

RAPPORT

TRAFIKUTREDNING MALTESHOLMSVÄGEN



Plats för beställarens logotyp.
Ta bort den om den ej behövs!

2022-04-08

UPPDRAG

304491, Maltesholmsvägen

Titel på rapport: Trafikutredning Maltesholmsvägen

Status: Granskningshandling

Datum: 2022-04-08

MEDVERKANDE

Beställare: Exploateringskontoret, Stockholms stad

Kontaktperson: Mickael Bogale

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Åsa Lilja

Trafikplanerare: Johanna Roos, Mimmi Grybb, Joakim Bergqvist

Kvalitetsgranskare: Carolina Stenbeck

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	6
1.1	DETALJPLAN FÖR MALTESHOLMSVÄGEN.....	6
1.2	URBANA STRÅK	8
1.3	SYFTE.....	8
1.4	STYRANDE DOKUMENT	8
1.4.1	FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN	8
1.4.2	CYKELPLANEN	8
1.4.3	GÅNGPLANEN.....	9
1.4.4	TRAFIKSÄKERHETSPROGRAMMET	9
1.4.5	PLAN FÖR SÄKRA OCH TRYGGA SKOLVÄGAR.....	9
1.4.6	PARKERINGSPLAN OCH RIKTLINJER FÖR GRÖNA P-TAL	9
1.4.7	TRAFIKFÖRVALTNINGENS RIKTLINJE FÖR UTFORMNING AV INFRASTRUKTUR MED HÄNSYN TILL BUSSTRAFIK, RIBUSS	10
2	TIDIGARE UTREDNINGAR	10
2.1	UTREDNING AV ÅTGÄRDER FÖR HASTIGHETSPLANENS GENOMFÖRANDE, HÄSSELBY OCH VÄLLINGBY.....	10
2.2	ANGRÄNSANDE PROJEKT.....	11
2.2.1	HÄSSELBYVERKET	11
2.2.2	FÖRBIFART STOCKHOLM - VINSTA TRAFIKPLATS.....	12
2.2.3	PROGRAM FÖR VINSTA-JOHANNELUND.....	12
3	NULÄGE.....	13
3.1	GÅNG	14

3.2	CYKEL	15
3.3	KOLLEKTIVTRAFIK.....	17
3.4	BILTRAFIK	18
3.5	NYTTOTRAFIK.....	18
3.6	TRAFIKSÄKERHET	18
3.7	PARKERING.....	19
3.8	SAMLAD BEDÖMNING.....	21
4	MÅL, RIKTLINJER OCH BEGRÄNSNINGAR FÖR OMVANDLING AV GATAN	22
4.1	GENERELLA RIKTLINJER FRÅN START-PM	22
4.1.1	GÅNG	22
4.1.2	CYKEL	22
4.1.3	KOLLEKTIVTRAFIK	22
4.1.4	GATURUM	23
5	ANALYS.....	25
5.1	GÅNG	25
5.2	CYKEL	25
5.3	KOLLEKTIVTRAFIK.....	25
5.4	BILTRAFIK	25
5.4.1	TRAFIKPROGNOS	25
5.4.2	TRAFIKANALYS	27
5.5	NYTTOTRAFIK.....	28
5.6	TRAFIKSÄKERHET	28

5.7	PARKERING.....	28
6	ÅTGÄRDSFÖRSLAG.....	29
6.1	DEL 1(3) APRIKOSGATAN TILL MELONGATAN	30
6.1.1	KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN UTFORMNING	32
6.2	DEL 2 (3) MELONGATAN TILL ORMÄNGSGATAN.....	33
6.2.1	KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN UTFORMNING	36
6.3	DEL 3(3) ORMÄNGSGATAN TILL LOVISELUNDSVÄGEN	37
6.3.1	KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN UTFORMNING	40
7	FORTSATT ARBETE.....	41

1 INLEDNING

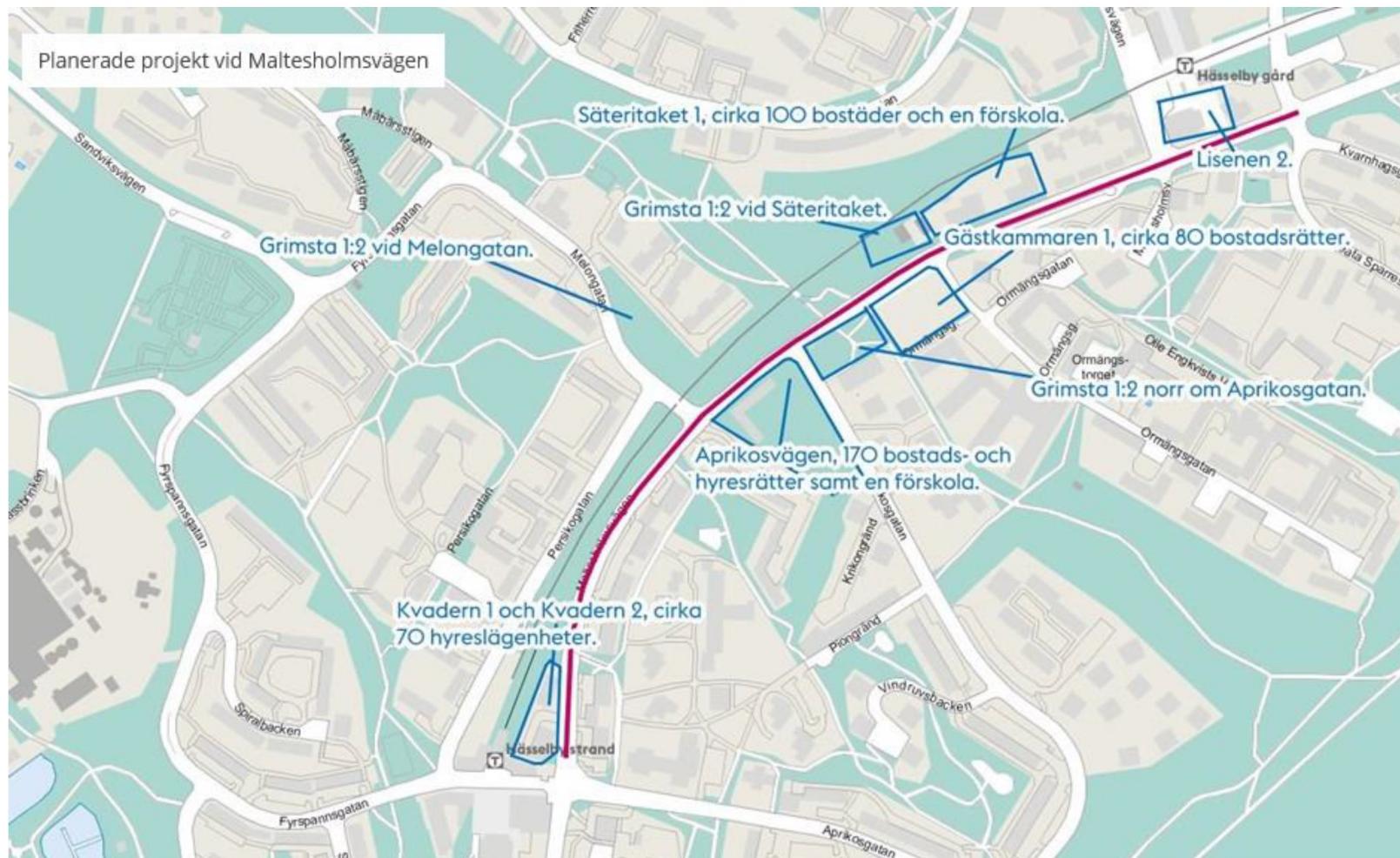
Stockholm växer och planerar för cirka 140 000 nya bostäder fram till år 2030. För att nå det uppsatta målet behöver förtätning av befintliga bostadsområden ske, samtidigt som nya områden utvecklas.

Översiktsplanen beskriver hur bebyggelse samt mark- och vattenanvändning kan utvecklas på lång sikt i Stockholms stad. Där beskrivs Hässelby gård och Hässelby strand som områden med stora möjligheter till stadsutveckling inom befintlig bebyggelsestruktur. Hässelby gårds centrum ska stärkas med fler bostäder som underlag för utökad lokal service. I Hässelby strand pågår också planer för att ersätta Hässelbyverket med bostäder och förskolor.

1.1 DETALJPLAN FÖR MALTESHOLMSVÄGEN

Stockholms stad fick i november 2019 beslut om att påbörja planarbete för ca 500-550 bostäder samt förskola utmed Maltesholmsvägen. Förslaget möjliggör för en ökad blandning av upplåtelseformer och skapar förutsättningar för fler bostadsrätter i stadsdelar som i dagsläget främst består av hyresrätter. Ett tillskott av bostäder i stadsdelarna ger underlag för utökad lokal service. Detaljplanens syfte är att möjliggöra en utveckling av flera platser längs med Maltesholmsvägen med bostäder och förskola som ett led i att omvandla Maltesholmsvägen till ett urbant stråk enligt översiktsplanens intentioner.

Den tillkommande bebyggelsen ska stärka Maltesholmsvägen genom bland annat en medveten placering och utformning av förgårdsmark och entrépartier. Bebyggelsen ska förhålla sig till de viktiga gång- och cykelkopplingar samt det parkstråk som finns längs med och i anslutning till gatan idag. Bebyggelsens typologi och skala ska ta utgångspunkt i, och förhålla sig till, den karaktäristiska bebyggelsen som finns längs med Maltesholmsvägen idag. I planarbetet kommer även verksamheter i bottenplan studeras i vissa strategiska lägen för att stärka upp gatans vistelsevärde och stråkfunktion.



Figur 1. Planerade projekt utmed Maltesholmsvägen, samt aktuell sträcka för denna trafikutredning (Stockholms stad). Källa: Stockholms stad, 2022, <https://vaxer.stockholm/projekt/nya-bostader-vid-maltesholmsvagen/>.

Tyréns AB Götgatan 74
118 26 Stockholm
Tel: 010 452 20 00 www.tyrens.se
Säte: Stockholm Org.nr: 556194-7986

Trafikutredning Maltesholmsvägen

1.2 URBANA STRÅK

Urbana stråk är enligt översiktsplanen gator som har förutsättningar att omvandlas till levande stadsmiljöer. Gatorna är tänkta att fortsatt ha en viktig lokal och regional funktion men kompletteras med gång- och cykelvägnät både längs med och tvärs över gatan. Även utrymme för kollektivtrafik ska prioriteras.

Enligt översiktsplanen har Hässelby gård och Hässelby strand möjligheter till stadsutveckling främst inom befintlig stadsbyggnadsstruktur. Maltesholmsvägen är utpekad i översiktsplanen som ett urbant stråk med möjlighet till bebyggelseutveckling intill stråket.

1.3 SYFTE

Syftet med trafikutredningen är att beskriva nuläget längs Maltesholmsvägen och beskriva det som fungerar bra och vad som bör utvecklas i trafiksystemet. Trafikutredningen ska även föreslå åtgärder som utvecklar och omvandlar Maltesholmsvägen till ett urbant stråk. Vidare ska utredningen studera möjlig angöring för de tillkommande kvarteren utmed Maltesholmsvägen. Åtgärderna ska bidra till ökade vistelsekvaliteter i gaturummet samtidigt som det ska finnas en tydlighet mellan de olika trafikslagen och framkomligheten och orienterbarheten för gående och cyklister förbättras.

