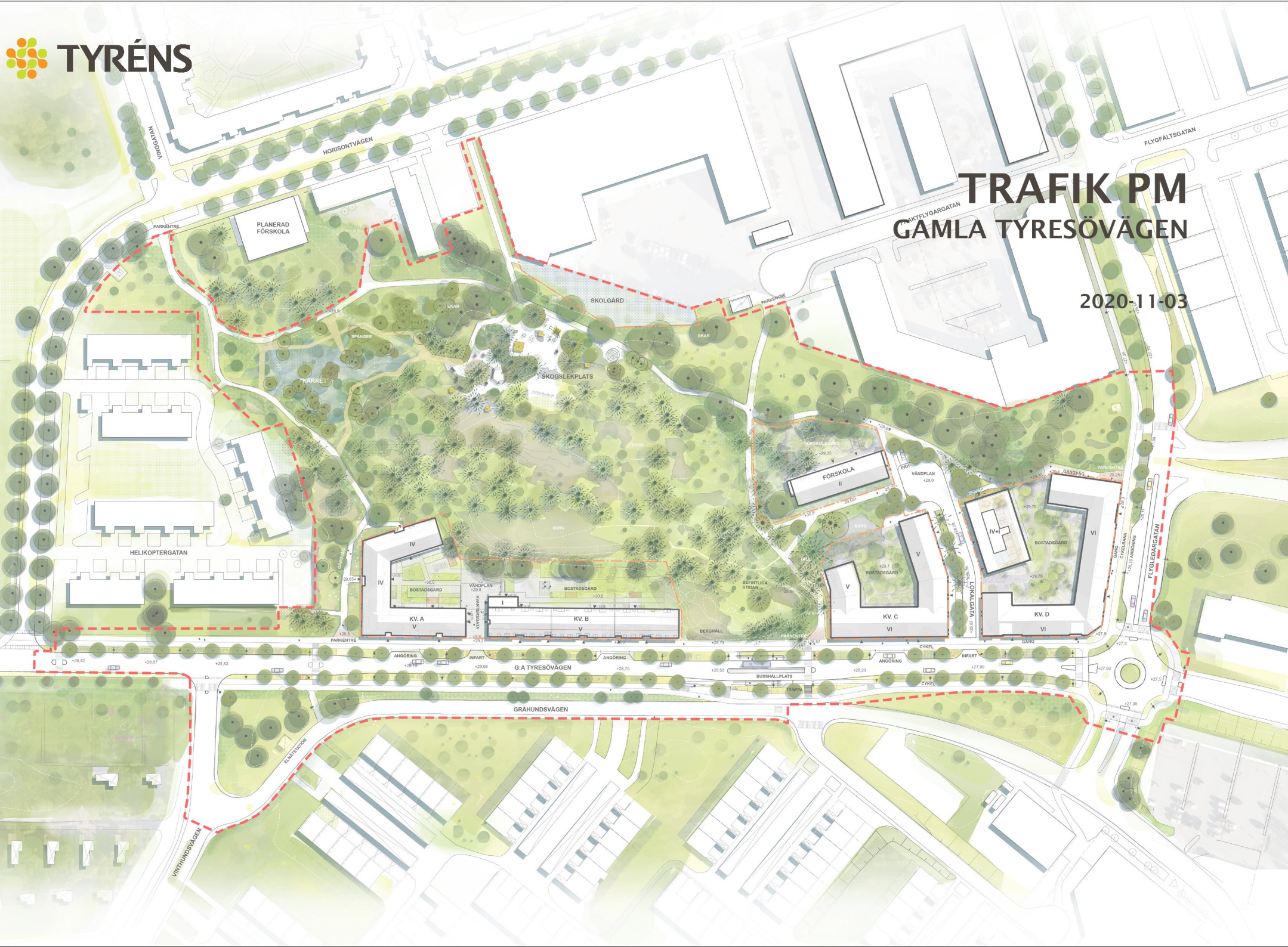


TRAFIK PM GAMLA TYRESÖVÄGEN

2020-11-03



UPPDRAG

Uppdragsnamn: Trafikutredning Gamla Tyresövägen, 292791
Titel på rapport: Trafik PM, Gamla Tyresövägen
Version: 5
Datum: 2020-11-03

MEDVERKANDE

Beställare: Exploateringskontoret, Stockholms stad
Kontaktperson: Sarah Löfling

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Mikael Philsgård
Trafikplanerare: Ali Esmaili
Kvalitetsgranskning: Per Francke

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	5
BEFINTLIG TRAFIKSITUATION	6
Gångtrafik	6
Cykeltrafik	7
Kollektivtrafik	8
Biltrafik.....	9
Trafiksäkerhet	10
FÖRESLAGEN STRUKTUR	11
FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	12
Gångtrafik	12
Cykeltrafik	13
Kollektivtrafik	14
Biltrafik.....	16
Trafiksäkerhet	16
Parkering och Angöring	18
SEKTIONER	20
SAMLAD BEDÖMNING	23



INLEDNING

Stockholm växer och ska vara en attraktiv stad som lockar människor, företag och besökare från hela världen. För att vara det krävs att staden bygger bostäder, service och arbetsplatser i hög takt.

Stockholms stad tog under 2015-2016 fram ett program för utveckling av Bagarmossen - Skarpnäck. Programmet omfattar 2 500-3 000 bostäder.

En del av den föreslagna exploateringen i programmet för Bagarmossen och Skarpnäck finns utmed Gamla Tyresövägen i Skarpnäck. I samband med exploateringen, som består av cirka 475 bostäder, påverkas trafiksituationen längs med gatan.

Detta trafik-PM syftar till att beskriva dagens situation samt hur den framtida trafiksituationen planeras vara och vilka konsekvenserna blir.



Övergripande karta över söderort och exploateringsområdet

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

ÖVERSIKTSPLAN

Allt fler människor söker sig till världens städer, Stockholm är en av dem. Dagens brist på bostäder begränsar stadens utveckling. I översiktsplanen pekas Skarpnäck ut som ett lokalt utvecklingsområde.

FRAMKOMLIGHETS-STRATEGI

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket också innebär ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på resande och trafik. Kommunfullmäktige i Stockholm stad har antagit en framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Den anger styrande principer för hur stadens gator ska användas. Strategins fyra huvudinriktningar är:

- Prioritera kapacitetsstarka färdmedel genom mer reserverad plats i gatunätet
- Trafiken ska bli mer pålitlig genom förutsägbar restid
- Bättre förutsättningar för gående
- Minska de negativa effekter som trafiken kan ha på storstadslivet genom att prioritera miljövänliga färdmedel

GÅNGPLAN

Gångplanen grundar sig i framkomlighetsstrategin och beskriver hur staden ska arbeta och planera för en mer gångvänlig stad. Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ger förutsättningar för att kunna, vilja, veta och våga gå. Planen innehåller såväl fysiska som strategiska åtgärder.

CYKELPLAN

Med utgångspunkt i framkomlighetsstrategin har Stockholm stad tagit fram en cykelplan. Planen omfattar en rad åtgärder som att anlägga fler cykelbanor och cykelfält, anläggning av pendlingsstråk, förbättrad service m.m.

PLAN FÖR SÄKRA- OCH TRYGGA SKOLVÄGAR

Likt cykel- och gångplanen har Plan för säkra- och trygga skolvägar tagits fram inom ramen för Framkomlighetsstrategin. Planen syftar till att skapa trygga och säkra trafikmiljöer i skolors närhet.

GRÖNA- OCH PROJEKTSPECIFIKA PARKERINGSTAL

Projektspecifika parkeringstal bestäms utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (kollektivtrafik, närhet till city, m.m.) och vilken typ av bostäder som byggs.

Gröna parkeringstal är ett frivilligt erbjudande till byggherrarna. Om byggaktören åtar sig att genomföra mobilitetsåtgärder erbjuder staden rabatt på det läges- och projektspecifika parkeringstalet.

