

PM TRAFIK

Entré Bagarmossen

Underlag till detaljplan

Ändringsförteckning

Ver	Datum	Ändringsbeskrivning	Granskad	Godkänd av
02	2024-11-05	Byte av figur 26, sektion F	Maria Lindelöf	Maria Lindelöf

Sweco Sverige AB	556767-9849
Uppdrag	Entré Bagarmossen
Uppdragsnummer	30027420
Kund	Stockholms kommun
Upprättad av	Maria Lindelöf, Jeannine Schöenberg
Kontrollerad av	Hanna Wikander
Godkänd av	Maria Lindelöf
Datum	2024-10-11
Dokumentreferens	PM Trafik Entré Bagarmosen_2024-10-11_REV2024-11-05

Innehållsförteckning

1 Inledning 5

1.1 Syfte och mål..... 5

1.2 Omfattning och avgränsning 6

2 Förutsättningar 7

2.1 Planeringsförutsättningar 7

2.1.1 Stockholms stads översiktsplan..... 7

2.1.2 Program Bagarmossen Skarpnäck..... 7

2.1.3 Detaljplan för Bergholmsbacken..... 7

3 Nulägesbeskrivning 8

3.1 Området 8

3.2 Gång och cykel..... 9

3.3 Kollektivtrafik 10

3.4 Fordonstrafik 11

3.5 Parkering och angöring 12

4 Framtida utveckling 13

4.1 Planförslag 13

4.2 Delområden planerad exploatering 14

4.2.1 Område A..... 14

4.2.2 Område B..... 14

4.2.3 Område C 15

4.2.4 Område D 16

4.2.5 Område E..... 16

4.2.6 Område F..... 17

4.2.7 Område G 17

4.2.8 Område H 18

4.2.9 Område I 18

4.3 Gatusektioner 19

4.3.1 Område A..... 19

4.3.2 Ny gata område B 20

4.3.3 Ny gata område C 20

4.3.4 Sockenvägen 21

4.3.5 Rusthållarvägen 21

4.4 Gång och cykel..... 22

4.5 Kollektivtrafik 23

4.6 Motorfordonstrafik 23

4.6.1 Trafikalstring 23

4.7 Angöring och parkering 24

4.7.1 Område A..... 24

4.7.2 Område B..... 24

4.7.3 Område C 24

4.7.4 Område D 24

4.7.5 Område E..... 24

4.7.6 Område F..... 25

4.7.7 Område G 25

4.7.8 Område H 25

4.7.9 Område I 25

5 Utvärdering och rekommendation 26

6 Referenser27

1 Inledning

Den pågående detaljplanen Entré Bagarmossen i stadsdelen Bagarmossen är beläget i sydvästra delen av Stockholms stad, se Figur 1. Planförslaget består av flera utspridda områden i stadsdelens centrala delar, med syfte att förtäta befintlig bebyggelse längs de större gatorna och obebyggda skogspartier som till viss del är svåra att nyttja för rekreation. Planen föreslås möjliggöra cirka 665 nya bostäder, seniorboende samt verksamhetslokaler i bottenvåningarna. Stadsutvecklingen syftar även till att stärka sambandet mellan Bagarmossen och Kärrtorp, för att uppfylla målet om en mer sammanhängande stad.

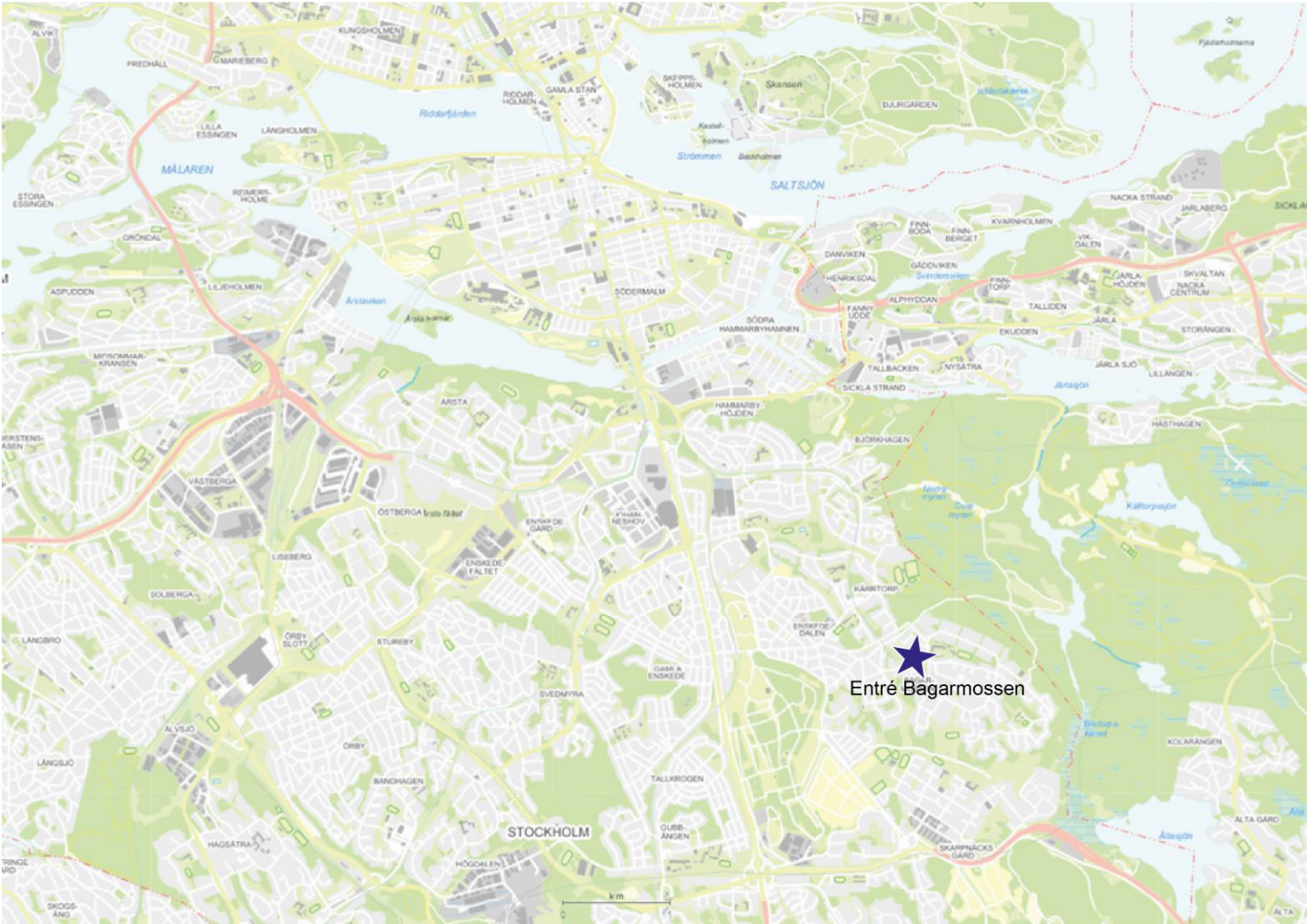
Därutöver föreslås grönområdet utmed tunnelbanan, mellan Länsmansvägen och området strax öster om Rusthållarvägen, utformas och gestaltas för att skapa ett tryggt och attraktivt stråk mellan Bagarmossens och Kärrtorps centrum.

1.1 Syfte och mål

Syftet med denna PM är att utgöra underlag till Stockholms stads detaljplan för Entré Bagarmossen utifrån trafikala aspekter. Utredningen syftar till att säkerställa önskad funktion på allmän platsmark i samband med exploateringen av de utpekade områden A-I.

Följande mål har listats för trafikutredningen:

- Öka tillgängligheten och tryggheten för fotgängare och cyklister inom planområdet, främst utmed Rusthållarvägen och genom parkstråket.
- Stärka kopplingarna mellan Bagarmossen och Kärrtorp och utveckla Rusthållarvägen så den utgör en tydlig entré till Bagarmossen centrum.
- Miljön ska uppmuntra till gång- och cykeltrafik, liv och rörelse över en större del av dygnet.

