



Stockholms
stad

TrafikPM

Underlag till detaljplanen

Akalla 4:1 Dalhagens IP

i Husby

December 2018

Uppdrag

Titel på rapport:

Trafikanalys Husby
TrafikPM Husby, underlag till detaljplanen
Akalla 4:1 Dalhagen IP i Husby
Slutversion 2018-12-20

Datum:

Medverkande

| | |
|----------------------|--|
| Beställare: | Stockholms stad, Exploateringskontoret |
| Kontaktperson: | Axel Nelstrand, Lilly Lwam Abraham |
| Konsult: | Sweco |
| Uppdragsansvarig: | Adelinn Persson Söör |
| Trafikplanerare: | Maximilian Bengtsson |
| Kvalitetsgranskare: | Krister Isaksson |
| Landskapsarkitekter: | Kragh & Berglund |
| Uppdragsansvarig LA: | Jonas Berglund |
| Handläggare LA: | Maria Höök |

Innehållsförteckning

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1 | Bakgrund, syfte och avgränsning | 4 |
| 2 | Styrande dokument och riktlinjer | 6 |
| 3 | Nulägesbeskrivning | 6 |
| 3.1 | Gatunät | 6 |
| 3.2 | Kollektivtrafik | 7 |
| 3.3 | Gång- och cykelnät | 8 |
| 4 | Planförslag | 9 |
| 4.1 | Dalhagen | 9 |
| 4.2 | Grönkilen | 10 |
| 5 | Slutsatser | 14 |

Referenser

1. Bakgrund, syfte och avgränsning

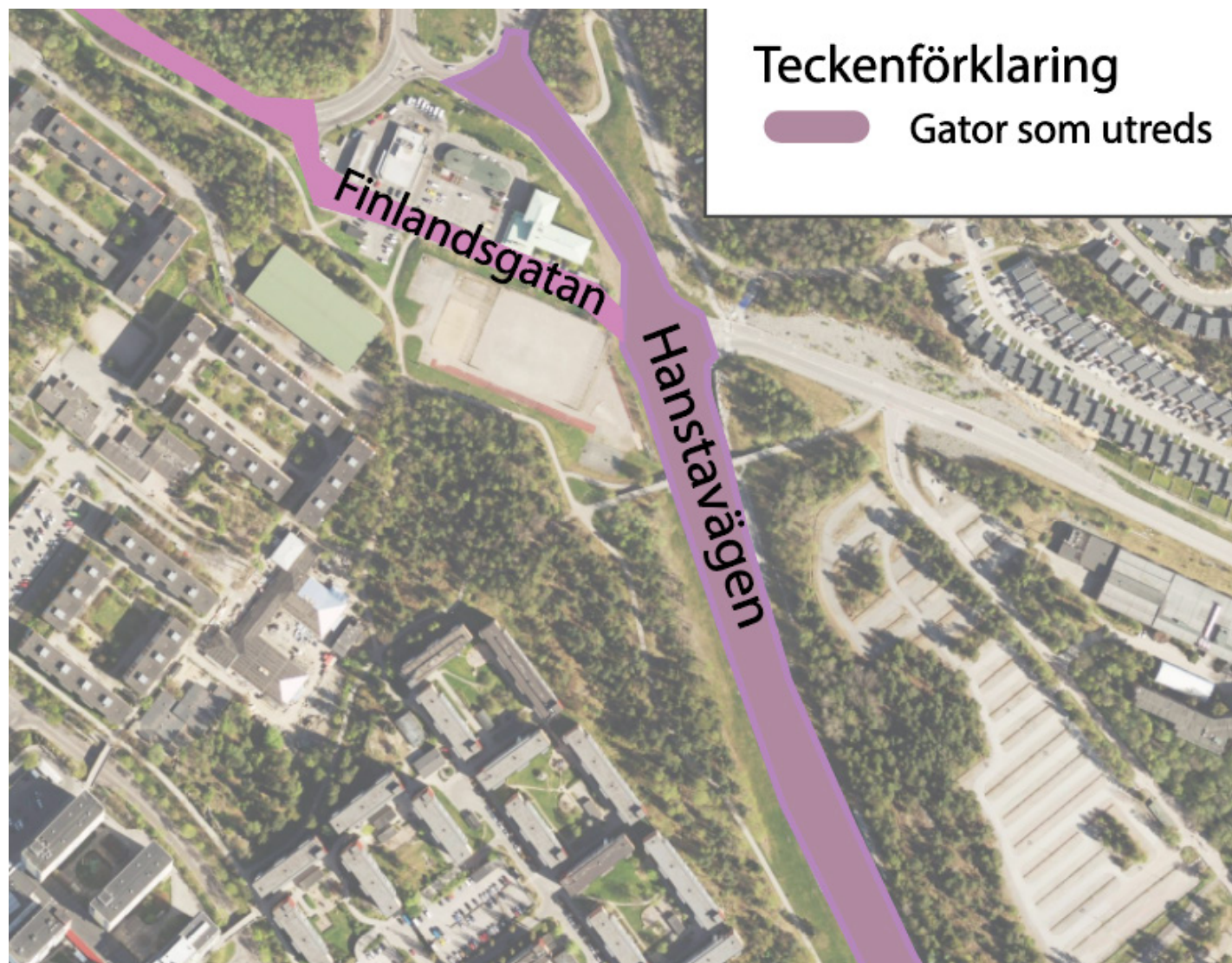
Husby planeras förtätas med flertalet bostäder där entréer öppnas upp mot gatunivå. Till följd av planerad bebyggelse ställs nya krav på intelligande gator och deras funktion.