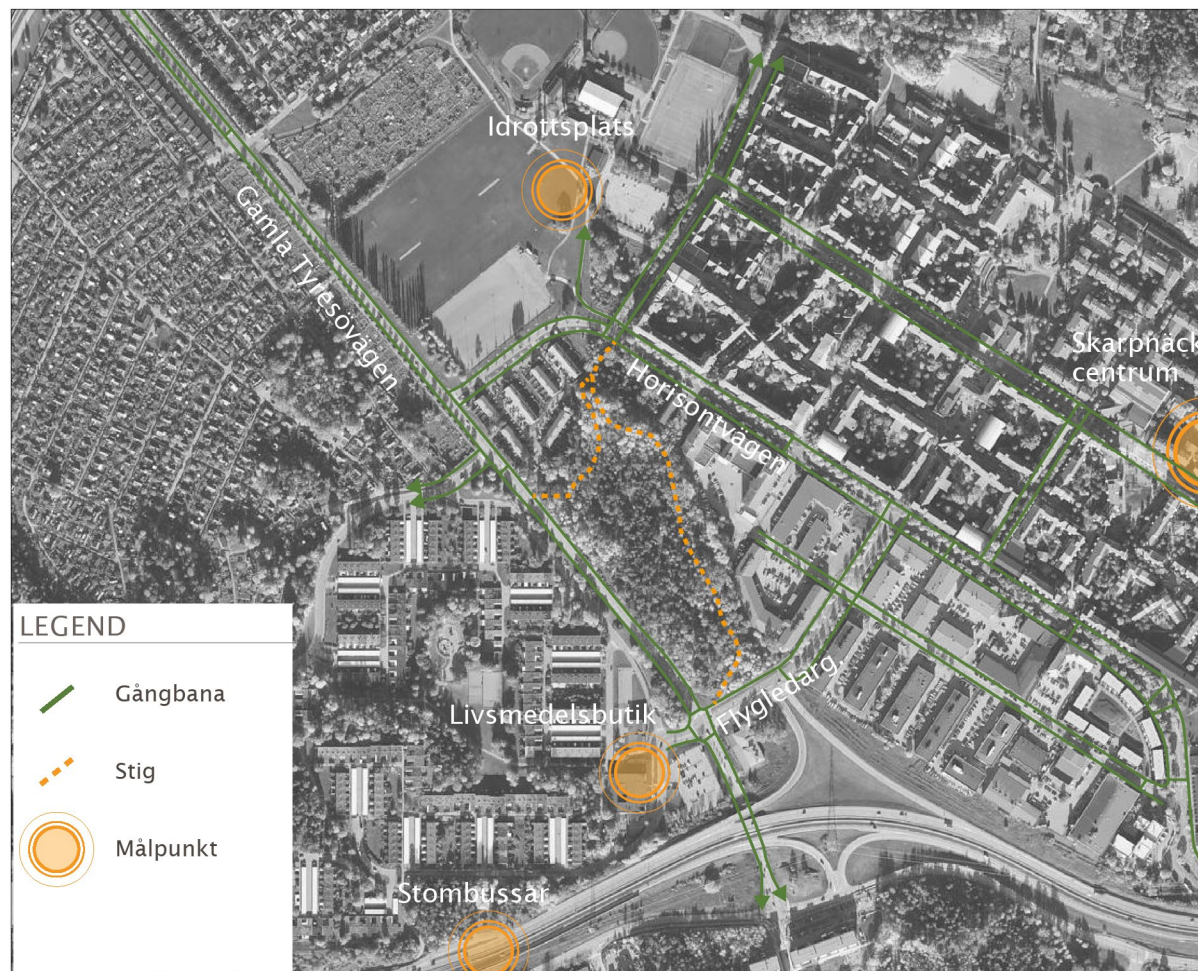
BEFINTLIG TRAFIKSITUATION

Utredningsområdet är beläget längs med Gamla Tyresövägen i Skarpnäck. Idag uppfattas den aktuella delen av Gamla Tyresövägen som en landsväg fri från bebyggelse. I följande kapitel beskrivs den nuvarande trafiksituationen för respektive trafikslag.

GÅNGTRAFIK

Bebyggelsen i Skarpnäck har en tydlig rutnätstruktur. Med strukturen blir gångvägnätet lättorienterat och tydligt. Kopplingen från exploateringsområdet till Skarpnäck och tunnelbanan sker via Flygledargatan. Utmed Gamla Tyresövägen finns gång- och cykelbanor där gående och cyklister separeras med vit heldragen linje. Stråket har begränsad standard i form av smala gångbanor. Stråket leder mot Skogskyrkogården vidare mot Enskede i nordlig riktning. Söderut kopplar stråket samman med Sköndal. Idag finns endast två övergångsställen intill utredningsområdet, bristen på säkra platser att korsa Gamla Tyresövägen kan göra att gatan upplevs som en barriär.

Inom området finns en mindre grusad gångväg/stig genom naturområdet. Stigen kopplar samman Flygledargatan med Horisontvägen. Ytterligare en grusad gångväg/stig binder samman Gamla Tyresövägen med Horisontvägen.



Gångbanor inom utredningsområdet

CYKELTRAFIK

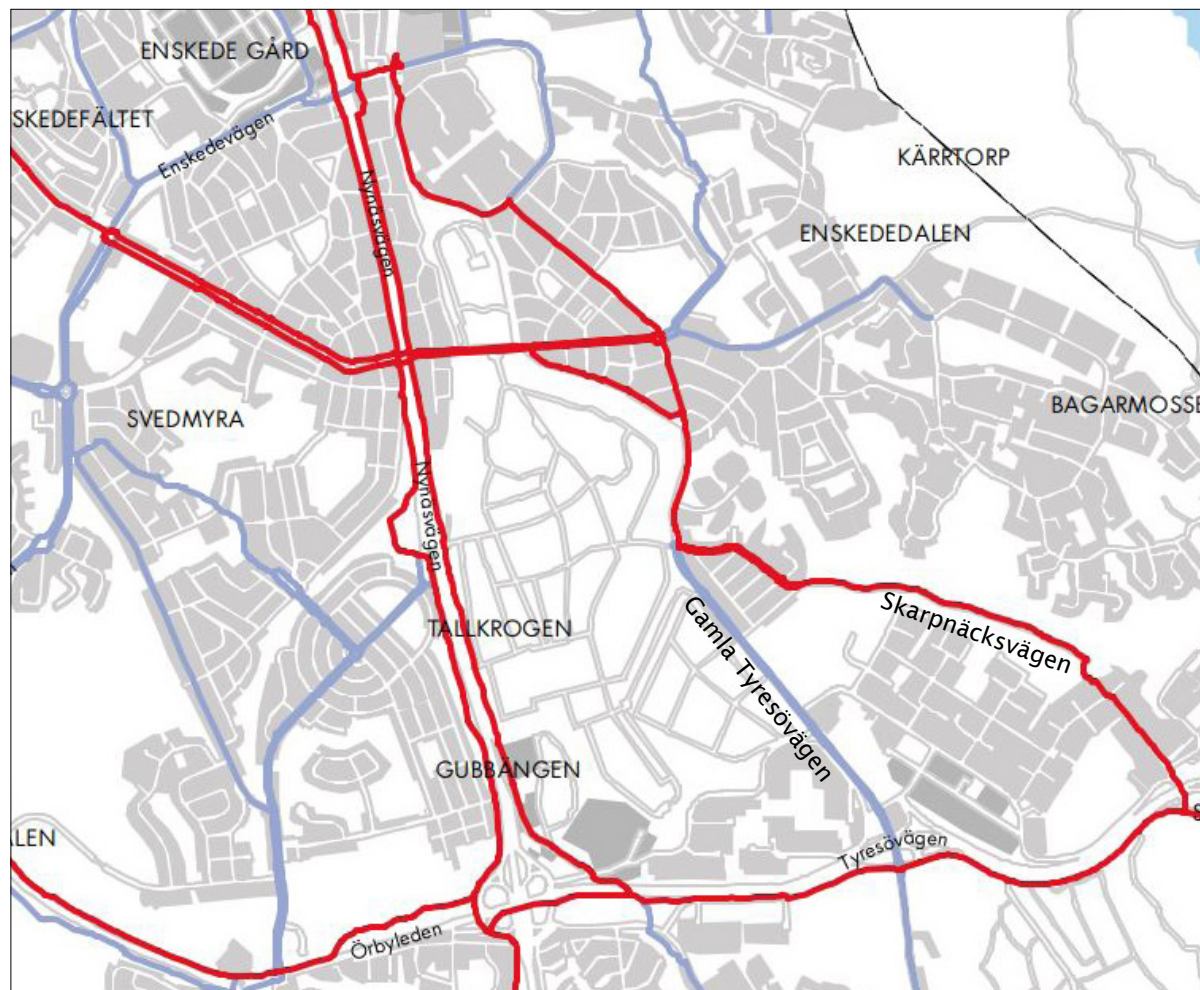
I Stockholm stads cykelplan pekas Skarpnäcksvägen ut som pendlingsstråk och sträcker sig mellan Flatenvägen och Gamla Tyresövägen. Stråket binder samman sydöstra Stockholm med övriga Söderort samt pendlingsstråk vidare mot innerstaden. I planen pekas viktiga stråk ut, standarden på dessa är varierande och alla uppfyller **inte** de riktlinjer som anges i cykelplanen. Vidare kopplar stråket samman Skarpnäck och Bagarmossen med Sköndal via kopplingen mellan Gamla Tyresövägen och Flatenvägen.

Gamla Tyresövägen pekas ut som ett huvudcykelstråk i cykelplanen. Cykelbanorna är enkelriktade längs denna väg och är kombinerade med gångbanor. Separering från fotgängare sker genom vit heldragen linje. Generellt är standarden på cykelstråket längs Gamla Tyresövägen begränsad. Då gående och cyklister delar på en begränsad yta är cykelbanorna smala.

Skarpnäck centrum och tunnelbanan nås via det lokala cykelstråket längs Flygledarvägen, vidare sker cykling i blandtrafik.



