



Stockholms
stad

Detaljplan Riksby 1:13 m.fl, vid Linta Gårdsväg. Centrala Bromma, Riksby etapp 1 Trafikutredning (Dnr 2017-16020)

December
2022

| | |
|--|---|
| Uppdrag: | Centrala Bromma, Trafikutredning, 296736 |
| Titel på rapport: | Detaljplan Riksby 1:13 m.fl, vid Linta gårdsväg. Centrala Bromma, Riksby etapp 1. Trafikutredning |
| Datum: | 2022-12-19 |
| Aktuell detaljplan: Diarienummer: | Detaljplan Riksby 1:13 m.fl, vid Linta gårdsväg. Centrala Bromma, Riksby etapp 1 2017-16020 |
| Beställare: | Stockholms stad, Exploateringskontoret |
| Kontaktperson: | Petra Lundström, exploateringskontoret, Miljö och teknik petra.lundstrom@stockholm.se, 08-508 266 74 Irena Juric, exploateringskontoret, Trafikenheten irena.juric@stockholm.se, 08-508 264 88 |
| Konsult: | Tyréns Sverige AB |
| Uppdragsansvarig: | Per Francke |
| Handläggare: | Joakim Bergqvist Elsa Wendel |
| Kvalitetsgranskare: | Ali Esmaili |
| Version: | 2.0 |
| Status: | Slutversion |
| Revideringar: | 2022-05-17 2022-12-19 |

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|---|----|
| SAMMANFATTNING..... | 4 |
| INLEDNING | 6 |
| Syfte och avgränsning | 6 |
| PROCESS FÖR FRAMTAGANDE AV TRAFIKUTREDNING..... | 8 |
| STYRDOKUMENT..... | 8 |
| BEFINTLIG TRAFIKSITUATION | 10 |
| Gång- och cykeltrafik | 10 |
| Kollektivtrafik..... | 11 |
| Biltrafik | 12 |
| PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR..... | 13 |
| PLANFÖRSLAG..... | 14 |
| FRAMTIDA TRAFIKSITUATION | 16 |
| Gatuhierarki | 16 |
| Gångtrafik | 16 |
| Cykeltrafik..... | 18 |
| Kollektivtrafik..... | 20 |
| Biltrafik | 22 |
| Gaturummen..... | 23 |
| Angöring, avfallshantering och RHP..... | 26 |
| SLUTSATS OCH SAMMANFATTANDE BEDÖMNING | 27 |

SAMMANFATTNING

Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl, Centrala Bromma, Riksby etapp 1, ska pröva omfattning, placering och utformning av cirka 1250 bostäder, cirka 150 000 kvm BTA verksamhetsyta, grundskola, förskolor, idrott, torg och parker. Denna detaljplan utgör en etapp i en större utveckling av centrala Bromma och Riksby.

Området som ska bebyggas består idag av delvis naturmark och delvis verksamheter. Geografiskt kan området sägas avgränsas av Kvarnbacksvägen och Lillsjön i söder, Bromma flygplats i norr, Kvarnberget i öster och Riksby koloniträdgårdsområde i väst. I denna trafikutredning har föreslagen utveckling studerats ur ett trafikperspektiv. Parallellt med denna trafikutredning har en systemhandling för områdets gator och allmänna platser tagits fram.

Kvarnbacksvägens utformning och funktion är på många sätt central för områdets utveckling. Här hanteras de stora flödena av resor till fots, med cykel, med kollektivtrafik och med bil. Till Kvarnbacksvägen ansluter också områdets nya huvudgata och Linta gårdsväg som finns idag men som ges en ny utformning och gestaltning. I framtiden kommer Kvarnbacksvägen att utvecklas med bredare cykel- och gångbanor samt nya kollektivtrafikkörfält. Kapaciteten för dessa trafikslag kommer i och med den nya utformningen att öka. Dock blir kapaciteten för biltrafiken på Kvarnbacksvägen likt dagens situation eller något lägre eftersom biltrafiken förväntas öka på Kvarnbacksvägen även om inte denna detaljplan genomförs. Kapaciteten för biltrafiken i maxtimmar bestäms av Kvarnbacksvägens kapacitet samt dess korsningspunkter med Ulvsundavägen och Brommaplan. Mer lokalt inom planområdet och på de nya gatorna uppstår inga kapacitetsbrister.

De nya gator som skapas inom området präglas av grönska som ska skapa mer attraktiva gaturum att vistas i samt att de skapar bra förutsättningar för att samla upp och hantera dagvatten. Vidare utformas den nya huvudgatan för att kunna trafikeras av busstrafik och cykelbanor skapas på båda sidor gatan. Lokalgator i anslutning till bostäder utformas som så kallade gröna lokalgator. Dessa ges en "knäck" på mitten som bryter siktlinjen i körbanan, vilket dämpar hastigheterna. Även dessa utformas och gestaltas gröna med generösa ytor för plantering och dagvattenhantering.

Med utvecklingen av området skapas möjlighet att knyta samman och höja standarden på cykelvägnätet. Kvarnbacksvägen och Ulvsundavägen är pendlingscykelstråk och kommer med föreslagen utformning få en högre standard i linje med stadens cykelplan. Med en utvecklad nord-sydlig koppling mellan Kvarnbacksvägen och befintlig gång- och cykelbana i norr intill Bromma flygplats knyts cykelvägnätet ihop.

Trafikplaneringen och gatutformningen för området utgår från att lyfta fram de hållbara trafikslagen i linje med stadens mål och hållbarhetskrav. Med denna planering säkerställs att gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafiken och med en tydligare prioritering av dessa trafikslag ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.



**Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl. ,
Centrala Bromma, Riksby etapp 1
dnr 2017-16020**

SKALA 1:4000/A3

200m



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.

Under våren 2016 var programmet för centrala Bromma på samråd. Programmet syftade till att beskriva hur området kan utvecklas. En del av programmet är norra delen av Riksby, som utgör de norra delarna av centrala Bromma. För norra delen av Riksby påbörjas nu detaljplanearbeten för att försöka förverkliga de idéer och tankar som finns i programmet.

Utredningen görs inom ramen för Detaljplan för Linta gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl. (Dnr 2017-16020). Planförslaget innebär att området kring Lintaverken söder om flygplatsen omvandlas till en stadsdel med bostäder och verksamheter i enlighet med programmet för centrala Bromma. Detaljplanens syfte är att pröva omfattning, placering och utformning för cirka 1250 bostäder samt totalt cirka 150 000 kvm BTA (bruttoarea) verksamhetsyta, en ny grundskola, förskolor, ca 30 000 kvm BTA idrottshallar och ytterligare ytor för idrott utomhus. Dessutom omfattar planen nya gator, torg, parker och tekniska anläggningar. Planen bevarar även delar av det kulturhistoriskt värdefulla Lintaverken.

Detaljplanen är den första av flera tänkta utbyggnadsetapper i norra delen av Riksby. Området ska utvecklas till en hållbar och levande stadsdel med en tät och variationsrik bebyggelse med i befintliga lokala kvaliteter, såsom natur- och kulturvärden samt varierad topografi. Inom området planeras även för ett kvarter som innehåller ett "mobilitetshus" med parkering och service samt en ny pumpstation för fjärrvärme. Detta kvarter handläggs i en separat plan (dnr 2019-03328).

SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Denna trafikutredning syftar till att beskriva nuvarande trafiksituation samt den framtida trafiksituationen utifrån föreslagna bebyggelse. Utredningen är framtagen inom ramen för detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl, Centrala Bromma, Riksby etapp 1, dnr 2017-16020. I trafikutredningen redogörs för vilka utredningar som gjorts under systemhandlingsskedet fram till färdigt detaljplaneförslag. Den geografiska avgränsningen framgår av illustration på kommande sida.

