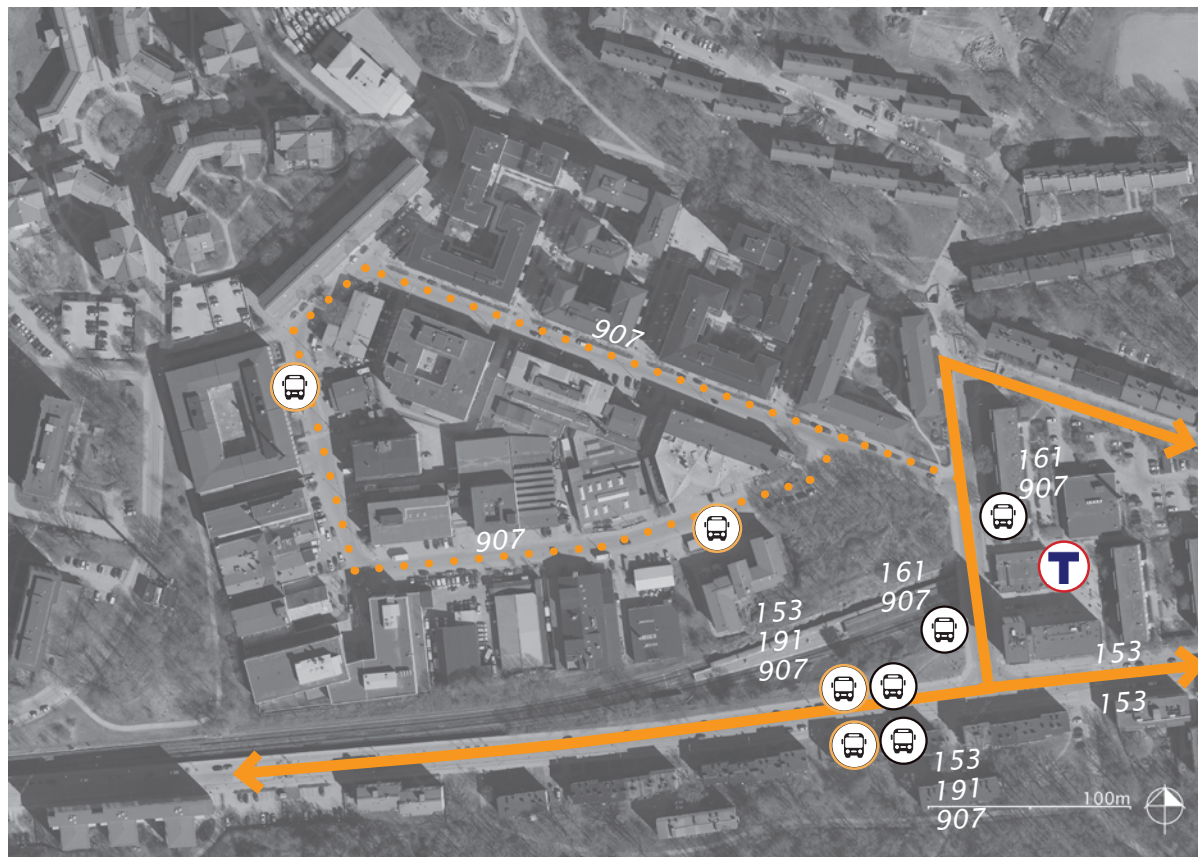


Figur 6. Vy västerut på Hägerstenvägen med sina pendlingscykelstråk och busshållplatser.

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

I anslutning till planområdet finns tunnelbanestation Örnsberg som ligger på röda linjens Norsborgsgren. Restid till T-centralen är cirka 15 minuter. På Örnsbergsvägen i höjd med tunnelbanestationen finns busshållplatser i båda riktningar som trafikeras av linje 161 som går mellan Bagarmossen och Gröndal. Vid hållplatsen stannar också Närtrafikens linje 907.

På Hägerstensvägen finns busshållplats som trafikeras av 153, 907 samt nattbuss 191. Linje 153 går mellan Bredäng och Fridhemsplan. Den trafikeras endast i en riktning åt gången, på förmiddagen går den mot Fridhemsplan och på eftermiddagen mot Bredäng. Nattbuss 191 ersätter tunnelbanan under vardagsnätter mellan 01 och 04. Närtrafikens linje 907 har även en hållplats på Instrumentvägen utanför Örnsbergs behandlingshem.