Cykelstråk längs Gamla Tyresövägen



Stockholm stads karta över pendlings- och huvudstråk för cykel (röda linjer motsvarar pendlingsstråk och grå huvudstråk)

KOLLEKTIVTRAFIK

Utredningsområdet har god tillgång till kollektivtrafik. I Skarpnäck finns tunnelbanans gröna linje 17 som går mellan Åkeshov och Skarpnäck via Gullmarsplan och T-centralen. Till Gullmarsplan, som är Söderorts knutpunkt, tar en resa cirka 10 minuter. En resa in till Stockholms central, där byte till pendeltåg, samtliga tunnelbanelinjer och bussar kan göras, tar cirka 20 minuter. Från utredningsområdet till tunnelbanan är det drygt 600 meters gångavstånd.

Utöver tunnelbanan finns även flera busslinjer som trafikerar området. Utmed Gamla Tyresövägen går buss 816 som kopplar samman Tyresö centrum med Gullmarsplan via Skarpnäck. I högtrafik avgår bussen med 15-minuters intervaller, övrig tid avgår bussen en gång varje halvtimme. Även buss 180 trafikerar Gamla Tyresövägen, bussen trafikerar sträckan Kärrtorp-Ormhem och kör i 30-minuters trafik i högtrafik. Vidare trafikeras Tyresövägen (Norra Sköndal) av stombusslinje 172 som trafikerar sträckan Norsborg-Skarpnäck. Även stombusslinje 173 trafikerar Tyresövägen och trafikerar sträckan Skarpnäck-Skärholmen. Vid hållplatsen stannar även buss 802 och 807. Hållplatsläget utmed Tyresövägen är idag svårtillgänglig.

I Skarpnäck finns ytterligare en lokalbusslinje. Buss 181 trafikerar sträckan Skarpnäck-Farsta strand via Sköndal. I högtrafik avgår bussen i 15-minuters intervaller.

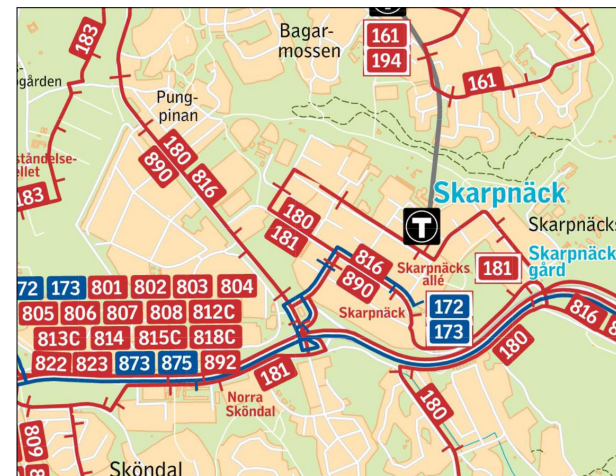
LEGEND



Tunnelbana



Busshållplats



Kollektivtrafikens linjenät i och omkring utredningsområdet



Kollektivtrafikutbudet inom utredningsområdet och dess omgivning (blå cirkel motsvarar 600 meter från tunnelbana)

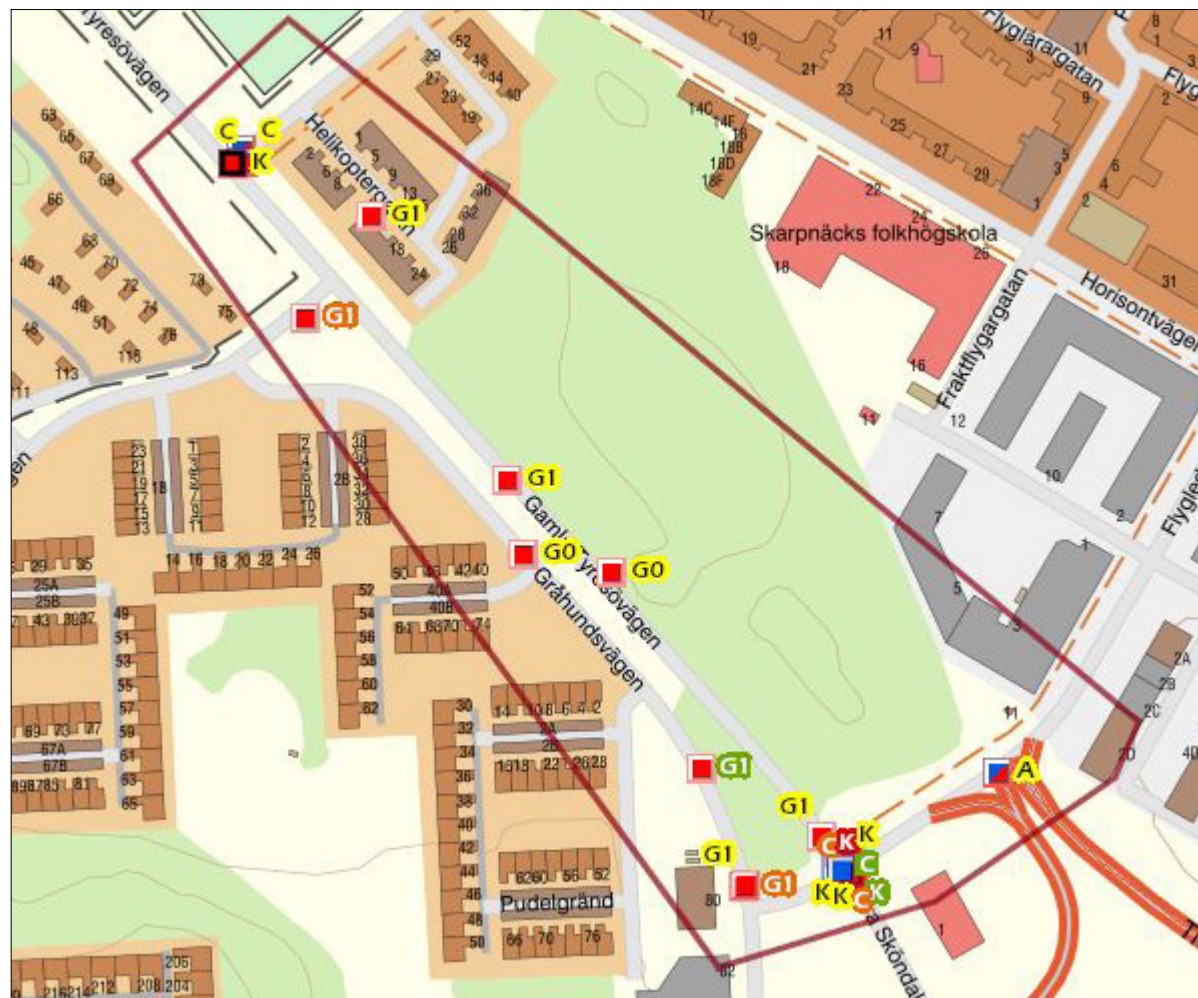
TRAFIKSÄKERHET

Trafiksäkerheten inom området kan studeras genom "STRADA" som är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom det svenska vägtransportsystemet. Redovisade olyckor bygger på inrapporterade olyckor från 2010 till och med 2019. Utöver de inrapporterade olyckorna är det högst troligt med olyckor som inte har blivit inrapporterade.

Totalt har 29 olyckor skett sedan 2010, allvarighetsgraden på dessa redovisas nedan.

- Dödsolyckor: 0
- Allvarliga olyckor: 1
- Måttliga olyckor: 4
- Lindriga olyckor: 21
- Osäker eller okänd svårighetsgrad: 1
- Ej personskadeolyckor: 2

Majoriteten av olyckorna har inträffat i korsningen Flygledargatan/Gamla Tyresövägen. Den vanligaste olyckstypen är mellan motorfordon-motorfordon där 1 av 12 är allvarlig olycka. Längs med Gamla Tyresövägen är den vanligast förekommande olyckan singelolycka bland gående och cyklister. Vidare har tre olyckor inträffat i korsningen Horisontvägen/Gamla Tyresövägen