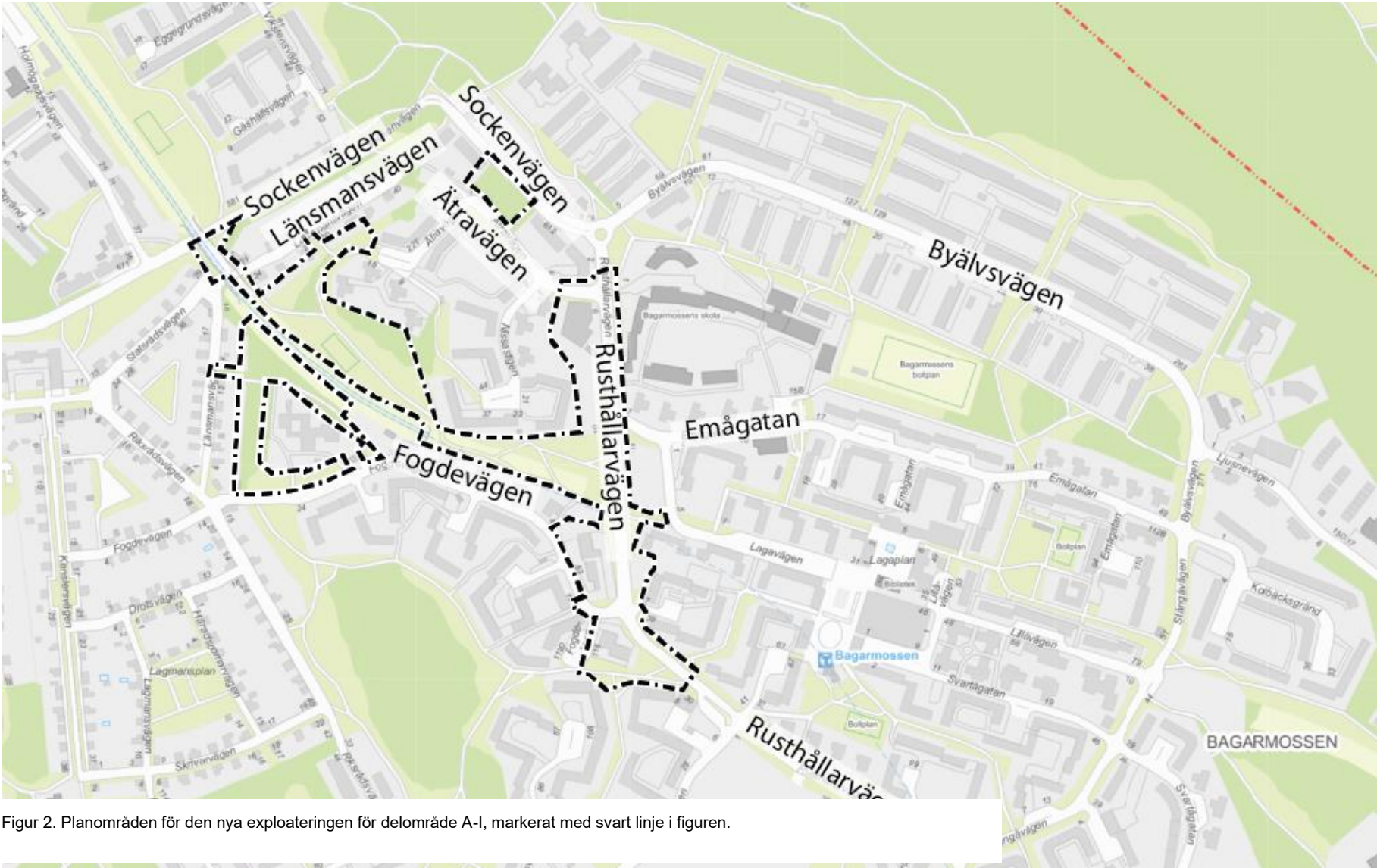


Figur 1. Översikt planområdet, beläget öster om Nynäsvägen och söder om Södermalm. Planområdet är markerad med blå symbol i figuren,

1.2 Omfattning och avgränsning

Planområdet utgörs av de befintliga gatorna Rusthållarvägen, Sockenvägen, Åtravägen och Fogdevägen, som ansluter till den planerade bebyggelsen. Därutöver har två nya gatuanslutningar studerats, som kopplar områdena till befintligt vägnät.

I denna utredning har trafikmiljö inom allmän platsmark utretts, där även hänsyn har tagits till anslutning av kvartersmark. Tillgänglig angöring har studerats, för att säkerställa att exploateringen uppfyller riktlinjer och krav. Utformning och funktioner på kvartersmark har dock ej beaktats. Planområdet redovisas med svart streckad linje i Figur 2.



Figur 2. Planområden för den nya exploateringen för delområde A-I, markerat med svart linje i figuren.

2 Förutsättningar

2.1 Planeringsförutsättningar

2.1.1 Stockholms stads översiktsplan

Översiktsplanen utgår från stadens mål för stadsbyggande - en växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö samt en klimatsmart och tålig stad, där framkomlighetsstrategin utgör grunden för planeringen av stadens vägar och gator.

Stockholms stads framkomlighetsstrategi är ett viktigt strategiskt dokument som slår fast att en större andel resor ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots i staden.

Bagarmossen tillhör ett av de fokusområden för stadsutveckling som pekas ut i Stockholms stads översiktsplan. Översiktsplanen anger att området är i behov av fler bostäder, service, verksamheter, fler offentliga rum och insatser för att öka tryggheten. Det centrala grönstråket mellan Bagarmossen och Skarpnäck behöver förstärkas med nya aktiviteter och målpunkter som bättre kopplar samman stadsdelarna. Även befintliga stråk och sociala samband behöver stärkas.

2.1.2 Program Bagarmossen Skarpnäck

I Bagarmossen och Skarpnäck planeras det för cirka 2 500 – 3 000 nya bostäder, som ska binda samman och utveckla stadsdelarna till att bli mer attraktiva, trygga och hållbara. Större delen av tillkommande bebyggelse skapas utmed redan befintliga gator och vägar.

Det framtida resandet kommer i större utsträckning att behöva ske med hållbara transportslag, eftersom framkomligheten för biltrafik är begränsad under maxtrafik, med långa köer. Framför allt kommer kollektivtrafiken behöva ta hand om en stor del av förflyttningen från biltrafik till ett mer hållbart resande. I framtiden övergår Hagsätragrenen till blå linje, vilket medför att kapacitet kan frigöras på Skarpnäcksgrenen. Därmed finns det goda förutsättningar för att nå målet om att fler ska resa med mer hållbara alternativ.

De trafikanalyser som utförts i programförslaget visar att området har goda förutsättningar för att skapa ett fungerande trafiksystem. Dock krävs att förbättringar görs för gång, cykel och kollektivtrafik inom programområdet, där tunnelbanans framtida kapacitetsökning är avgörande för att möjliggöra en hög nivå av exploatering.



Figur 3 . Stockholms stads planeringsdokument, som en del av översiktsplanen.

2.1.3 Detaljplan för Bergholmsbacken

Sydost om planområdet för Entré Bagarmossen har en ny detaljplan tagits fram för området Bergholmsbacken. Detaljplanen omfattar cirka 700 lägenheter, en grundskola med idrottshall samt två förskolor.

I detaljplanen föreslås gång- och cykelstråket mellan Bergholmsparken och Bagarmossens centrum förbättras. Stråket förbi den nya skolan och Bergholmstorpet får en rakare linjeföring, där gång och cykel prioriteras. Stråket mellan stadsdelarna Bagarmossen och Skarpnäck ska upplevas tryggt, väl belyst och attraktivt.

Bergholmsbackens detaljplan ansluter till detaljplanen för Entré Bagarmossen på Rusthållarvägen, i planområdets sydvästra del. Detaljplanen för Bergholmsbacken har fått laga kraft och planarbetet är därmed avslutat.



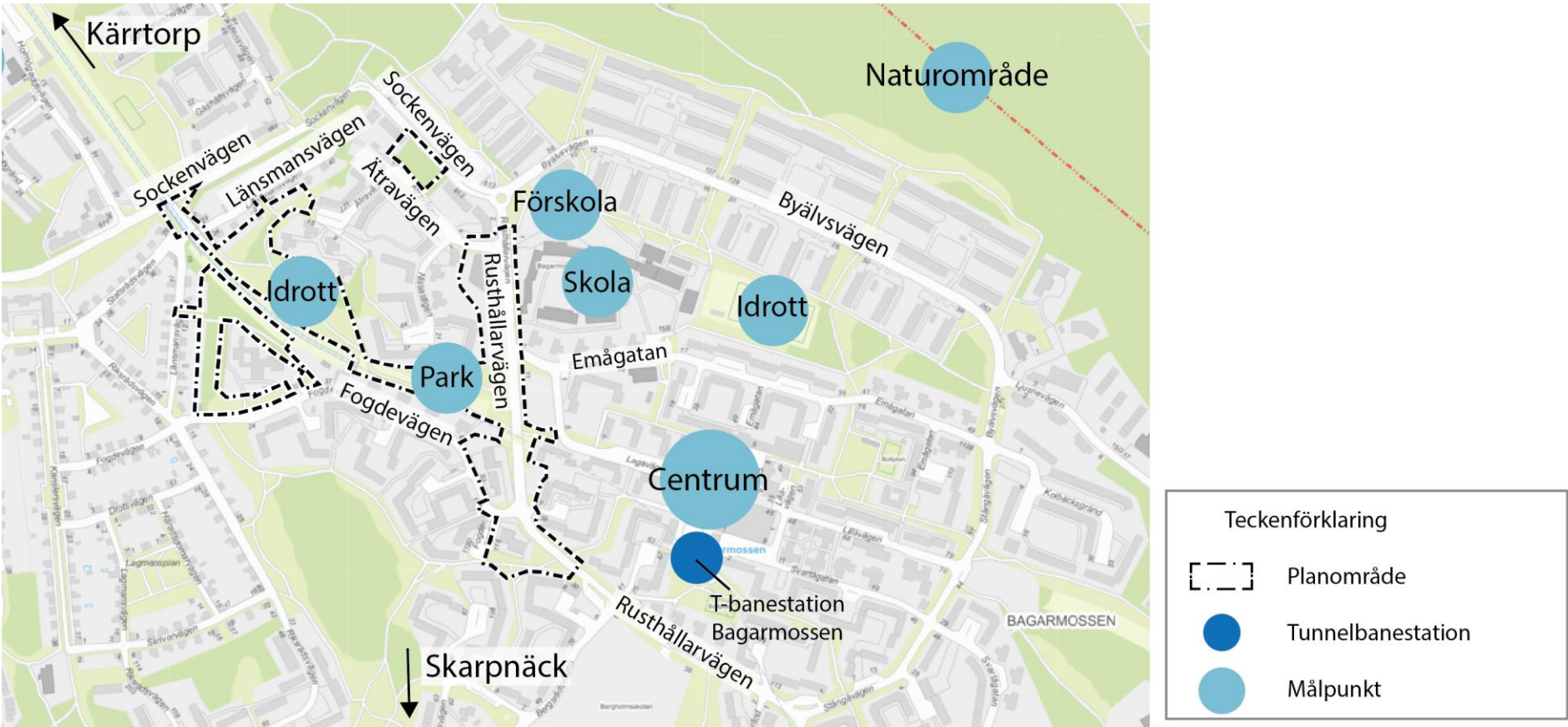
Figur 4. Översikt detaljplan Bergholmsbackens (Stockholms stad 2024).

3 Nulägesbeskrivning

3.1 Området

Planområdet är beläget i närheten av Bagarmossens centrum med gångavstånd till flera viktiga funktioner såsom butiker, matbutiker, restauranger, caféer och service. I centrum finns även Bagarmossen tunnelbanestation, se Figur 5.

Bagarmossens centrum är omgivet av en blandad bebyggelse som är uppbyggd kring tunnelbanan. Bebyggelsen närmast Bagarmossens centrum består framför allt av flerbostadshus i mindre skala som har förtätats efterhand med högre bostadshus. Utanför stadsdelens centrum ligger villabebyggelse och radhus, främst i sydväst. Det finns också flera skolor och förskolor i området. I norr och öster gränsar stadsdelen mot Nackareservatet och söder om stadsdelen ligger Skarpnäck, se Figur 5.



Figur 5. Målpunkter i anslutning till planområdet.

3.2 Gång och cykel

Utredningsområdet består av ett trafikseparerat system med planskilda passager och flertalet kombinerade gång- och cykelvägar som sträcker sig genom parkområden. Utmed huvud- och lokalgator löper smala gångbanor utmed körbanans båda sidor medan cykel hänvisas till blandtrafik i stora delar av området.