1.4 STYRANDE DOKUMENT

Stockholm har ett antal viktiga styrdokument som all planering av bostäder och infrastruktur ska förhålla sig till. Som grund finns *Vision 2040* samt *Översiktsplanen* och i detta avsnitt presenteras ett urval av riktlinjerna som är aktuella för den här utredningen.

1.4.1 FRAMKOMLIGHETSSTRATEGIN

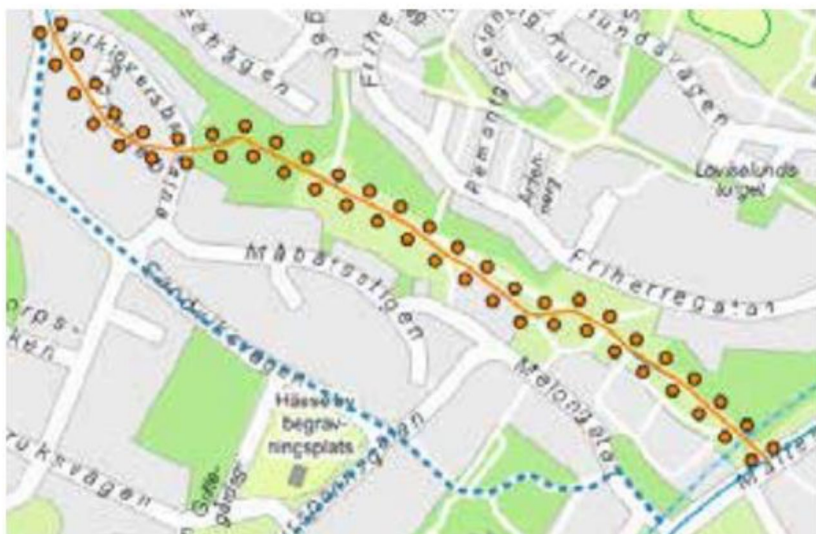
Framkomlighetsstrategin visar hur vi kan klara det ökade resandet genom att göra avvägningar och prioritera i det utrymme som finns. Strategin har fyra planeringsinriktningar:

- Mer plats till kollektivtrafik och cyklister.
- Trafiken ska bli mer pålitlig.
- Gångtrafikanter får bättre förutsättningar.
- Minska trafikens negativa effekter.

1.4.2 CYKELPLANEN

Stockholms stad har antagit målet att öka cyklandet till 15 procent av alla resor under högtrafik 2030. Cykelplanen syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla i staden. Planen ska fungera som ett underlag för planering av cykelåtgärder, såväl infrastrukturella som drift och underhåll och kommunikation. Cykelplanens huvudfokus är att underlätta för arbetspendling med cykel, för befintliga cyklister och för att få fler att cykla. En ökad andel cykeltrafik bidrar till att nå flera mål såsom minskad negativ miljöpåverkan, ökad framkomlighet och positiva effekter på folkhälsan.

En ny cykelplan¹ finns i dagsläget som remissversion. I remissversionen föreslås att befintligt huvudstråk genom Melonparken ska ersättas med en ny länk längs Sandviksvägen. Den nya dragningen anses vara bättre anpassad till merparten av cykelnätet i området. I planen föreslås dock att det fortsatt ska vara möjligt att cykla i parkstråket.



Figur 2. Reviderat stråk i remissversionen. Blå linje föreslås ersätta befintlig sträckning (orange markering). Källa: Stockholms stad, 2021.

¹ Cykelstaden – Remissversion av cykelplan för Stockholm 2021. Trafikkontoret, Stockholms stad

1.4.3 GÅNGPLANEN

Syftet med gångplanen är att beskriva nuvarande situation för Stockholms fotgängare, presentera en målbild för ökad gångvänlighet i Stockholm och en handlingsplan för stadens arbete med gångfrågor under åren 2015–2020. Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ska ge bättre förutsättningar för invånarna att ”kunna, vilja, veta och våga” gå.

1.4.4 TRAFIKSÄKERHETSPROGRAMMET

I enhetlighet med nollvisionen är stadens långsiktiga mål att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Trafiksystemet ska successivt utformas så att påföljden av ett mänskligt misstag blir så litet som möjligt. Syftet med trafiksäkerhetsprogrammet är att skapa en gemensam problembild bland alla som på något sätt är verksamma inom staden.

1.4.5 PLAN FÖR SÄKRA OCH TRYGGA SKOLVÄGAR

Planen syftar till att trafikmiljöerna i skolornas närhet ska vara säkra och trygga samt att resor till och från skolan i högre grad ska ske utan bil. Planen är en del av konkretiseringen av framkomlighetsstrategin och en fördjupning av trafiksäkerhetsprogrammet.

1.4.6 PARKERINGSPLAN OCH RIKTLINJER FÖR GRÖNA P-TAL

Parkeringsplanen beskriver bland annat hur staden ska arbeta med parkeringstal vid nyexploatering.

1.4.7 TRAFIKFÖRVALTNINGENS RIKTLINJE FÖR UTFORMNING AV INFRASTRUKTUR MED HÄNSYN TILL BUSSTRAFIK, RIBUSS

Riktlinjen beskriver de krav och utgångspunkter som Trafikförvaltningen arbetar utifrån rörande infrastruktur för busstrafik. Riktlinjen vänder sig till de som arbetar med utformning av infrastruktur i kollektivtrafiken.

2 TIDIGARE UTREDNINGAR

2.1 UTREDNING AV ÅTGÄRDER FÖR HASTIGHETSPANENS GENOMFÖRANDE, HÄSSELBY OCH VÄLLINGBY

Trafikkontoret har genomfört en hastighetsöversyn² på stadens huvudgator som syftar till att anpassa hastigheten efter gatornas funktion samt prioriteringarna i framkomlighetsstrategin. Utredning kring hastighetsdämpande åtgärder längs Maltesholmsvägen gjordes 2017 och inom aktuell sträcka för denna trafikutredning föreslås hastighetsdämpande åtgärder vid passagera enligt figuren till höger.

Enligt utredningen uppfyllde följande korsningar kriterier för *olycksdrabbad plats* samt *låg hastighetsefterlevnad*:

- C (Maltesholmsvägen/Ormängsgatan)
- D (Maltesholmsvägen/Loviselundsvägen)
- E (Maltesholmsvägen/Astrakångatan).



Figur 3. Hastighetsdämpande åtgärder samt olycksdrabbade platser längs Maltesholmsvägen. Källa: Structor, 2017.

² PM Trafik, Utredning av åtgärder för hastighetsplanens genomförande, Hässelby och Vällingby, Stockholms stad. Structor, 2017-09-04

2.2 ANGRÄNSANDE PROJEKT

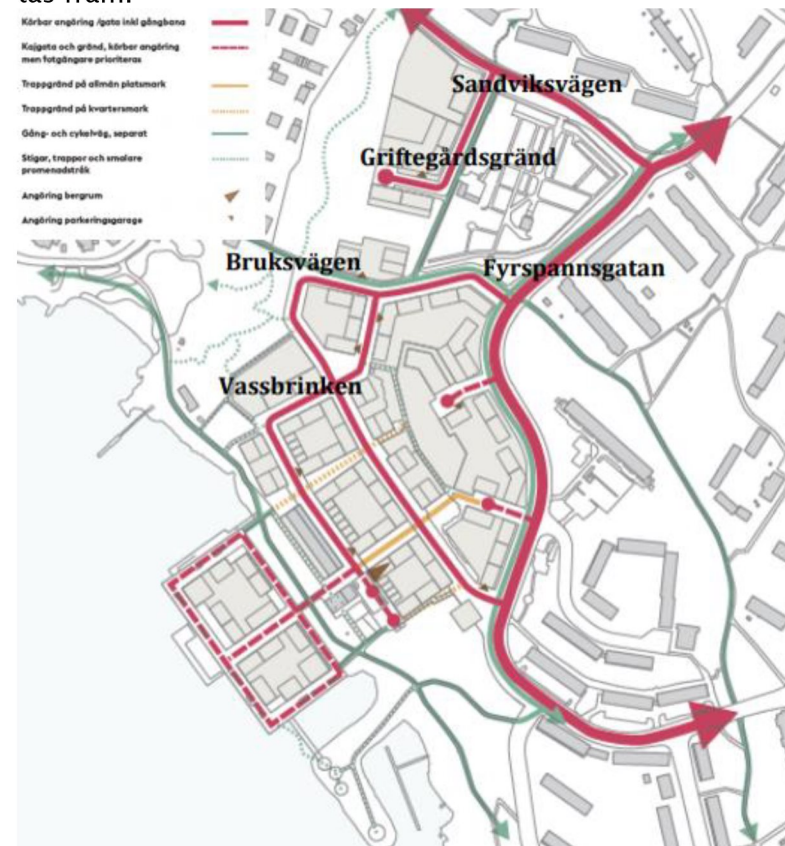


Figur 4. Pågående projekt enligt Stockholms stads karttjänst. Källa: <http://kartor.stockholm.se/>.

2.2.1 HÄSSELBYVERKET

Detaljplanearbete som syftar till att omvandla området för Hässelby värmeverk till ett nytt bostadsområde innehållande 1 500 bostäder. Detaljplanen har varit ute på samråd och granskning planeras andra kvartalet 2023. Planområdet är beläget cirka 500 meter från Hässelby strands tunnelbanestation. Planområdet kopplar till Fyrspannsgatan och Sandviksvägen som båda ansluter till Maltesholmsvägen. Fyrspannsgatan föreslås uppgraderas som ett viktigt stråk i stadsdelen med ny cykelbana, gatuträd och omdanad busshållplats i strategiskt läge för att koppla ihop planområdet med Hässelby.

Parkeringsstalet för det nya området är 0,6, vilket för planområdet innebär cirka 900 parkeringsplatser. I ett senare skede i planprocessen kommer projektspecifika parkeringstal att tas fram.

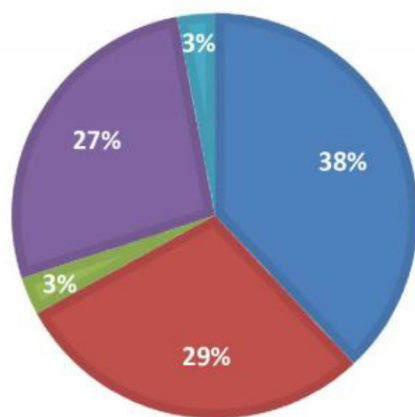


Figur 5. Planerade stråk omkring Hässelbyverket.

Uppskattad trafikstring från området är enligt Trafikverkets alstringsmodell ca 11 500 resor totalt för samtliga färdmedel³. Biltrafiken från exploateringen kommer mestadels nyttja den norra delen av Fyrspannsgatan samt Sandviksvägen som sedan ansluter Maltesholmsvägen via Melongatan. Det innebär ca 4 400 tillkommande bilresor per dygn på Maltesholmsvägen. Uppskattad fördmedelsfördelning visas i nedanstående figur.

SKATTAD FÄRDMEDELSFÖRDELNING

■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Till fots ■ Annat



Figur 6. Uppskattad färdmedelsfördelning från planerade bostäder vid Hässelbyverket. Källa: Sweco, 2019.