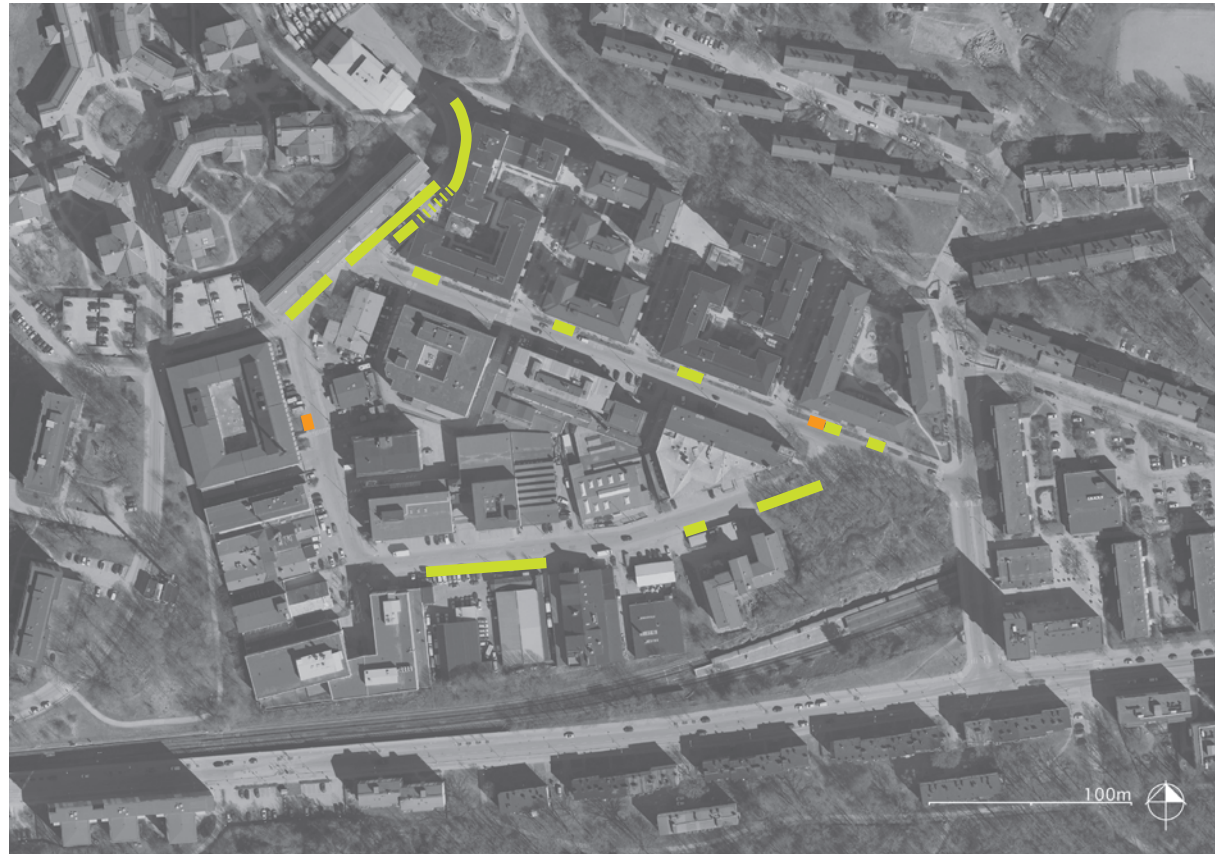
Figur 7. Buslinjer och busshållplatser i området. Prickad linje är närtrafikens linje 907.

2.4 PARKERING OCH ANGÖRING

Inom planområdet råder generellt parkeringsförbud och parkering är endast tillåten på angivna platser. Dessa platser är ett antal fickor på norra sidan av Jakobsdalsvägen, fickor på båda sidor Hägerstenvägen och utmed kantsten på Instrumentvägens södra sida. Samtliga platser på allmän gata är avgiftsbelagda 7-19 (11-17) med kostnad enligt taxa 4. Kostnad för att parkera är 10 kr per timme för besökare och boendeparkering kostar 500 kr i månaden eller 35 kr per dygn.

Antal parkeringar på allmän plats:

- Jakobsdalsvägen 8 platser + 1 RH-plats
- Instrumentvägen 18 platser +1 RH-plats
- Instrumentvägen 13 platser (sidan mot Kv Mikroskopet 2)
- Instrumentvägen 10 platser (norra sidan av Kv Plomben 1)



Figur 8. Allmän avgiftsbelagd gatuparkering i området, markerat med grönt och parkeringsplatser för rörelsehindrad i orange. Grön, streckad linje utmed Kv Plomben 1 är en tidreglerad lastplats.



Figur 9. Jakobsdalsvägen till vänster med parkering infälld i trädraden. Till höger syns tömning av avfallskärl på Instrumentvägen vid Kv Plomben 1 från lastplats.



Figur 10. Två bilder från Instrumentvägen visar avsaknaden av gångbanor och hur parkering och angöring på kvartersmark ligger direkt in på gångbanan och som många gånger kräver backrörelser.

3 FRAMTIDA TRAFIK OCH GATURUM

Planförslaget innebär en omfattande omvandling av området. Även om en del befintliga verksamheter och byggnader blir kvar kommer området omvandlas från industriområde till en funktionsblandad stadsmiljö. Med denna omvandling skapas nya gaturum på Instrumentvägen, Jakobsdalsvägen och Örnbergsvägen. Planområdets omvandling märks i gaturummen genom att de går från att vara bildominerade utan grönska till nya gaturum med integrerad bebyggelse, grönska och miljöer som ger möjlighet till vistelse och trygga samt trafik-säkra resor. Genom ny gestaltning får gaturummet en mer attraktiv skala. Gaturummens utformning är framarbetad genom dialog med byggaktörer och stadens representanter. Målet har varit att skapa gaturum som innehåller de trafikfunktioner som behövs och skapar möjlighet till generös trädplantering och ekosystemtjänster, platser för vistelse och generöst utformad gångbana på Instrumentvägens norra sida som stärker en viktig öst-västlig koppling.