Gång- och cykelstråken i Bagarmossen består främst av lokala stråk, som knyter samman bostadsområdena med Bagarmossens centrum. För gående är strukturen svårorienterad och otydlig, då den består av en blandning av stråk utmed gator, inom kvarter och genom parker. Det gör det svårt för personer utan lokalkännedom att hitta till centrum och tunnelbanan.

Även för cykel upplevs strukturen som svårorienterad, med osammanhängande cykelstråk som saknar separering från biltrafik och gående. Inom planområdet leds cykel i blandtrafik både på lokalgatorna Åtravägen och Fogdevägen såväl som på Rusthållarvägen. Genom de trafikseparerade stråken genom parker består stråken av kombinerade gång- och cykelvägar.

Söder om planområdet finns ett utpekat primärt cykelstråk utmed Skarpnäcksvägen, som löper genom parkområdet mellan Bagarmossen och Skarpnäck. Stråket binder samman sydöstra Stockholm med övriga söderort samt pendlingsstråk in mot innerstaden. I cykelplanen från 2022 tillkom även Rusthållarvägen som ett utpekat huvudstråk, som ansluter till huvudstråket utmed Sockenvägen i norr och det primära stråket utmed Skarpnäcksvägen, söder om planområdet.

Det finns två planskilda passager under Rusthållarvägen inom planområdet. Dels en passage som kopplar parkstråket norr om tunnelbanespåret mot Bagarmossens centrum. Dels en passage strax söder om Fogdevägen, i planområdets sydöstra del.

I korsningen mellan Rusthållarvägen och Åtravägen finns oreglerade övergångsställen över samtliga anslutande gator. Övergångsställen på Rusthållarvägen är hastighetssäkrade med farthinder i båda riktningarna. På Åtravägen och Rusthållarvägens norra anslutning är övergångsställena tillgänglighetsanpassade enligt Stockholms stads riktlinjer, medan övergångsstället över Rusthållarvägens södra anslutning saknar tillgänglighetsanpassning med ramper, kontrastmarkering och taktila orienteringsplattor. Samtliga övergångsställen i korsningen är försedda med mittrefug.

På Rusthållarvägen, mellan Åtravägen och Emågatan, finns ett signalreglerat övergångsställe mitt på sträckan där en trappa ansluter från bostadsområdet väster om Rusthållarvägen och kopplar området till Bagarmossens skola. Sikten är delvis skymd då trappan döljs av stödmur och träd. På gatans östra sida är gångstråket in till Bagarmossens skola försedd med bommar, vilket hindrar spring ut i gatan. På västra sidan saknas åtgärd och övergångsstället har inte hastighetssäkrats. Övergångsstället är

tillgänglighetsanpassat enligt Stockholms stads riktlinjer på gatans östra sida medan det på västra sidan saknas tillgänglighetsanpassning med ramper, kontrastmarkering och taktila orienteringsplattor. Övergångsstället är försett med mittrefug.

I korsningen mellan Rusthållarvägen och Emågatan finns ett oreglerats övergångsställe över Emågatan, medan det saknas övergångsställen tvärs Rusthållarvägen i anslutning till korsningen. Övergångsstället över Emågatan är tillgänglighetsanpassat enligt Stockholms stads riktlinjer och försett med mittrefug.

Söder om Emågatan finns ett oreglerat övergångsställe som ansluter parkstråket i väster med Bagarmossens centrum och tunnelbanan på gatans östra sida. Övergångsstället är beläget på sträcka och har hastighetssäkrats med farthinder. Övergångsstället är tillgänglighetsanpassat enligt Stockholms stads riktlinjer och försett med mittrefug.

I korsningen mellan Rusthållarvägen och Fogdevägen finns oreglerade övergångsställen över Fogdevägen samt över Rusthållarvägens båda anslutningar. Den anslutande gatan från öster saknar övergångsställe. Övergångsställena är tillgänglighetsanpassade enligt Stockholms stads riktlinjer och försedda med mittrefug. Övergångsställena på Rusthållarvägen är hastighetssäkrade med farthinder i båda riktningarna.



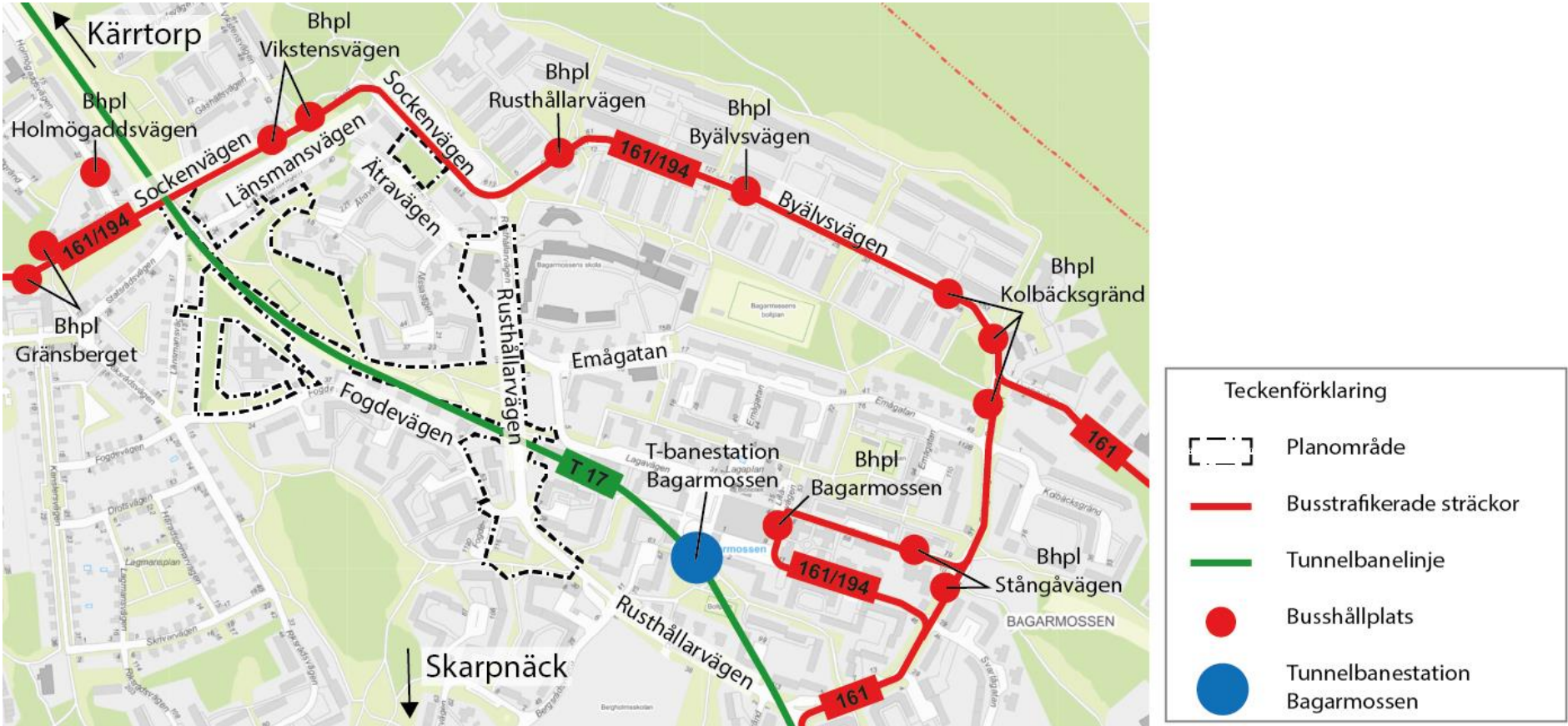
Figur 6. Översikt gång- och cykelnät i Bagarmossen.

3.3 Kollektivtrafik

Planområdet har ett kollektivtrafiknära läge där tunnelbanestation Bagarmossen ligger cirka 350 meter öster om planområdets planerade bebyggelse längst i öster. Tunnelbanestationen passeras av tunnelbanans gröna linje 17, Skarpnäck – Åkeshov strand.

Närmsta busshållplats är Vikstensvägen, belägen utmed Sockenvägen, cirka 250 meter väster om planområdet och busshållplats Rusthållarvägen, belägen utmed Byälvsvägen, cirka 150 meter nordost om planområdet. I sydväst ligger busshållplats Gränsberget, cirka 450 meter från planområdet. I Bagarmossens centrum finns även busshållplatsen Bagarmossen, belägen på Djupågatan intill tunnelbanestationen. Busshållplatserna trafikeras av busslinjerna nummer 161 och 194, bortsett från hållplatsläget Rusthållarvägen, som endast trafikeras av busslinje 161, se Figur 7.

Buss trafikerar Byälvsvägen och Sockenvägen, medan Rusthållarvägen, Ätravägen och Fogdevägen inte har någon busstrafik inom planområdet.



Figur 7. Befintlig kollektivtrafik i Bagarmossen.

3.4 Fordonstrafik

Utredningsområdet omfattar huvudgatorna Rusthållarvägen och Sockenvägen samt lokalgatorna Ätravägen och Fogdevägen.

Rusthållarvägen och Sockenvägen sammansluter i en cirkulationsplats i korsningen med Byälvsvägen strax norr om planområdet. Cirkulationen är enfältig och de anslutande gatorna har ett körfält i vardera riktningen. Lokalgatan Ätravägen ansluter mot Rusthållarvägen i en trevägskorsning från väster, strax söder om Sockenvägen. Fogdevägen ansluter mot Rusthållarvägen i en fyrvägskorsning i planområdets sydöstra del, se Figur 8.

Körbanorna i planområdet är generellt breda, vilket uppmuntrar till höga hastigheter. På Rusthållarvägen uppgår körbanebredden till cirka 9-10 meter inklusive angöring och på Sockenvägen är körbanan cirka 8 meter. På Sockenvägen har dubbla mittlinjer målats för att minska körfältens bredd, i ett försök att sänka hastigheten på gatan. På lokalgatorna Ätravägen och Fogdevägen uppgår körbanebredden till cirka 8 meter inklusive angöring.

Utmed Rusthållarvägen, Ätravägen och Fogdevägen är hastighetsbegränsningen 30 km/h och på Sockenvägen är hastighetsbegränsningen 40 km/h. Rusthållarvägen har en trafikmängd på cirka 4 500 - 5 000 fordon/dygn, Sockenvägen cirka 7 500 fordon/dygn, Ätravägen cirka 200 fordon/dygn och Fogdevägen cirka 550 fordon/dygn enligt trafikmätningar från Stockholms stads Miljöbarometern, se Figur 8.