³ Trafikalstring Hässelby strand, Sweco 2019-09-23

2.2.2 FÖRBIFART STOCKHOLM – VINSTA TRAFIKPLATS

Cirka 1 km från Hässelby gård byggs Vinsta trafikplats med koppling till Förbifarten. Busshållplatser som ansluter busstrafiken ner till E4 Förbifart Stockholms tunnel kommer att finnas på Bergslagsvägen i anslutning till trafikplatsen. Dessa planeras att trafikeras av stombusslinje J, dvs. framtida stomlinje mellan Tyresö C – Handen – Flemingsberg – Kungens Kurva/Skärholmen – Vällingby – Barkarby- Sollentuna – Täby/Arninge.

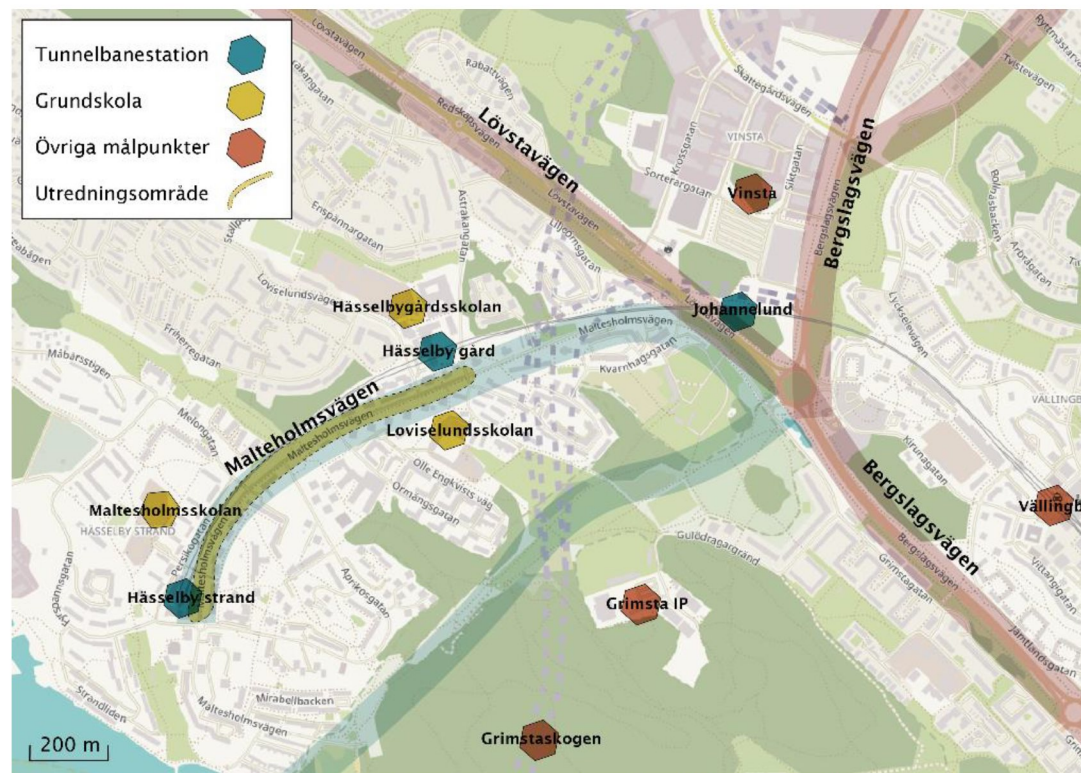
I och med att Vinsta trafikplats anläggs förväntas en del av biltrafiken på Astrakangatan flyttas till norra Maltesholmsvägen.

2.2.3 PROGRAM FÖR VINSTA-JOHANNELUND

Vid trafikplats Vinsta pågår ett programarbete med syfte att utreda planeringsförutsättningar för omvandling av Vinsta industriområde till en ny stadsdel med bostäder, samhällsservice, arbetsplatser, parker och torg.

3 NULÄGE

Den del av Maltesholmsvägen som studeras i denna trafikutredning är sträckan mellan korsningarna Aprikosgatan och Astrakängatan, dvs. mellan tunnelbanestationerna Hässelby gård och Hässelby strand. Det är denna sträcka som avses då Maltesholmsvägen omnämns. Maltesholmsvägen har en gatusektion med en bredd på mellan 13-15 meter inklusive körbana, trottoar och gång- och cykelbana.



Figur 7. Maltesholmsvägen med omkringliggande målpunkter. Källa: Tyréns illustration.

Tyréns AB Götgatan 74
118 26 Stockholm
Tel: 010 452 20 00 www.tyrens.se
Säte: Stockholm Org.nr: 556194-7986

Trafikutredning Maltesholmsvägen

3.1 GÅNG

Utmed aktuell sträcka längs Maltesholmsvägen finns gemensamma gång- och cykelbanor på båda sidor av vägen. På ena sidan är cykelbanan enkelriktad medan den på andra sidan är dubbelriktad. På båda sidor av vägen saknas separering mellan fotgängare och cyklister och måtten på gång- och cykelbanorna understiger stadens riktlinjer. Gång- och cykelbanan är genomgående i samma nivå då upphöjda korsningar finns för anslutande gator.

Passagera utmed Maltesholmsvägen sker både planskilt, via ramper och trappor, och i plan. Det finns både oreglerade och signalreglerade passager och de flesta är inte hastighetssäkrade. Intill korsningar med anslutande vägar finns endast en passage på ena sidan av korsningen vilket gör att gångtrafikanter från anslutande vägar kan få gå en omväg för att korsa Maltesholmsvägen. De flesta övergångsställen utmed Maltesholmsvägen är tillgänglighetsanpassade med kontrastmarkering och nedfasad kantsten.

Maltesholmsvägen är relativt rak och utmed sträckan finns få målpunkter. Miljön för fotgängare kan därför uppfattas som enformig och lång. Längs vägen finns dock mycket grönska och större träd som ger ett attraktivt inslag i trafikrummet. Iordningställda vistelsezoner och anlagda parker saknas.

Utmed gångstråket längs Maltesholmsvägen är det inte tydligt var tunnelbanestationerna nås eller till vilka målpunkter anslutande gångstråk leder. Om lokalkännedom saknas är det svårt att orientera sig i området, särskilt i de fall där planskilda korsningar finns. Det finns också flertalet upptrampade stigar i anslutning till vägsträckan.



Figur 8. Exempel på upptrampad stig som leder till parkstråk för gång och cykel. Foto: Tyréns.

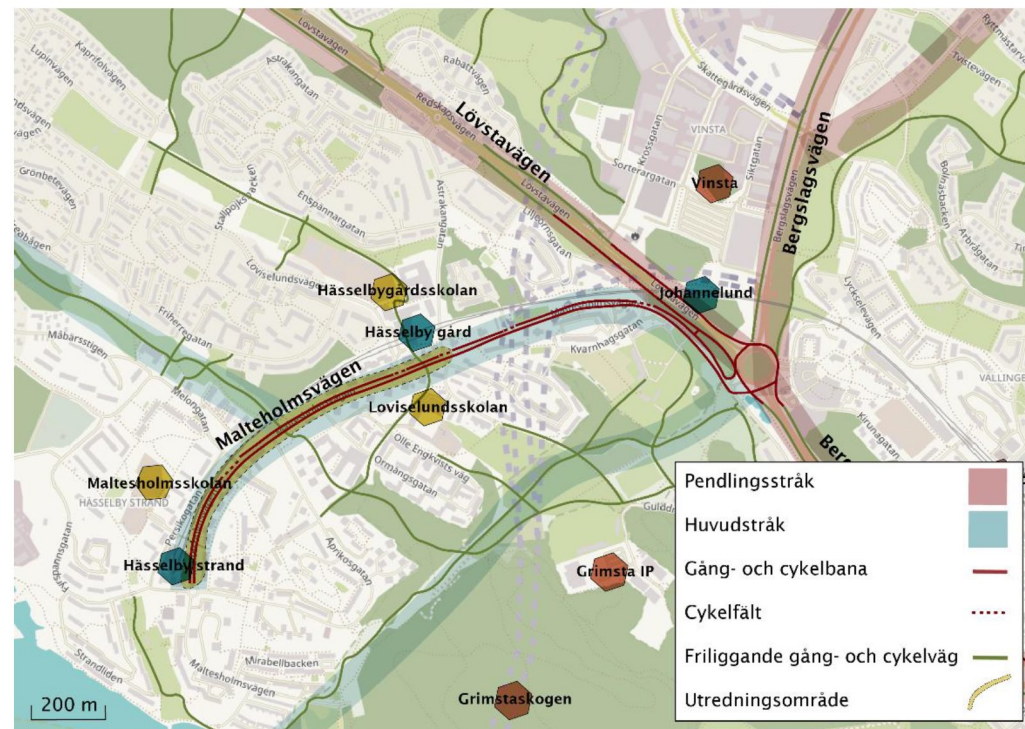
3.2 CYKEL

Utmed Maltesholmsvägen finns dubbelriktad gång- och cykelbana längs ena sidan och enkelriktad cykelbana på trottoar, samt cykelfält på andra sidan. Standarden på cykelstråket uppfyller inte kraven som anges i cykelplanen.



Figur 9. Dubbelriktad gång- och cykelväg samt enkelriktad cykelbana på trottoar. Foto: Tyréns.

Från Maltesholmsvägen nås det regionala cykelstråket, Hässelbystråket, och därifrån är det ca 13 km till Fridhemsplan. Andra målpunkter som nås inom cykelavstånd (5-7 km) är Spånga, Barkarby station och Brommaplan.



Figur 10. Översikt av cykelvägnätet. Källa: Tyréns illustration.

Maltesholmsvägen är i cykelplanen utpekad som huvudstråk för cyklister. Huvudstråken används av cykeltrafik som har målpunkter i olika stadsdelar (ca 2-5 km reslängd). Stråken är till för trafik till/från området och mellan närliggande stadsdelar och dess knutpunkter. Stråken är även länkar till pendlingsstråken.

Till Maltesholmsvägens gång- och cykelbana ansluter ett cykelstråk i park som i cykelplanen också är utpekad som huvudcykelstråk. Parkstråket är 3,5 m brett och cykling sker på friliggande gång- och cykelbana. Parkstråket leder vidare mot Grimstaskogen i östlig riktning och mot Hässelby villastad i västlig riktning. Kopplingen mellan Maltesholmsvägen och parkstråket sker via ramp på ena sidan vägen och i riktning mot Hässelby strand. Vägvisning saknas och i motsatt färdriktning är det otydligt hur det planskilda parkstråket nås.



Figur 11. Anslutning till parkstråk från Maltesholmsvägens gång- och cykelbana. Foto: Tyréns.

Övriga stråk betraktas som lokalstråk. Lokalstråken används av cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen/området, kortare sträckor än 2 km. Utmed Aprikosvägen finns en 3,5 m bred gång- och cykelbana som vid Maltesholmsvägens korsning saknar koppling till övriga stråk.