3.1 FRAMTIDA TRAFIK

Eftersom befintliga trafikintensiva verksamheter, med stor andel tung trafik, utgår till förmån för bostäder bedöms inte trafikmängden öka mot idag. Vidare är framtida trafikmängder på en nivå att de skapar möjligheter att prioritera hållbara färdmedel på bekostnad av bilens framkomlighet. Längsta avstånd inom planområdet, fågelvägen, till tunnelbanan är under 400 meter vilket gör att kollektivtrafikresor kommer vara det dominerande färd sättet. Även närheten till pendlingscykelstråket på Hägerstenvägen samt avståndet till centrala Stockholm gör att cykeln kommer vara ett väldigt attraktivt färdmedel.

Med den låga trafikmängden kan också fotgängares framkomlighet och trafiksäkerhet enklare prioriteras. Detta görs genom att valda övergångsställen höjs upp och anslutande lokalgator och kvartersgator får genomgående gångbanor.

Någon tillkommande cykelinfrastruktur är inte planerad eftersom gatorna utformas för 30 km/h och inga utpekade stråk i cykelplanen finns inom planområdet, bortsett Hägerstenvägen som redan har separerade cykelbanor. Dock är det viktigt att beakta att barn till och med 8 år får cykla på gångbanan, vilket gör att breda gångbanor stödjer barns möjlighet att cykla säkert. Vidare ska det också beaktas att Örnbergsvägen trafikeras av busstrafik vilket skulle kunna föranleda separerade cykelbanor. På denna stäcka kan dock breda gångbanor skapas vilket gör att barn kan använda gångbanan för att cykla men i fortsatt arbete med Örnbergsvägen behöver frågan om separerade cykelstråk finnas med.

3.2 TRAFIKSÄKERHET

Omfördelningen av gaturummet med bredare gångbanor innebär förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. När befintliga transportintensiva verksamheter utgår till förmån för bostäder minskar flödet av tyngre transporter vilket är positivt för trafiksäkerheten i området. I den nya gatustrukturen planeras för ett antal upphöjda övergångsställen och genomgående gångbanor. Dessa upphöjda övergångsställen är placerade på platser där större gångstråk finns som sammankopplar området med angränsande stadsdelar. Med dessa åtgärder säkerställs att hastigheterna är låga där oskyddade trafikanter ska korsa gatan.

En viktig punkt att fortsatt studera är trafiksäkerheten kring förskolor. Även om de är placerade så de kan nås via breda gångbanor finns alltid risker med att angöring vid hämtning/lämning kan komma i konflikt med oskyddade trafikanter. Detta gäller även i de fall leveranser ska till och från förskolor. Största risken finns i eventuella backrörelser. Dock är gatorna planerade på ett sådant sätt att det ska kunna undvikas.

För de befintliga verksamheter som blir kvar finns idag leveranser med större 12-meters lastbilar som också kommer vara kvar i framtiden. Till Kv Provöröret 13 sker idag leveranser via backande fordon. Eftersom denna fastighet endast kommer omvandlas i mindre omfattning kommer backning över en framtida gångbana ske. Detta innebär en trafiksäkerhetsrisk och kommer behöva studeras vidare i fortsatt planerings- och projekteringsarbete.



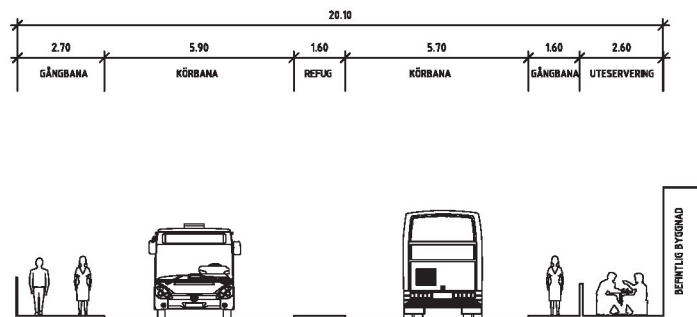
Figur 11. Illustrationsplan över föreslagna nya byggnader i Örnberg med gatutformning enligt alternativ A på Instrumentvägen. Illustration framtagen av AWL och är daterad 220124.

3.3 GATURUM

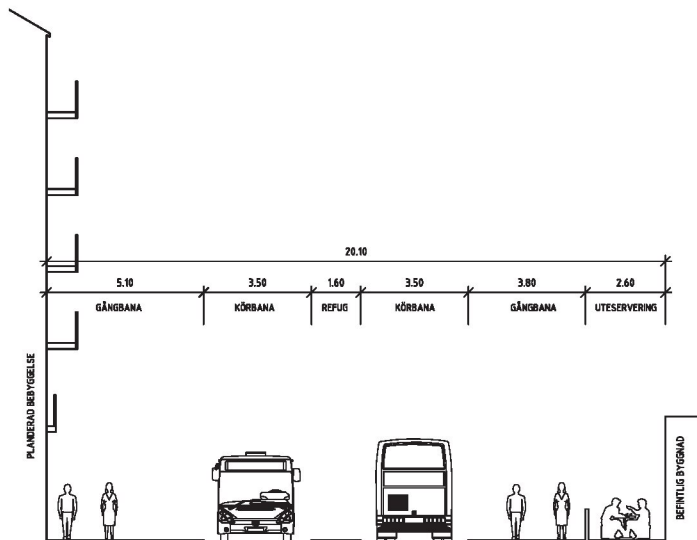
Gatorna är i detta skede utformade för att kunna bedöma utrymmesbehov i detaljplanen. Med detta menas att alla funktionskrav för gatorna är utredda och gatornas placering i plan, profil och sektion är studerade på en nivå att ett systemhandlingskede ska kunna ta vid. Dock är det viktigt att påpeka att gatuutformningen är framtagen utifrån baskarta och laserscanning vilket gör att mer exakta inmätningar kan göra att skillnader uppstår. Vidare kommer även exakt placering av angöring, entréer och träd att studeras vidare och kommer sannolikt justeras när mer detaljerade studier genomförs.