Dimensionerande fordon på gatorna är 12 meters lastbil (LBn).



Figur 8. Trafikmängder ADT från 2014, inhämtade från Miljöbarometern Stockholms stad 2024.

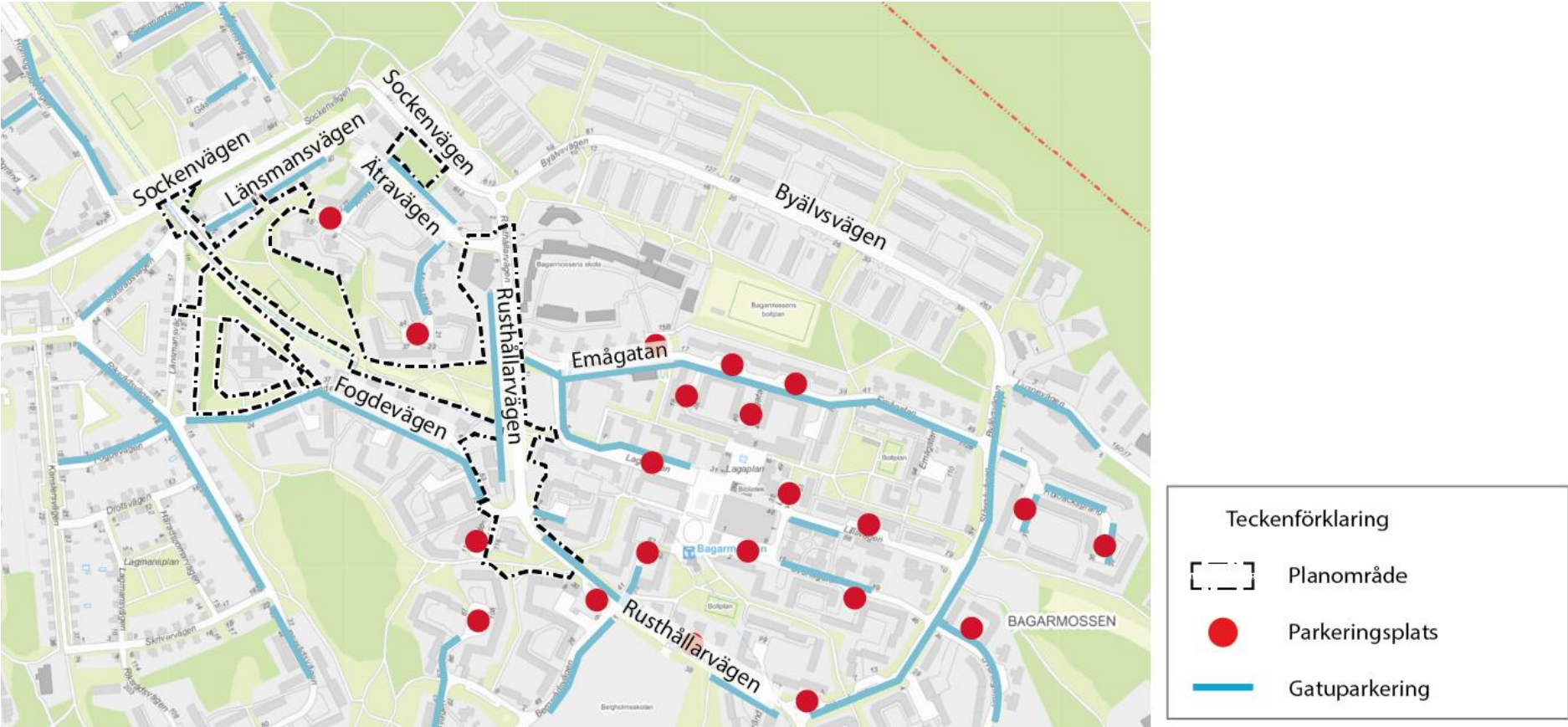
3.5 Parkering och angöring

På Rusthållarvägen finns i nuläget kantstensparkering på gatans västra sida på sträckan mellan Åtravägen och Fogdevägen. Därefter byter angöringen sida vidare söderut, se Figur 9. Även Åtravägen och Fogdevägen har kanstensparkering på gatans ena sida. Parkeringen är reglerad som boendeparkering och avgiftsbelagd för besökare på vardagar mellan 7-19 inom hela planområdet.

På Sockenvägen löper en kvartersgata parallellt med huvudgatan, med förhyrd parkering tillhörande fastigheten Näringsministern. På Sockenvägen gäller parkeringsförbud.

Tillgänglig angöring till bostäder sker generellt från kvartersmark via de parkeringsytor och garage som är belägna invid byggnaderna.

Angöring för sophantering till befintlig bebyggelse antas ske från lokalgatorna Åtravägen och Fogdevägen, där sopkärl dras ut till gatan, medan det på Sockenvägen sker från kvartersmark med angöringspunkt från kvartersgatan som löper parallellt med huvudgatan.



Figur 9. Parkering och angöring allmän platsmark, nuläge.

4 Framtida utveckling

4.1 Planförslag

Stockholms stad planerar för exploatering i västra Bagarmossen. Områdena har delats in i nio olika kvarter, betecknade A-I, se Figur 10. Planförslaget innebär en förtätning med cirka 665 bostäder, främst utmed de större gatorna och i obebyggda skogspartier.

Vidare planeras parkstråket utmed tunnelbanespårets norra sida utvecklas för att stärka det lokala sambandet mellan Kärrtorps och Bagarmossens centrum, för att uppnå översiktsplanens mål om en sammanhängande stad. Stråket föreslås utvecklas till ett tydlig och gent gång- och cykelstråk med en förtydligad entré till Bagarmossens centrum. Parkområdet planeras att omgestaltas till ett mer tryggt och attraktivt område som uppmuntrar till såväl ökad vistelse som gång- och cykeltrafik genom stråket.

Genom att utveckla Rusthållarvägen och föreslå bebyggelse med entréer mot gatan på dess västra sida blir det en mer befolkad gata som uppmuntrar till mer liv och rörelse under en större del av dygnet. Rusthållarvägen ska även utgöra en tydlig entré till Bagarmossen centrum.



Teckenförklaring	
	Planområde
	Utredda gatusträckor, trafik

Figur 10. Översikt planerad exploatering inom planprogrammet för Entré Bagarmossen. (Illustration: Nivå landskap).

4.2 Delområden planerad exploatering

4.2.1 Område A

I delområde A planeras det för ett flerbostadshus med cirka 55 bostäder. Byggnaden placeras utmed befintlig gångbana på Fogdevägen med entréer ut mot gatan.

Öster om den nya byggnaden behålls befintlig tillfart till fastigheten Älderspresidenten, beläget norr om område A. Älderspresidenten nås idag via en körslinga, vars utfart är belägen där den nya byggnaden uppförs, vilket innebär att all trafik behöver ta sig in och ut via tillfarten i öster. Därmed behöver samtliga fordon vända inne på området för att ta sig ut.

I områdets sydvästra hörn ansluter en garagein- och utfart till det nya kvarteret. I anslutningspunkten uppgår befintlig gångbanebredd till cirka 1,5 meter. Då tillfarten ansluter direkt mot gångbanan är sikten begränsad.

I områdets östra del finns en parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP) placerad på kvartermark, belägen på husets östra sida, cirka 3,5 meter från Fogdevägen. Platsen är därmed belägen inom 10 meter från korsningen, vilket medför risk för backande fordon ut mot Fogdevägen och begränsad sikt i korsningspunkten.

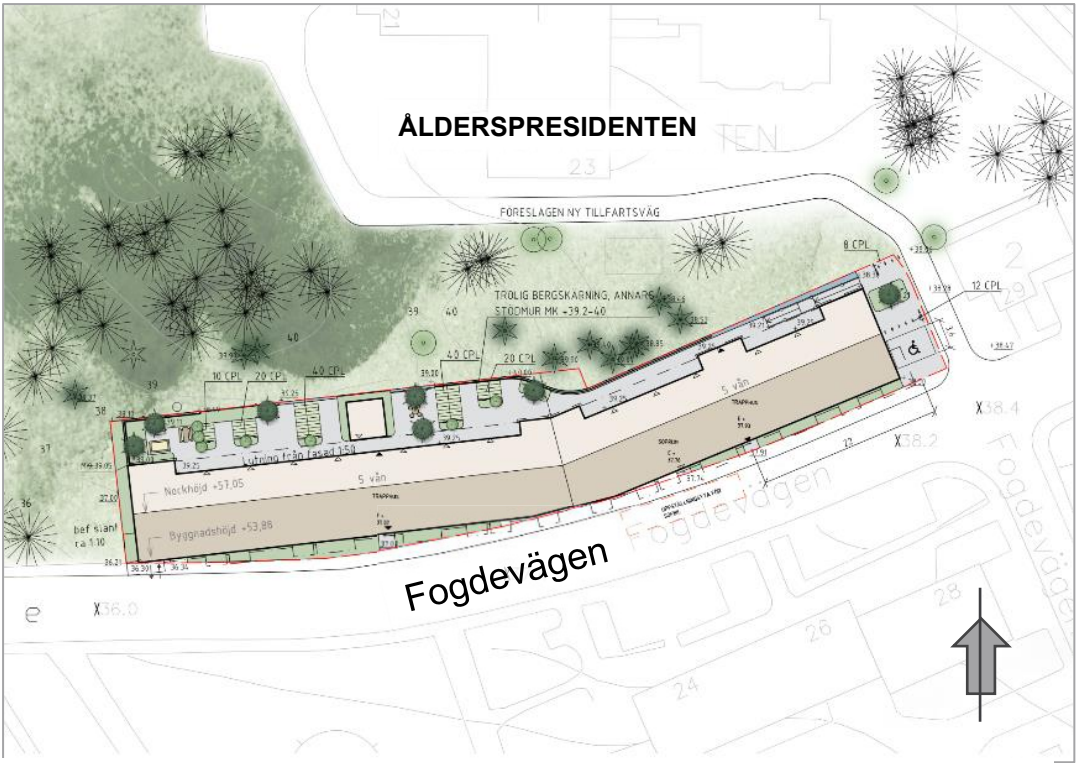
4.2.2 Område B

I delområde B planeras det för ett seniorboende med 71 lägenheter och en lokal. Bebyggelsen är utformad som en lamell och placeras utmed en ny anslutningsgata, väster om byggnaden.