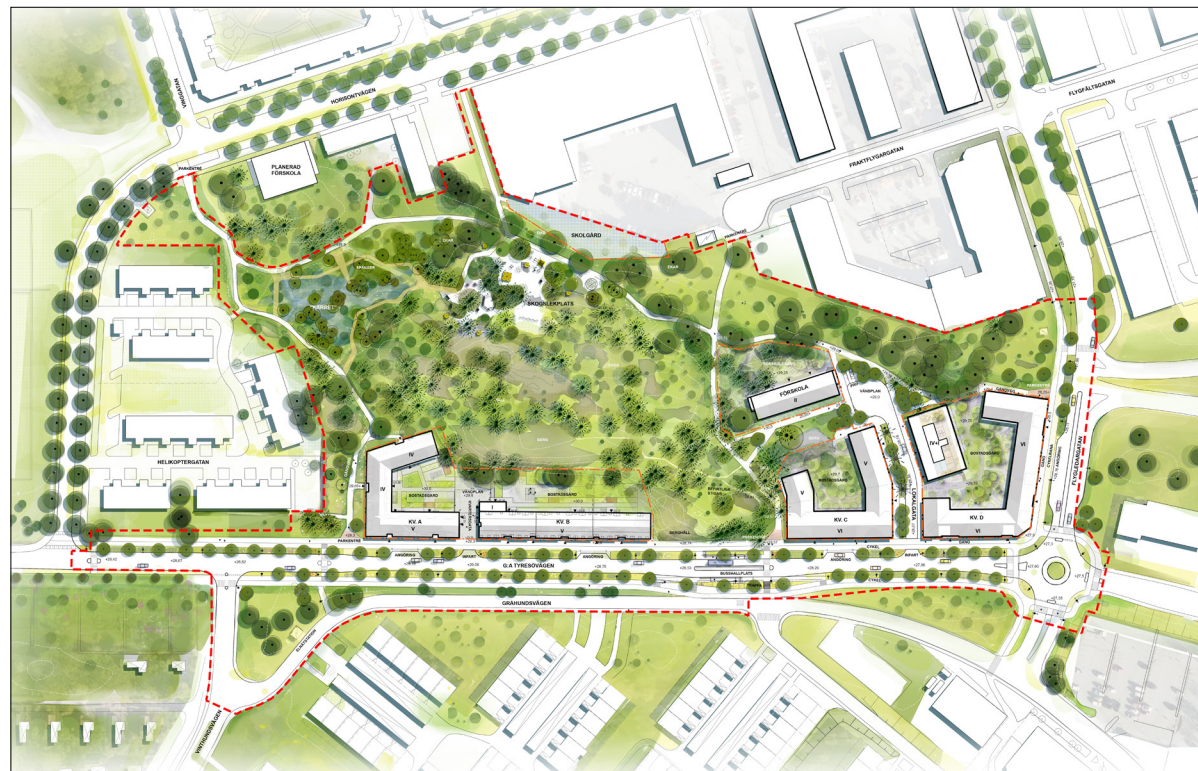
Utdraget från STRADA visar vart de 29 olyckorna har inträffat, de olika beteckningarna motsvarar olika typer av olyckor

FÖRESLAGEN STRUKTUR

Planförslaget omfattar cirka 475 bostäder fördelat på fyra kvarter som är placerade utmed Gamla Tyresövägen. Vidare planeras för en förskola om fyra avdelningar norr om kvarter C. Bottenvåningar i kvarter C och D ska innehålla lokaler.

I programmet för Bagarmossen och Skarpnäck föreslås Gamla Tyresövägen omvandlas från landsvägskaraktär till en mer tydlig stadsgata. Bebyggelsens placering ska tydligt rama in gaturummet och bidra till liv och rörelse för en mer stadslik karaktär. Förslaget innebär oförändrad bredd av körbanan samtidigt som grönytor och enkelriktade cykelbanor med breddmått enligt cykelplanen tillkommer. Vidare tillgängliggör förslaget naturområdet med gångstråk som också kopplar samman med Horisontvägen i norr. I programmet för Bagarmossen och Skarpnäck pekas Horisontvägen och Flygledargatan ut som Skarpnäcks entréer, genom att förstärka Flygledargatan som stadsgata tydliggörs entrén till Skarpnäck.

Ombyggnaden av gatan ska bättre anpassas för tillkommande bebyggelse, bidra till bättre hastighetsefterlevnad och skapa bättre framkomlighet för gående och cyklister.



Illustrationsplan över exploateringsområdet

FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

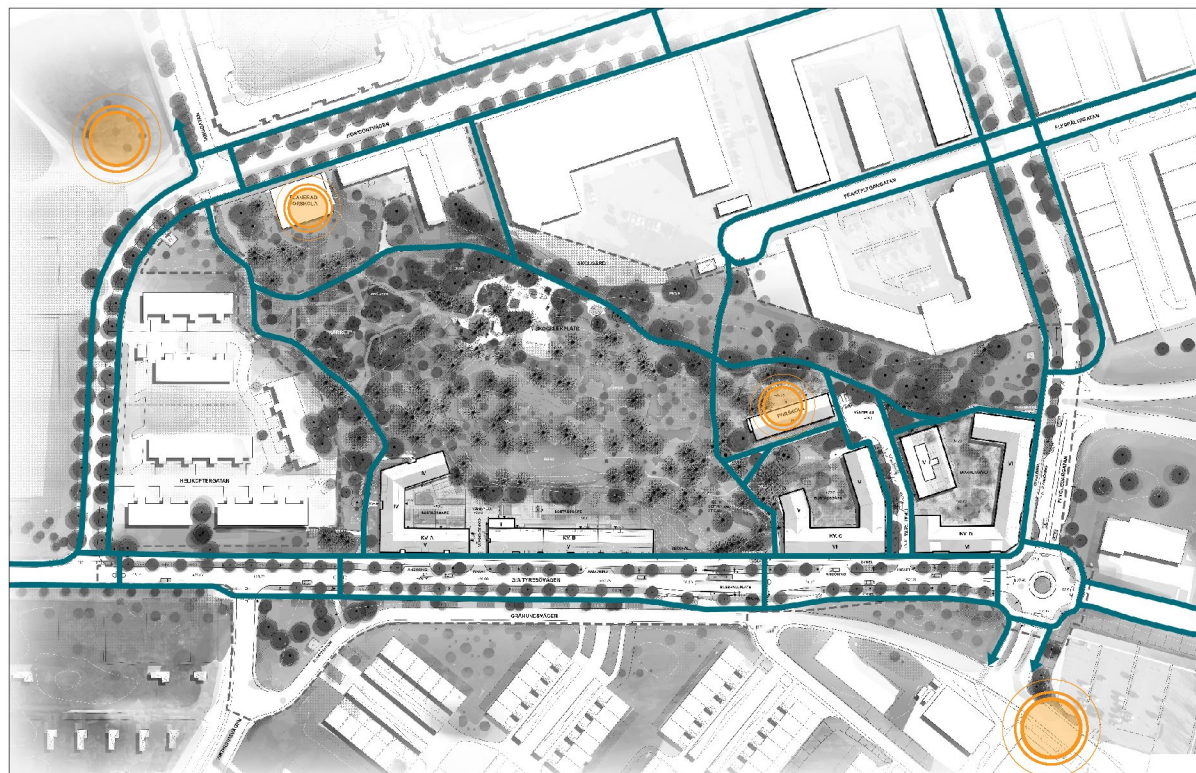
Exploateringen utmed Gamla Tyresövägen innebär att trafiksituationen utmed vägen förändras från att ha en landsvägskaraktär till en mer urban stadsgata. I detta kapitel redovisas den framtida trafiksituationen för respektive trafikslag samt förutsättningar för exploateringen.

GÅNGTRAFIK

Utmed Gamla Tyresövägen skapas bättre förutsättningar för gående. Gångbanorna breddas till 2,50-2,75 meter utmed båda sidor av gatan. Gång- och cykelbanor som ansluter mot nya gator utformas som genomgående för att tydligt prioritera framkomligheten för gående och cyklister. Med denna lösning förbättras också trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna. Med exploateringen tillkommer två nya övergångsställen som korsar Gamla Tyresövägen. En i höjd med Horisontvägen samt en i höjd med det nya hållplatsläget.

I samband med exploateringen tillgängliggörs också delar av naturområdet genom anläggande av nya parkstråk. Parkstråken möjliggör också för genare gångvägar mot idrottsfältet. Parkstråken ges en bredd om cirka 2,5 meter.

Den planerade exploateringen skapar mer liv och rörelse vilket bedöms öka tryggheten i området.