3.3.1 ÖRNSBERGSVÄGEN

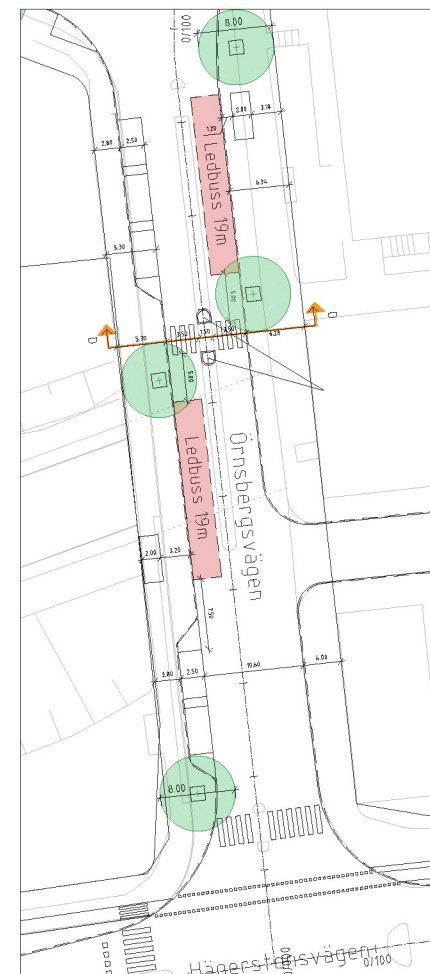
Örnsbergsvägen är idag en bred väg med smala gångbanor och överdimensionerade körytor. När Kv Pincetten, på gatans västra sida, bebyggs skapas ett tydligare gaturum med bebyggelse på båda sidor och ett större flöde av människor kommer röra sig tvärs och utmed Örnsbergsvägen. Föreslagen ny utformning för Örnsbergsvägen tar fasta på detta och skapar genom en avsmalning av körytorna bredare gångbanor, mer trafiksäkra passager och plats för angöring. Utformningen innebär att busshållplatserna "saxas" och att ett hastighets-säkrat övergångsställe skapas mellan. Läget för övergångsstället skapar en bättre koppling mellan de båda sidorna och ansluter bättre mot torget och tunnelbanans entré, se utformningsförslag i figur 14.



Figur 12. Befintlig sektion på Örnsbergsvägen med breda körfält och smala gångbanor.



Figur 13. Föreslagen sektion på Örnsbergsvägen med ny bebyggelse, bredare gångbanor och smalare körfält.



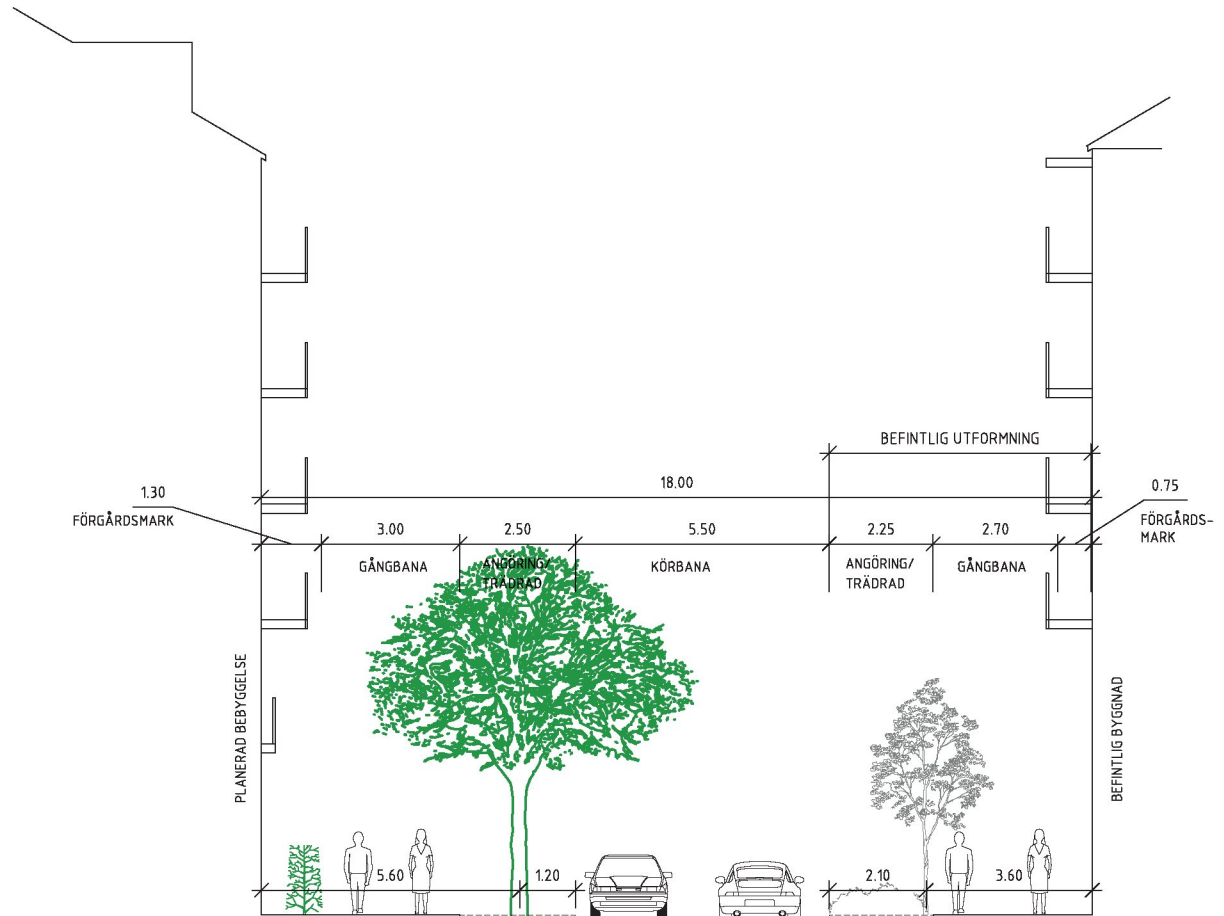
Figur 14. Illustration av föreslagna utformningen.