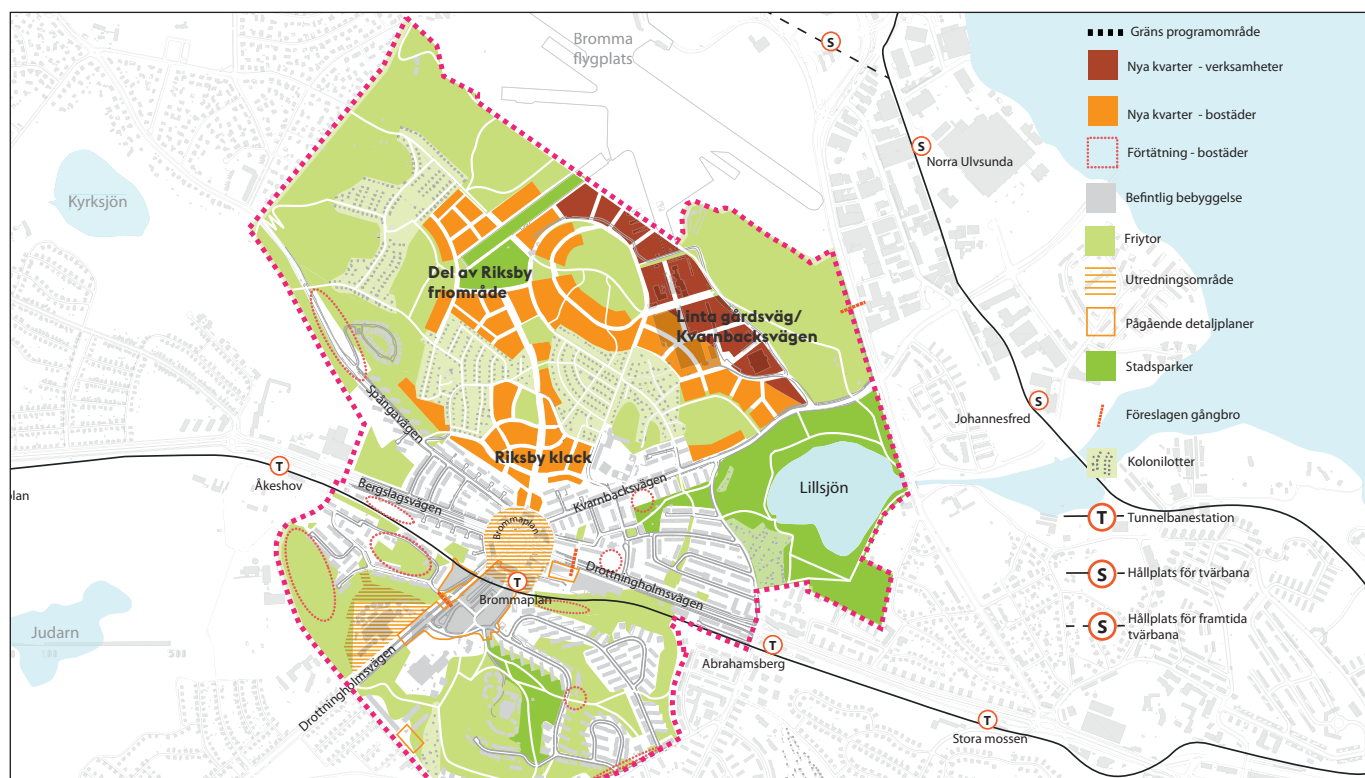


Illustration över planerad utveckling av området som det såg ut i programmet. Källa: Stockholms stad. Bild beskuren.



Kartöversikt visandes planområdets läge markerat med rosa. Källa: Stockholms stad

PROCESS FÖR FRAMTAGANDE AV TRAFIKUTREDNING

Som tidigare nämnts så tar denna utredning avstamp i trafikutredningen från programskedet, Centrala Bromma – Norra Riksby, Trafikutredning, Tyréns 2018. De principer och idéer som fanns då har i detta skede studerats djupare och har tillsammans med förslag till ny bebyggelse konkretiserats. Vidare skiljer sig denna trafikutredning mot tidigare på det sätt att den inte beskriver dagens situation lika ingående utan fokuserar mer på konkreta förslag.

Arbetet med att utforma områdets gatunät och gaturum samt offentliga platser har genomförts i nära samarbete med Nyréns Arkitektkontor. Genom ett iterativt arbete har gatornas funktioner, gestaltning och reglering studerats. Resultatet av detta arbete är förutom denna trafikutredning, det Kvalitetsprogram för allmän plats som Nyréns Arkitektkontor har tagit fram, Linta gårdsväg, del 1 av norra Riksby, Kvalitetsprogram för allmän plats, Nyréns 2021. I dessa dokument redovisas hur allmän platsmark utformats och gestaltats samt vilka indata som använts i framtagandet av systemhandlingen.

Vid sidan av samråd och möten med stadens olika förvaltningar, exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har även trafikförvaltningen varit delaktiga genom att studera och kommentera de lösningar som planeras för kollektivtrafiken.

STYRDOKUMENT

I arbetet med planering och projektering av nya gator och allmänna platser används stadens planeringsunderlag samt de mål och visioner som staden antagit. Nedan nämns ett urval av dessa styrdokument och planeringsunderlag.

FRAMKOMLIGHETSSTRATEGI

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket också innebär ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på trafiken. Kommunfullmäktige i Stockholm stad antog i januari 2013 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 som antogs i april 2016 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. Planen antogs oktober 2012. En ny version av cykelplanen är ute på remiss.

GATA STOCKHOLM

Gata Stockholm är ett steg på vägen mellan Framkomlighetsstrategins övergripande mål och det praktiska genomförandet. Syftet med Gata Stockholm, som publicerades i maj 2019, är att skapa en så enhetlig standard och kvalitet för stadens gator som möjligt. Gata Stockholm ska fungera som planeringsstöd främst vid utformning av nya gator. Den ska tydliggöra vilka funktionskrav och förutsättningar som ligger till grund för val av en sektion och är även tänkt att underlätta dialogen kring valet.

PLAN FÖR SÄKRA OCH TRYGGA SKOLVÄGAR

Likt cykel- och gångplanen har Plan för säkra och trygga skolvägar tagits fram inom ramen för Framkomlighetsstrategin. Planen som publicerades 2016 syftar till att skapa trygga och säkra trafikmiljöer i skolors närhet.

EN STAD FÖR ALLA

En tillgänglig och användbar miljö skapar förutsättningar för full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkoren. Det är också en förutsättning för ökad självständighet och självbestämmande för personer med särskilda behov. Handboken som antogs juni 2008 är till för att utforma en tillgänglig och användbar miljö för alla.



BEFINTLIG TRAFIKSITUATION

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Utredningsområdet består idag främst av handel och industri med vägar som är planerade efter bilen. Av denna anledning är gång- och cykelstråken i området få och ligger ofta friliggande i park- och naturmark.

Kvarnbacksvägen är i stadens cykelplan utpekad som pendlingsstråk för cyklister. Längs med Kvarnbacksvägen finns enkelriktade gång- och cykelbanor. Standarden på dessa bedöms som bristfälliga med underdimensionerade breddmått för såväl cykelbana som gångbana. Via Kvarnbacksvägen nås parkstråken som finns i anslutning till Lillsjön.

Genom utredningsområdet, i nord-sydlig riktning, finns gång- och cykelstråk som kopplar samman Kvarnbacksvägen med villaområdet Bromma kyrka nordväst om Riksby. Vidare norrut nås Bällstavägen. Stråket är i stadens cykelplan utpekad som ett huvudstråk.

Cykelstråk på Hemslöjdsvägen kopplar samman Kvarnbacksvägens och Drottningholmsvägens pendlingscykelstråk. Dock finns ingen anordnad cykelinfrastruktur även om det är ett utpekad huvudstråk.

Pendlingscykelstråken på Bergslagsvägen och Ulvsundavägen, söder om korsningen med Kvarnbacksvägen, är upprustade med bredare och mer trafiksäkert utformade cykelstråk. Ulvsundavägen i norr och korsningen med Kvarnbacksvägen står näst på tur att åtgärdas. Dagens smala dubbelriktade cykelstråk ska breddas.

Den hårt trafikerade Kvarnbacksvägen utgör en barriär för fotgängare. Vid flera korsningspunkter ska tre eller fler körfält passeras. Även om hastighetssäkrande åtgärder genomförts kan det upplevas otryggt att passera en så hårt trafikerad väg. Ett signalreglerat övergångsställe finns vid korsningen med Riksbyvägen.