Den nya anslutningsgatan sträcker sig mellan Fogdevägen i söder och Länsmansvägen i norr och följer den nuvarande gång- och cykelbanans sträckning. Gatan förslås få en bredd på 4,0 meter, vilket möjliggör möte mellan lastbil och cykel/gående. Gatan regleras med enkelriktning i västergående riktning för motorfordonstrafik fram till Länsmansvägen, där trafiken regleras med påbjuden högersväng. För cykeltrafik föreslås gatan regleras för att möjliggöra cykling i båda riktningarna.

Tillgänglig angöring och avfallshantering sker på kvartermark via två angöringsfickor längs med husets sydvästra sida, på ett avstånd om cirka 10 meter från entréerna.

I byggnadens sydöstra gavel ansluter en garagein- och utfart till det nya kvarteret. I garaget förläggs parkeringsplatser för rörelsehindrade med kopplingar till samtliga bostadsvåningar.



Figur 11. Situationsplan för delområde A (Tyréns 2024).



Figur 12. Situationsplan för delområde B (Kragh Berglund 2024).

4.2.3 Område C

I delområde C planeras fyra nya punkthus med genomgående garage och upphöjda gårdar med cirka 88 lägenheter.

En ny anslutningsgata föreslås mellan Ätravägen i norr och den nya bebyggelsen, för att koppla området till befintligt vägnät. Gatan görs dubbelriktad och avslutas i en vändplan med radie 9,0 meter i det sydöstra hörnet av kvarteret.

Punkthusens entréer föreslås placeras ut mot angöringsgatan i sydväst med tillgänglig angöring via angöringsficka i direkt anslutning till respektive punkthus.

På den nordvästra gaveln föreslås en in- och utfart till ett bostadsgarage som sträcker sig under alla punkthus. I garaget anordnas parkering för rörelsehindrade, med anslutning till trapphusen, se Figur 13.



Figur 13. Situationsplan för delområde C (Balder 2024).

4.2.4 Område D

I delområde D planeras det för ett flerbostadshus med 74 lägenheter. Byggnaden placeras mellan befintliga flerbostadshus, mellan Sockenvägen i nordost och Ätravägen i sydväst, se Figur 14. Kvarterets gatuentréer ansluter mot Sockenvägen, där en ny 2,5 meter bred gångbana föreslås, som kopplar området vidare mot Rusthållarvägen och Byälsvägen i öster.

I områdets sydvöstra hörn föreslås en in- och utfart till ett bostadsgarage, två angöringsplatser och cykelparkeringar på kvartersmark. Angöringsplatserna medför risk för backande fordon ut mot Sockenvägen eftersom yta för vändning på kvartersmark är mycket begränsad och kräver flertalet backrörelser. Tillgänglig angöring och parkering för det nya kvarteret föreslås lösas via garaget.



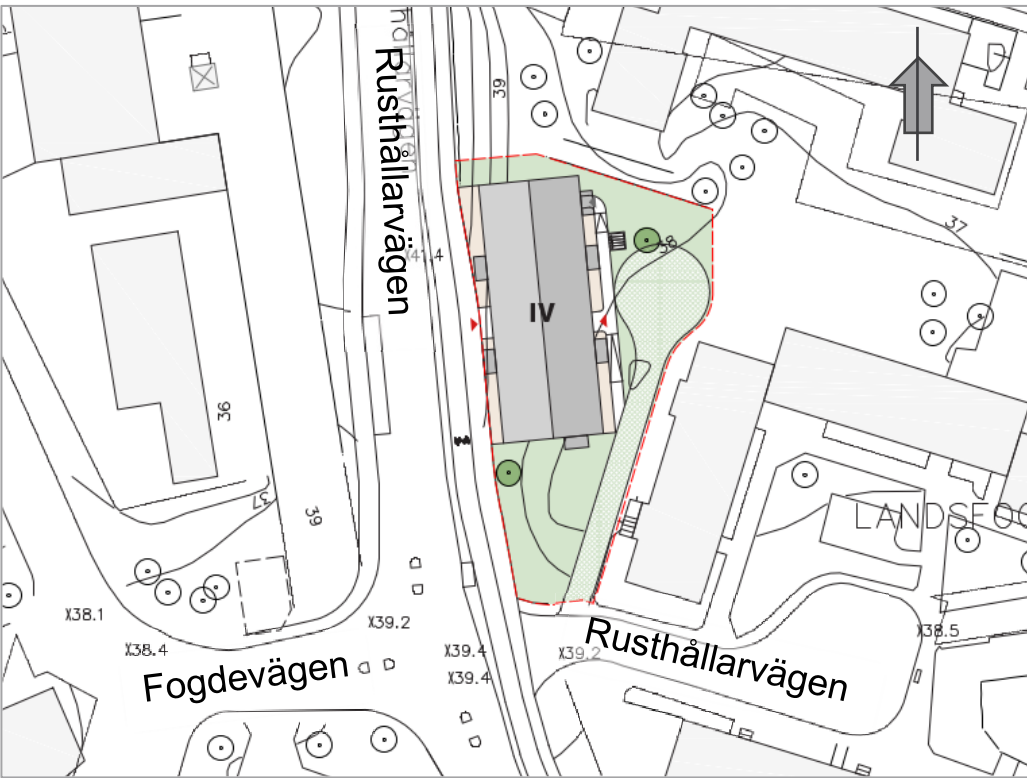
Figur 14. Situationsplan för delområde D (Liljewall 2024).

4.2.5 Område E

I delområde E planeras det för ett flerbostadshus med 27 lägenheter. Byggnaden placeras utmed Rusthållarvägens östra sida, se Figur 15.

Tillgänglig angöring sker via gården, där den befintliga infarten förlängs och avslutas med en vändplan med radie 6,0 meter. Vändplanens utformning medför att personbil såväl som minibuss (LBm) inte kan vända utan backrörelser. Angöringsgatan är 40 meter lång och har en bredd på 3,2 meter, vilket innebär att fordon ej kan mötas på sträckan. Det innebär att om vändplanen eller angöringsgatan redan nyttjas av ett fordon behöver ett tillkommande fordon vänta vid in- och utfarten på Rusthållarvägen tills tillfarten är fri. Om två fordon möts på angöringsgatan krävs det backning mot Rusthållarvägen eller mot vändplanen, vilket innebär en risk för backande fordon på den genomgående gång- och cykelbanan.

Parkeringsplatserna föreslås att anordnas på befintlig parkering inom Landsfogden 6, cirka 50 meter från den nya bostadsentrén. Parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP) skall kunna anordnas när behov uppstår och förutsätts lösas på kvartersmark.

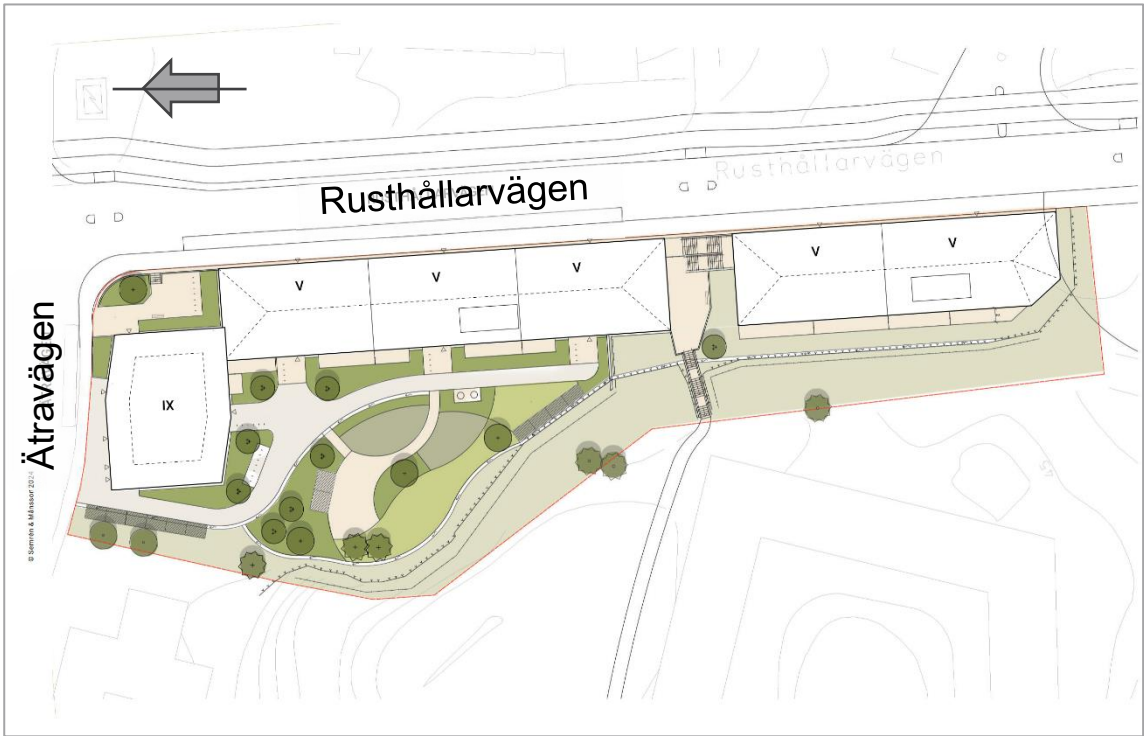


Figur 15. Situationsplan för delområde E (Einar Mattsson 2024).

4.2.6 Område F

I delområde F planeras ett lamellhus i direkt anslutning till Rusthållarvägen och ett indraget punkthus i korsningen Ätravägen-Rusthållarvägen med totalt 151 lägenheten och en verksamhetslokal i punkthuset. Samtliga entréer nås via garage under byggnaderna.

Under bostadsgården föreslås ett garage med in- och utfart mot Ätravägen, tillgängligt från samtliga trapphus. I garaget anordnas även parkeringsplats för rörelsehindrade. Viss parkering löses även inom kvarteret H.