3.3.2 JAKOBSDALSVÄGEN

Denna gata har idag en tydlig uppdelning med en sida som vetter mot bostäder och en som vetter mot industri/kontor. Sidan mot bostäderna är relativt nyanlagd, ca 5-10 år. Grönytorna med små prydnadsaplar är avvikande anlagd med trädgaller och trädstöd delvis i grönyta och delvis i gångbana. Motsatt sida mot verksamheter innehåller smal gångbana och parkering till verksamheter på kvarteretsmark.

Föreslagen utveckling innebär att industri/kontor utgår till förmån för bostäder. Likt Instrumentvägen är framtida trafikflöden låga och gatan ska ses som en lokalgata utan busstrafik utöver närtrafiken med skyltad hastighet 30 km/h.

I utformningen av ett framtida gaturum ska hänsyn tas till befintlig utformning och gestaltning på norra sidan som innehåller smal förgårdsmark, cirka 0,7 meter, gångbana, cirka 2,7 meter och parkering/träd 2,25 meter. Vidare har det konstaterats att ett större ledningsstråk för fjärrvärme, gas, vatten och kombinerad ledning för spillvatten och dagvatten finns på gatans norra sida.



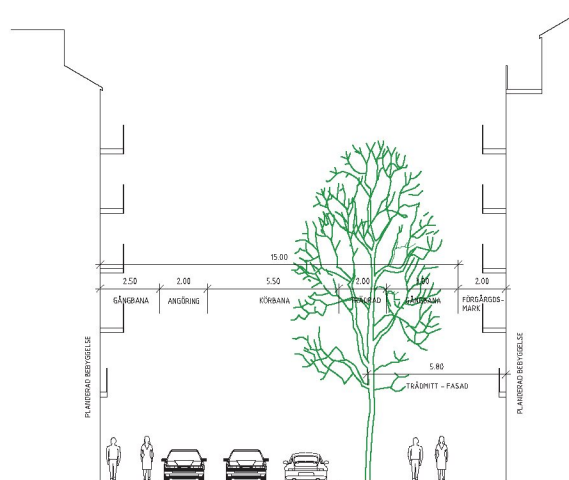
Figur 15. Förslag till ny sektion på Jakobsdalsvägen med bibehållen utformning på norra sidan, till höger i bild och ny utformning på södra sidan, till vänster i bild, med bredare gångbana, träd och möjlighet till angöring.

3.3.3 INSTRUMENTVÄGEN

Dagens industrigata omvandlas till bostadsgata/lokalgata. Ingen busstrafik, annat än närtrafik, förekommer och trafikmängderna är låga, ca 2 000 - 3 000 fordon per dygn. Vidare planeras gatan regleras med 30 km/h.

Det finns två alternativ framtagna för gatans utformning. Övergripande så bygger alternativen på hur ytor i gaturummet ska disponeras och hur mycket yta olika funktioner ska ges. Det kan konstateras att Instrumentvägen kan utformas utifrån båda alternativen och denna utredning tar inte ställning utan beskriver båda alternativen för- och nackdelar samt resonerar kring deras konsekvenser. Vid läsning av beskrivning och genom de typsektioner som presenteras är det viktigt att beakta att gaturummet inte har en konstant bredd utmed hela sträckan. Dock är gatans allmänna del 15 meter medan storleken på förgårdsmarken varierar. Undantaget är en sträcka utmed fastigheten Provöröret 16.