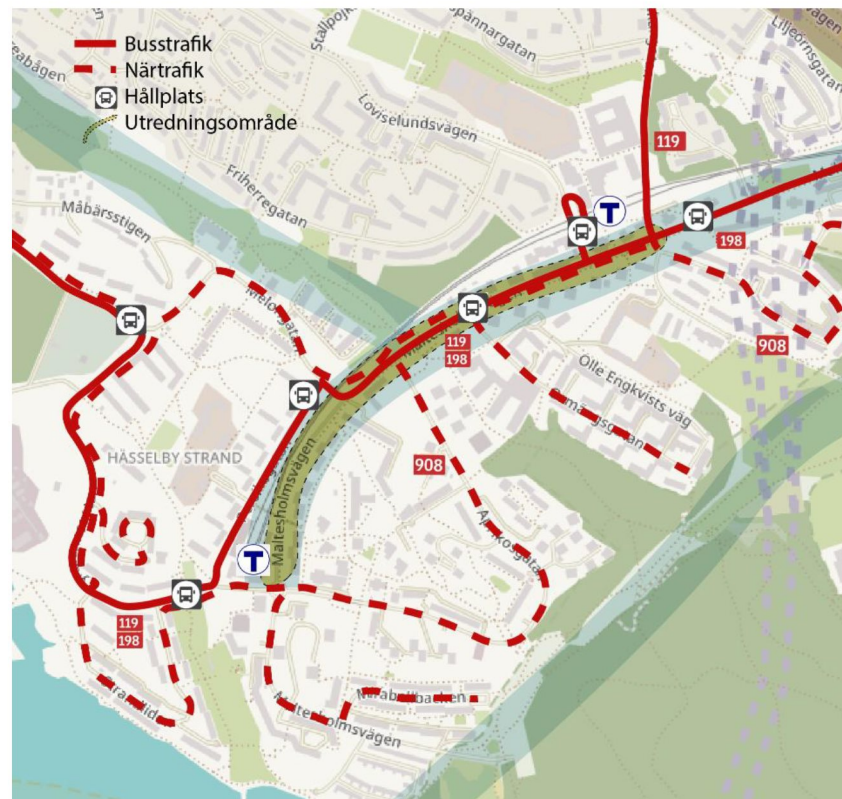
Figur 12. Gång- och cykelväg längs Aprikosgatan. Foto: Tyréns.

På anslutningsgatorna till tunnelbanestationerna, Fyrspannsgatan och Loviselundsvägen saknas cykelbanor och där sker cykling i blandtrafik.

3.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Längs aktuell sträcka trafikerar tunnelbanans gröna linje mellan Hässelby gård och Hässelby strand. Maltesholmsvägen trafikeras även av busslinje 119 mellan Spånga station och Backlura, med kvartstrafik i rusning, samt nattrafik (linje 198). Utmed aktuell sträcka finns två hållplatslägen (varav ett endast för nattrafik) i form av kantstenshållplatser. Vid hållplats Ormängsgatan är väderskyddet placerat bakom gång- och cykelbanan. Det innebär att på- och avstigning sker i gång- och cykelbanan. Bussen svänger in på Melonvägen, vilket innebär att sista sträckan av Maltesholmsvägen inom aktuellt utredningsområde inte trafikerar av buss. Området trafikerar även av närtrafiklinje 908.

Trafikförvaltningen har pågående utredningar, så kallade sträckningsstudier, för framtida stombusstrafik i anslutning till Maltesholmsvägen. Där studeras framtida linjesträckning för stomlinje E och K enligt stomnätplanen⁴. Tillsammans med stomlinje J (se avsnitt 2.2.2) kommer tillkommande bebyggelse eventuellt ha gång-/cykelavstånd till flera framtida stombusslinjer. Stomlinje J kopplar området till Barkarby station och framtida regionaltågsstation.



Figur 13. Kollektivtrafiken i området. Källa: Sl.se.

⁴ Stomnätplan för Stockholms län, 2014

3.4 BILTRAFIK

Aktuell sträcka av Maltesholmsvägen har en trafikmängd på mellan 14 778 – 3 200 fordon per dygn (ÅMVD 2014)⁵. Maltesholmsvägen är en huvudled med hastighetsgräns på 50 km/h. Enligt stadens hastighetsplan föreslås hastigheten ändras till 40 km/h.



Figur 14. Trafikmängder på Maltesholmsvägen. Källa: Miljöbarometern.

3.5 NYTTOTRAFIK

Sophantering sker idag på kvartersmark delvis via in- och utfarter från Maltesholmsvägen. Ingen annan angöring förekommer längs sträckan. Andelen tung trafik längs Maltesholmsvägen är ca 5-8 % av den totala trafikmängden.

3.6 TRAFIKSÄKERHET

Stradauttag⁶ har gjorts för ett geografiskt avgränsat område (se figur nedan). Uttaget är gjort för år 2012-2021 och samtliga olyckstyper och trafikslag. I olycksstatistiken finns inga dödsolyckor eller svåra olyckor, dock har 43 lindriga olyckor rapporterats. Statistiken visar att flest olyckor rapporterats i korsningarna Maltesholmsvägen/Loviselundsvägen och Maltesholmsvägen/Astrakängatan. Den vanligast förekommande olyckstypen är *fotgängare-motorfordon* (F, 10 olyckor), *korsande-motorfordon* (K, 8 olyckor) samt *upphinnande-motorfordon* (U, 7 olyckor). Inga olyckor utgjordes av olyckstypen *fotgängare singel*.

⁵ Miljöbarometern, Stockholm stad
(<https://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-i-stockholm/>)

⁶ Stradauttag genomfört 2022-03-31



⁷ PM Trafik, Utredning av åtgärder för hastighetsplanens genomförande, Hässelby och Vällingby, Stockholms stad. Structor, 2017-09-04

2022-04-08

Utmed Maltesholmsvägen finns ingen kanstensparkering eller angöring i dagsläget. Befintlig boendeparkering sker på kvartersmark med in- och utfarter längs sträckan. Kantstensparkering finns längs Ormängsgatan och Aprikosvägen som ansluter till Maltesholmsvägen. Intill Maltesholmsvägen finns även ett antal markparkeringar där flertalet regleras med P-skiva.



Cykelparkering finns vid tunnelbanestationerna Hässelby strand och Hässelby gård. Dessa är inte skyltade och då cykelbanorna inte leder till dessa är de svåra att hitta. Vid Hässelby gård ligger inte cykelparkeringen i direkt anslutning till tunnelbaneentrén vilket gör att beläggningen är låg.



Figur 17. Cykelparkering i möbleringszon vid Hässelby strand. Foto: Tyréns.



Figur 18. Cykelparkering i refug vid Hässelby gård. Foto: Tyréns.

3.8 SAMLAD BEDÖMNING

Maltesholmsvägen är lång och relativt rak där tunnelbanestationerna och intilliggande skolor är de största målpunkterna. En medveten gestaltning och en tydligare rumsbildning skulle kunna öka Maltesholmsvägens vistelsekvaliteter för gående, liksom fler inslag som riktar sig till barn. För att öka genheten och attraktiviteten för gående finns behov av fler passager och ett gaturum som inbjuder till hastighetsefterlevnad.

Standarden på cykelstråket uppfyller inte kraven som anges i cykelplanen. Vägen lämpar sig bra som cykelstråk och en breddning och separering av cykelbanorna skulle innebära god framkomlighet för cyklister. Det är viktigt att det planskilda friliggande gång- och cykelstråket kopplas ihop med stråket längs Maltesholmsvägen men även att det lokala nätet får tydliga och trafiksäkra kopplingar till huvudcykelnätet.

Området har god kollektivtrafikförsörjning och tydligare cykelparkering i anslutning till tunnelbanestationerna skulle innebära fler potentiella kollektivtrafikresenärer. Inom cykelavstånd nås även framtida stombusstrafik som innebär möjlighet till nya reserelationer med kollektivtrafik. Fortsatt busstrafikering innebär att bussens framkomlighet behöver säkerställas och busshållplatserna behöver separeras från gång- och cykelbanan.

Generellt finns goda parkeringsmöjligheter inom området och i samband med god tillgång till kollektivtrafik finns goda förutsättningar för hållbart resande.

4 MÅL, RIKTLINJER OCH BEGRÄNSNINGAR FÖR OMVANDLING AV GATAN

4.1 GENERELLA RIKTLINJER FRÅN START-PM

Vid en förtätning längs med Maltesholmsvägen är det viktigt att den tillkommande bebyggelsen har ett medvetet och sammanhållet förhållningsätt till gatan. I och med en omvandling från dagens breda gaturum med få vistelseytor och entréer som vänder sig inåt ska följande planeringsprinciper gälla för detaljplanearbetet längs Maltesholmsvägen:

- Bebyggelsens relation till Maltesholmsvägen ska studeras utifrån gatans potential att utvecklas till ett urbant stråk.
- Möjligheten till offentliga vistelseytor intill Maltesholmsvägen ska undersökas för att skapa förutsättningar för en mer levande gatumiljö. I den tillkommande bebyggelsens möte med gatan ska en tydlighet mellan privat och offentligt finnas.
- Förändrad gatusektion för att göra mer plats för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik ska studeras.
- Rekreativa kopplingar ska bevaras för att säkerställa möjligheterna att ta sig norr ifrån vidare mot Grimstareservatet. Melonparken är mycket viktig för den bostadsnära grönstrukturen. Det öst-västliga parkstråket där Melonparken ingår, som är ett viktigt grönt stråk såväl socialt och ekologiskt, ska fortsatt upplevas tydligt både rumsligt och funktionellt.

I de fall där bebyggelse förslås i anslutning till parkstråk eller anslutning till viktiga gång- och cykelkopplingar ska bebyggelsen placeras så att dessa stråk bibehåller en tillräcklig bredd och visuell rymd för att fortsatt upplevas och fungera som allmänna och tydliga.

Parkeringen för bostäder ska som princip lösas i garage under mark. Det lägesbaserade parkeringstalet 0,55 bilplatser per lägenhet ska klaras. Mobilitetsåtgärder för att minska antalet parkeringsplatser kan användas. Öppna parkeringsytor mot Maltesholmsvägen överensstämmer inte med syftet med planläggningen.

I samband med utveckling av ny bebyggelse längs Maltesholmsvägen påverkas även trafikstrukturen. Nedan redovisas riktlinjer för varje trafikslag; gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

4.1.1 GÅNG

Gena, trygga gångbanor.

4.1.2 CYKEL

Separerade, tillräckligt breda cykelbanor, tydlig vägvisning samt cykelparkering vid målpunkter.

4.1.3 KOLLEKTIVTRAFIK

En hållplats bör placeras optimalt i förhållande till sitt upptagningsområde. Lokalisering av en hållplats ska ske i samråd med Trafikförvaltningen. Staden ansvarar för att hållplatsen får en riktig utformning samt för de ombyggnader av gatan som behövs. Utformningen av gångvägar till och från hållplatsen liksom dess trafiksäkerhets- och

tillgänglighetsaspekter bör beaktas. Belysningen på platsen är viktig liksom möjligheten att placera ett väderskydd.

En hållplats bör:

- Placeras efter gatukorsning
- Placeras efter övergångsställe
- Placeras före cirkulationsplats
- Inte förläggas i kurva
- Inte placeras precis före bussprioriterad signal
- Bör planeras där det ej lutar mer än 2,5 %
- Placeras så att påkörningsrisk mellan cyklande och avstigande/gående minimeras. Cykelbana placeras bakom väderskydd (se utformning i Cykelhandboken, Stockholms stad).

Kollektivtrafik passar mycket bra att kombinera med cykel. Goda anslutningar mellan cykelnätet och kollektivtrafiken skapas genom att cykelparkeringar av hög kvalitet anläggs vid kollektivtrafikens knutpunkter.