Sweco har fått i uppdrag att utreda och ge förslag på utformning av en lokalgata som underlag till planläggning av Akalla 4:1. Dagens idrottsplats bebyggs till förmån för skol- och idrottsverksamhet.

Syftet med utredningen är att:

- Säkerställa samtliga trafikslags tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet
- Bevara gatuträd så långt det är möjligt
- Öka möjlighet för rörelse på fler nivåer än dagens trafikseparering
- Förbättra kopplingar till omkringliggande stadsdelar

Uppdraget är avgränsat till Dalhagens IP och kopplingen till Finlandsgatan och Hanstavägen. Följande utredning och förprojektering är framtagen utifrån grundkarta/baskarta, där exempelvis vissa träd och annan teknisk utrustning ej är inmätt. Befintliga träd och teknisk utrustning har i möjligaste mån identifierats och syftas in i kartmaterialet. Förslag på gatusektioner och planskisser har utarbetats utan ledningssamordningskarta. Vissa av de föreslagna åtgärderna påverkar kvartersmark.



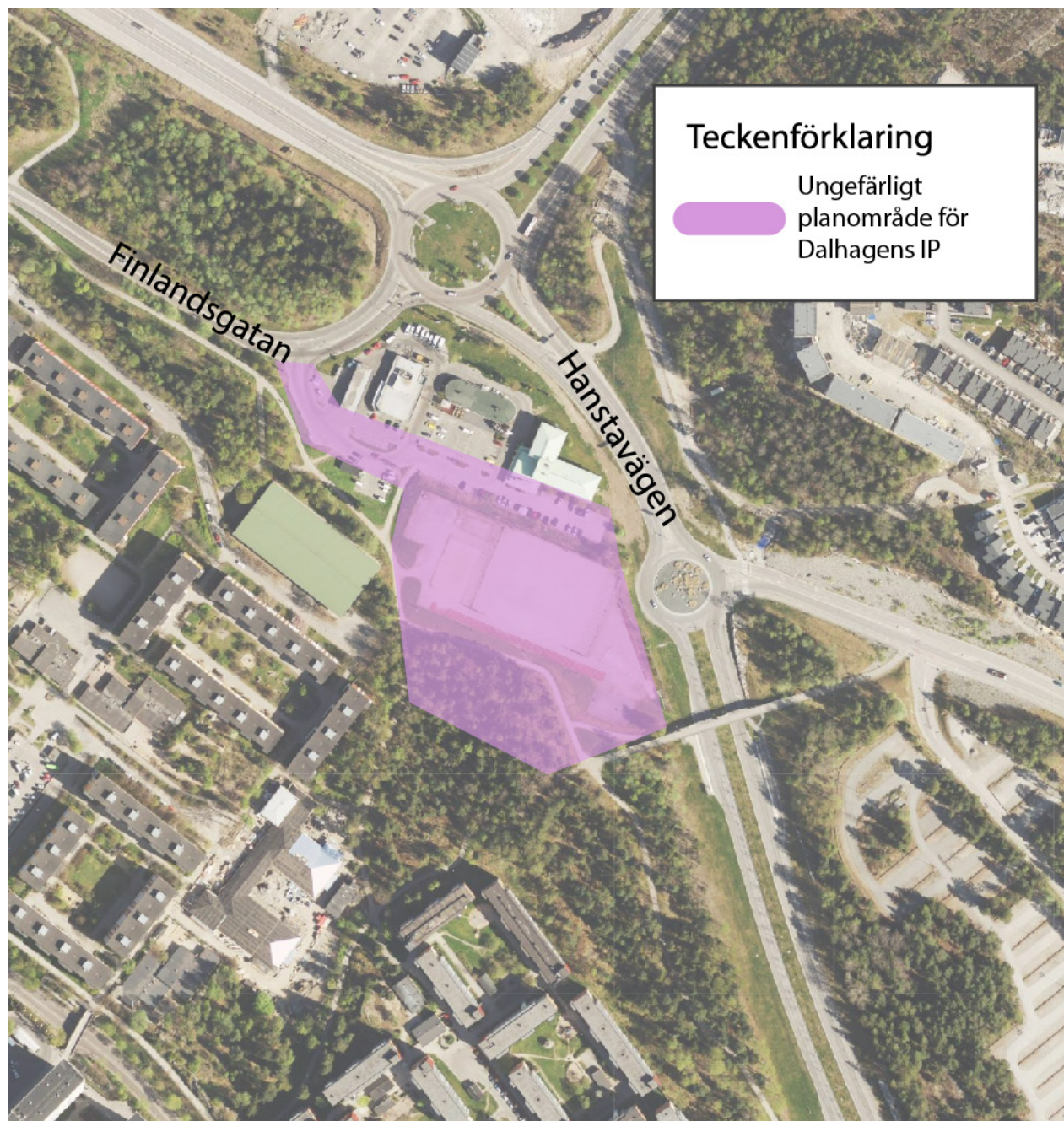
Figur 1. Illustration över utredningsområdet, färgat område i bild

Akalla 4:1, Dalhagens IP

Ombyggnad av Dalhagens IP tillgodoser behovet av idrottshallar i stadsdelen, samtidigt som skolplatser tillkommer i ett område med expansivt bostadsbyggande.