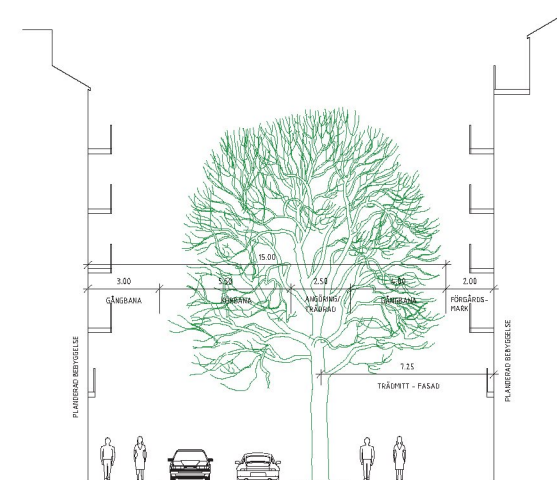
Viktigt att notera att det i detta skede är klarlagt att flera befintliga ledningar påverkas av föreslagen trädplacering och detta behöver studeras vidare i kommande skede.



Figur 16. Förslag till ny sektion i alternativ A på Instrumentvägen.

ALTERNATIV A

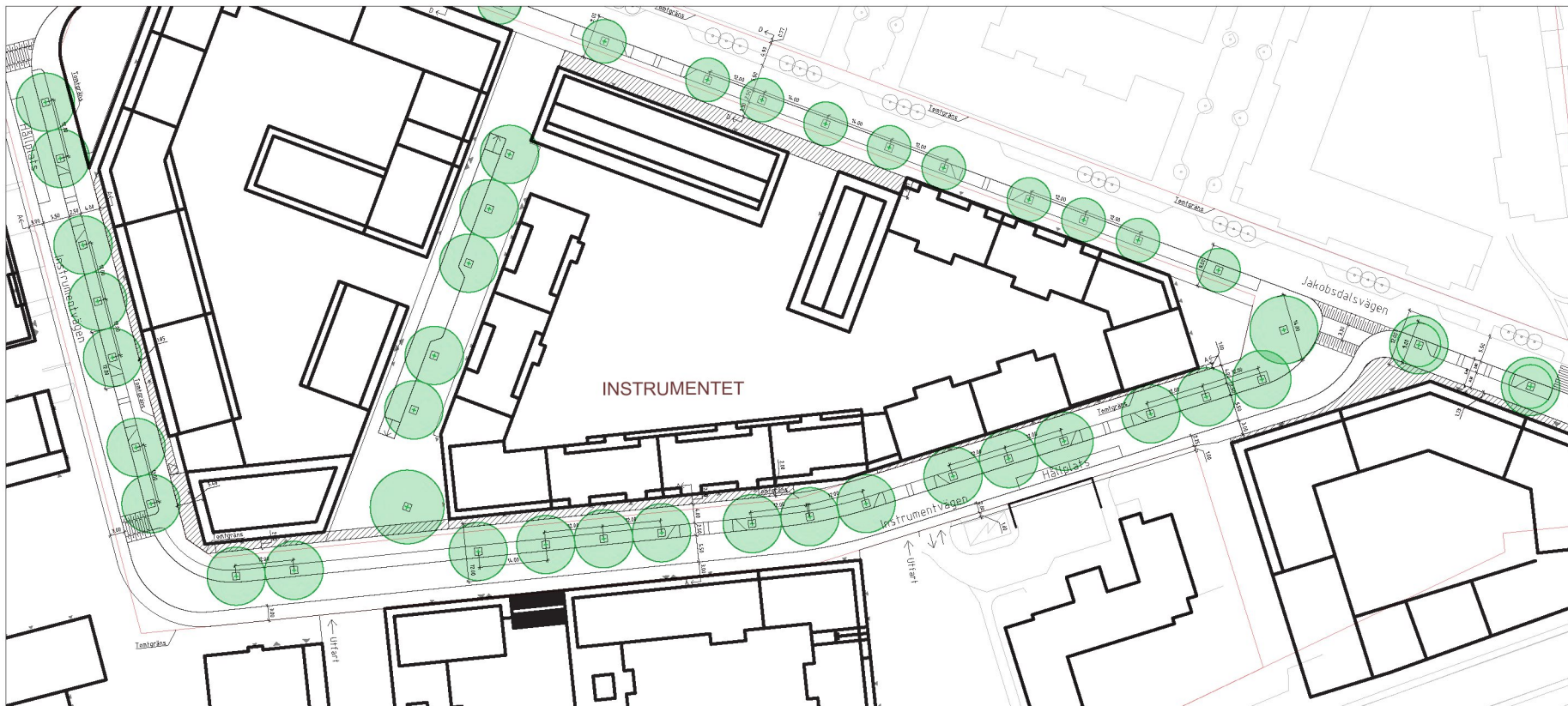
I detta alternativ skapas en zon för angöring utmed gatans södra och västra sida. En träd rad skapas på norra och östra sidan som är kontinuerlig, utan uppbrott av angöring. Förgårdsmark skapas på norra och östra sidan på de platser gaturummet är bredare än 15 meter. Träd ligger närmare än 6 meter till fasad vilket gör att träden behöver vara smalkroniga. Genom att träden är mer smalkroniga kan de stå med tätare avstånd sinsemellan. Med detta alternativ skapas cirka 32 angöringsplatser att jämföra med dagens 19 (befintlig angöring utanför fastigheten Mikroskopet 2 ej medräknad).