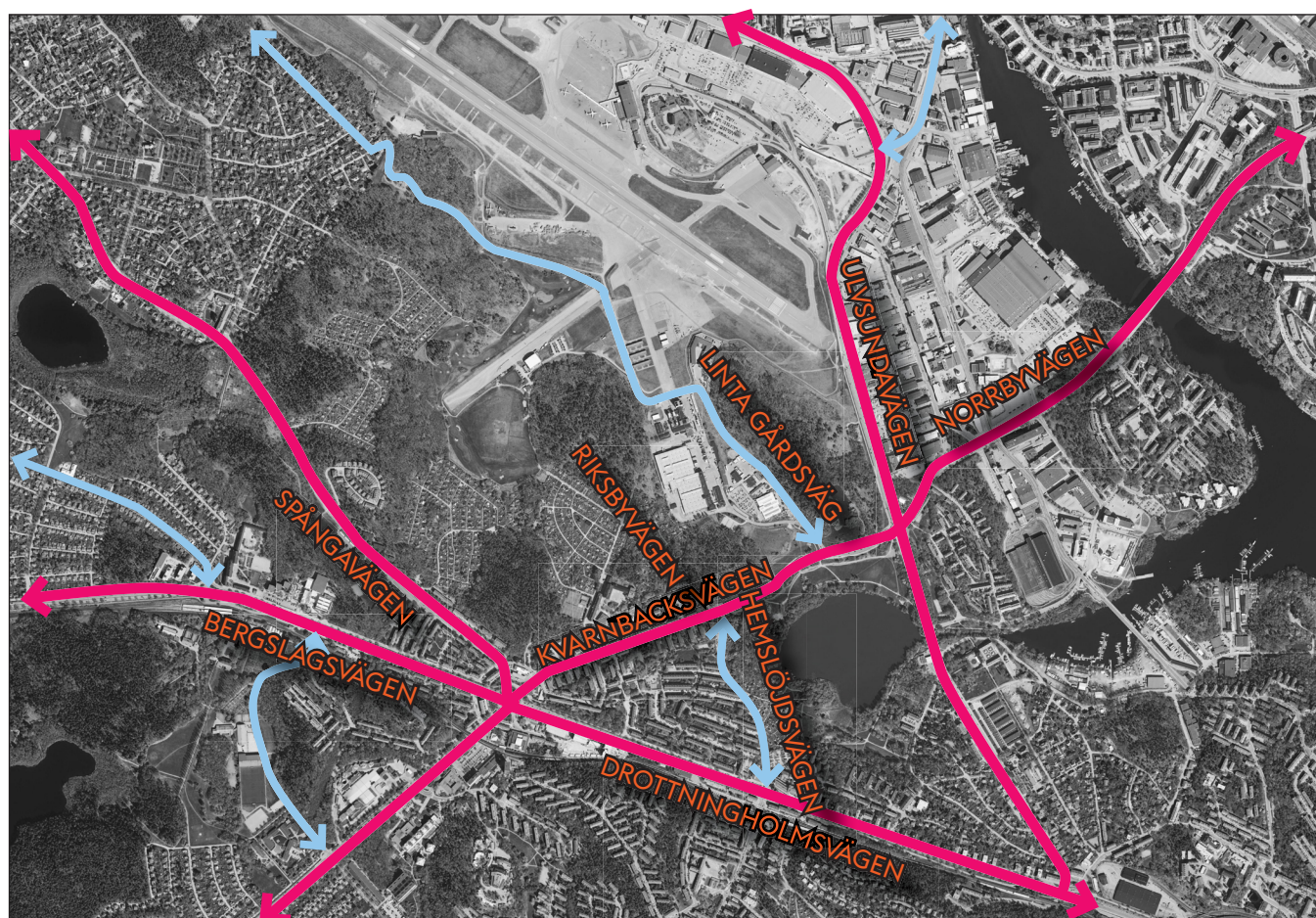


Illustration över cykelstråk. Blåa cykelstråk representerar cykelplanens huvudstråk och rosa motsvarar pendlingscykelstråk.
Källa: Stockholms stad

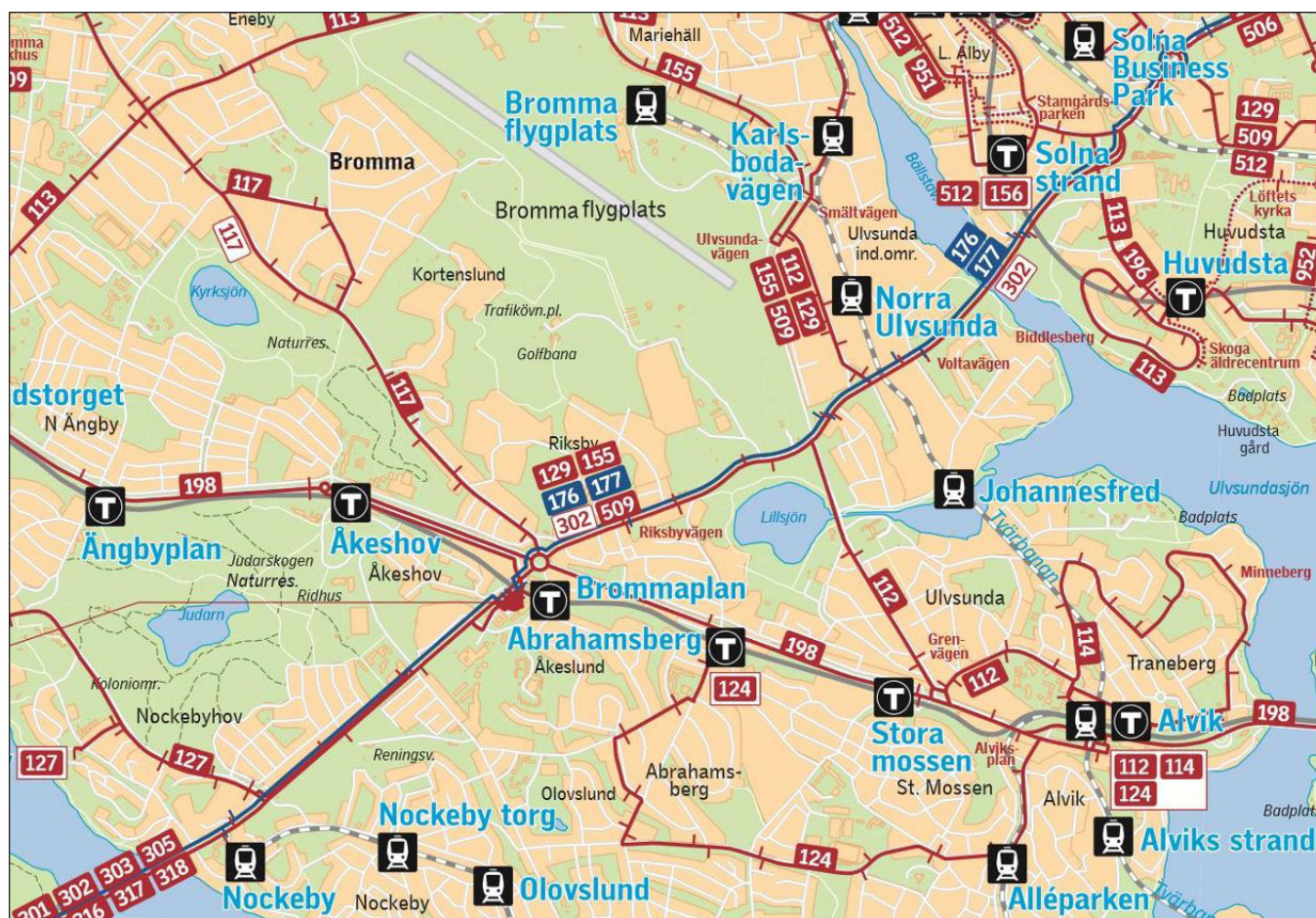
KOLLEKTIVTRAFIK

I anslutning till utredningsområdet, längs med Kvarnbacksvägen, finns hållplatslägen som trafikeras av stombusslinje 176 (Mörby stn-Stenhamra) och 177 (Mörby stn-Skärvik). Stombusslinjerna kör i 10-minuterstrafik i högtrafik. Vidare trafikeras Kvarnbacksvägen av linje 129 (Solna centrum-Brommaplan) och 155 (Brommaplan-Akalla). Framkomligheten för busstrafiken längs med Kvarnbacksvägen är idag bristfällig eftersom bussar hamnar i köer. På vissa sträckor finns tidsreglerade busskörfält. I västlig riktning på Kvarnbacksvägen finns busskörfält från och med korsningen med Riksbyvägen. I östlig riktning, efter korsningen med Hemslöjdsvägen finns busskörfält. Gemensamt för busskörfälten är att de gäller mellan 7:00-9:00 och 15:00-18:00.

Busstrafikens framkomlighet på sträckan har studerats i en åtgärdsvalsstudie. I rapporten "Åtgärdsvalsstudie: Förbättrad framkomlighet i stomnätet, Stråk 8 & 9 Tappström – Brommaplan – Solna centrum, Sammanfattande rapport" redovisas att trafiksituationen mellan Ulvsundavägen och Brommaplan innebär 11 minuter och 40 sekunder förlorad tid i under eftermiddagens högtrafik (södergående riktning).

Under förmiddagens högtrafik är den förlorade tiden 5 minuter och 30 sekunder (norrgående riktning). Den ansträngda trafiksituationen innebär begränsad framkomlighet trots att delar av sträckan innefattar busskörfält. Åtgärdsvalsstudien är framtagen av Trivector Traffic, Sweco och Movea på uppdrag av Stockholms stad, Solna stad, Ekerö kommun, Stockholms läns landsting och Trafikverket.

Avståndet från utredningsområdet till spårbunden trafik överstiger 600 meter. Närmsta spårbundna trafik är tunnelbanan vid Brommaplan och Abrahamsberg, drygt en kilometer, vilka trafikeras av tunnelbanans gröna linje. I Ulvsunda industriområde finns Tvärbanan som idag trafikerar sträckan Sickla-Solna station via flera större bytespunkter. Vidare pågår en utbyggnad av Tvärbanans kistragren som utvecklar och utökar kollektivtrafiken ytterligare.



Befintligt kollektivtrafikutbud i området. Källa: SL.se

BILTRAFIK

Kvarnbacksvägen kopplar samman Brommaplan och Ulvsundavägen. Trafiken består huvudsakligen av trafik mellan Ekerö och länets norra delar samt även mer lokal trafik inom delar av västerort.

Brommaplan och korsningen Ulvsundavägen/Kvarnbacksvägen utgör under vissa tider på dygnet svåra flaskhalsar i vägnätet. Korsningspunkterna innebär att framkomligheten på Kvarnbacksvägen idag är begränsad i rusningstrafik. Köbildningar och restider visar tydligt att vägnätets kapacitetsmax har nåtts.