Dalhagens bollplan byggs om till en F-9 skola med tillhörande idrottshall. Bebyggelsen ska samspela med Hanstavägen, och Finlandsgatans utveckling till en urban miljö med vistelsemöjligheter. Byggnadernas placering ska förhålla sig till att en framtida koppling mellan Hanstavägen och Finlandsgatan möjliggörs.

Inom projektet ses gång-, cykel- och kollektivtrafik som de huvudsakliga transportfunktionerna för verksamheternas behov.



Figur 2. Planområde för Dalhagens IP

2. Styrande dokument och riktlinjer

Följande styrande dokument och riktlinjer har använts i denna utredning.

Översiktsplan, Stockholms stad 2018

Enligt översiktsplanen är behovet av lokala mötesplatser stort samt att samhällsservicen behöver stärkas. Till 2040 bedöms det krävas två nya grundskolor, samt tre nya idrottshallar i Rinkeby-Kista. Samtidigt nämns att det finns ett behov av att stärka gång- och cykelvägar och gröna promenader i stadsdelen. Hanstavägen ses som en viktig koppling mellan Akalla, Husby, och Kista och planeras omvandlas till stadsgata med urban miljö.

Framkomlighetsstrategin, Stockholms stad 2012

Framkomlighetsstrategin beskriver en vision för stadens transportsystem 2030 i vilken tillgängliga gaturum används så effektivt som möjligt, samt anger en prioriteringsordning mellan trafikslag på stadens gator som följer: gång- och cykel, kollektivtrafik, näringslivets transporter, taxi och till sist bil.

Plan för Säkra och trygga skolvägar, Stockholm stad 2016

Planen är en del av framkomlighetsstrategin, och anger riktlinjer för hur skolvägar bör utformas för att skapa säkra vägar för barn på väg till- och från skolan. I planen nämns att områden kring skolor skall skapa möjligheter för hållbara resvanor samt att Stockholms stad ska arbeta för att öka trafiksäkerheten, tryggheten och förbättra barns möjlighet att gå eller cykla.

Gångplanen, Stockholm 2012 respektive Cykelplanen, Stockholms stad 2012

Planerna är båda en del av framkomlighetsstrategin och innehåller en handlingsplan för ett ökat gående och cyklande i Stockholm. Cykelplanen innehåller utöver handlingsplanen mer detaljerad information om önskvärd standard på stadens tre olika typer av stråk: pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk.

Jämställdstadsplanering, Socialt Värdeskapande Analys

Detaljplanerna för Husby utgår från att det ska bli lättare, tryggare och säkrare att röra sig i Husby. Det innebär att män och kvinnor ska kunna kombinera vardags- och arbetsliv, att gatumiljöerna ska vara levande och inte programmeras efter stereotypa funktioner. Den fysiska strukturen i ett område kan försvåra eller förenkla att personer ska kunna leva jämställt.

Utöver ovanstående strategiska dokument tillkommer riktlinjer som mer detaljerat beskriver bland annat krav på bredd och sikt vid projektering av allmän platsmark:

- Projektera och bygg för god avfallshantering, Stockholms stad 2015.
- Planeringsstöd för byggnation i anslutning till allmän platsmark, Stockholms stad 2015.

3. Nulägesbeskrivning

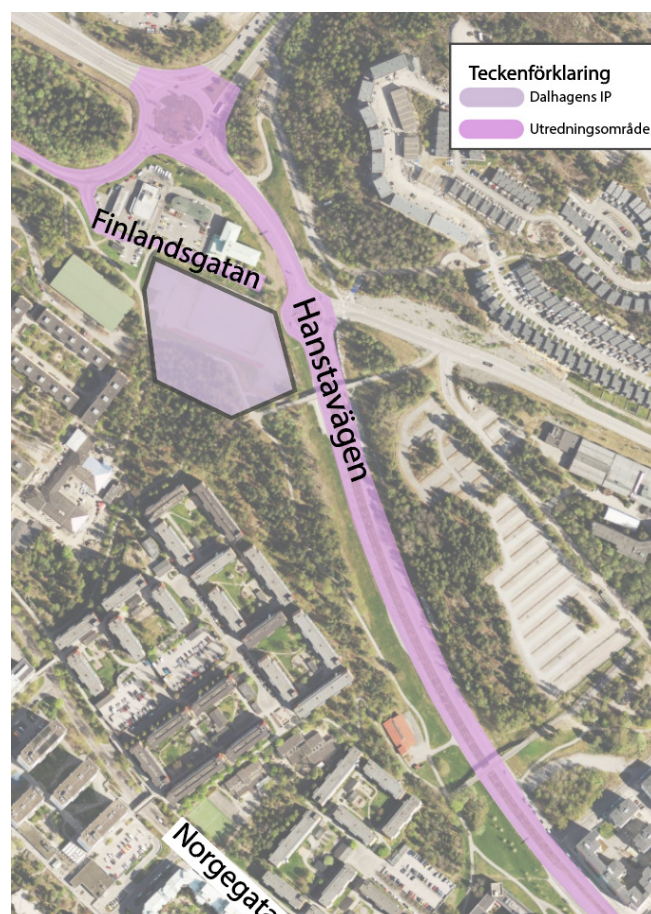
Trafiksepareringen i området innebär att Husby karaktäriseras av ett trafiksystem med få konfliktpunkter mellan biltrafik och gång- samt cykeltrafik. För gående- och cyklande finns ett nivåseparerat nät på vilket gång- och cykeltrafiken färdas planskilt från biltrafiken. I korsningspunkterna färdas gående och cyklande på broar över gatorna. Gångbanor och cykelbanor saknas på gatunivå på flertalet gator.