4.1.4 GATURUM

Vid om- och eventuell nybyggnad av huvudgata följer nedan ett antal riktlinjer som beskriver kvaliteter som ska eftersträvas men de kommer inte att kunna realiseras fullt ut överallt då gatans bred måste anpassas efter plats och situation.

- Offentlig karaktär, offentliga byggnader, levande bottenvåningar.
- Utformas för att vara en plats där människor möts och vistas.
- Tydliga och välkomnande entréer och uppglasade partier i bottenvåningarna mot gatan för att öka tryggheten.

- Gatan ska vara väl belyst speciellt viktigt vid övergångsställen, cykelpassager, kopplingar till friliggande GC-nät och busshållplatser.

Hastigheter

- 40 km/h förutom vid skolor där gäller 30 km/h.
- Viktigt att gatans utformning signalerar vilken hastighet som gäller.

Utformning

- Genomgående trädrader.
- Bredd på gångbana bör vara minst 2,5 meter utifrån ett driftperspektiv.
- Bredd på gångbana på sidsidan kan med fördel ökas till förmån för uteserveringar m.m.
- Cykelbana med bredd enligt cykelplanens standard.
- Dubbel- eller enkelriktad beroende på anslutande stråk.
- Bredd på körbana 6,5 meter eller 7 meter om gatan trafikeras av busstrafik.
- Om en cykelbana ligger i direkt anslutning till gata med angöring erfordras en skyddszon/möbleringszon.
- Övergångsställen och cykelpassager utförs hastighetssäkrade.
- Genomgående gång eller gång- och cykelbanor mot lokalgator.
- Gång- och cykeltrafik bör separeras.
- Där det finns GC-tunnlar skall kopplingar finnas från gatunivå till tunnelnivå (se riktlinjer för GC-tunnlar).
- Viktigt att se till att mötet mellan den befintliga gatan och den ombyggda gatan tas om hand. Framförallt gällande att få till ett sammanhängande GC-stråk.

Parkering och angöring

- Angöring och lastplatser längs kantsten vid entréer och målpunkter eller vid behov.
- I den mån angöringsfickor används till parkering övrig tid så ska den korttidsregleras. Parkering löses allmänt på tomtmark.
- Viktigt att parkerade fordon ej hindrar kollektivtrafiken.
- Parkering för rörelsehindrade ska i första hand inrättas på tomtmark.
- Besöksparkering för cykel vid målpunkter som bör vara väderskyddade och belysta.

5 ANALYS

Nedan beskrivs generella konsekvenser av planerad exploatering.

5.1 GÅNG

Gångflödena längs med Maltesholmsvägen förväntas öka. Övergångsställena enligt Trafikkontorets utredning⁸ kommer att hastighetssäkras och kopplingar mellan Maltesholmsvägen och Melonparken kommer förbättras.

5.2 CYKEL

Den enkelriktade cykelbanan på norra sidan av Maltesholmsvägen utgår och en dubbelriktad separerad cykelbana anläggs.

5.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Placering och utformning av busshållplatser enligt RiGata. Tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

5.4 BILTRAFIK

Biltrafiken på Maltesholmsvägen kommer att öka i och med exploateringen utmed vägen men även på grund av planerad exploatering vid Hässelbyverket.

5.4.1 TRAFIKPROGNOS

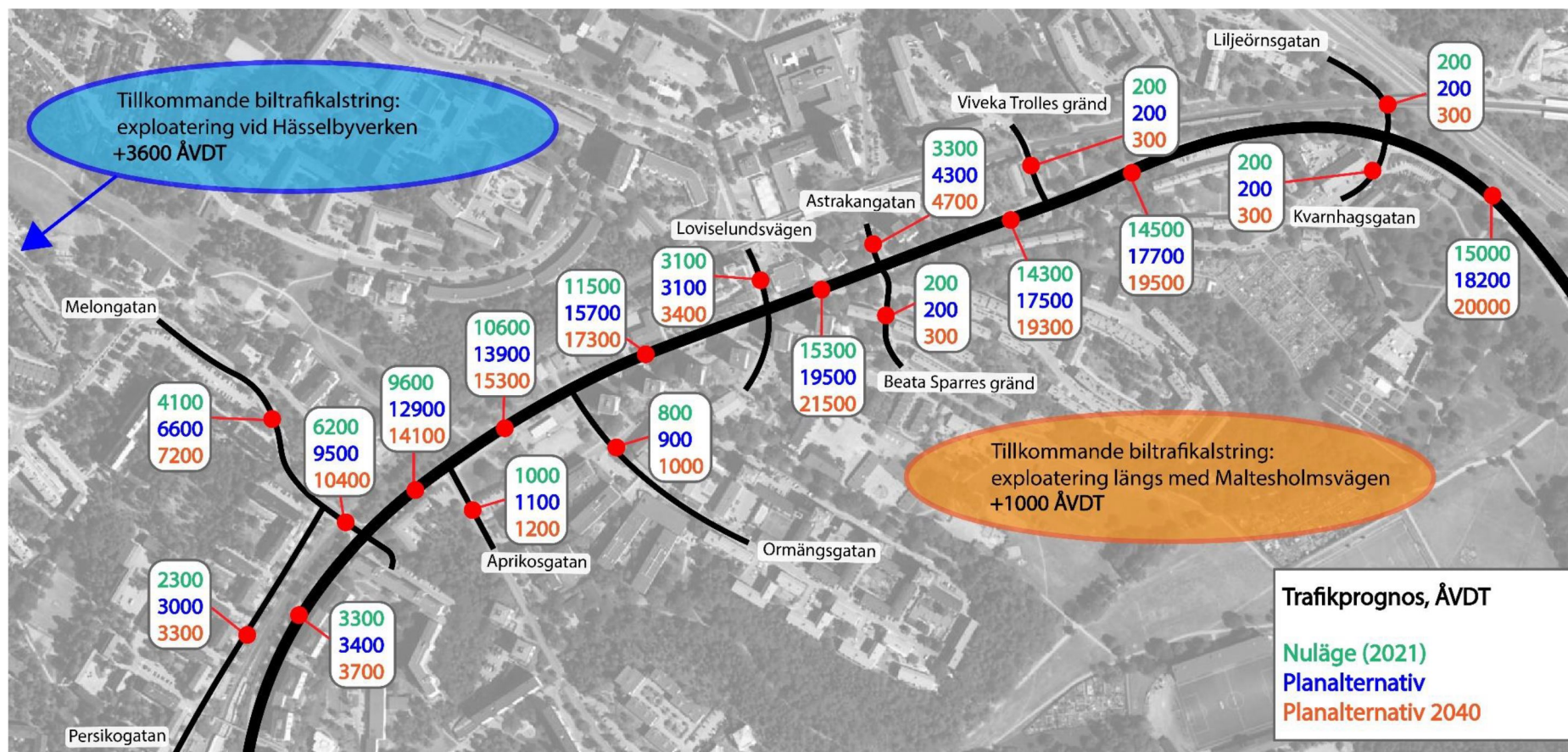
Tre prognosscenarier har tagits fram, ett nuläggsscenario och två framtidsscenarier för att fånga förutsättningarna med framtida exploatering och osäkerheten med den framtida trafikutvecklingen. Se även *PM Trafikanalys Maltesholmsvägen*, daterad 2022-04-08.

De olika scenarierna definieras som följer:

- **Nuläge:** Befintliga trafikmängder uppräknat till år 2021.
- **Planalternativ:** Befintliga trafikmängder med pålagd alstring från planerad exploatering. Alternativet avses användas för dimensionering av trafiklösningarna i detaljplanen
- **Planalternativ 2040:** Befintliga flöden uppräknade till år 2040 med pålagd alstring från planerad exploatering. Alternativet avses användas som känslighetsanalys och för bullerberäkningar.

Figuren nedan redovisar de beräknade trafikmängderna i de olika scenarierna.

⁸ PM Trafik, Utredning av åtgärder för hastighetsplanens genomförande, Hässelby och Vällingby, Stockholms stad. Structor, 2017-09-04

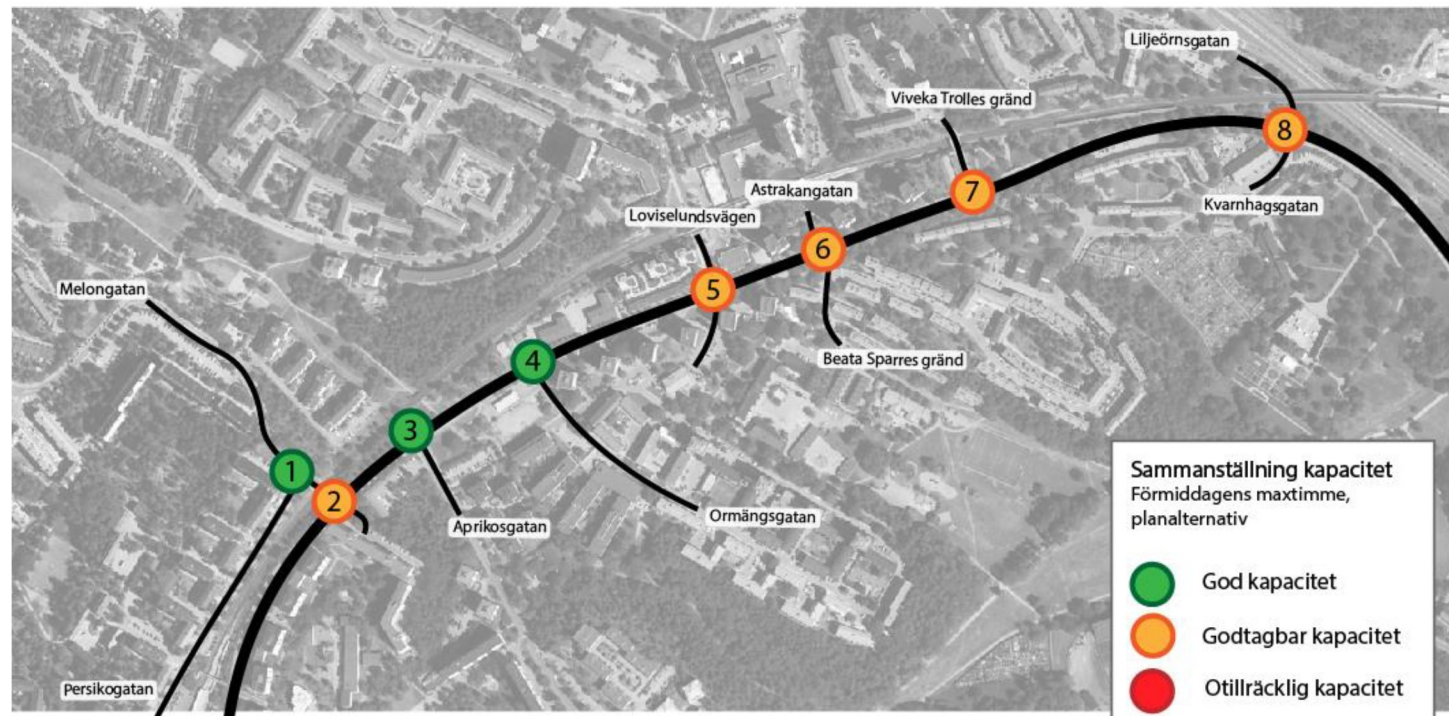


Figur 19. Trafikprognos Maltesholmsvägen. Flödena avser vardagsdygnstrafik.