Idag trafikeras Kvarnbacksvägen (i anslutning till planområdet) av cirka 24 500 fordon per dygn. Mer lokalt trafikeras Linta gårdsväg av cirka 3 600 fordon per dygn. Trafiken som idag trafikeras Linta gårdsväg består främst av trafik som ska till och från Bromma återvinningscentral. En stor del av denna trafik är tung trafik och till viss del transporter av farligt gods. Andelen tung trafik är cirka 10 procent och antalet leveranser med farligt gods är relativt få och uppgår till cirka 5-10 per vecka.

I området finns också volymhandel och industrilokaler vilka också genererar en viss mängd trafik.



Uppmätta trafikmängder per dygn i området. Mätningarna har levererats av trafikkontoret och är från åren 2015-2019. Andel tung trafik på Kvarnbacksvägen är cirka 17%. På mindre gator är andelen under 10%. Källa: Stockholms stad

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Av nulägesbeskrivningen och programmet framgår vilka möjligheter och begränsningar som finns vid utvecklingen av området. Dessa redogörs i följande kapitel.

VÄGNÄTET HAR NÅTT SIN KAPACITETSGRÄNS

Den begränsade framkomligheten på vägnätet i anslutning till exploateringsområdet innebär att ytterligare stora trafikökningar inte är möjliga. Utvecklingen av området måste därför prioritera hållbara och yteffektiva transportslag.

AVSTÅND TILL KOLLEKTIVTRAFIKEN KRÄVER EN NY BUSSLINJE I OMRÅDET

Stora delar av norra Riksby har idag mer än 700 meters gångavstånd till busshållplatser längs med Kvarnbacksvägen. Avstånden till tunnelbanan vid Brommaplan och Abrahamsberg samt Tvärbanan i Ulvsunda är ännu längre. Utvecklingen av norra Riksby förutsätter därför en ny busslinje som trafikerar området.

ÅTERVINNINGSCENTRALEN GENERERAR TUNG TRAFIK

Då Bromma återvinningscentralens placering och verksamhet kvarstår trafikeras området av tung trafik. Den tunga trafiken ställer krav på trafiksäkerheten samtidigt som den påverkar gatustrukturen.

BROMMA FLYGPLATS KAN I FRAMTIDEN OMVANDLAS

Riksby angränsar till Bromma flygplats och kvarters- och gatustrukturen bör därför möjliggöra för bra fortsatt utveckling av området som helhet. Vid arbete med strukturer och stråk bör därför en framtida möjlig omvandling av flygplatsområdet beaktas.

STANDARDEN PÅ GÅNG- OCH CYKELSTRÅK LÄNGS KVARNBACKSVÄGEN ÄR LÅG

Längs med Kvarnbacksvägen finns gång- och cykelstråk som binder samman de östra delarna av Riksby med Brommaplan. Cykelstråket är också utpekad som pendlingsstråk vilket innebär att stråket är en viktig koppling i ett vidare perspektiv. Gång- och cykelbanorna har idag låg standard och behöver förbättras med avseende på framkomlighet, trafiksäkerhet och bekvämlighet.

ÖKAD FRAMKOMLIGHET FÖR KOLLEKTIVTRAFIK PÅ KVARNBACKSVÄGEN

En åtgärdsvalsstudie togs fram av staden, Trafikverket och Trafikförvaltningen om att skapa bättre framkomlighet för busstrafiken på Kvarnbacksvägen genom fler och förlängda busskörfält. Dessa planer ska utformningen av Kvarnbacksvägen ta hänsyn till.

PLANFÖRSLAG

Syftet med planen är att pröva omfattning, placering och utformning av cirka 1200 bostäder, cirka 165 000 kvm BTA verksamhetsyta, grundskola, förskolor, idrott, torg och parker. En ny stadsdel ska växa fram. Markanvändningen inom detaljplanen är till stora delar styrd av områdets bullersituation. I den planerade huvudgatan går en viktig begränsningslinje avseende buller från flygplatsen. Denna gräns innebär att området väster om huvudgatan främst planeras för bostäder och den östra till verksamheter.

Gatustrukturen utgår från en ny huvudgata som ligger centralt i den nya strukturen och kopplas i söder till Kvarnbacksvägen via en större signalreglerad korsning. Huvudgatans riktning och utformning är vald med tanke på en eventuell framtida utbyggnad norr om detta område. Parallellt med huvudgatan utvecklas Linta gårdsväg. Denna väg finns delvis idag men byggs ut och om för att primärt försörja verksamheterna och den tyngre trafiken till och från Bromma återvinningscentral. I bostadskvarteren skapas gröna lokalgator där grönska och dagvattenhantering blir framträdande inslag.

Parkering för bostäderna hanteras i ett mobilitetshus. Detta mobilitetshus ingår i angränsande detaljplan, dnr 2019-O3328. Vald parkeringslösning innebär att inga garage planeras under bostadskvarteren och att ingen gatuparkering skapas. På gatorna tillåts endast kortare angöring i körfält och lastning och lossning via lastplatser samt enstaka RH-platser.



**Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl. ,
Centrala Bromma, Riksby etapp 1
dnr 2017-16020**

Illustrationsplan över framtida bebyggelse. Källa: Stockholms stad

SKALA 1:4000/A3

200m



FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

Utvecklingen av området med cirka 1200 bostäder, cirka 165 000 kvm BTA verksamhetsyta, grundskola, förskolor, idrott, torg och parker kommer att förändra trafiksituationen i området. I följande kapitel redovisas och beskrivs det framtida trafiksystemet och dess utformning.

GATUHIERARKI

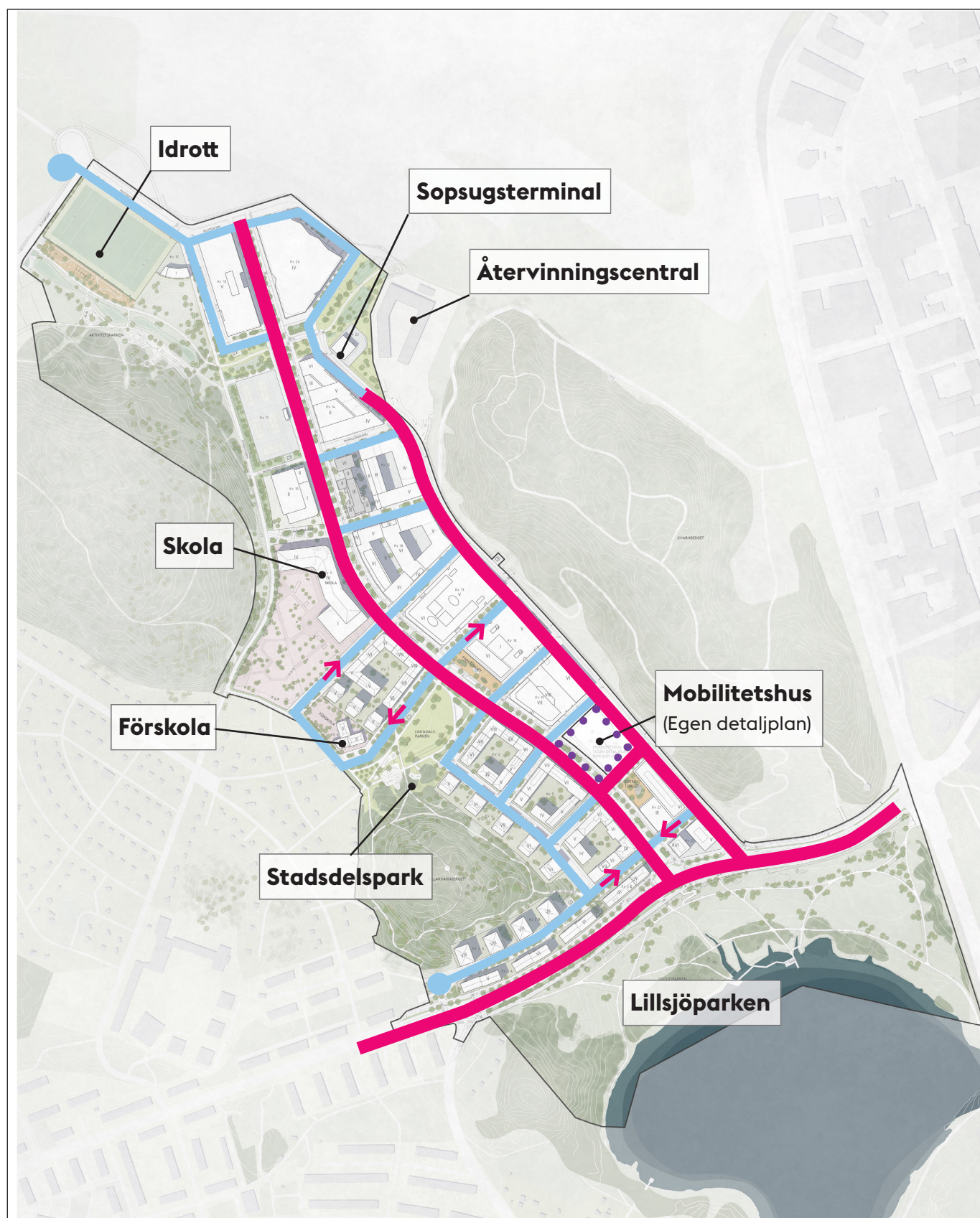
Det finns två nivåer i hierarkin på gatorna. Huvudgatan och Linta gårdsväg är tydliga huvudgator utformade med bredare körbanor för att kunna hantera tyngre trafik och kollektivtrafik. Till dessa större gator ansluter mindre lokalgator. Dessa lokalgator utformas gröna, med smala körbanor utan separata parkerings- och angöringszoner där angöring sker i körfält.