Miljonprogrammets styrka har varit den lyckade trafiksepareringen som skapat säkrare gång- och cykelstråk i förorterna genom att lägga fordonstrafiken avskilt från cyklisterna och gående. Kritiken mot trafiksepareringen utgörs främst av att den skapar oattraktiva och otrygga miljöer. Upptrampade stigar längs med gatorna vittnar om att kopplingar saknas längs med gatorna.

3.1 GATUNÄT

Hanstavägen är det naturliga valet för trafik med start och målpunkt utanför Husby. Hanstavägen är en väg med två filer i vardera riktningen samt en hastighetsgräns på 50 km/h. Ovanför vägen går Telemarksbron som kopplar Kista alléväg till cykelnätet i Husby. I koppling till Hanstavägen ligger en blivande lokalgata som är en samfällighet mellan tre aktörer Circle K, McDonalds, och Good morning Kista. Lokalgatan tillhör Finlandsgatan som i sin helhet är kommunal. Circle K kräver transport av farligt gods, och detta sker via motorvägen E4 som är den primära vägen för transport av farligt

gods. Finlandsgatan är i dagsläget en väg med en fil i vardera riktningen. Det finns i dagsläget inga gångbanor eller cykelbanor längs den blivande angoringsgatan utan anslutning till verksamheterna sker med motorfordon. Det är även en pumpstation kopplad till Circle K lokaliserad på Finlandsgatan. Finlandsgatan har hastighetsgränsen 50 km/h



Figur 3. Illustration över utredningsområdet för Akalla 4:1 Dalhagens IP

3.2 KOLLEKTIVTRAFIK

På Hanstavägen trafikerar åtta busslinjer varav en flygbuss mellan Brommaplan tunnelbana och Arlanda flygplats med ca tre avgångar per timme, måndag-lördag och en stombuss, 179 mellan Vällingby och Sollentuna station. Stombusslinjen har under högtrafik på vardagar ca 6 avgångar per timme i en riktning och annars under dagtid 4 avgångar per timme i en riktning. De andra bussarna går endast på specifika tider på vardagar förutom buss 685 som har 2 avgångar per timme. Endast stombussen trafikerar under helg.

På Noregatan finns fem busslinjer varav en stombuss, nummer 178 mellan Mörby station och Jakobsbergs station. Stombusslinjen har under högtrafik på vardagar ca 6 avgångar per timme i en riktning och annars under dagtid ca 4 avgångar per timme i en riktning. De andra bussarna har ca 4 avgångar under högtrafik i en riktning och annars mellan 2-4 avgångar dagtid, undantag två linjer som ej trafikerar gatan under helg. Det innebär sammantaget ca 36 avgångar under högtrafik i båda riktningarna.

Husby har en tunnelbanestation på tunnelbanans Akallalinje med två uppgångar. En uppgång finns vid Trondheimsgatan Husby C och en uppgång vid Bergengatan. Vid busshållplatser längs med Noregatan finns det möjlighet att byta mellan buss och tunnelbana. På sikt kommer linjen mot Akalla att förlängas till Barkarby.



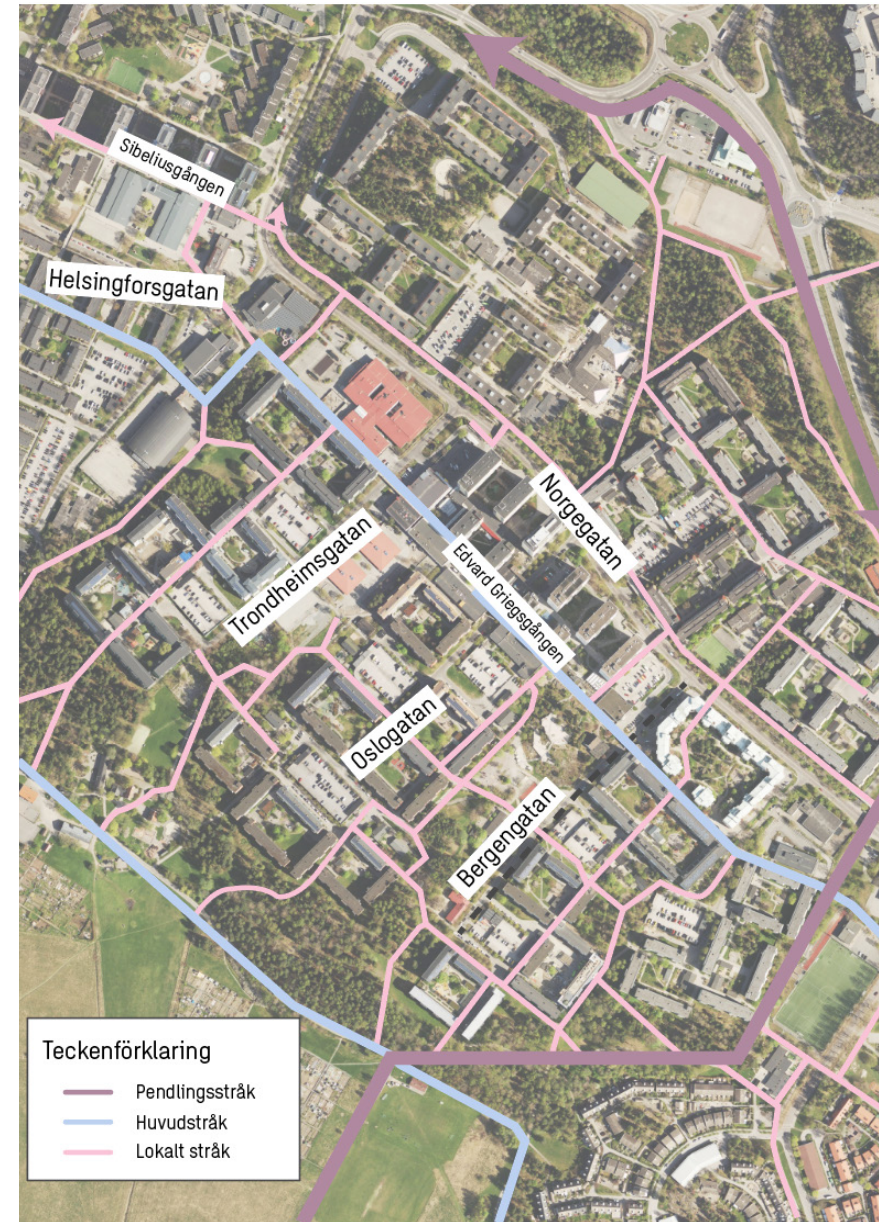
Figur 4. Illustration över kollektivtrafikens sträckning och busshållplatser