5.4.2 TRAFIKANALYS

Kapacitetsberäkningar har genomförts med Capcal för åtta korsningar längs med Maltesholmsvägen och visar att den framtida trafiksituationen blir godtagbar under högttrafik. Kapacitetsberäkningarna visar på att kapaciteten är stabil i alla studerade korsningar på sträckan med undantag för korsningarna mot Loviselundsvägen och Astrakängatan där kapaciteten blir osäker, inte minst för busstrafiken.

Trafiksimulering som utförts med Vissim visar att kapaciteten är tillräcklig med nuvarande trafiksignal i korsningen mot Loviselundsvägen. Simuleringen visar även att korsningen mot Astrakängatan bör signalregleras. Stoppållplatser bedöms utifrån dagens busstrafikering inte vara något problem på sträckan. I övrigt bedöms framtida utformningslösning längs Maltesholmsvägen vara kapacitetsmässigt fungerande. Se även *PM Trafikanalys Maltesholmsvägen*, daterad 2022-04-08.



Figur 20. Sammanställning av kapaciteten i studerade korsningar under dimensionerande maxtimme i planalternativet.

5.5 NYTTOTRAFIK

Tillkommande angöringsbehov till nya kvarter löses genom angöringsfickor.

5.6 TRAFIKSÄKERHET

Hastighetsgränsen planeras att sänkas från 50 km/h till 40 km/h. Korsningspunkter föreslås höjas upp.

5.7 PARKERING

Snedställda platser med 7-dygnsreglering tas bort och ersätts med färre längsgående platser med kortare tidsbegränsning.

6 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

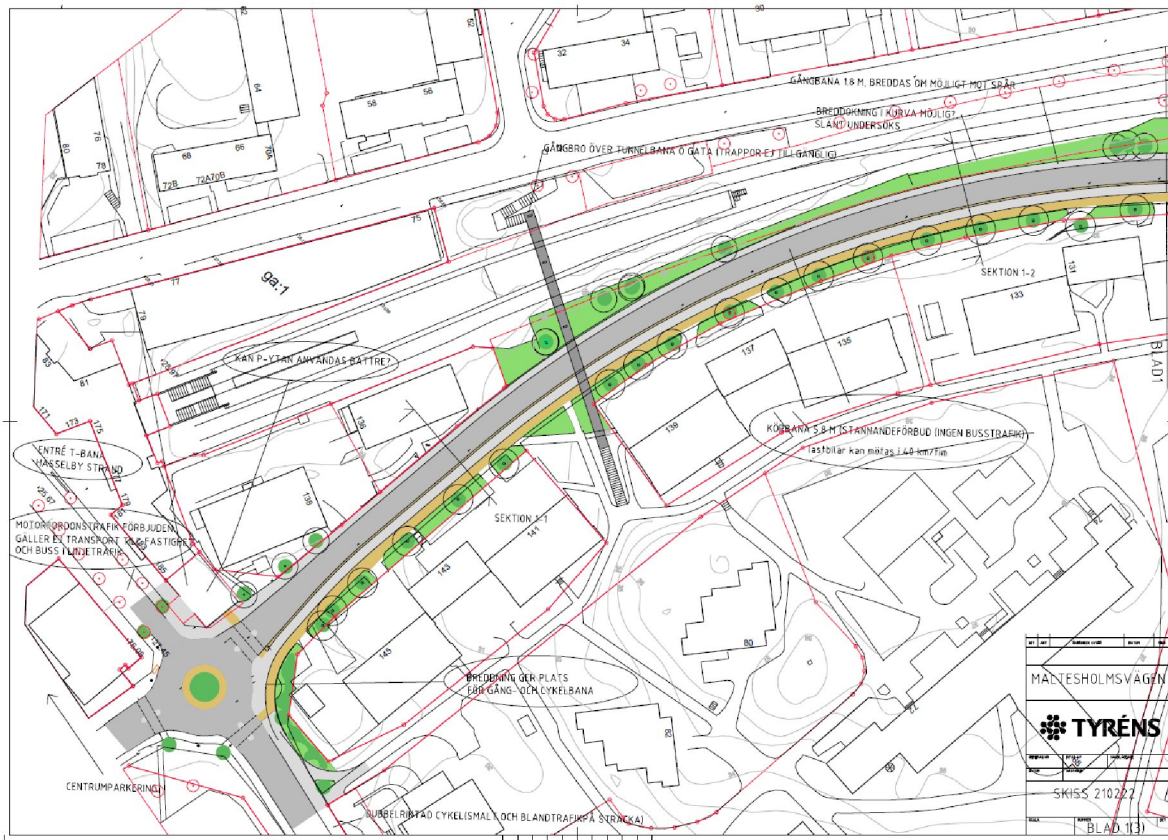
Nedan visas en översiktbild över utredningsområdet och berörda anslutande gator.



Figur 21. Översikt Maltesholmsvägen och anslutande gator. Utredningsområdet är markerat med en blå linje.

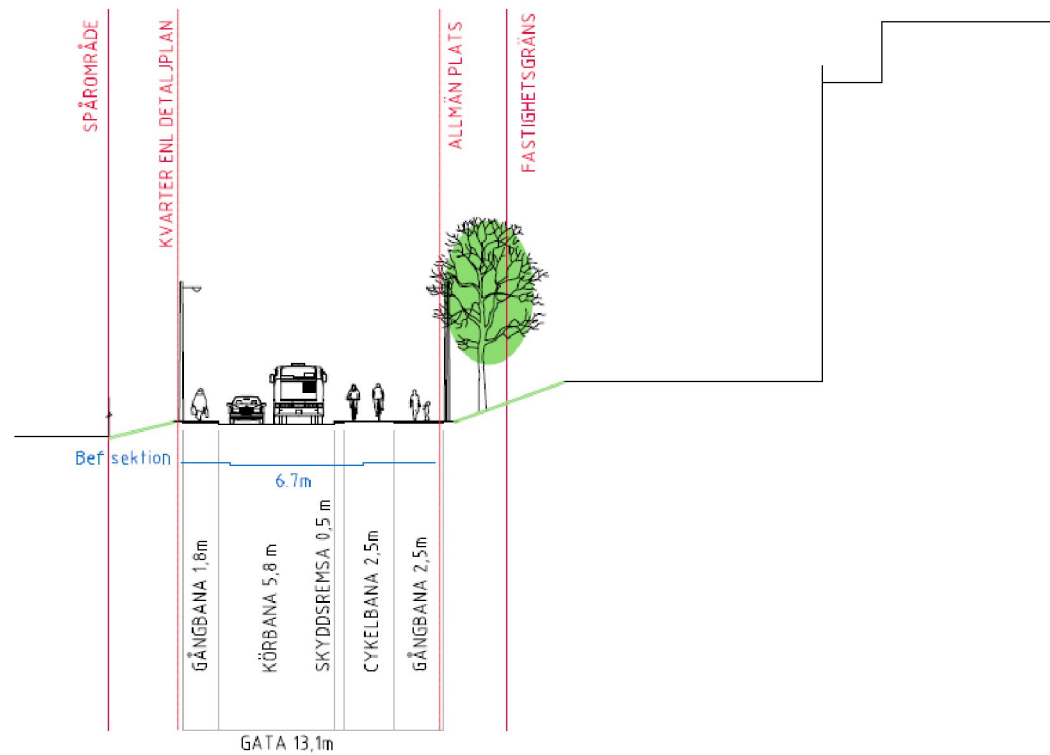
Nedan beskrivs förslag på åtgärder längs Maltesholmsvägen. Sträckan är indelad i tre delar där utformningen är anpassad till sträckans förutsättningar. Åtgärder och konsekvenser beskrivs per delsträcka.

6.1 DEL 1(3) APRIKOSGATAN TILL MELONGATAN



ÅTGÄRDER

- Körbanebredden minskas till 5,8 meter
- Cykelbanan separeras från gångbanan och breddas till 2,5 meter (dubbelriktad)
- Gångbana 2,5 meter på södra sidan.
- Skyddsremsa intill körbanan 0,5 meter
- På norra sidan smalnas gångbanan ner till 1,8 meter.
- Lastbilar (LBn) kan mötas vid 40 km/h
- Ingen busstrafik trafikerar sträckan



6.1.1 KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN UTFORMNING

Gång och cykel

Förutsättningarna för gående och cyklister förbättras på den södra sidan. På den norra sidan smalnas gångbanan av, dock saknas målpunkter på sträckan.

Den smala cykelbanan i blandtrafik på norra sidan av Maltesholmsvägen utgår.

Kollektivtrafik

Trafikerar ej sträckan.

Biltrafik

För att få plats med cykelbana, med godtagbara mått enligt stadens riktlinjer, krävs avsmalning av körbanebredd. Det innebär att bussar inte kan trafikera sträckan. Möjligheterna att bredda längs sträckan är begränsade. Breddning mot tunnelbanespår kräver stödmurar och breddning mot kvartersmark påverkar träd och lutningar på fastighetsinfarter.

Åtgärderna förväntas sänka hastigheterna på sträckan, dock inte kapaciteten.

Parkering och angöring

Angöring till kvarter Kvatern 1 och 2 sker som i dagsläget på kvartersmark. Inget angöringsbehov på Maltesholmsvägen.

Angöringen till kvarteren söder om Maltesholmsvägen sker på kvartersmark med in- och utfart över cykelbanan.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten bedöms förbättras då standarden för gång och cykel ökar samtidigt som hastigheterna för biltrafik minskar.

Övrigt

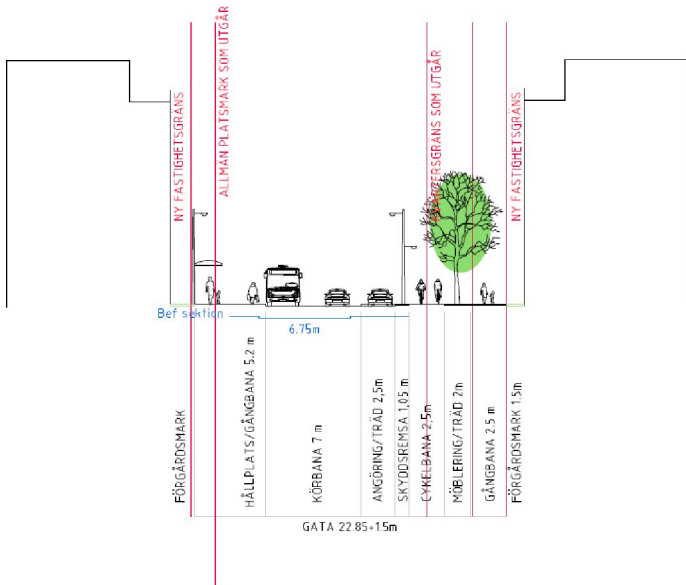
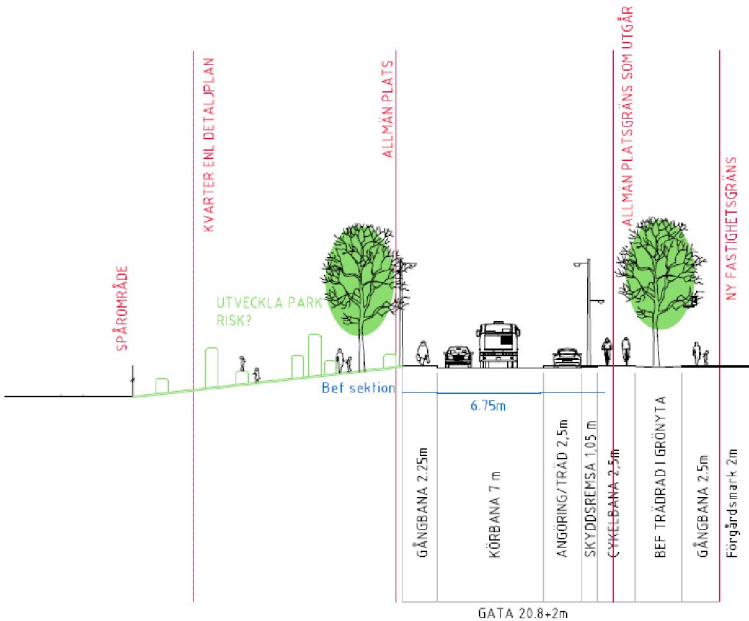
Utrymme för snöupplag minskar. I dagens sektion ryms snövall på körbana. I förslaget finns risk att skyddsremsan på 0,5 meter ej räcker till och att snövallen därför hamnar på cykelbanan. Bortforsling vid stora snömängder blir därför av stor vikt.