GÅNGTRAFIK

I samband med exploateringen av området tillgängliggörs delar av norra Riksby som idag inte är anpassade för gående. Huvudgatans gångbanor ges en bredd om 3,5 meter. Samtliga korsningsspunkter med lokalgator föreslås ha genomgående gång- och cykelbana för att tydligt prioritera de oskyddade trafikanterna. Vidare ges gångbanor utmed lokalgator en minsta bredd om 2,5 meter. I samband med att Kvarnbacksvägen byggs om breddas gångbanorna och passagerna vid korsning med Hemslöjdsvägen och nya huvudgatan signalregleras. En förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet för gående på Kvarnbacksvägen bidrar till bättre kopplingar mot Brommaplan i väst och Ulvsunda i öst.



Dagens smala gång- och cykelbana på Kvarnbacksvägen med övergångsställe över tre körfält byggs i framtiden om till en mer trafiksäker och framkomlig korsning för gående- och cyklister.



**Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl. ,
Centrala Bromma, Riksby etapp 1
dnr 2017-16020**

SKALA 1:4000/A3

200m

Framtida gatuhierarki. Rosa gator och vägar är att betrakta som huvudgator. Lokalgator markeras med ljusblått. Pilar redovisar enkelriktade gator samt tillåten körriktning.

CYKELTRAFIK

För cykeltrafiken planeras både Linta gårdsväg och Kvarnbacksvägen att byggas om. Ombyggnationen innebär höjd standard av pendlingsstråket utmed Kvarnbacksvägen. Den nya utformningen uppfyller de mått som anges i stadens cykelplan, 2,25 meter. Stråken är fortsatt enkelriktade liksom idag, bortsett sträckan mellan Linta gårdsväg och Ulvsundavägen som blir dubbelriktad, 3,25 meter bred.

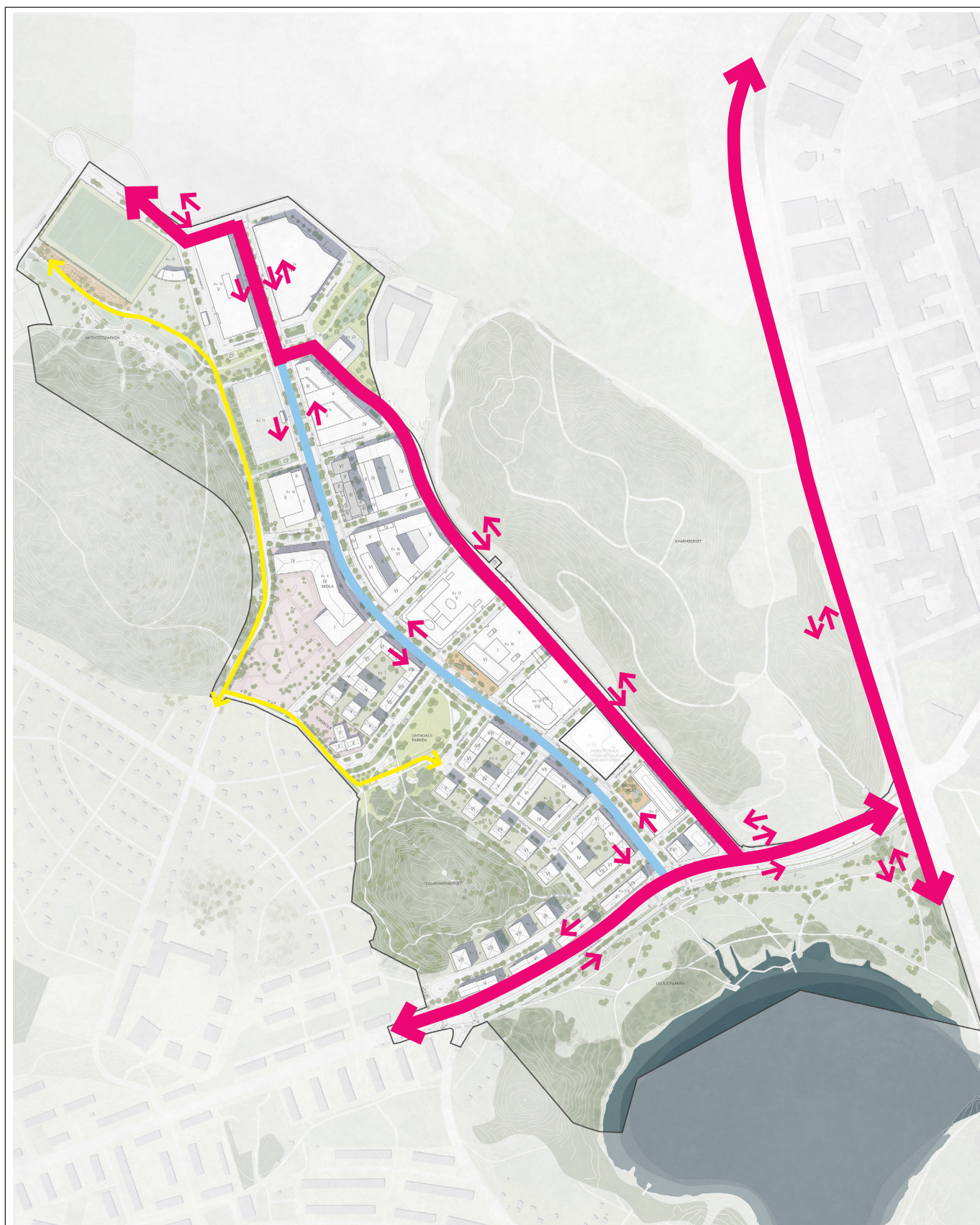
Vidare föreslås en dubbelriktad cykelbana utmed Linta gårdsvägs östra sida. Stråket som idag är utpekade som ett huvudstråk föreslås utformas liksom ett pendlingsstråk. Detta görs eftersom utrymme finns och kopplingen utgör en viktig länk för pendlingscyklister vid en framtida omvandling av Bromma flygplats. Huvudgatans nya cykelbanor kan genom denna breddning avlastas eftersom cykelbanan utmed Linta gårdsväg bli ett attraktivt alternativ för pendlingscyklister. Den dubbelriktade cykelbanan utformats 3,25 meter bred enligt stadens cykelplan. Med placeringen på den norra/östra sidan undviks korsningar med lokalgator och framkomligheten blir god. Korsningen mellan cykelbanan och trafiken till och från Bromma återvinningscentral studeras fortsatt i systemhandlingen för att säkerställa trafiksäkerheten.

Parallellt med Linta gårdsväg sträcker sig området huvudgata. Huvudgatan ges 1,5 meter enkelriktade cykelbanor på båda sidor om körbanan. Vid samtliga korsningar med lokalgator föreslås gång- och cykelbanan vara genomgående för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Detta hjälper också till att tydliggöra gatuhierarkin.

Utmed berget i väster skapas en gång- och cykelväg som lokalt kopplar samman bostäder utmed Kvarnbacksvägen med parken, skolan och idrottsplanerna i norr.



Dagens smala gång- och cykelbana på Linta gårdsväg.



**Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl. ,
Centrala Bromma, Riksby etapp 1
dnr 2017-16020**

Illustration över framtida cykelstråk. Rosa cykelstråk är större pendlingscykelstråk, blå huvudstråk och gult är lokalt gång- och cykelstråk. Pilar anger enkel- eller dubbelriktat stråk.

SKALA 1:4000/A3

200m



KOLLEKTIVTRAFIK

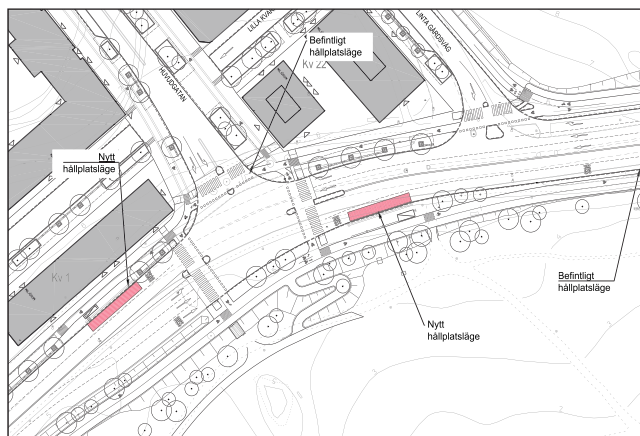
Delar av norra Riksby har långa avstånd till den spårbundna kollektivtrafiken. Tunnelbanans gröna linje finns vid Brommaplan såväl som i Abrahamsberg och de båda stationerna ligger på cirka en kilometers avstånd från korsningen Linta gårdsväg/Kvarnbacksvägen. Lika långt är avståndet till Tvärbanans hållplats i Norra Ulvsunda. För ökad tillgång till den spårbundna kollektivtrafiken behövs förbindelser mellan exploateringsområdet och den spårbundna kollektivtrafiken. En dialog finns med Trafikförvaltningen om framtida trafik. Områdets nya huvudgata är dimensionerad för att trafikeras av buss. Som övergripande princip föreslås busstrafiken i ett första skede komma in till planområdet från Kvarnbacksvägen. En tillfällig vändplats anläggs i planområdets norra delar (i anslutning till bollplanen), när Riksbyns kommande etapper byggs ut finns möjlighet för en busslinje som kör genom hela Riksbyområdet.