Gångbanor i det framtida trafiksystemet

LEGEND

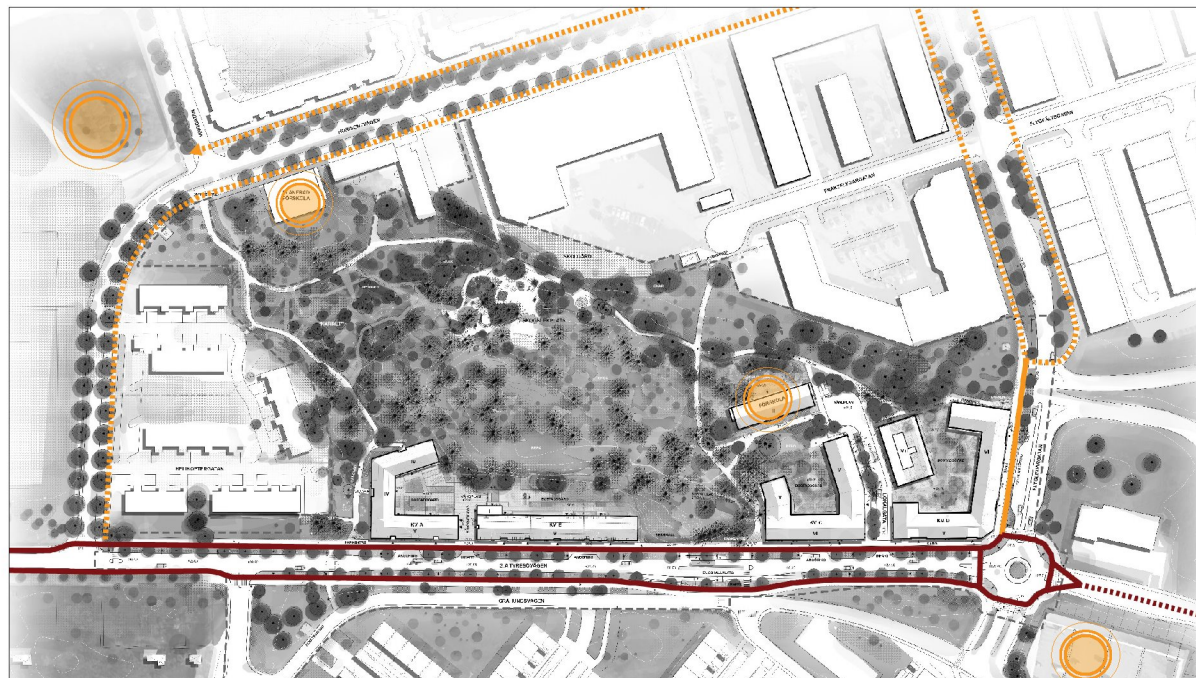
-  Gångbana
-  Målpunkt

CYKELTRAFIK

Skarpnäcksvägen pekas idag ut som pendlingsstråk som binder samman sydöstra Stockholm med övriga söderort samt pendlingsstråk vidare mot innerstaden. I programmet för Bagarmossen och Skarpnäck konstateras att Gamla Tyresövägen har bäst förutsättningar för ett pendlingsstråk mellan Flatenvägen vidare norrut mot Sockenvägen.

I samband med exploateringen byggs enkelriktade cykelbanor längs med Gamla Tyresövägen. Cykelbanorna utformas enligt stadens riktlinjer för pendlingsstråk och ges ett breddmått om 2,25 meter. Utmed Flygledargatan anordnas ny cykelbana som binder samman Gamla Tyresövägen med Skarpnäck. Mellan Gamla Tyresövägen och Flatenvägen binds pendlingsstråken samman genom cykling i blandtrafik vilket bedöms som en bristande länk. Denna del av Gamla Tyresövägen ingår inte i exploateringsprojektet, dock finns framtida planer på att koppla ihop cykelbanorna. Stockholms stad genom Trafikkontoret har uppdraget att rusta upp denna del.

Gång- och cykelbanor mot anslutande gator utformas som genomgående för att tydligt prioritera framkomligheten för gående och cyklister. Med denna lösning förbättras också trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.



Cykelstråk i det framtida trafiksystemet

LEGEND

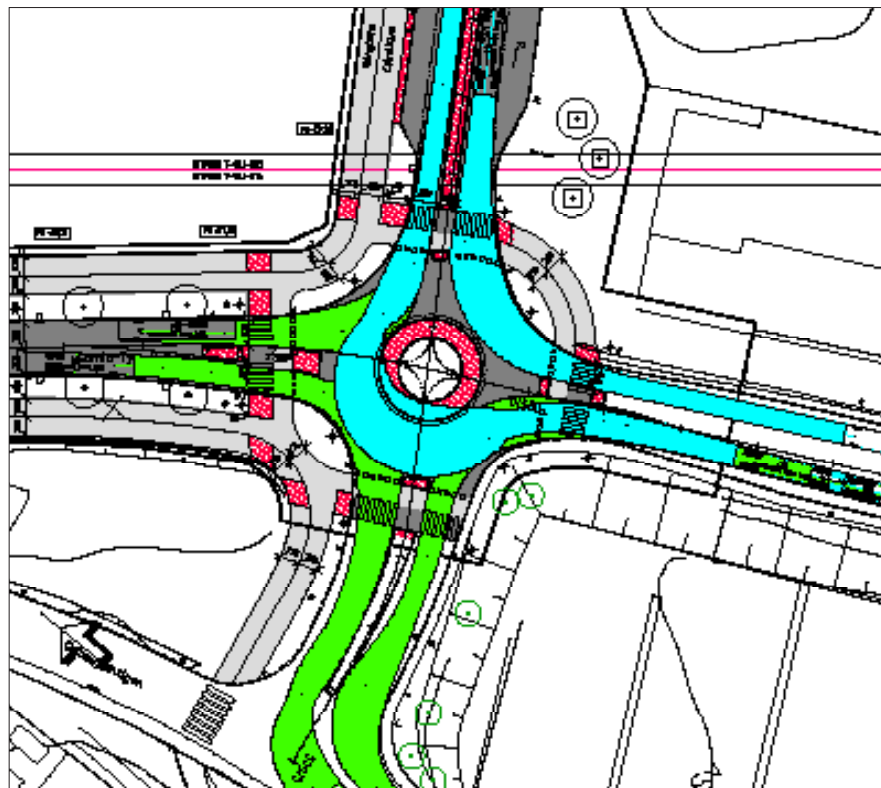
- Pendlingsstråk (cykelbana)
- - - Pendlingsstråk (blandtrafik)
- Lokalstråk (cykelbana)
- - - Lokalstråk (komb. gc-bana)

KOLLEKTIVTRAFIK

Bebyggelsen utmed Gamla Tyresövägen har god tillgång till kollektivtrafik, i framtiden kommer utbudet och framkomligheten öka. När Hagsätragrenen övergår till att bli en av blåa linjens två grenar kan kapaciteten på tunnelbanan öka. I underlagsrapporter till Sverigeförhandlingen anges att 6 minuterstrafik, i rusningstrafik, kan övergå till 4 minuterstrafik. Ökning motsvarar 50 procent och är en betydande kapacitetsökning av kollektivtrafiken. Det planeras också för en upprustning av bytespunkt längs Tyresövägen i Norra Sköndal vilken bland annat syftar till att öka framkomligheten för busstrafik. Vidare har en åtgärdsvalsstudie för ökad framkomlighet för stombusslinjerna 172 och 173 genomförts. I åtgärdsvalsstudie föreslås olika typer av framkomlighetshöjande åtgärder som kan genomföras av berörda kommuner, Keolis, Trafikförvaltningen och Trafikverket.

I samband med exploateringen planeras för en ny utformning i korsningen Gamla Tyresövägen/Flygledargatan. Från att vara en fyrvägs-korsning med väjningsplikt till att bli en cirkulationsplats. Den nya utformningen bedöms inte påverka kollektivtrafikens framkomlighet. Utformningen anpassas efter typfordon LS (24 meter) och Boogiebuss (15 meter) vilka är mer utrymmeskrävande än ledbussar.

I samband med exploateringen och ombyggnad av gatan omregleras Gamla Tyresövägen från 50 till 40 kilometer per timme. Justeringen av hastighetsgränsen görs i linje med stadens hastighetsplan och väntas ha marginell effekt på framkomligheten.



Körspår för typfordon LS och BB

Då korsningen Gamla Tyresövägen/Flygledargatan görs om till en cirkulationsplats hamnar dagens hållplatslägen strax nordväst om Flygledargatan för nära korsningen. Att flytta hållplatsen västerut skulle innebära att hållplatserna, Flygledargatan och Vinthundsvägen, hamnar nära varandra och busstrafiken blir ineffektiv i ett vidare perspektiv.

Förslaget innebär istället att hållplatsen "Flygledargatan" slås samman med hållplatsen "Vinthundsvägen", detta görs mitt på sträckan mellan Flygledargatan och Vinthundsvägen. Ihopslagningen innebär att en del boende i området får längre till busshållplatsen vilket bedöms vara motiverat då kollektivtrafikens framkomlighet och effektivitet prioriteras i ett större perspektiv.

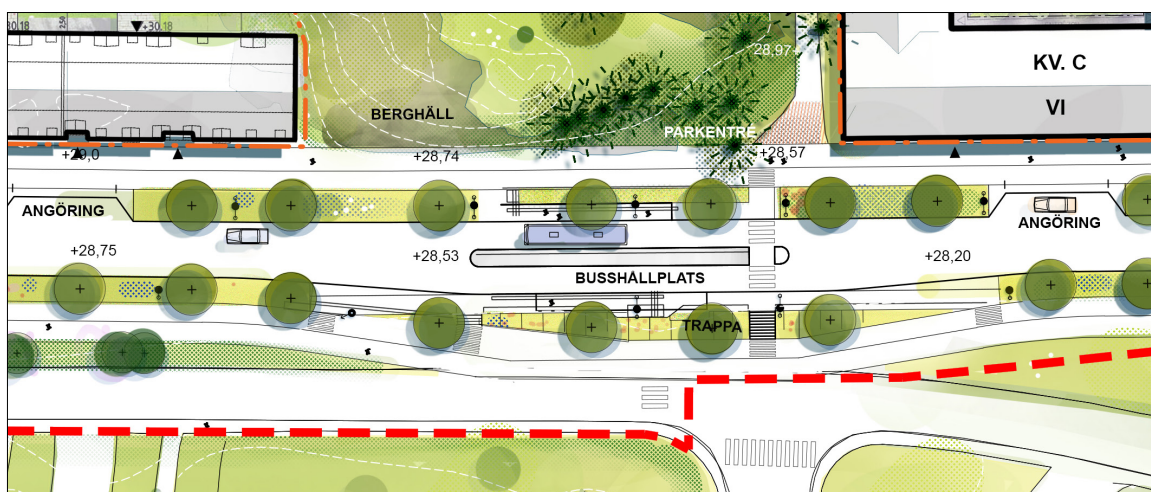
Resandestatistik från år 2019 visar att det i snitt är 75 påstigande och 114 avstigande på hållplatsen Vinthundsvägen dagligen. På hållplatsen Flygledargatan är det i snitt 47 påstigande och 62 avstigande. Omfattningen av de som påverkas av ihopslagningen bedöms därför som liten och gångavstånden bedöms ändå som acceptabla.