3.3 GÅNG- OCH CYKELNÄT

Gång- och cykelnätet består av övervägande gemensamma gång- och cykelbanor som är trafikseparerade från motorfordonstrafiken. Längs med Hanstavägen löper idag en gång- och cykelbana på gatans östra sida. Cykelbanan är klassad som ett pendlingscykelstråk. Från planområdet nås cykelbanan via Telemarksbron. Bakom planområdet löper lokala cykelstråk samt ett ytterligare pendlingsstråk kallat Roglandsgången som löper parallellt med Finlandsgatan.

Genom Husby löper ett centralt stråk: Edvard Griegsgången som också delar av det är huvudstråk för cykel enligt cykelplan 2012. Edvard Griegsgången sammanbinder viktiga målpunkter i Husby så som Husby centrum, Husbyparken och Husbybadet. Utöver Edvard Griegsgången finns flertalet stråk av lokal karaktär som ansluter till Edvard Griegsgången. Ett av stråken löper parallellt med Norgegatan och sammanbinder tillsammans med Edvard Griegsgången Husby med Akalla och Kista. Tillsammans utgör de ett finmaskigt gång- och cykelnät som sammanbinder ur ett barnperspektiv viktiga platser till exempel förskola, skola, idrottsplats, lekplatser, parker, busshållplats och tunnelbana. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv möjliggör det trafikseparerade nätet i mycket hög grad ett självständigt resande för barn och ungdomar.

I dagsläget finns dock tydliga spår längs gatorna att de även används av gångtrafikanter. Troligtvis främst för att ta sig till busshållplatser och för att det är beroende på målpunkt en kortare väg, eventuellt kan det också bero på tillgänglighet till parkering som sker på gatan men också på gatunivå. Det tyder på att det finns ett behov av ett finmaskigare gång- men också cykelnät. Enligt Plan för Säkra och trygga skolvägar finns det ett behov av att skapa tydliga och säkra gång- och cykelvägar kring skolor. Det blir därför viktigt att cykelnätet kring Dalhagens IP tydligt kopplas till lokala stråk samt till pendlings- och huvudstråk i stadsdelen.



Figur 5. Gång- och cykelvägnät

4. Planförslag

Planförslaget för Dalhagens IP utgår ifrån att behålla trafiksepareringens styrka: trafiksäkerhet, men samtidigt också göra planerad bebyggelse tillgänglig för gång- och cykeltrafik. Planerad bebyggelse tillgängliggörs genom att gångbanor och cykelbanor anläggs på gatunivå, samt att ramper och trappor mellan gatunivå och befintligt gång- och cykelnät anläggs respektive förbättras. Befintliga gatuträd behålls i den mån det är möjligt. Planförslaget kompletterar således nuvarande gång- och cykelnät istället för att ersätta befintligt nät.

4.1 DALHAGEN

Akalla 4:1, Dalhagens IP planeras byggas om till en skola och idrottshall. Mellan Finlandsgatan och Hanstavägen planeras en ny allmän lokalgata som skapar tillgänglighet till skolan och idrottshallen. Den nya lokalgatan med tillhörande lokal gång- och cykelbana planeras för en hastighetsbegränsning på 30 km/h. Lokalgatan planeras kopplas ihop med Hanstavägen via den mindre cirkulationsplatsen på östra sidan om Dalhagens IP som även binder samman Lagtingsgatan. En trädrad föreslås också vara genomgående längs gatan, lokaliserad mot skolan och idrottshallen. Längs trädraden placeras en lastplats till skolan i ficka. Exakt placering fastställs vid ett senare tillfälle i detaljplaneskedet. Lokalgatan har i höjdsättningen anpassats mot befintliga in- och utfarter till befintliga verksamheter. En översiktlig riskutredning har genomförts för att studera den nya lokalgatans påverkan på bland annat en centralpåfyllning till befintlig drivmedelsstation

och omlokalisering av övriga inrättningar som gatan påverkar. Utredningen visar på att det är möjligt att genomföra lokalgatan utifrån dess nuvarande föreslagna placering.