Inom planområdet skapas ett hållplatsläge centralt i området vid torget och parken. Detta hållplatsläge är cirka 300 meter från Kvarnbacksvägen. Det norra hållplatsläget är under utredning och dess placering beror till stor del på hur kommande etapp västerut i området utformas samt hur en eventuell framtida förlängning norrut mot Bromma flygplats kan göras. I illustration på kommande sida framgår gångavstånd fågelvägen till kollektivtrafik, blå cirklar 400 meter, och röda cirklar, 700 meter till stomtrafik. Riktvärden är hämtade från Trafikförvaltningens planeringsriktlinje RiPlan.

Kvarnbacksvägen är en del av stråket Brommaplan - Tappström - Solna centrum som trafikeras av stombusslinje 176 och 177. Inom ramen för "Grönt Ljus stombuss" gör kommunerna i Stockholms län, Region Stockholm och Trafikverket en gemensam satsning för utvecklat stombussnät. I "Åtgärdsvalsstudie: Förbättrad framkomlighet i stomnätet, Stråk 8 & 9 Tappström - Brommaplan - Solna centrum, Sammanfattande rapport" föreslås åtgärder vilka innefattar mer sammanhängande busskörfält samt att hållplatsen "Hemslöjdsvägen" utgår.

Inom ramen för denna etapp föreslås en ombyggnad av Kvarnbacksvägen mellan Ulvsundavägen och Hemslöjdsvägen. Utformningen av sträckan följer den lösning som föreslås i åtgärdsvalsstudien. Busshållplatsen på Kvarnbacksvägen i höjd med huvudgatan flyttas och hållplatsen Hemslöjdsvägen tas bort. I anslutningen mot befintligt, väster om korsningen med Hemslöjdsvägen, arbetar trafikkontoret för att genomföra trimningsåtgärder. Dessa åtgärder innefattar flytt av refuger och omdisponering av körfält genom ommålning för att skapa längre sträckor med busskörfält. Med åtgärderna skapas busskörfält från korsningen med Hemslöjdsvägen västerut till Brommaplan. Idag finns endast busskörfält i västlig riktning, väster om korsningen med Riksbyvägen. En framtida långsiktig lösning med en breddning av sektionen på Kvarnbacksvägen väster om Hemslöjdsvägen, då busskörfält på båda sidor gatan och rätt standard på pendlingscykelstråket kan skapas, är i skrivande stund inte beslutat.

Utöver arbetet med att förbättra framkomligheten för stombussarna längs med Kvarnbacksvägen pågår en utbyggnad av Tvärbanan. Utbyggnaden som innefattar "Kistagrenen" förbättrar planområdets tillgång till kollektivtrafik. Utbyggnaden innebär fler avgångar samt att spårvägen får en ny koppling från Norra Ulvsunda till Helenelund och Sollentuna kommun.



Flytt av befintliga hållplatslägen på Kvarnbacksvägen i höjd med de n nya huvudgatan.



**Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl. ,
Centrala Bromma, Riksby etapp 1
dnr 2017-16020**

SKALA 1:4000/A3

200m

Hållplatslägen och gångavstånd. Blå cirklar illustrerar 400 m gångavstånd längs vägen och röda 700 meter. Hållplatslägen i grönt är nya och orange befintliga där hållplatsläget längst i norr är inte beslutat och kommer justeras beroende på kommande etapp inom norra Riksby.

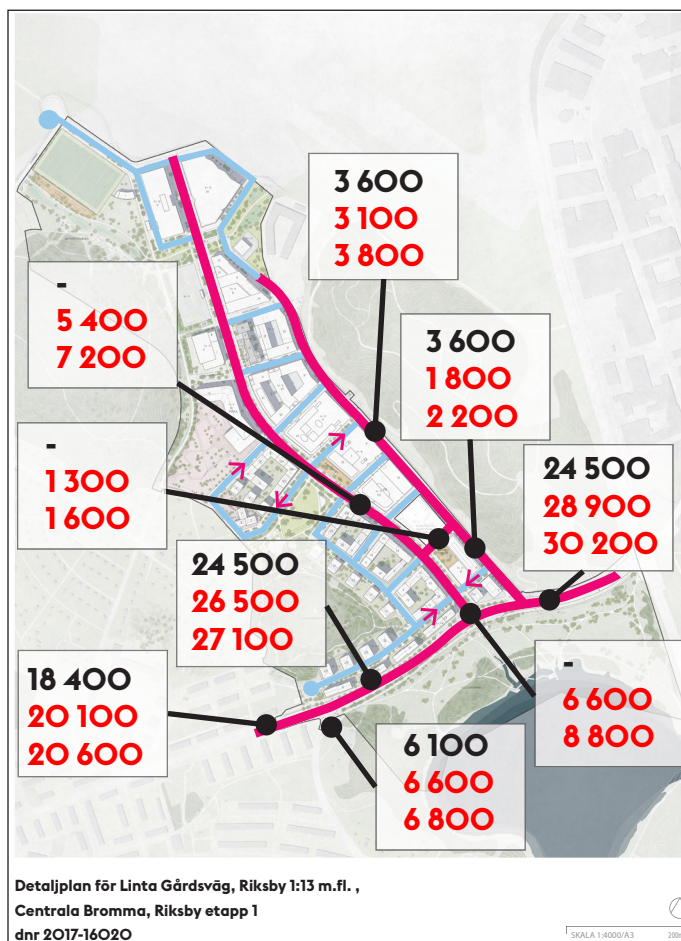
BILTRAFIK

En trafikprognos har tagits fram i syfte att studera framtida trafikmängder och för att utgöra underlag för bullerberäkningar och dimensionering av gatenät samt korsningar. Hela prognosen med tillhörande beskrivningar samt resultat från trafiksimuleringar av Kvarnbacksvägen finns i separat PM "Trafiksimulering Kvarnbacksvägen", framtagna av Tyréns 2021. En sammanfattning av framtagna prognos och trafiksimulering presenteras nedan.

Prognosen är framtagna för ett scenario år 2040 som är ett gängse prognosår. I prognosen finns markanvändning och genomförda infrastrukturinvesteringar som idag är i planerings- eller byggskede, exempelvis Förbifart Stockholm. Eftersom prognoser är bedömningar om en tänkt framtid finns alltid osäkerheter. För att hantera dessa har prognosen tagits fram med ett "Scenario trolig" och ett "Scenario hög" gällande biltrafikallsträng från planerad exploatering. Med dessa två scenarier finns ett spann inom vilket framtida trafik troligt befinner sig. Dessa scenarion speglar också vad som händer beroende på hur framgångsrikt hållbara trafik- och mobilitetslösningar kan införas. För detta område är det viktigt att beakta att Kvarnbacksvägen idag är hårt belastad och trafiksimuleringarna visar att mer trafik kommer öka köppbyggnaden i framtiden.

I illustrationen intill framgår framtida prognosticerade trafikmängder. Viktigt att notera att prognosen omfattar en full utbyggnad av området enligt planprogrammet med alla etapper. Skulle endast denna detaljplaneetapp tas med är den allstrade trafiken från området betydligt lägre.

Likt idag kommer det i framtiden att vara köbildning och låg nivå av framkomlighet för biltrafiken på Kvarnbacksvägen under maxtimmar på för- och eftermiddag. Inom planområdet, på en mer lokal nivå, bedöms kapacitet och framkomlighet som god. Viss köbildning kan uppstå vid signalen på huvudgatan för trafik som ska ta sig ut på Kvarnbacksvägen under högttrafik. Skillnaden i framkomlighet på Kvarnbacksvägen mot idag blir att busstrafiken ges bättre framkomlighet med



Framtida prognosticerade trafikmängder på gatenät. Första raden anger dagens trafikmängd och de två undre redovisar scenario "trolig" respektive "hög".

nya busskörfält och att korsningarna med Linta gårdsväg och huvudgatan ges en ny utformning.