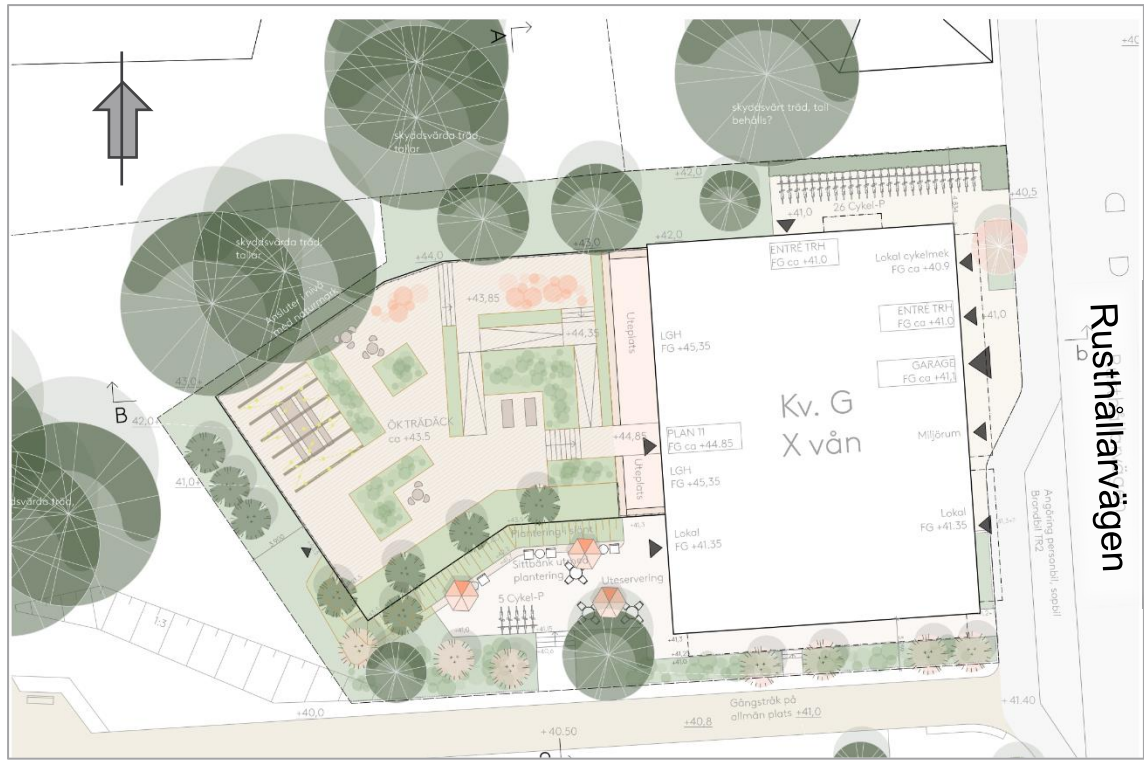
Figur 16. Situationsplan för delområde F (Svenska Bostäder 2024).

4.2.7 Område G

I delområde G planeras ett punkthus med 54 lägenheter och verksamhetslokal i bottenvåning i anslutning till Rusthållarvägen och Internationaldagsparken. Entréer föreslås placeras ut mot Rusthållarvägen, där gångbanan breddas till 2,5 meter.

Längs byggnadens östra sida förlägs en garagein- och utfart till det nya kvarteret. In- och utfarten är belägen inom 10 meter från övergångsstället på Rusthållarvägen, vilket innebär att minsta avstånd inte klaras. Samtliga parkeringsplatser förutsätts lösas i garaget och parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP) skall kunna anordnas när behov uppstår och förutsätts lösas på kvartersmark.

Område G:s fotavtryck är till viss del beläget över befintligt gång- och cykelstråk, i parkområdet väster om Rusthållarvägen. Därmed förlägs att en del av den befintliga gång- och cykelvägen inom parkområdet på allmän platsmark leds om och löper parallellt intill byggnadens södra fasad.

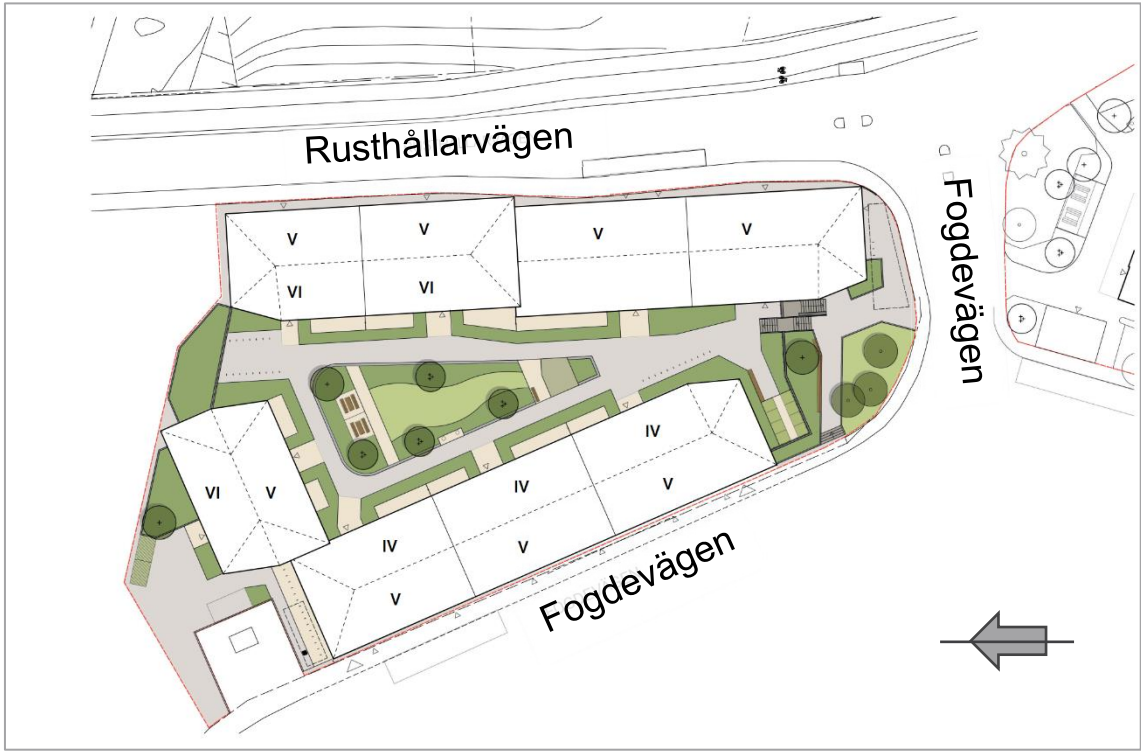


Figur 17. Situationsplan för delområde G (Obos 2024).

4.2.8 Område H

Delområde H är beläget väster om Rusthållarvägen och gränsar till Fogdevägen i både söder och väst. I kvarteret planeras nya lamellbostadshus med cirka 112 lägenheter och en mindre lokal i södra gaveln av bebyggelsen. Kvarteret föreslås att nås via gatuentréer från Rusthållarvägen och Fogdevägen.

Under bostadsgården planeras ett tvåvåningsgarage med två in- och utfarter från Fogdevägen, en för respektive garageplan. Då tillfarterna ansluter direkt mot gångbanan är sikten begränsad. All parkering inklusive parkering för rörelsehindrade planeras att ske inom garaget.



Figur 18. Situationsplan för delområde H (Svenska Bostäder 2024).

4.2.9 Område I

Delområde I planeras få 38 bostäder och ett LSS-boende som kompletterar det befintliga punkthuset på kvartersmarken.

Tillgänglig angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade föreslås anläggas på kvartersmark vid punkthusets sydöstra hörn, norr om nytt lamellhus, se Figur 19. LSS-boendet planeras i suterrängplanet med dedikerad entré mot parkeringsytan på det nedre planet, väster om byggnaden.

Eftersom endast ett fåtal markparkeringar kan anordnas inom kvartersmark tillgodoses parkeringsbehovet via det intilliggande parkeringsgaraget i kvarter H.



Figur 19. Situationsplan för delområde I (Svenska Bostäder 2024).

4.3 Gatusektioner

Planförslaget innebär att en ny gata byggs utmed område B samt vid område C. På Rusthållarvägen föreslås en ny sektion för att skapa mer yta för gående och cyklister och mindre yta för fordonstrafik. På Sockenvägen föreslås befintlig gångbana på gatans södra sida förlängas så den sträcker sig förbi område D.

Befintlig hastighetsbegränsning behålls på samtliga sträckor inom planområdet.

Föreslagna gatusektioner redovisas i Figur 21–Figur 28 samt i Bilaga 5.

Tabell 1. Total bredd för föreslagna nya sektioner inom planområdet.

Gatusträcka	Gatubredd
Ny gata Område B	Sektion A: 4 meter
	Sektion B: 4 meter
Ny gata Område C	Sektion C: 12,5 meter
	Sektion D: 8,5 meter
Sockenvägen	Sektion E: 13,7 meter
Rusthållarvägen	Sektion F: 17,05 meter
	Sektion G: 13,5 meter
	Sektion H: 11,0 meter

4.3.1 Område A

I område A bibehålls befintlig gatusektion och inga åtgärder görs på allmän platsmark.



Figur 20. Översikt planerad exploatering inom planprogrammet för Entré Bagarmossen.

4.3.2 Ny gata område B

Ny enkelriktad gata, i västergående riktning, föreslås utmed ny bebyggelse i område B, för att möjliggöra tillgänglig angöring till området. Den tidigare gång- och cykelvägen genom skogsområdet ersätts av en körbana där samtliga trafikslag samsas om samma yta. Gatan föreslås få en bredd på 4 meter, för att minimera intrånget i befintlig skogsterräng samtidigt som det blir möjligt för en lastbil att passera en cykel. Gatans anslutning mot Fogdevägen passerar över befintlig parkering på allmän platsmark. Förslaget innebär att 3 parkeringsplatser byggs bort. Gatan föreslås regleras så att det blir möjligt för cyklister att cykla i båda riktningarna.

Mellan körbanan och ny bebyggelse föreslås förgårdsmark, för att boende inte ska kliva rakt ut i körbanan. Förgårdsmarken föreslås utformas så den blir genomgående utmed bebyggelsen, för att gående inte ska tvingas ut i körbanan när de går utmed byggnaden. En angöringsficka anläggs på kvartersmark utmed byggnadens fasad, för att bakomvarande fordon ska kunna passera. Mellan fickan och bebyggelsen finns en smal gräsyta med en bredd på cirka 0,9 meter, se Figur 22. I nästa skede föreslås fickans läge ses över, för att möjliggöra en avstigningsyta närmast bebyggelsen.