Figur 17. Förslag till ny sektion i alternativ B på Instrumentvägen.

ALTERNATIV B

Till skillnad mot alternativ A skapas ingen separat angöringszon utmed en sida av gatan. Istället föreslås att angöring blir infälld i träd raden. Med denna disposition av ytor i gaturummet skapas yta för större träd eftersom de kommer längre ut från fasad och gångbanan blir bredare. Med en bredare gångbana kan barn upp till och med 8 år cykla på gångbanan utan att det blir trångt mot fotgängare, vilket är bra ur ett barnperspektiv med tanke på förskolor inom kvarteren. Dock minskar antalet angöringsplatser jämfört med alternativ A. I detta alternativ skapas 14 platser.



Figur 18. Skiss över utformning av Instrumentvägen med sektion för alternativ B. Skraffering på gatans norra och östra sida visar ytor för förgårdsmark.

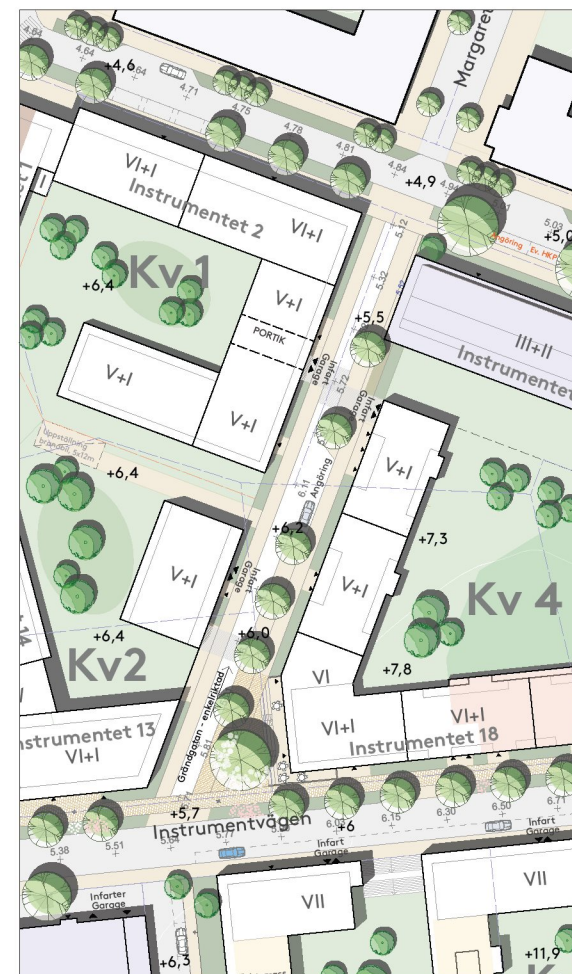
3.3.4 NY LOKALGATA

En ny lokalgata skapas mellan Instrumentvägen och Jakobsdalsvägen. Gatan leder i förlängningen norrut mot Margaretha Krooks Gata. En större platsbildning/torg skapas i anslutningen mot Instrumentvägen. Denna gata ska betraktas som en lågfartsgata och försörjer primärt bostäder. Gatan föreslås göras enkelriktad med en smal körbana och där ficka för angöring skapas mitt på sträckan. Träd placeras utmed gatans östra sida och med gott avstånd från fasad. Gatans utformning möjliggör större träd. Förgårdsmark skapas mot bebyggelsen för att möjliggöra dagvattenhantering.

Det som kommer styra detaljutformningen och som kommer behöva studeras vidare i kommande skede är eventuella garageinfarterns påverkan på utformning och enkelriktning. I detta skede har det konstaterats att garageinfarter behöver placeras på denna gata med hänsyn till skyfall.



Figur 19. Gatans läge i planområdet mellan Instrumentvägen och Jakobsdalsvägen.



Figur 20. Urklipp från illustrationsplan över föreslagen utformning.

3.4 IN- OCH UTFART GARAGE KV PINCETTEN

För Kv Pincettens tillkommande bebyggelse planeras ett garage under byggnaden. Access till detta parkeringsgarage har utretts. Två alternativ har studerats med antingen in- och utfart mot Örnsbergsvägen eller Hägerstenvägen. Denna fråga har utretts i tidigare gällande detaljplan och då förordades Örnsbergsvägen. Båda alternativen innehåller för- och nackdelar och skapar olika typer av konsekvenser för omgivningen.

En in- och utfart via Örnsbergsvägen är att föredra ut trafiksynpunkt eftersom den lokaliseras mot en mindre trafikerad gata och inte påverkar pendlingscykelstråket utmed Hägerstenvägen. Vidare påverkas heller inte busstrafiken och befintliga hållplatser i detta alternativ. Dock finns nivåskillnader på tomten som gör att en in- och utfart från Örnsbergsvägen påverkar kvarterets utformning negativt eftersom de ramper som behövs skär av vångsplan och gör marken på gården mindre tillgänglig.