Den nya hållplatsen har placerats och anpassats efter gång- och cykelstråk. Hållplatsen utformas som en stopphållplats vilket i sig är ett sätt att prioritera busstrafiken då biltrafik hindras från att köra om bussen och försvåra en utkörning. Utformningen bedöms inte påverka framkomligheten eller körsituationen i området då andra faktorer begränsar kapaciteten.

En omfördelning med ökade trafikmängder längs Horisontvägen är inte heller trolig då denna väg är betydligt längre och har sämre framkomlighet än Gamla Tyresövägen trots de förändringar som föreslås.

Körbanan mellan hållplatserna innefattar en 2,5 meter bred mittrefug vilket är 0,5 meter smalare än Ribuss angivelser. Bredden på 2,5 meter bedöms som tillräcklig bredd god trafiksäkerhet. Avvikelsen från Trafikförvaltningens riktlinjer är en kompromiss mellan värdefull naturmark, linjeföring på pendlingsstråk och ansträngd dagvattensituation.

På grund av utrymmesbrist har avvägelse behövt göras mellan djup på väderskydd och manövringsutrymme mellan väderskydd och körbana. Väderskyddet föreslås till en meter och manövringsutrymmet två meter.



Ny hållplatslösning längs Gamla Tyresövägen

BILTRAFIK

Körbanans gatubredd på sju meter behålls för att skapa goda förutsättningar för busstrafiken. Bebyggelsen som ramar in Gamla Tyresövägen väntas innebära bättre hastighetsefterlevnad. Vidare planeras för en stopphållplats som innebär att framkomligheten för biltrafiken försämras något, dock marginellt. Utmed gatan planeras också för angoringsfickor vilka är 2,5 meter breda som kan påverka framkomligheten för biltrafiken. Samtidigt som biltrafikens framkomlighet prioriteras ned ökar framkomligheten för gående och cyklister och kollektivtrafiken, helt i linje med framkomlighetsstrategin.

I samband med exploateringen omregleras Gamla Tyresövägen från 50 till 40 kilometer per timme. Den sänkta hastigheten är i linje med stadens hastighetsplan. Trafikmätningar visar att medelhastigheten på sträckan idag är cirka 45 kilometer per timme och sänkt hastighet väntas ha marginell effekt på framkomligheten.

I programmet för Bagarmossen och Skarpnäck redogörs för trafikutvecklingen i området och att det framtida resandet styrs av respektive trafikslags kapacitet. Bedömningen är att det framtida resandet i huvudsak kommer ske i form av gång, cykel och kollektivtrafik.

Den främsta anledningen till slutsatsen är biltrafikens begränsade möjlighet att växa. Begränsningen beror på att Sockenvägen och Nynäsvägen idag är kraftigt belastade under maxtimmar.

En ökning av biltrafiken innebär försämrade framkomlighet förutsatt att en utbyggnad av vägkapaciteten inte görs, en utveckling som inte bedöms som trolig. Att dagens trafikflöden kvarstår eller inte ökar över dagens nivåer är troligt och efterliknar den utveckling som varit i Bagarmossen och Skarpnäck de senaste 10-15 åren.

Den begränsade framkomligheten för biltrafik kan med verktyg så som låga parkeringstal, mobilitetslösningar och utvecklad kollektivtrafik innebära att fler väljer att resa hållbart i enlighet med framkomlighetsstrategin.

Trots senare års växande befolkningstäthet i söderort har trafikflödena på Gamla Tyresövägen varit stabila under en längre period. Senaste mätningen (år 2019) för hela Stockholms vägnät visar att trafikarbetet minskar och utvecklingen i kommunen är på rätt väg.

TYRESÖVÄGEN

Då Tyresövägen utgör ett riksintresse för kommuner är det av stor vikt att vägen inte påverkas av den planerade exploateringen.

Den förändrade utformningen längs Flygledargatan från två till ett körfält i västlig riktning har en indirekt påverkan på Tyresövägen. Samtidigt ändras korsningsutformningen Flygledargatan/Gamla Tyresövägen till en cirkulationsplats vilket skapar bättre flöde för avfartstrafiken från Tyresövägen. Vidare är avfartsrampens längd väl tilltagen och risk för köbildning in på Tyresövägen bedöms som liten.

TRAFIKSÄKERHET

Nulägesbeskrivningen och det STRADA utdrag som gjorts visar tydligt att korsningen Gamla Tyresövägen/Flygledargatan är den mest olycksdrabbade platsen inom planområdet. Genom ändrad korsningsutformning från fyrvägs korsning till cirkulationsplats bedöms trafiksäkerheten förbättras genom sänkta hastigheter och ökat samspel i trafiken. Vidare är gång- och cykelbanor utmed Gamla Tyresövägen genomgående vilket ökar trafiksäkerheten för gående- och cyklister. De genomgående gång- och cykelbanorna innebär genom sin utformning att gående och cyklister har företräde.

I planförslaget har fickhållplatserna gjorts om till en stopphållplats. Ändringen bedöms vara trafiksäkerhetshöjande då avstigande resenärer, som ska korsa gatan, inte riskerar interaktion med förbipasserande fordonstrafik.

SÄKRA SKOLVÄGAR

Hämtning och lämning till förskolan ska primärt ske i form av gång, cykel och kollektivtrafik. Med angöringsgatan säkerställs tillgänglighetskrav och avfallshantering. Utmed angöringsgatan finns trafiksäkra gångstråk som erbjuder säkra skolvägar. Hämtning och lämning kan också ske med bil från andra gator så som Horisontvägen eller Fraktflygargatan.



- LEGEND
- ▬ Huvudgata
 - ▬ Lokalgata
 - ▬ Övergripande gatunät

Inga större strukturella förändringar av biltrafiknätet efter en exploatering längs med Gamla Tyresövägen

PARKERING OCH ANGÖRING

Parkering för boende och besökare ska enligt stadens riktlinjer ske på kvartersmark. Via den allmänna lokalgatan mellan kvarter C och D samt gatan som utgörs av kvartersmark mellan A och B, nås in- och utfarter till garagen. Via lokalgatorna finns också möjlighet för sopbil att angöra dockningsstationer för mobil sopsug. Vändplatserna i ändarna av lokalgatorna är utformade efter sopbilens utrymmesbehov. Invid kvarter A och B, som är kvartersmark, behöver dock vändningen ske genom en backrörelse.

Parkeringstalet för den planerade exploateringen följer stadens riktlinjer för gröna- och projektspecifika parkeringstal. Inom ramen för detaljplaneprocessen tas ett lägesbaserat parkeringstal fram. Beroende på lägenhetsstorlekar och eventuella mobilitetsåtgärder finns möjlighet för ytterligare rabatt på parkeringstalet.

Utifrån projektgruppens samlade bedömning är det lägesbaserade parkeringstalet 0,5 bilplatser per lägenhet och baseras på följande faktorer:

- Närhet till kollektivtrafikens stamnät
- Närhet till city
- Tillgång till lokal service och andra urbana aktiviteter
- Tillgång till lediga garageplatser på tomtmark

Lägesbaserat parkeringstal
0,5 p-platser/bostad

I det fortsatta planeringsarbetet ska det projektspecifika parkeringstalet bestämmas och beror på slutlig lägenhetsfördelning. Vidare behöver byggaktörer också ta ställning till mobilitetsåtgärder för möjlighet till reduktion av parkeringstalet.

Norr om kvarter C planeras en förskola vilken medför ett angöringsbehov för varuleveranser. Varuleveransen säkerställs genom lokalgatan mellan kvarter C och D och utgör allmän platsmark. Vändplanens utformning möjliggör för 10 meterslastbil (LOS) att vända utan att behöva backa.