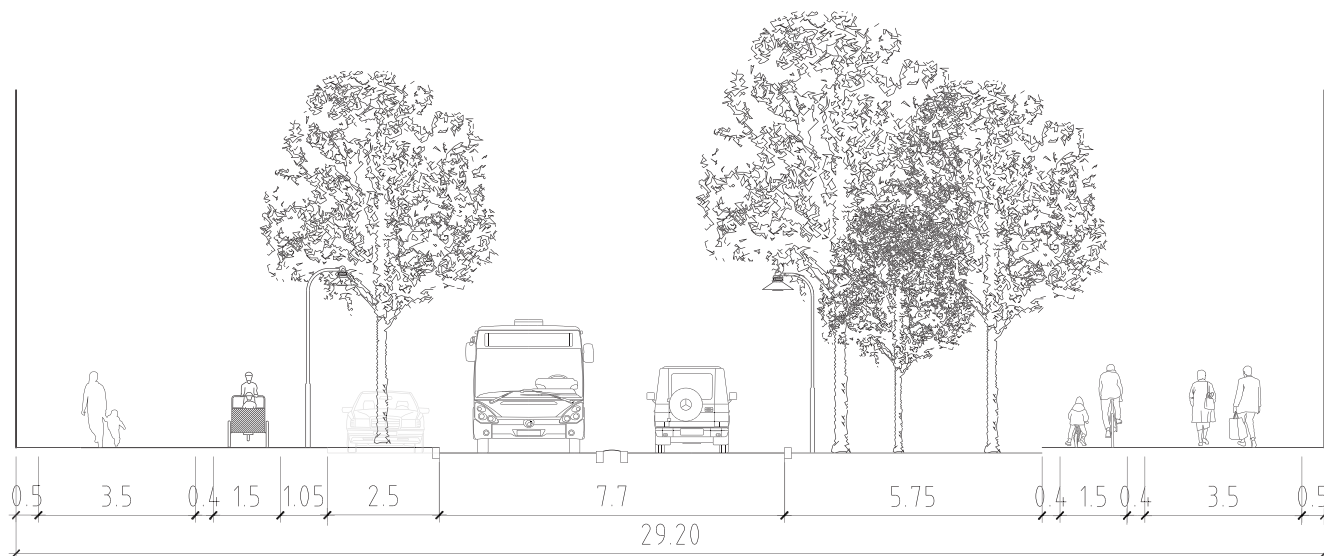
Linta gårdsväg utformas för att hantera den tyngre trafiken där högersväng in från Kvarnbacksvägen och högersväng ut mot Kvarnbacksvägen tillåts. Korsningen mellan huvudgatan och Kvarnbacksvägen utformas signalreglerad. Med denna utformning blir trafiksituationen mer strukturerad än idag där trafik på Linta gårdsväg får stå och väja för den stora trafikmängden på Kvarnbacksvägen. Signalregleringen gör att trafik till och från huvudgatan kan ta sig in och ut på ett mer ordnat sätt och att fotgängare och cyklister får en mer trafiksäker miljö.

GATURUMMEN

Som tidigare presenterats finns två huvudsakliga kategorier av gator i området. Huvudgatan och Linta gårdsväg är ryggraden i gatunätet som samlar upp trafik från mindre lokalgator och är utformade för god framkomlighet för samtliga trafikslag. Lokalgatorna har en annan karaktär där smalare gaturum med mer grönska och plats för vistelse skapas.

HUVUDGATAN

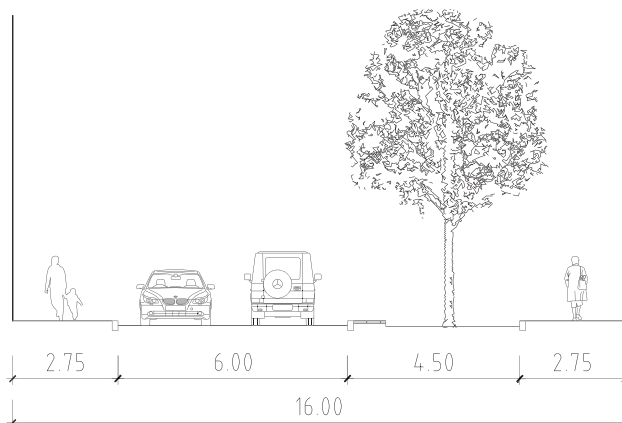
Denna gata blir en naturlig mittpunkt i området då den ligger mellan bostadskvarteren i väst och verksamhetskvarteren i öst. Gatan utformas för att hantera busstrafik och med ett huvudstråk för cyklister. Gatan kantas av grönska och träd där en extra bred zon för träd, dagvattenhantering och möblering skapas på östra sidan. Genom trädplanteringen och att cykel- och gångbana ligger intill varandra skapas tre rum i gatan. Detta bidrar till att minska skalan på körbanan och skapa mer öppenhet mot bebyggelsen. För gående och cyklister skapas framkomliga och trafik-säkra passager tvärs anslutande lokalgator med genomgående gång- och cykelbanor utan nivåskillnader. Huvudgatan ansluter mot Kvarnbacksvägen i en signalreglerad korsning i söder och har en riktning i norr som ska kunna ansluta mot en vidare eventuell utbyggnad mot flygplatsområdet.



Typsektion för huvudgatan framtagen av Tyréns.

GRÖNA LOKALGATOR

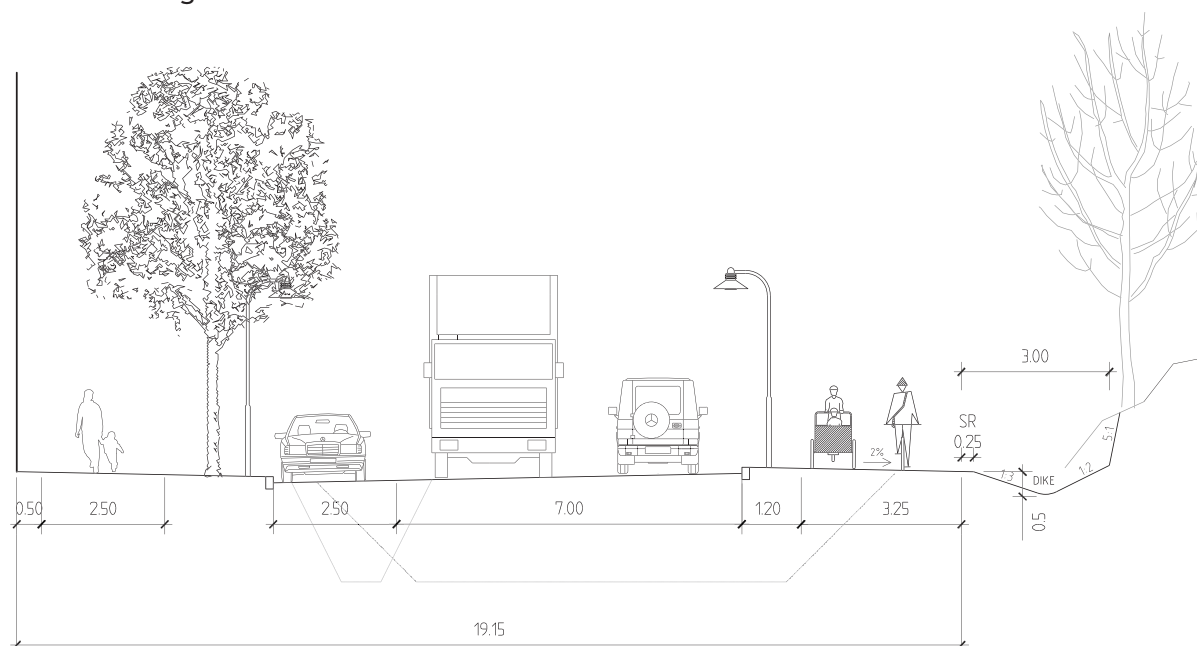
Inom bostadskvarteren och på vissa gator som kopplar samman Linta gårdsväg och huvudgatan finns områdets gröna lokalgator. Som namnet antyder är grönska en central aspekt. Ett grönt gaturum är mer attraktivt för de boende, skapar bättre förutsättningar att hantera dagvatten och kopplar bra mot omgivande naturmark. Gemensamt för de gröna lokalgatorna, bortsett några undantag, är att de utformas med en "knäck" på mitten. Detta grepp är valt med tanke på att bryta siktlinjen i körbanan och på så sätt sänka hastigheten och skapa en lugnare trafikmiljö. Denna utformning innebär att det växelvís skapas en bredare zon för grönska, träd och dagvatten på gatan.



Typsektion för gröna lokalgator framtagen av Tyréns.

LINTA GÅRDSVÄG

Denna gata försörjer primärt verksamheterna och Bromma återvinningscentral. Tung trafik uppmanas ta denna väg framför huvudgatan. Ett brett cykelstråk skapas för att avlasta huvudstråket längs huvudgatan och för att utrymme finns på grund av yta för ledningar. Vidare innebär denna koppling färre korsningspunkter för cyklister och på så sätt blir framkomligheten bättre.