En in- och utfart på Hägerstenvägen är positiv för kvarterets utformning eftersom terrängförhållandena gör att garagerampen skär av mindre av byggnaden. Den stora nackdelen är att det skapas en konfliktpunkt med pendlingscykelstråket med in- och utfarten. En sådan konfliktpunkt skapar sämre framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister. Pendlingscykelstråket är de som har högst prioritet enligt stadens cykelplan och ska prioriteras över biltrafiken enligt framkomlighetsstrategin.



Figur 21. Vy mot öster på Hägerstenvägen. Kommande bebyggelse i Kv Pincetten planeras till vänster i bild.

Vidare påverkas befintlig busshållplats som måste flyttas till öster om korsningen med Örnsbergsvägen. För att minska konflikten med pendlingscykelstråket behöver också cykelbanan byggas om för att möjliggöra att en väntande bil inte står i cykelbanan.

Som figuren på kommande sida visar kommer en placering av in- och utfart till garage innebära att busshållplatsen måste flytta eftersom den hamnar för när befintlig busshållplats och skymmer sikten. Ska busshållplatsen flyttas föreslås den flyttas till öster om Örnsbergsvägen och att en ny klackhållplats skapas i befintlig parkeringsrad.



Figur 22. Urklipp ur illustrationsplan från ÅWL daterad 220124. Utformningsförslag för in- och utfart till garage för Kv Pincetten mot Hägerstensvägen och föreslagen flytt av busshållplats, markerat med rött.

3.5 HÖJDSÄTTNING

En viktig del i arbetet med gatuutformningen är att säkerställa att alla gator höjdsätts på ett sätt så att inga instängda lågpunkter skapas. Principen är att allt vatten vid skyfall ska rinna ytligt på gatorna ner mot Mälaren. Som utgångspunkt för att höjdsätta gatorna finns flertalet befintliga byggnader som låser gatans höjd. Med anledning av detta kan inte gatorna nivåjusteras mer än marginellt mot befintligt. Sedan tidigare är det känt att Instrumentvägen, utmed Kv Mikroskopet 2, ner mot båthamnen är mer eller mindre plan. Vid byggnation av Kv Plomben 1 höjdsattes gatan utifrån dåtidens principer om att omhänderta dagvatten i gatan. Därför är gatan på denna del utformad med lokala lågpunkter kring en brunn. Detta gör att vid kraftiga skyfall stannar vattnet upp och riskerar att stiga till en nivå som blir kritisk till vad som är acceptabelt på gatan. Vid nybyggnation ska 1% lutning utmed kantsten eftersträvas. Dock kan det konstateras att detta inte kan uppnås på ett flertal ställen på grund av befintliga höjder som inte går att justera.

För att klara situationer med skyfall som ska kunna rinna utmed gatan ner mot Mälaren har Instrumentvägens höjdsättning studerats översiktligt för att se vilka alternativ som står till buds. Det alternativ som är mest troligt att genomföra är att försöka sänka Instrumentvägen något och jämna bort den lokala lågpunkten för att kunna leda dagvatten vid skyfall bort till parkyta utanför Kv Mikroskopet 2.



Figur 23. Vy mot norr på Instrumentvägen från korsning med Jakobsdalsvägen. Här är gatan plan med inbyggd lågpunkt som gör att skyfallsvatten bromsas upp på sin väg mot Mälaren.

Kan vattnet ledas till denna plats bedöms förutsättningar finnas för anlägga en dagvattenhantering/dike som gör att vattnet kan ta sig ner mot Mälaren utan att ansamlas på gatan och orsaka skador på omgivningen. Ombyggnad krävs då också av gång- och cykelvägen.

Denna fråga måste studeras mer ingående i kommande skede eftersom en eventuell sänkning av gatan kommer påverka befintliga ledningar. Vidare behöver en inmätning göras för att få detaljerade höjder.



Figur 24. Illustrationsplan över föreslagen ny bebyggelse i Örnsberg. Illustration framtagen av ÅWL och är daterad 220124. Inom skrafferade områden har gatorna under 1% lutning och befintliga lågpunkter finns vi x-markeringarna.

4 FORTSATT UTREDNING

Denna utredning är framtagen i ett programskede för att studera gatuutformning och trafikfrågor ur perspektivet att önskvärda funktioner ryms och att inga gator får orimliga lutningar som skapar problem för tillgänglighet och dagvattenavrinning. Med anledning av detta finns ett antal punkter som är viktiga att lyfta fram för fortsatta studier.

- Bevaka trafiksäkerhetsfrågor i projektering för att säkerställa utrymmeskrav och reglering av trafikytor som gör att oskyddade trafikanter prioriteras och att bra samspel skapas mellan trafikanter.
- Höjdsättning behöver detaljeras genom inmätning av gator. Denna fråga är kritisk framför allt för frågan om hantering av skyfall.
- Säkerställa driftmått i projekteringskede.
- Studera angöringsbehov i samband med att föreslagen bebyggelse detaljeras gällande innehåll och entrélägen samt hur hämtning av avfall ska göras.
- Förläggning av ledningar i förhållande till föreslaget läge för träd och växtbäddar. Omhändertagande av dagvatten i trädens skelettjord utgör basen för dagvattenstrategin i området.

- Fortsatt dialog med Trafikförvaltningen angående busstrafikens framkomlighet.