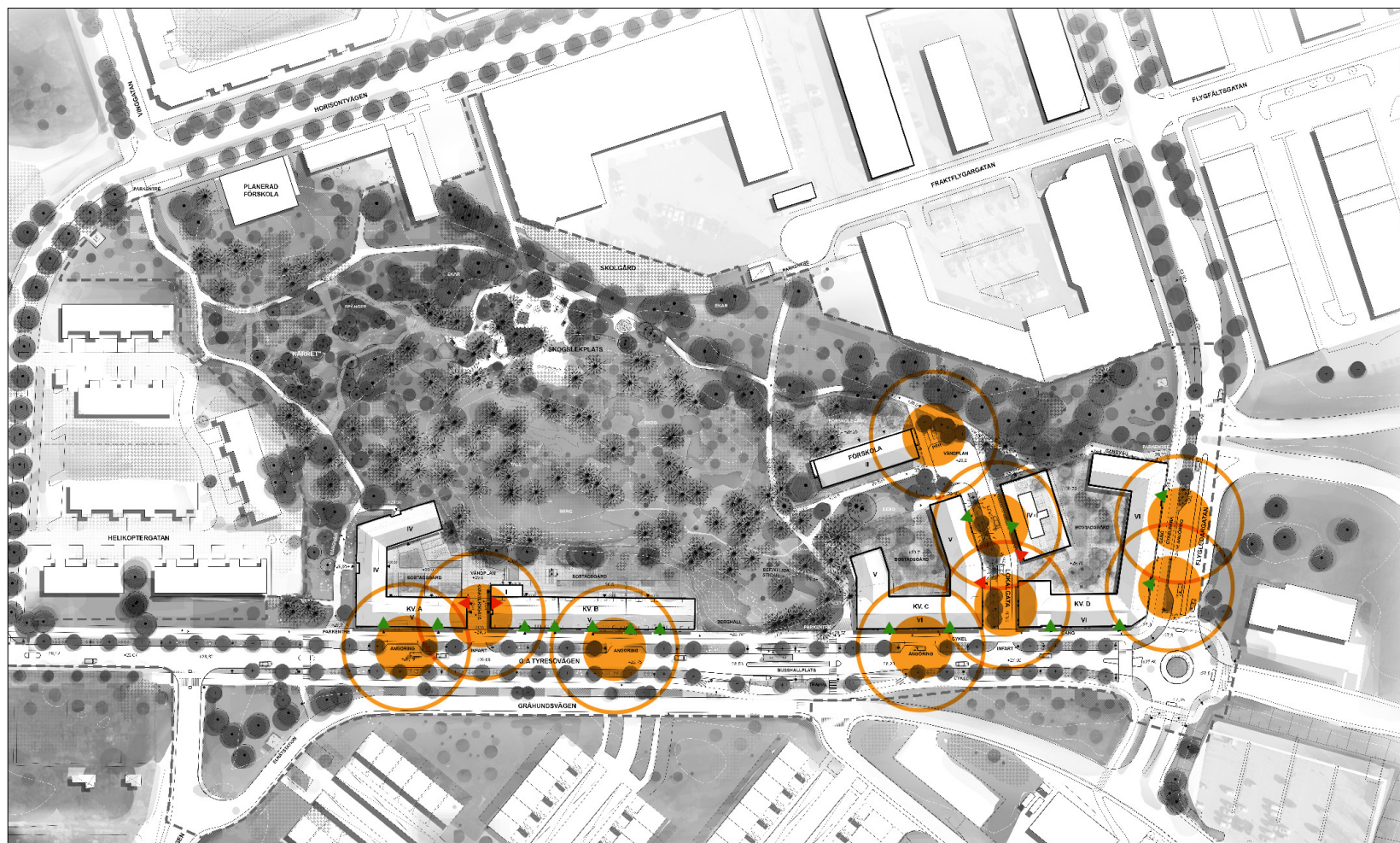
Vidare planeras för lokaler i bottenvåningar i kvarter C och D. Angöringsbehovet till dessa säkerställs genom angöringsfickor utmed Gamla Tyresövägen och Flygledargatan.

Norr om kvarter A finns en avluftsanordning vilken ska kunna angöras av 15 meterslastbilar. I dagsläget angörs anordningen via backrörelser. Utrymme har säkerställts för fortsatt åtkomst. Vid detaljprojektering bör dock körspår kontrolleras.

Parkering för rörelsehindrade löses i de underliggande garagen. Angöring till entréer löses via gata, i illustrationen på sidan 18 redovisas lägen för angöring, vissa av dessa innebär avsteg från stadens riktlinje om 10 meter från entré men uppfyller Boverkets krav om 25 meter. Längs med lokalgatorna kan angöring ske i körbanan.

Cykelparkeringstal
3 cpl/100 kvadratmeter BTA

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder ska i första hand lösas inom fastigheten. Principen är att parkeringen ska ordnas på tomtmarken eller inom huset, inte på gatumark. Vidare ska cykelparkeringen vara av god kvalitet. Cykeln ska vara lättillgänglig, eventuella dörrar bör förses med automatik och möjlighet för fastlåsning av ram ska finnas. Vid utformning av cykelparkeringen ska minst 1 av 40 platser utformas för större cyklar som lastcyklar och cykelvagn. Cykelparkering utomhus bör förses med väderskydd och alla platser bör när de är färdigbyggda vara enkla att komma åt.



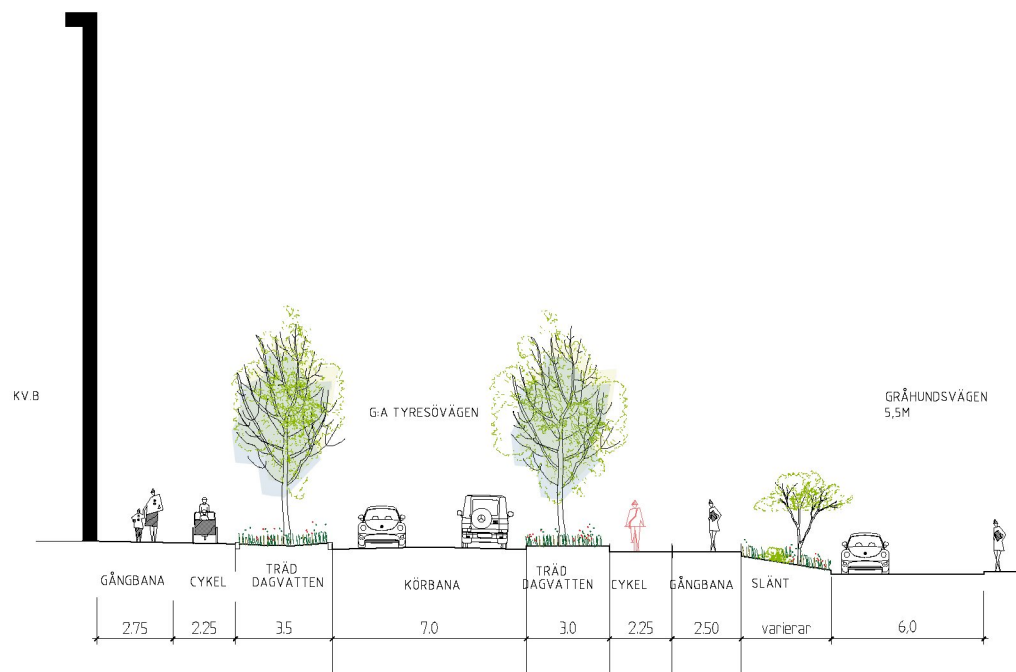
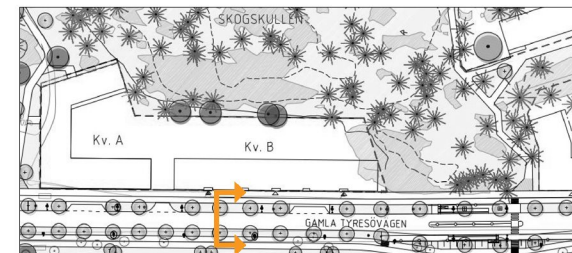
LEGEND

- ▲ Entré
- ▲ Infart garage
- 10-meters radie
- 25-meters radie

Angöring och parkering för personer med särskilda behov i det framtida trafiksystemet