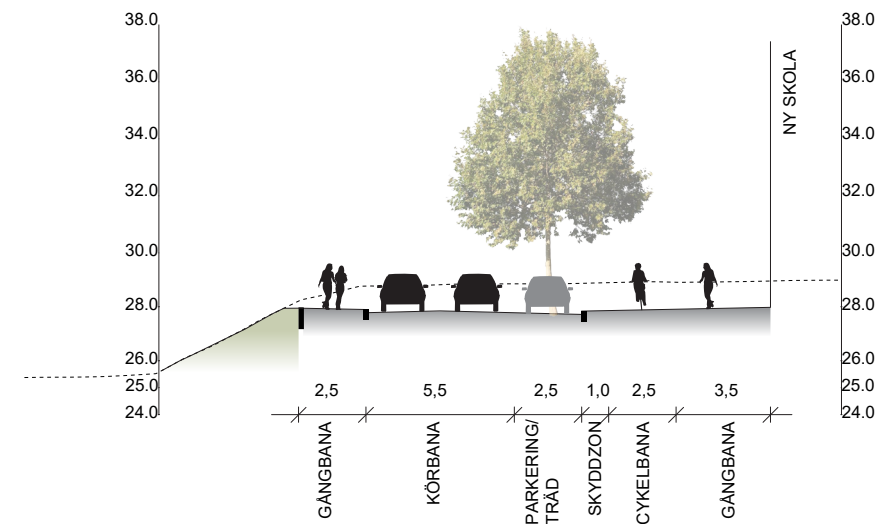
I anslutning till föreslagen gata finns en befintlig trappa som tillgänglighetsanpassas och får ramper för cykel och barnvagnar, trappan studeras vidare i fortsatt detaljplaneskede.

Cykelbanan längs lokalgatan planeras för en bredd om 2,5 meter och gångbanan planeras bli 3,5 meter med tillhörande möbleringszon på 1 meter mellan cykelbana och trädrad. För att minimera risken för att skolelever uppehålls i cykelbanan planeras ett räcke mellan gångbanan och cykelbanan i anslutning till skolans entré. Anpassningar kommer att göras gentemot den planerade lastplatsens placering och skolans entré för att inte komplicera leverans eller sophantering. Detta studeras vidare under senare del av detaljplaneskedet. För närvarande pågår diskussion inom staden hur en framtida Hanstavägen kan gestaltas. En del av den nya gestaltningen och funktionen är ett cykelstråk även på den södra sidan av gatan. Denna framtida cykelbana planerar att förbindas till befintligt pendlingsstråk längs med Finlandsgatan. För att inte omöjliggöra en framtida gång- och cykelkoppling längs med Hanstavägen, norr om mcdonalds, har utrymme för

funktionen tagits hänsyn till i samband med skolans och idrottshallens placering. Utrymme skapas även bakom befintlig busshållplats.

Förutom ny gång- och cykelbana på lokalgatan planeras en omlokalisering av befintlig gång- och cykelkoppling bakom planerad skola och idrottshall. Syftet är att möjliggöra en större yta för skolverksamhet. Det innebär att gång- och cykelbanan förskjuts söder ut och anpassas mot befintliga höjder som skapar ny förbindelse till Rogalandsgången och Telemarksbron, se figur 6.

SEKTION N-N



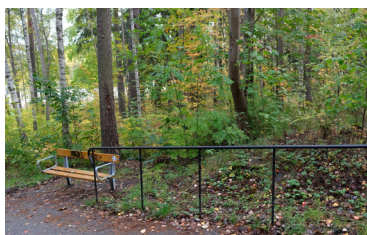
Figur 6. Illustration av den blivande lokalgatan och kopplingen till Hanstavägen och Lagtingsgatan (Illustration Kragh & Berglund)

Beskrivning av området

Grönkilen är en av Husbys gröna kilar och förbinder Husby centrum med Kistahöjden och ny planerad bostadsbebyggelse i kvarteret Odde över Hanstavägen. Området är kuperat och består av naturmark med blandskog och bergshällar. Flera uppvuxna tallar finns inom området. Upptampade stigar leder in i området som idag används av omgivande förskolor som nära utflyktsmål. Den norra delen av grönkilen kommer att ingå i den nya skolans gård.

Gångvägar som omger grönkilen har branta lutningar. Längs med gångvägarna finns belysning och bänkar som har behov av upprustning.

Orientering, identitet och skyltning till och från området
Platsen utgör ett nav för flera gångvägar, och leder vidare till många olika destinationer i närområdet. Ett framtida pendelstråk för cykel planeras längs med Hanstavägen. Orienteringen är svag och det saknas en tydlig identitet i grönkilen som underlättar läsningen av området. Idag ger befintliga skyltar information om anslutande destinationer men information saknas om lokala områdesfunktioner. Skyltar finns när man kommer utifrån (nord-sydlig riktning) men orienteringsskyltning saknas i riktning från Husby C.