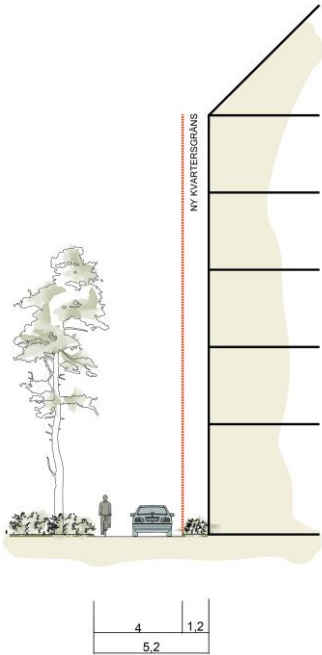
Gatan föreslås utformas med portsten i gatans båda ändar för att tydliggöra att gatan inte ska nyttjas som en lokalgata eller för genomfartstrafik. För att ytterligare hålla nere hastigheten på sträckan föreslås farthinder eller dylikt studeras, som minskar hastigheten för fordonstrafiken men inte försvårar framkomligheten för cykel.

4.3.3 Ny gata område C

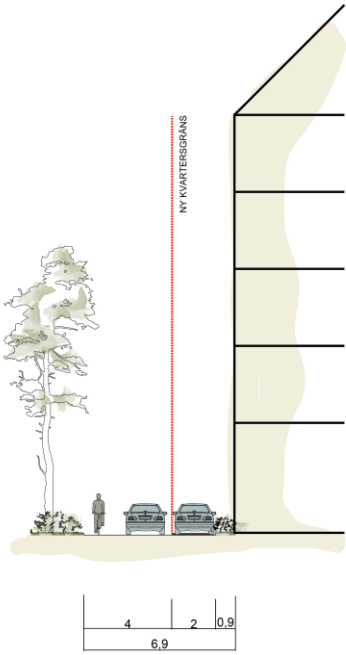
I område C föreslås en ny gata utmed bebyggelsens sydvästra sida. Gatan utformas med en 5,5 meter bred körbana och en 3 meter bred kombinerad gång- och cykelbana, som separeras från körbanan med en cirka 3 meter bred planteringsyta som varierar på sträckan, se Figur 23. Utmed bebyggelsen anläggs en möbleringszon med bredden 1 meter, för att ge plats till skyltar och belysning. Norr om möbleringszonen föreslås en 1,5 meter bred gångbana på kvartersmark samt förgårdsmark med varierande bredd. Möbleringszonen föreslås även nyttjas som gångbana för att få en tillgänglig yta utmed bebyggelsen med en minsta hinderfri bredd på 2 meter även i de punkter där stolpar och belysning placeras. Längst i öster utformas gatan med en vändplats med radien 9 meter plus 1,5 meter hinderfri yta, anpassad för sopbil (Los), vilket innebär att de kan vända utan backning. Sopbil är dimensionerande men vid tillfällen då 12 meters lastbil ändå skulle angöra platsen kan de vända genom ett flertal backrörelser i vändplatsen.

Område C kopplas till befintligt gatunät genom att en ny gata föreslås mellan området och Ätravägen i norr. Gatan föreslås utformas med en 5,5 meter bred körbana, för att möjliggöra möte mellan personbil och lastbil på sträckan, se Figur 24. Kurvorna breddökas för att möjliggöra möte på hela sträckan. På gatans sydvästra sida föreslås en 3 meter bred kombinerad gång- och cykelbana. Utmed exploateringsens nordvästra sida föreslås en 2,7 meter bred angöringsficka anläggas

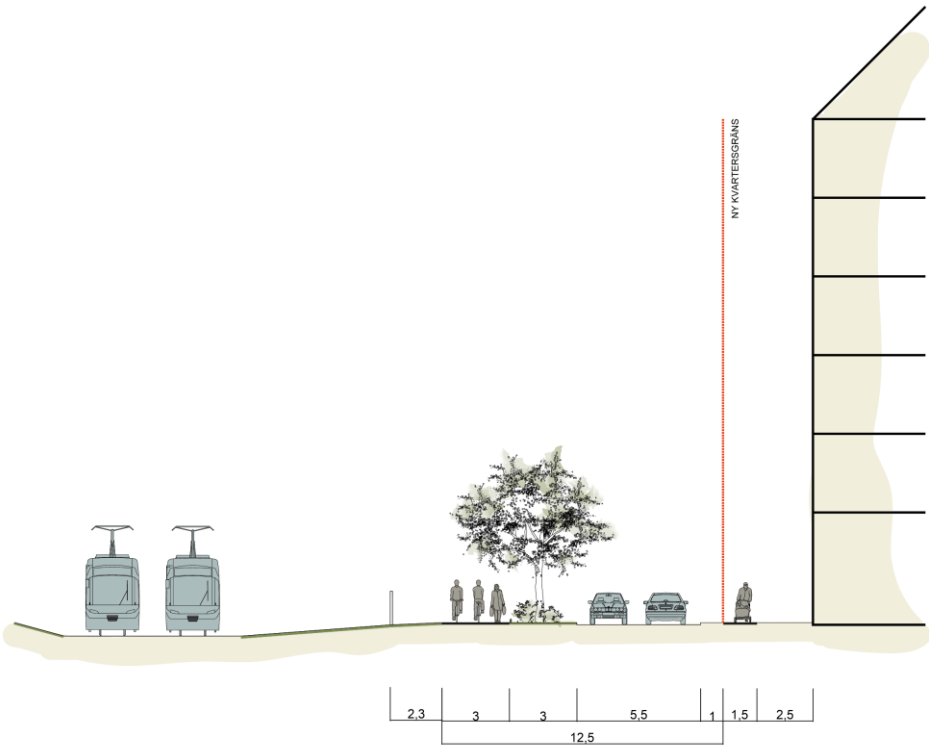
på kvartersmark för sophantering, se Figur 24. Lutningen på sträckan uppgår till cirka 5 % i norr, fram till att en gångväg med trappa ansluter mot Länsmansvägen, väster om gatan. Därefter vänder profilen upp mot område C i en lutning på cirka 1,5 – 2 %. En flackare lutning har studerats men innebär att slänterna utmed den nya gatan sträcker sig in på kvartersmark mot befintliga villatomter i väster och intrång mot flerbostadshusen i öster. Gatans profil redovisas i Bilaga 4.



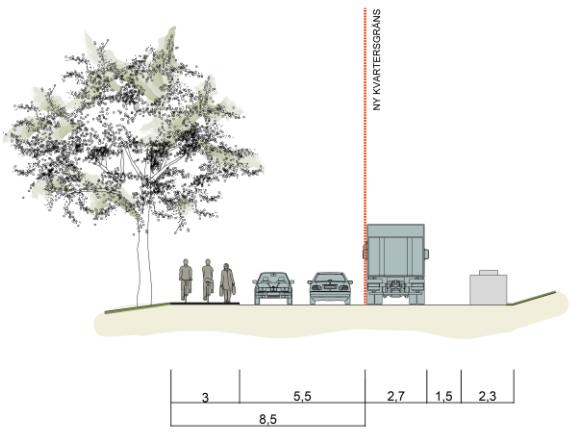
Figur 21. Sektion A, Ny gata område B.



Figur 22. Sektion B, Ny gata med angöringsficka område B.



Figur 23. Sektion C, ny gata utmed ny bebyggelse, område C.



Figur 24. Sektion D, ny gata mellan Ätravägen och område C.

4.3.4 Sockenvägen

Utmed Sockenvägen föreslås en 2,5 meter gångbana utmed bebyggelsen i delområde D, se Figur 25. Befintlig gångbana i öster förlängs fram till bebyggelsens nordvästra hörn. Yta till den nya gångbanan tas från befintlig grönyta. Körbanan bibehålls likt befintligt.

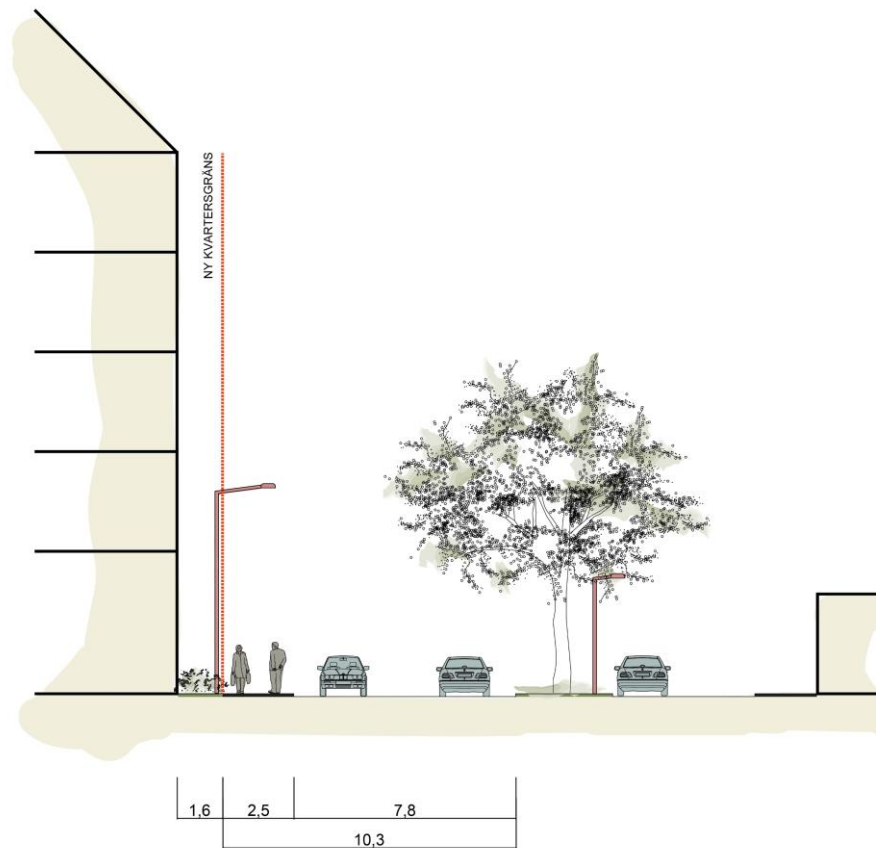
4.3.5 Rusthållarvägen

Rusthållarvägen föreslås utformas med en separerad gång- och cykelbana utmed gatans östra sida, enligt Stockholms stads cykelplan. Vid planområdets avslut i söder föreslås cykelbanan fortsätta i detaljplanen för Bergholmsbacken. För att rymma den nya sektionen föreslås gatan breddas med samma intrång åt både väster och öster.