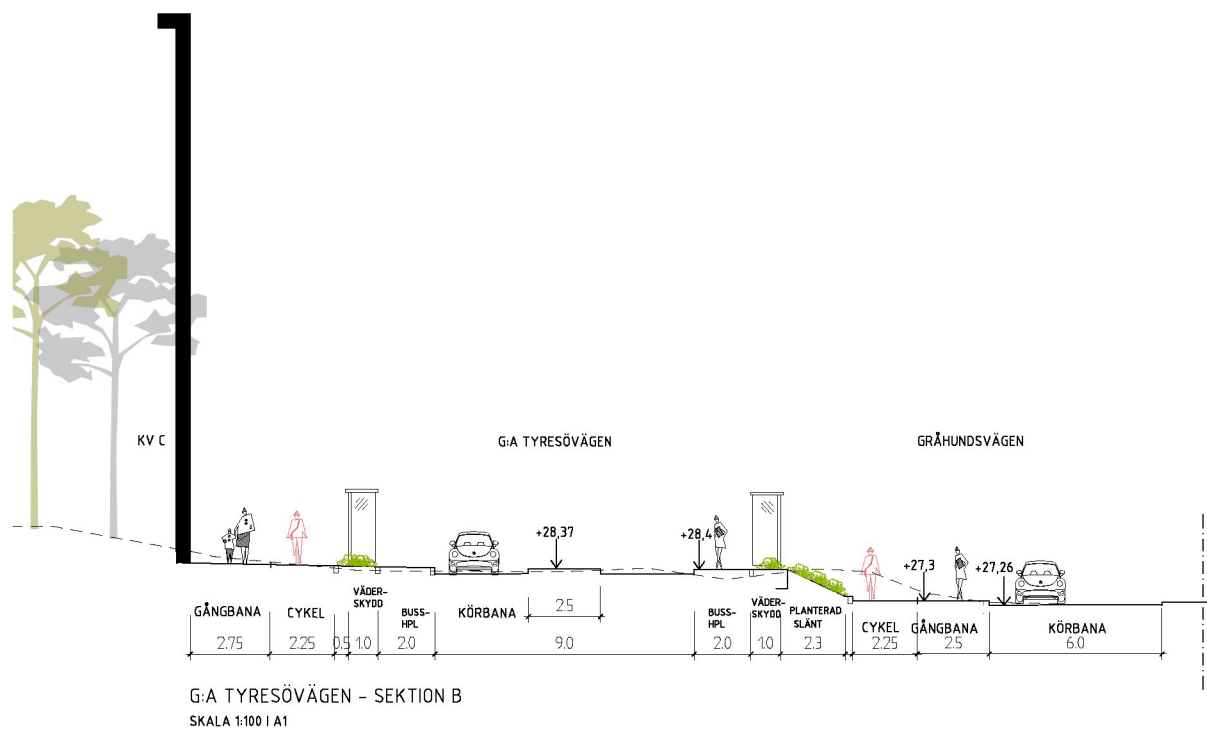
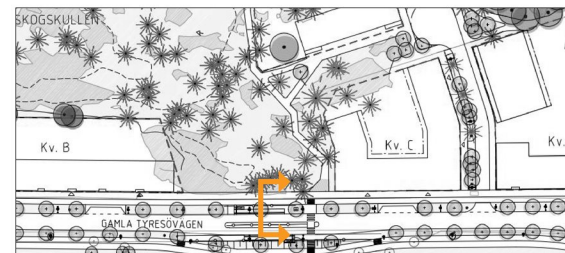
SEKTIONER

Sektionen för Gamla Tyresövägen inkluderar gångbanor, enkelriktade cykelbanor, grön- och angöringsyta och körbana. Grön- och angöringsytan är varierande där angöringsbehovet ordnas i fickor mot den nya bebyggelsen.



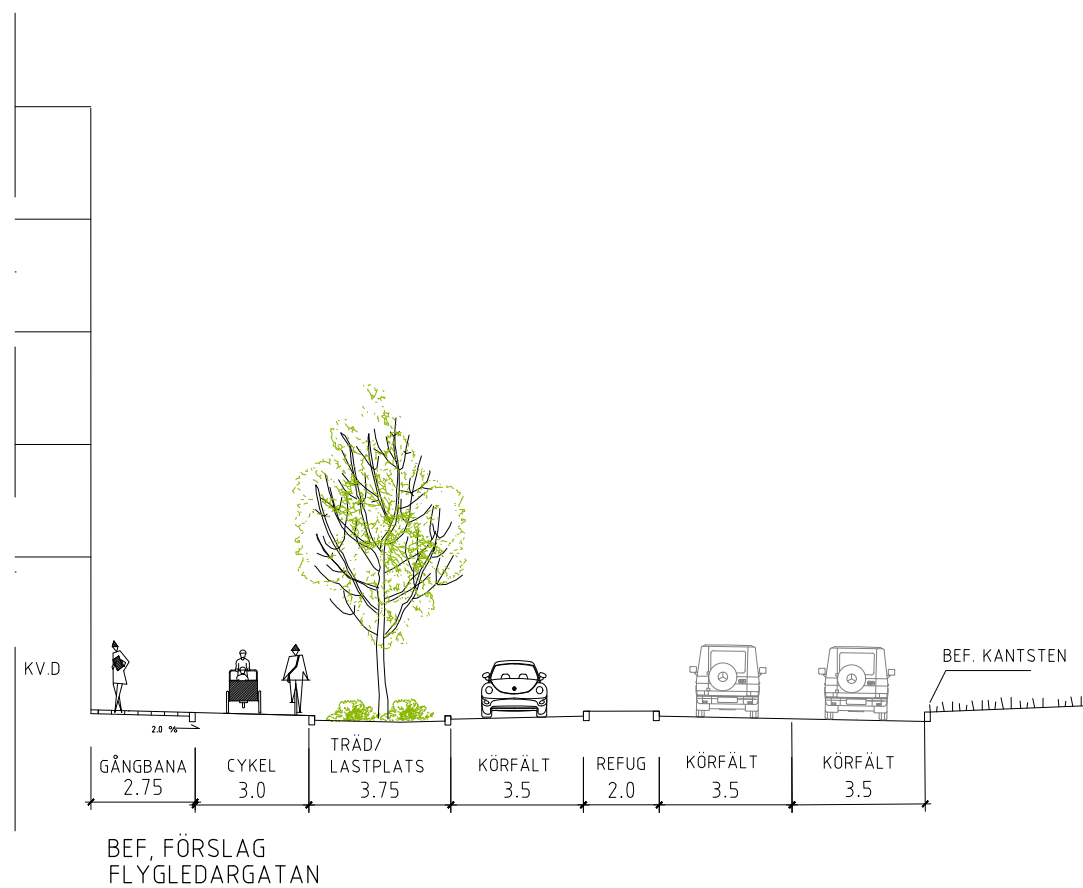
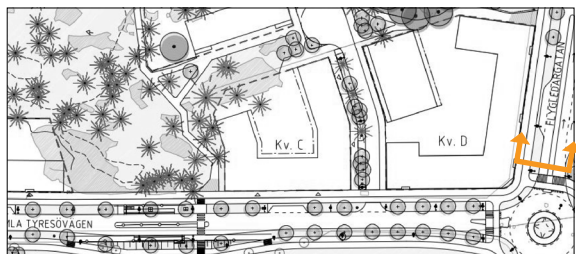
G:A TYRESÖVÄGEN - SEKTION A
SKALA 1:100 | A1

I anslutning till stopphållplatserna längs Gamla Tyresövägen ser sektionen något annorlunda ut. För att inrymma hållplatserna och väderskydd görs ett uppbrott i grön- och angöringsytan. Körbanan förses med en mittrefug som trafiksäkerhetsåtgärd för säkra passager. Vidare förläggs gång- och cykelbanan i nivå med Gråhundsvägen invid busshållplats.



Sektionen utmed Flygledargatan smalnas av från två körfält till ett i södergående riktning. Norrgående riktning lämnas oförändrad med två körfält varav det östra används som högersvängskörfält till påfartsramp till Tyresövägen.

Längs med sträckan finns en angöringsficka som medger tillgänglig angöring till entréer mot gatan.



SAMLAD BEDÖMNING

Den planerade exploateringen utmed Gamla Tyresövägen är ett steg i att omvandla gatan från den landsvägskaraktär som är idag, till en mer stadslik och urban gata. Genom entréer mot gatan och lokaler i bottenvåning skapas liv och rörelse i området som idag fungerar som en transportsträcka.

Korsningen Flygledargatan/Gamla Tyresövägen är idag en fyrvägs-korsning och den mest olycksdrabbade delen av planområdet. I samband med exploateringen föreslås korsningen göras om till en cirkulationsplats vilket bidrar till ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Genom sammanslagning av två fickhållplatser till en stopphållplats prioriteras kollektivtrafiken samtidigt som trafiksäkerheten ökar ytterligare.

Vidare föreslås nya, enkelriktade, cykelbanor utmed Gamla Tyresövägen vilka uppfyller standarden för pendlingsstråk. Stråket innebär ett avsteg från Stockholms stads cykelplan och flytt av pendlingsstråket från Skarpnäcksvägen till Gamla Tyresövägen.

För exploateringen finns goda förutsättningar för hållbart resande med närhet till såväl tunnelbana som busstrafik. Då anslutande trafiksystem idag är högt belastade väntas den alstrade trafiken främst vara i form av gång, cykel och kollektivtrafik.

Det lägesbaserade parkeringstalet för bostäderna är 0,5 parkeringsplatser per bostad för bil. Parkeringen förpassas till garage. Cykelparkeringstalet är tre cykelplatser per 100 kvadratmeter bostad.

Den samlade bedömningen för den planerade exploateringen är att trafiksituationen påverkas positivt. Omvandlingen från landsvägskaraktär till stadsgata innebär en mer levande stad och ökar såväl trygghet som trafiksäkerhet.