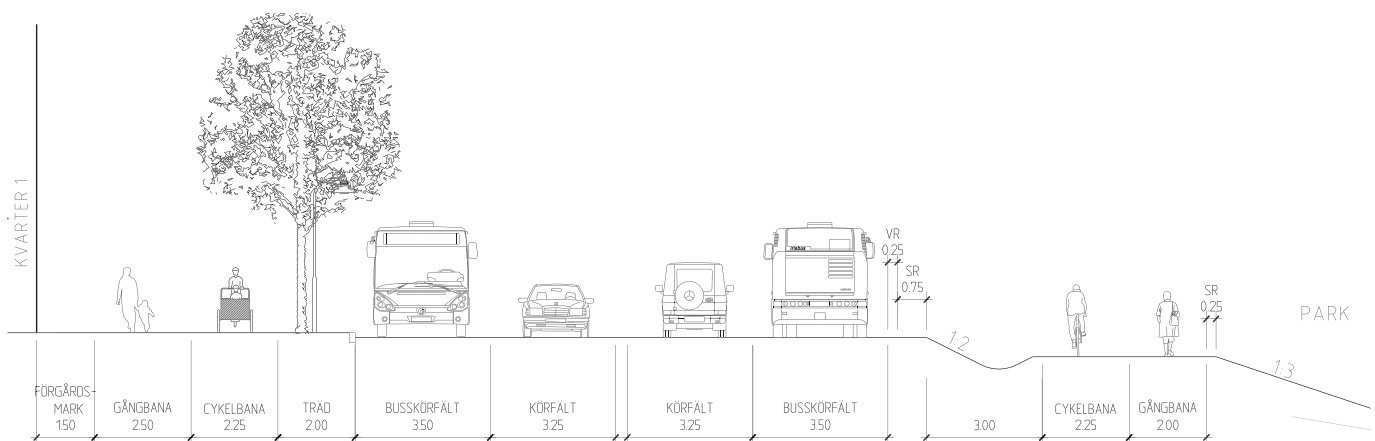
Typsektion för Linta gårdsväg framtagen av Tyréns.

KVARNBACKSVÄGEN

I framtiden kommer Kvarnbacksvägen likt idag vara en viktig väg som sammankopplar Brommaplan och västerort med Ulvsunda, Solna och Sundbyberg. Som trafikprognosen visar kommer vägen fortsatt vara hårt trafikerad. Att öka biltrafikens framkomlighet är inte önskvärd och heller inte möjlig eller rimlig med tanke på anslutande vägars framkomlighetssituation. Istället förespråkas en lösning i framkomlighetsstrategins anda där Kvarnbacksvägens nya utformning främst styrs av kollektivtrafikens och gång- och cykeltrafikens behov. Kraven för busstrafiken framgår av tidigare åtgärdsvalsstudie och cykeltrafikens framgår av cykelplanen.

Jämfört med dagens situation tillkommer två permanenta kollektivtrafikkörfält ytterst i körbanan och cykelstråken utformas 2,25 meter breda och enkelriktade på vardera sida. Ytor för trädplantering och dagvattenhantering skapas. Vidare signalregleras korsningen med den nya huvudgatan och med Hemslöjdsvägen.

Som tidigare beskrivits under avsnitt gällande kollektivtrafik byggs Kvarnbacksvägen i detta skede endast om mellan Ulvsundavägen och Hemslöjdsvägen. För att få full effekt av investeringen i Kvarnbacksvägens nya del behöver den även byggas om väster om korsningen med Hemslöjdsvägen. Dock kräver det markintrång på befintliga fastigheter i en större omfattning. I detta skede behövs endast ett mindre markintrång på södra sidan vägen i korsningen med Hemslöjdsvägen. Detta intrång krävs eftersom hela Kvarnbacksvägen flyttas ca 5 meter söderut jämfört med dagens läge.



Typsektion för Kvarnbacksvägen framtagen av Tyréns.

ANGÖRING, AVFALLSHANTERING OCH RHP

Denna trafikutredning har inte utrett eller tagit fram en parkeringsstrategi där efterfrågan på parkering och olika typer av mobilitetsåtgärder kan studeras i samarbete med byggaktörer. Dock får gatornas utformning en stor inverkan på hur man kan stanna för att angöra och eventuellt parkera. Även aspekter som avfallshantering och möjlighet att anordna parkering för rörelsehindrade påverkas.

En grundläggande princip för hur parkering ska lösas finns med sedan programskedet. Denna princip bygger på att parkering för bostäderna skapas i mobilitetshus och ska inte förläggas i garage under respektive kvarter. Vidare ingår i denna princip att ingen gatuparkering skapas utan att endast grundläggande möjlighet till angöring ska tillgodoses. Man ska alltså kunna stanna till kort för av- och påstigning samt i- och urlastning men inte parkera.

Vid beskrivning av hur gatorna utformats är det viktigt att belysa de krav och riktlinjer som finns. Listan nedan är en sammanställning av krav och riktlinjer på RHP och avfallshantering.

- Angöring för rörelsehindrad bör kunna ske 10 meter från entré enligt Stockholms stads riktlinjer.
- Om 10-meters riktlinjen inte kan uppfyllas ska Boverkets krav om 25 meter gälla.
- RHP placeras max 25 meter från entré och placeras i första hand på kvartersmark. Kan det inte lösas där kan det bli aktuellt med RHP på allmän plats.
- Angöring vid hämtning av avfallskärl bör kunna ske 10 meter från avfallsrum.
- Vid hämtning av avfall får backning ej ske över gång och cykelbana för att nå miljörum.
- Uppställning av avfallsfordon får ej ske på gång- och cykelbana.

Som framgår av tidigare beskrivning av gaturummen planeras det inte för någon parkerings- eller angöringszon på de gröna lokalgatorna. På dessa gator råder ett generellt parkeringsförbud vilket innebär att man kan stanna och angöra kort, för i- och urlastning, men man får inte parkera. Samtlig parkering ska ske i mobilitetshusen. Undantaget på de gröna lokalgatorna är att personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrad får parkera 3 timmar på gata med parkeringsförbud. På östra sidan huvudgatan, där primärt verksamheter lokaliseras, hanteras angöring och parkering med liknande princip som för bostäderna men på vissa strategiska platser skapas angöring med hänsyn till trafiksituation och planerat innehåll i byggnader.

På huvudgatan kommer fickor med angöring eller lastplats skapas på västra sidan för att kunna säkerställa tillgänglighet till entréer och att lastning och lossning inte sker från körfält eftersom det hindrar och stoppar upp busstrafiken.

Utifrån tidigare listade krav och riktlinjer har gatorna utformats. En utmaning som finns är att klara tillgänglighet till entréer inom 25 meter för RHP då inga underbyggda garage finns vid bostadskvarteren. För att klara kravet måste detta lösas på allmän gata. Om behov uppstår kan en ansökan via trafikkontoret göra att en ruta 2x5 meter målas upp för parkering för rörelsehindrade. Det förutsätter dock en anslutande gångbana som är hinderfri.

SLUTSATS OCH SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Med föreslagen utveckling av området skapas nya gång- och cykelstråk och en ny gatustruktur. Trafikplaneringen och gatutformningen för området utgår från att lyfta fram de hållbara trafikslagen i linje med stadens mål och hållbarhetskrav. Med denna planering säkerställs att de kapacitetsstarka färdmedelen gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafiken och med en tydligare prioritering av dessa trafikslag ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Området som bebyggs består idag av delvis naturmark och delvis verksamheter. De nya gator som skapas inom området präglas av grönska som skapar mer attraktiva gaturum att vistas i samt att bra förutsättningar skapas för att samla upp och hantera dagvatten. Vidare utformas den nya huvudgatan för att kunna trafikeras av busstrafik och cykelbanor skapas på båda sidor gatan. Lokalgator i anslutning till bostäder utformas som så kallade gröna lokalgator. I korsningspunkter prioriteras fotgängare och cyklister genom att skapa genomgående gång- och cykelbanor samt att övergångsställen skapas på strategiska platser över huvudgatan.

Med utvecklingen av området skapas också möjlighet att knyta samman och höja standarden på cykelvägnätet. Kvarnbacksvägen och Ulvsundavägen är pendlingscykelstråk och kommer med föreslagen utformning få en ökad standard i linje med stadens cykelplan. Med en utvecklad nord-sydlig koppling mellan Kvarnbacksvägen och befintlig gång- och cykelbana i norr intill Bromma flygplats knyts cykelvägnätet ihop.

I framtiden kommer Kvarnbacksvägen att utvecklas med bredare cykel- och gångbanor samt nya kollektivtrafikkörfält. Kapaciteten för dessa trafikslag kommer att öka. Dock blir kapaciteten för biltrafiken på Kvarnbacksvägen likt dagens situation eller något lägre eftersom biltrafiken förväntas öka på Kvarnbacksvägen även om inte denna detaljplan genomförs. Kapaciteten för biltrafiken i maxtimmar inom planområdet bestäms av Kvarnbacksvägens kapacitet samt dess korsningspunkter med Ulvsundavägen och Brommaplan. Lokalt inom planområdet och på de nya gatorna uppstår inga kapacitetsbrister.



**Detaljplan för Linta Gårdsväg, Riksby 1:13 m.fl. ,
Centrala Bromma, Riksby etapp 1
dnr 2017-16020**

SKALA 1:4000/A3

200m