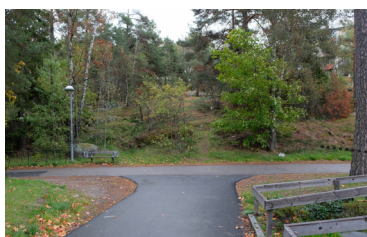
Punkt i skog som blir framtida stråk



Nordlig ankomstpunkt



Skog



Östra ankomstpunkt till skogen



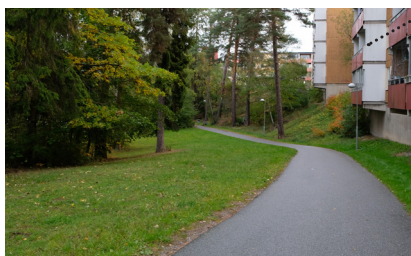
Ankomstpunkt från bron



Glänta



Punkt i skog som blir framtidastråk



Ankomstpunkt från Husby C

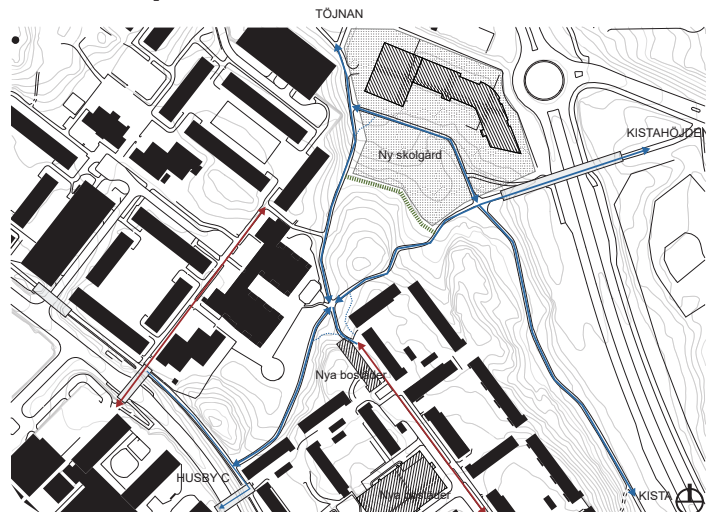


Korsningpunkt nära Fryshuset



Brant gångväg

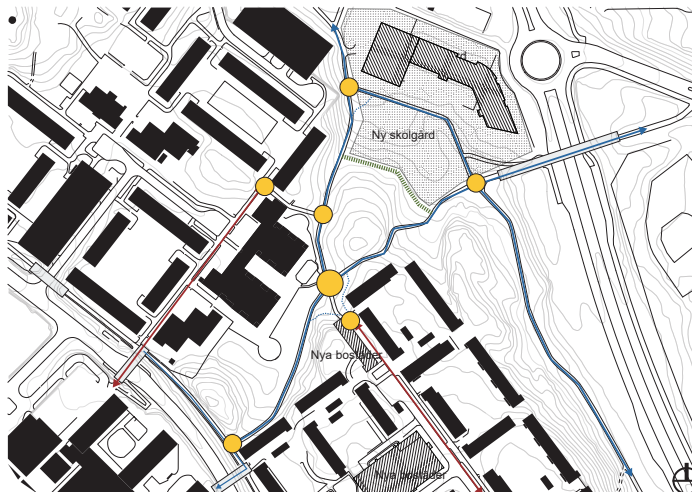
Platsanalys



FOTGÅNGARFLÖDE
 — Gångstråk i urban miljö
 — Gångstråk i naturmark
 Upptrampade stigar
 — Framtida stråk



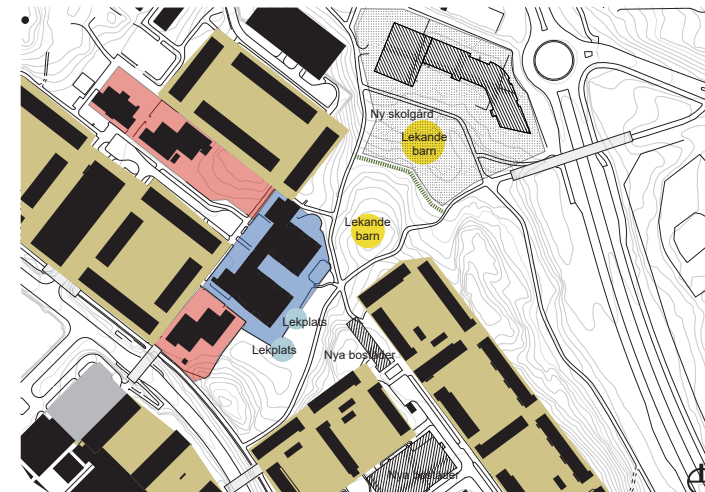
GRÖNSKA
 ● Trädvolymen inom grönkilen
 Omgivande naturmark



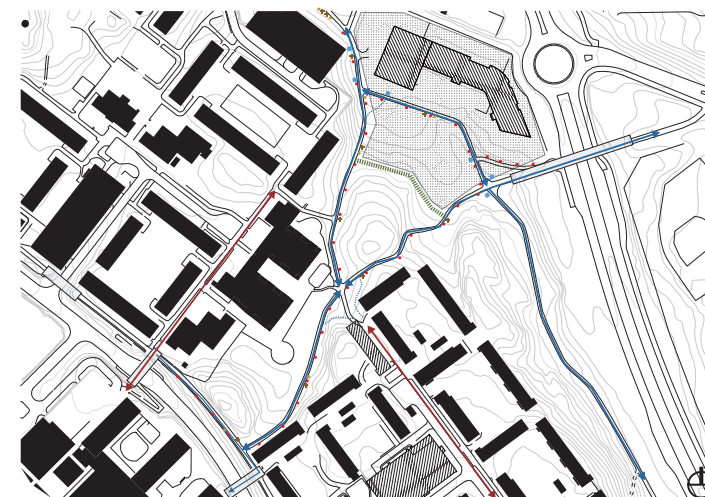
ANKOMSTPUNKTER



TOPOGRAFI
 ○ Högre
 ● Lägre



FUNKTIONER
 ■ Bostäder
 ■ Nya bostäder
 ■ Förskola
 ■ Fryshuset
 ■ Bef. Parkering