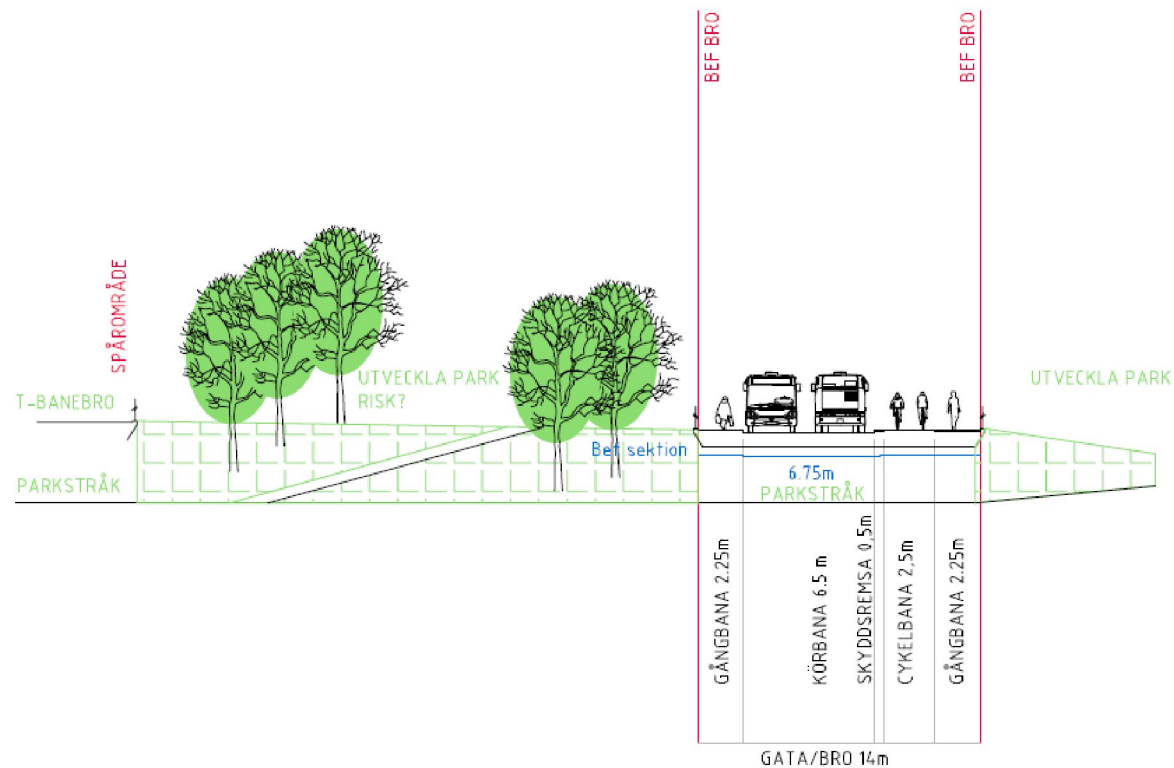
6.2 DEL 2 (3) MELONGATAN TILL ORMÄNGSGATAN



ÅTGÄRDER

- Breddning av körbanan till 7 meter (med undantag över befintlig bro där 6,5 meter bibehålls).
- Gångbana på båda sidor (varierar mellan 2,25 och 2,5 meter).
- Dubbelriktad cykelbana 2,5 meter.
- Plats för angöring och träd, 2,5 meter, längs delar av sträckan.
- Upphöjd korsning (anpassad för busstrafik) vid Aprikosgatan samt nytt övergångsställe.
- Borttaget övergångsställe vid korsningen med Melongatan samt upphöjning av det övergångsställe som föreslås vara kvar.
- Befintlig busshållplats föreslås flyttas till efter korsningen med Ormängsgatan.





6.2.1 KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN UTFORMNING

Gång och cykel

Övergångsstället öster om Melongatan tas bort och ersätts med upphöjt övergångsställe väster om Melongatan. Detta ökar tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående. Korsningen med Örmängsgatan höjs upp och gång- och cykelbanan blir genomgående. Det nya övergångsstället bidrar även till bättre koppling mellan det planskilda parkstråket och Maltesholmsvägen. Ny entréplats till parken norr om Maltesholmsvägen anordnas.

Separerade gång- och cykelbanor bidrar till bättre trafiksäkerhet och framkomlighet för fotgängare och cyklister. Den smala cykelbanan i blandtrafik på norra sidan av Maltesholmsvägen utgår.

Kollektivtrafik

Breddning av gatan förbättrar framkomligheten för busstrafiken. Att övergångsstället öster om Melongatan tas bort och ersätts med övergångsställe väster om Örmängsgatan innebär att busstrafiken inte behöver passera upphöjd korsning i kurva. Busshållplatserna flyttas så att de är placerade efter korsningen med Örmängsgatan. Flytt av busshållplatser enligt RiGatas rekommendationer förebygger hållplatsnära olyckor. Lutningen på gatan understiger 2,5 % i hållplatslägena. Hållplatserna kommer fortsatt utformas som stopphållplatser med enkelt hållplatsläge, med längden 22 meter och vara tillgänglighetsanpassade. Cykelbanan leds bakom väderskyddet.

Biltrafik

Befting bro behålls 6,5 meter bred. Ingen angöring på sträckan. Sträckan är rak och körbanan smalnas av för att få plats med skyddsremsa för gång- och cykeltrafikanter.

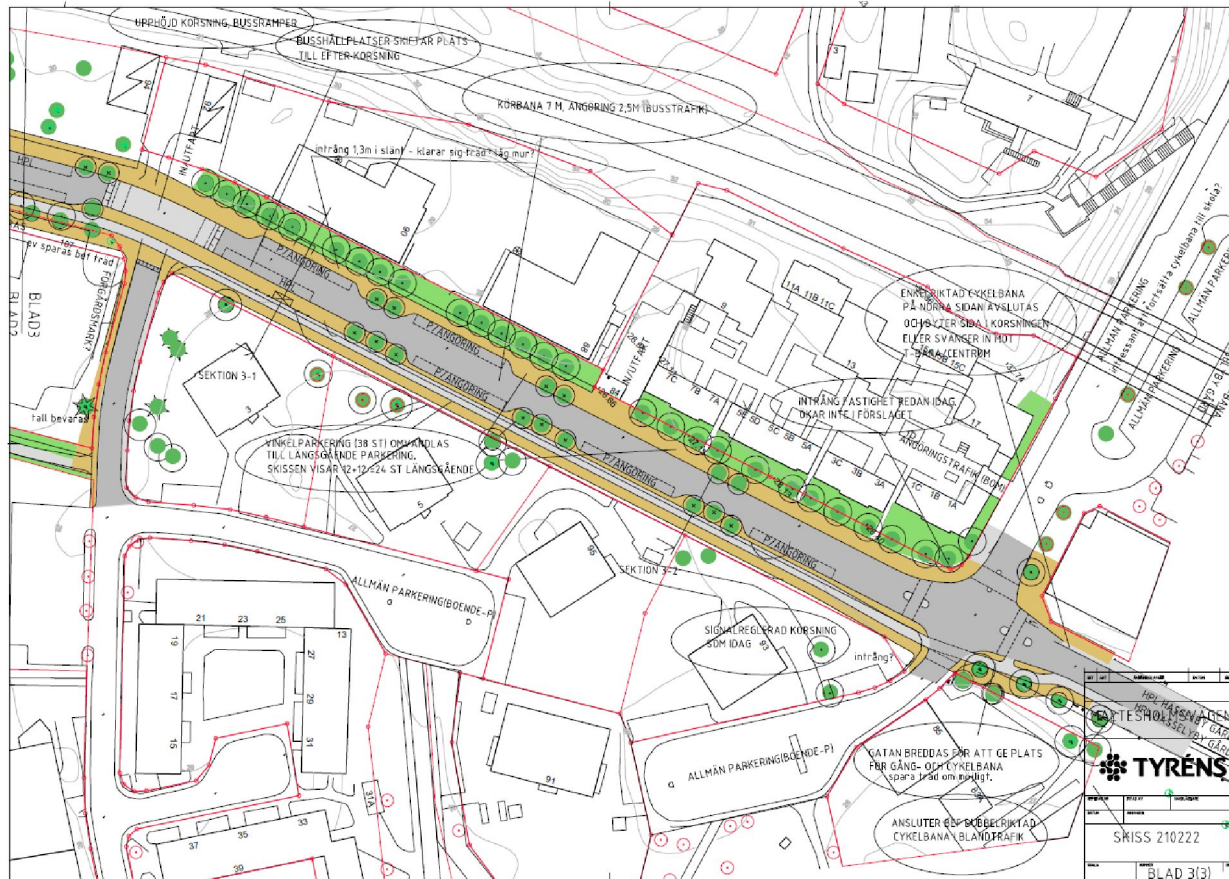
Parkering och angöring

Angöring till nybyggda kvarter tillkommer vilket kan påverka framkomligheten för bilister och busstrafik. Möjlighet till angöring bedöms ge positiva effekter för hastighetsefterlevnaden. Gatan lutar 5 % i längsled och avståndet till entréer är cirka 15 meter. Parkeringsplatser för rörelsehindrade behöver placeras och anpassas enligt detta.