UTRUSTNING LÄNGS STRÅK
 ● Belysning
 ● Söptunna
 + Bänk
 — Orienteringsskylt

Förslag på åtgärder

- Förlorad grönyta kompenseras genom punktinsatser som fokuserar på social och ekologisk hållbarhet.
- Skapa rum för gemensamma aktiviteter, t ex: grillplats, sittplatser, vindskydd, utsiktsplats
- Gallring av sly och upprustning och komplettering av bänkar, papperskorgar och belysning
- Pedagogiska lekinslag
- Koppling mellan skogen och ny skola
- Förstärka identitet och orientering till och inom området genom entrémarkörer
- Komplettering av skyltar som ökar orienteringen till/ från och inom området



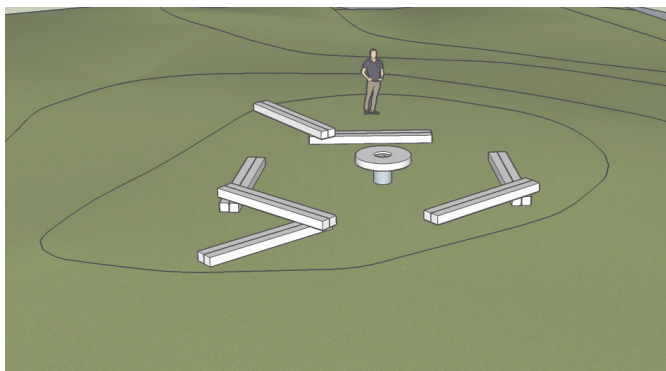
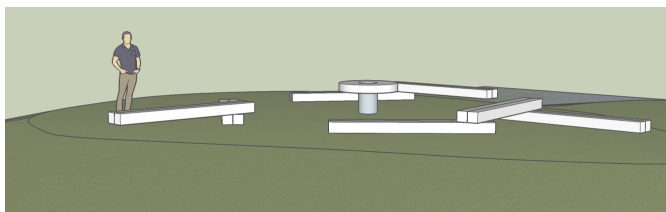
- Trygg och tillgänglig ny gångväg med bänkar och belysning
- Förbättra ankomstpunkter
- Aktiv ankomstpunkt med programmering
- Behålla och öka lekmöjligheter / grönkompensation/ förstärk högpunkt, utsikt / förbindelse med nya skolan



Illustrationsplan. Skala 1:1000



Planutsnitt vid grillplats, skala 1:400



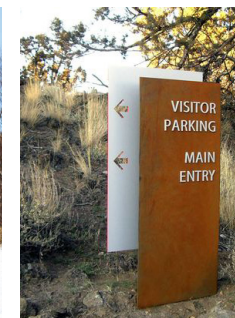
Princip för utformning av bänkar vid grillplats

Beskrivning av förslaget

Grönkilen karaktär av naturmark bevaras. Vid den högsta punkten föreslås en ny grillplats, som kan fungera som ett nära utflyktsmål för omgivande förskolor. Sittplatser dubbas fast i berget och anpassas till terrängen och placeras för att möjliggöra att flera grupper kan använda platsen samtidigt.

Genom att markera entréplatser i det omgivande gångsystemet ökas orienterbarheten inom området. Detta görs till exempel genom att förstärka karaktären i befintlig vegetation och arbeta med identitetsskapande element, som med fördel får vara återkommande i flera av Husbys grönkilar. Belysning, bänkar och papperskorgar upprustas och kompletteras vid behov.

Åtgärder för ekokompensation utförs i naturmarken efter dialog med miljöförvaltningen.



5. Slutsatser

Planförslaget innebär sammanfattningsvis en förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter inom Husby med omnejd. De flesta förbättringarna för gång- och cykeltrafikanterna sker längs med planerad lokalgata där ökade möjligheter för gång- och cykelresor till skola och idrottshall ges. De planerade gångbanorna tillgängliggör planerad bebyggelse och bidrar till ett mer finmaskigare gångnät. Cykelbanan på lokalgatan ökar tillgängligheten till lokala, huvud- och pendlingscykelstråken som omger Husby.

Förslag på fortsatt arbete:

- Vidare studera föreslagen trappas utformning och placering.
- Inmätning av samtliga gator och dess utrustning samt träd.
- Detaljprojektering ska ske utifrån riktlinjer och typritningar i Teknisk handbok, Stockholm 2015 samt riktlinjer i handboken Cykeln i staden: Utformning av cykelstråk i Stockholms stad, Stockholm 2009.

REFERENSER

Cykeln i staden: Utformning av cykelstråk i Stockholms stad, Stockholm 2009

Cykelplanen: En del av framkomlighetsstrategin, Stockholm stad 2012

Framkomlighetsstrategin, Stockholm stad 2012

Gångplanen: En del av framkomlighetsstrategin, Stockholm 2012

Plan för säkra och trygga skolvägar: En del av framkomlighetsstrategin, Stockholm 2016

Planeringsstöd för byggnation i anslutning till allmän platsmark, Stockholm stad 2015

Projektera och bygg för god avfallshantering, Stockholm stad 2015

Riktlinjer: Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss). Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, 2018

Råd för vägar och gators utformning. Sektion tätort gaturum: Dimensionering av trafikbanor. Trafikverket 2015:087.

Vägar och gators utformning. Sidoanläggningar: Bussanläggningar. Vägverket 2004:80.

Översiktsplan för Stockholm stad, Stockholm stad 2018

Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck. <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1883587> [Hämtad 2018-05-25]