Trafiksäkerhet

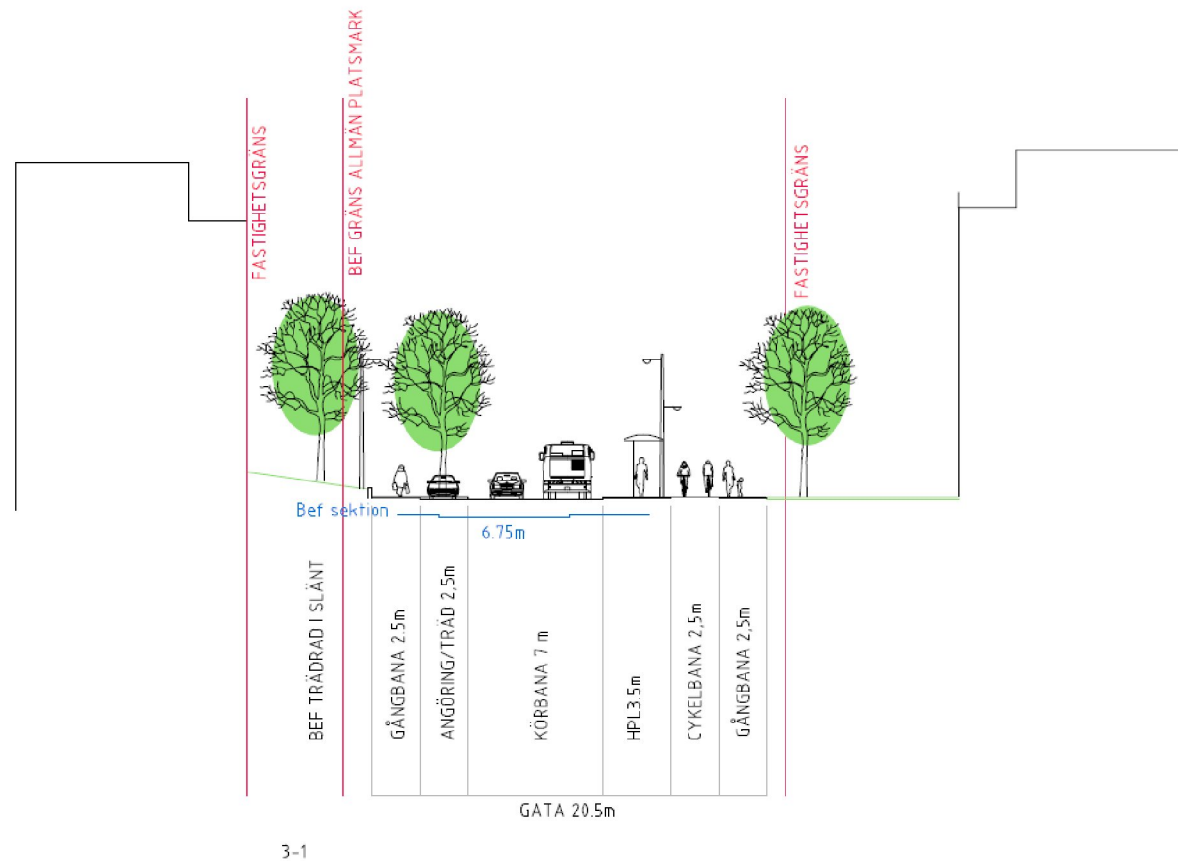
Upphöjda korsningar ger ökad trafiksäkerhet.

6.3 DEL 3(3) ORMÄNGSGATAN TILL LOVISELUNDSVÄGEN

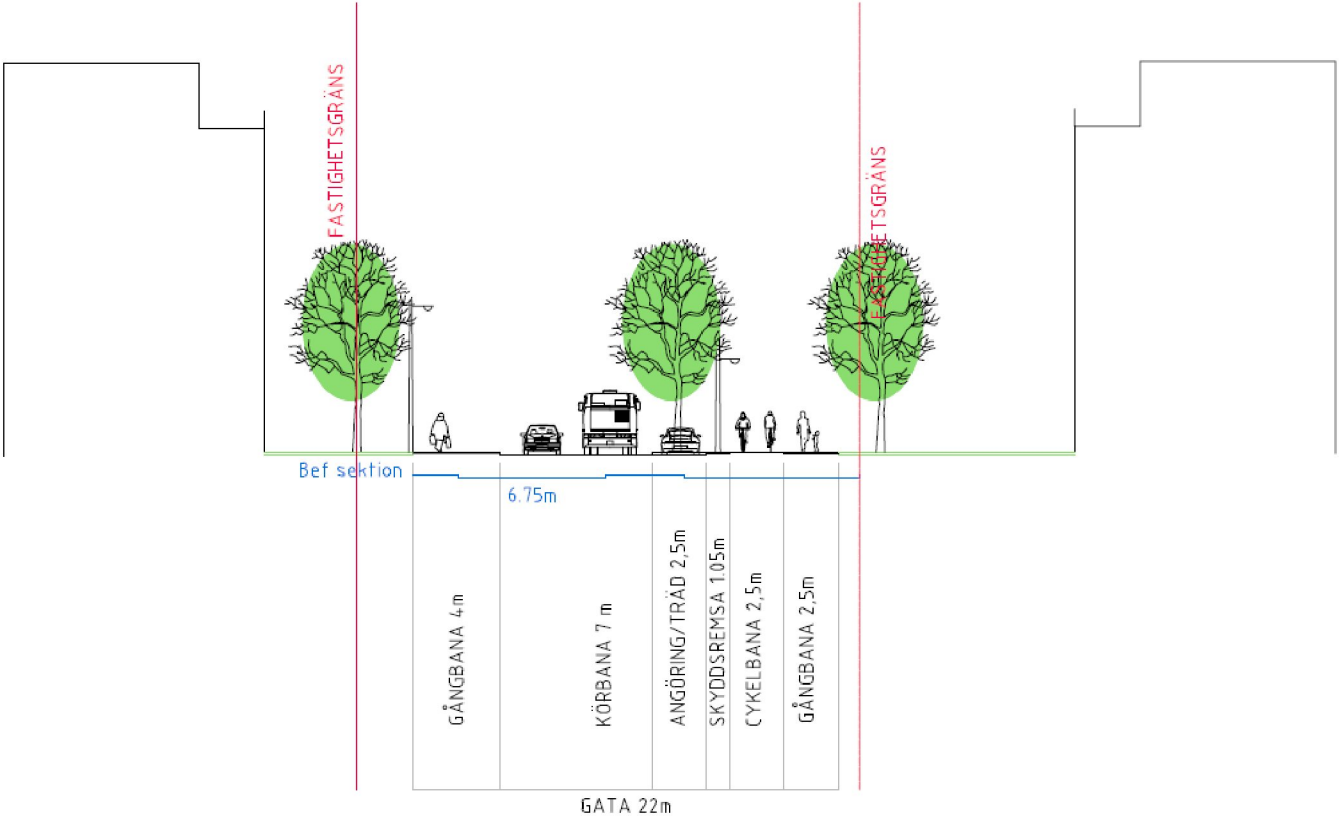


ÅTGÄRDER

- Breddning av körbanan till 7 meter.
- Gångbana på båda sidor (varierar mellan 4 och 2,5 meter).
- Dubbelriktad cykelbana 2,5 meter.
- Plats för parkering/angöring och träd, 2,5 meter, längs delar av sträckan.
- Hållplats inklusive väderskydd
- Upphöjd korsning vid Ormängsgatan (anpassad för busstrafik)
- Korsningen med Loviselundsvägen föreslås vara signalreglerad som idag.
- Enkelriktad cykelbana på norra sidan
Maltesholmsvägen avslutas vid korsningen med Loviselundsvägen och cyklister hänvisas till södra sidan Maltesholmsvägen.



3-1



6.3.1 KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN UTFORMNING

Gång och cykel

Den smala cykelbanan i blandtrafik på norra sidan av Maltesholmsvägen utgår. Separering och breddning av gång- och cykelbanor bidrar till bättre trafiksäkerhet och framkomlighet för fotgängare och cyklister. Den signalreglerade korsningen med Loviselundsvägen förenklar för barn och äldre att korsa Maltesholmsvägen.

Kollektivtrafik

Se kommentar under *Kollektivtrafik* i avsnitt 6.2.1.

Biltrafik

Tillkommande angöring längs gatan kan påverka framkomligheten för bilister och busstrafik. Möjlighet till angöring bedöms ge positiva effekter för hastighetsefterlevnaden.

Parkering och angöring

Snedställda platser (38 stycken) tas bort och ersätts av 30-35 långsgående platser mellan Melongatan och Loviselundsgatan för att möjliggöra breddning av gatan. Befintliga platser används som boendeparkering och det är tillåtet att parkera 7 dygn i sträck. Rekommendationen är att nya långsgående parkeringsplatser regleras med en kortare tidsbegränsning.

Trafiksäkerhet

Upphöjd korsning ger ökad trafiksäkerhet.

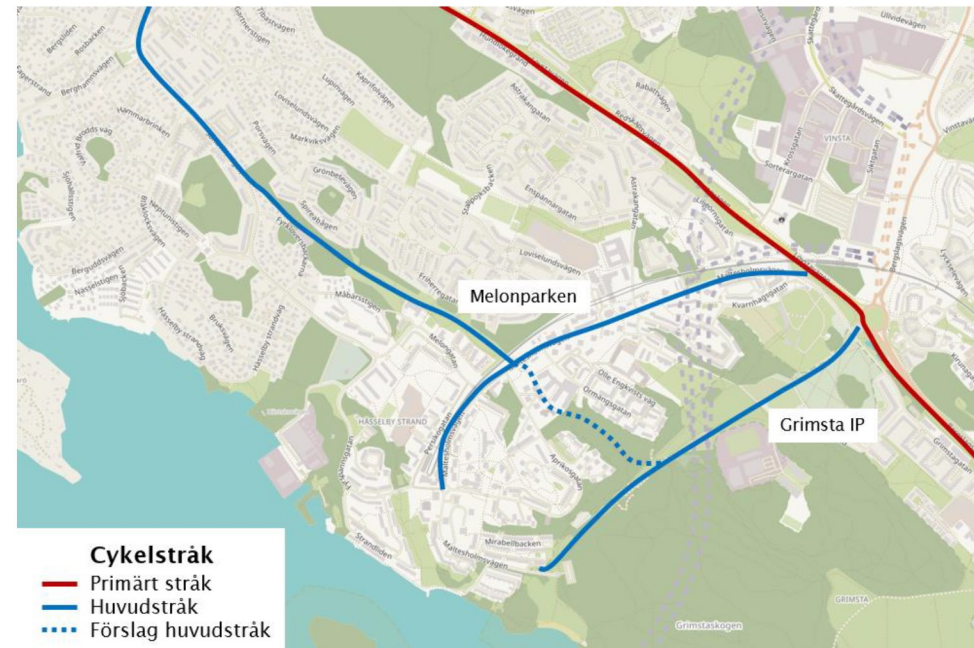
7 FORTSATT ARBETE

Den nya sträckningen av cykelnätet som presenteras i remissversionen för den nya cykelplanen påverkar projektet. Ifall huvudnätet flyttas från sträckningen via Melonparken till Sandviksvägen behöver yta för cykelbana tillskapas, vilket innebär att kvartersmark behöver tas i anspråk för att skapa en tillräckligt bred sektion. Vidare krävs en breddning av Melongatans bro över tunnelbanespåret för att klara separerad gång- och cykelbana enligt cykelplanens standard.

Bedömningen är att det vore mer fördelaktigt att skapa en koppling mellan befintlig sträckning genom Melonparken, via skogsområdet till Grimsta IP (se figur). Det skulle innebära en genare koppling från huvudstråket i Hässelby till pendlingsstråket och vidare mot Bromma.

Cykelplanens förslag föreslås därför ses över.

Vidare rekommenderas systemhandlingsprojektering som inkluderar samordning mellan byggaktörernas planering och planeringen av allmän mark. I systemhandlingsprojekteringen behöver också förslagets konsekvenser för dagvattenhantering och ledningsnätet hanteras.



Figur 22. Förslag till komplettering av cykelnätet. Källa: Tyréns illustration.