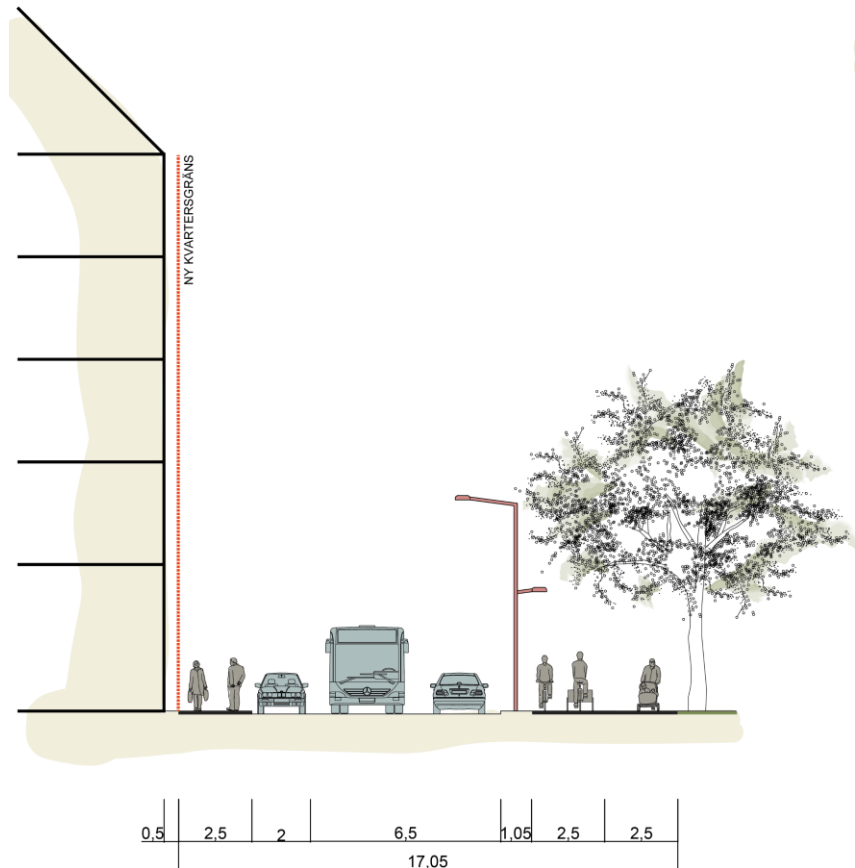
På gatans norra del föreslås Rusthållarvägen utformas med en 2,5 meter bred gångbana på gatans västra sida. Den separerade gång- och cykelbanan i öster utformas med en 2,5 meter bred gångbana och en 2,5 meter bred dubbelriktad cykelbana, separerad med en målad linje, på gatans östra sida, se Figur 26. Mellan cykelbanan och körbanan föreslås en 1,05 meter bred skyddsremsa som fungerar som skyddszon mot trafiken. Ytan medger även plats för skyltar och belysning. Körbanan föreslås bli 6,5 meter bred, för att möjliggöra möte mellan två lastbilar. Utmed bebyggelsen i område F föreslås en 2 meter bred angöringsyta för att möjliggöra tillgänglig angöring, se Figur 26. Sektionens utbredning medför visst intrång i befintlig slänt vid Emågatan. Utbredning av slänt har ej studerats i detta skede.

Söder om Område G övergår sträckan till att begränsas av befintlig brokonstruktion. För att rymmas inom befintlig konstruktion smalnas sektionen av. Cykelbanan och körbanans bredd bibehålls medan gångbanorna minskas till 2 meter. Även skyddsremsan minskas ner till 0,5 meter, se Figur 27.

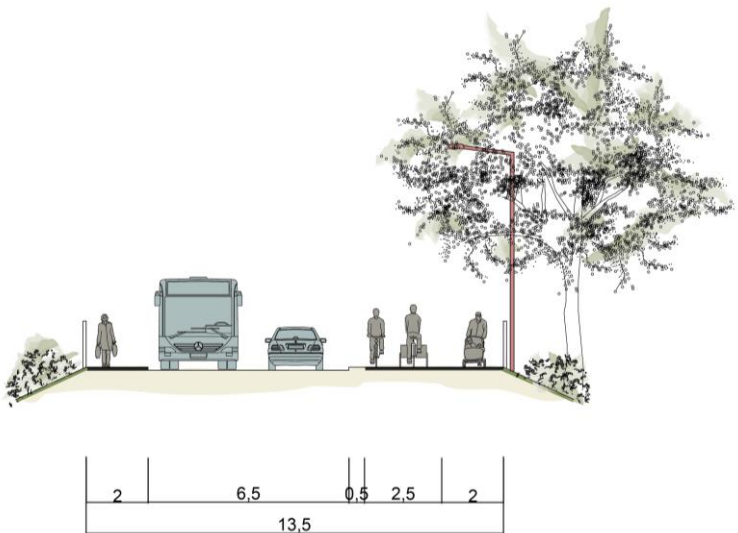
I utredningsområdets sydöstra del begränsas sektionen av ytterligare en brokonstruktion. Den totala sektionsbredden uppgår till 11 meter vilket innebär att samtliga funktioner har begränsats i sektionen. För att bibehålla framkomligheten för cykel bibehålls en bredd på 2,25 meter, vilket innebär att det fortsatt blir möjligt att mötas på sträckan. För motorfordonstrafik minskas körbanan ner till 5,5 meter, vilket möjliggöra för möte mellan en personbil och en lastbil. Då sträckan utgörs av en kort lokal avsmalning och gatan inte trafikeras av buss, tillsammans med låga trafikflöden har det bedömts vara en godtagbar lösning. Gångbanorna utformas med bredden 1,45-1,5 meter, vilket innebär att måttet för Stockholms stads driftfordon ej klaras. Det kan jämföras med befintlig gångbanebredd på cirka 1,5- 1,6 meter. På den östra sidan uppgår den totala bredden av gång- och cykelbanan till 3,7 meter, vilket medför risk att gående nyttjar cykelbanan vid möte, men ger också en möjlighet för gående att mötas om till exempel en rullstol och/eller en barnvagn möts på sträckan, se Figur 28.



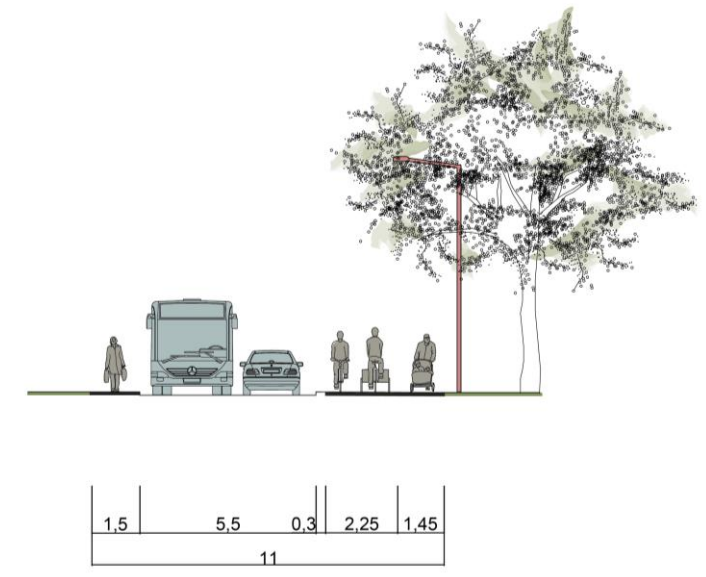
Figur 25. Sektion E, Sockenvägen. Delområde D.



Figur 26. Sektion F, Rusthållarvägen. Delområde F.



Figur 27. Sektion G, Rusthållarvägen. Bro 1.



Figur 28. Sektion H, Rusthållarvägen. Bro 2.

4.4 Gång och cykel

Planförslaget möjliggör för nya målpunkter utmed Rusthållarvägen i och med att den tillkommande bebyggelsen planeras ha verksamhetslokaler i bottenvåningarna vid delområde F, G och H, se Figur 29. Tillkommande målpunkter förstärker gångstråken utmed gatorna, då bebyggelsen ansluter direkt mot gångbanorna, vilket skapar en mer aktiv gatumiljö med lokaler i bottenvåningar och skapar en tryggare gatumiljö.

I planförslaget tillkommer två nya gator där det idag finns gång- och cykelkopplingar. I område B bedöms trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter försämrats, då befintlig gång- och cykelväg görs om till en gemensam gata för motorfordon, gång och cykel. Trafikflödet bedöms emellertid vara mycket lågt och gatan föreslås utformas så att hastigheter hålls nere och genomfartstrafik inte uppmuntras. Vid anslutningen mot Fogdevägen i öster och Länsmansvägen i väster föreslås anslutningen försees med portsten, för att markera att hastigheten på gatan är låg samtidigt som det blir tillgängligt för cyklister. I område C förbättras stråket för cyklister då gång- och cykelbanan byggs om till en asfalterad kombinerad gång- och cykelbana.

På Rusthållarvägen förstärks befintligt cykelstråk då en dubbelriktad cykelbana byggs på gatans östra sida och cyklister leds ej längre att cykla i blandtrafik, i linje med Stockholms stads cykelplan där gatan är ett utpekat huvudcykelstråk. Stråket bedöms också bli viktigare då ny bebyggelse tillkommer utmed gatan. Det planskilda gång- och cykelvägnätet i parkområdet mellan spårvägen och område C och G kvarstår.

På övergångsstället norr om Emågatan planerar Trafikkontoret att demontera befintlig trafiksinal och hastighetssäkra övergångsstället med fysiska åtgärder. Trappan i område F, belägen på kvartersmark, ersätts med en ny trapplösning mellan de det planerade lamellhuset och punkthuset. Husen skymmer sikten för trappan mot gatan, vilket medför dålig sikt när fotgängare ska passera gatan. För att hindra spring över gatan föreslås en bomlösning, likt befintlig på östra sidan av övergångsstället, vilket innebär att risken för att oskyddade trafikanter inte ska upptäckas av passerande motorfordon minskar.

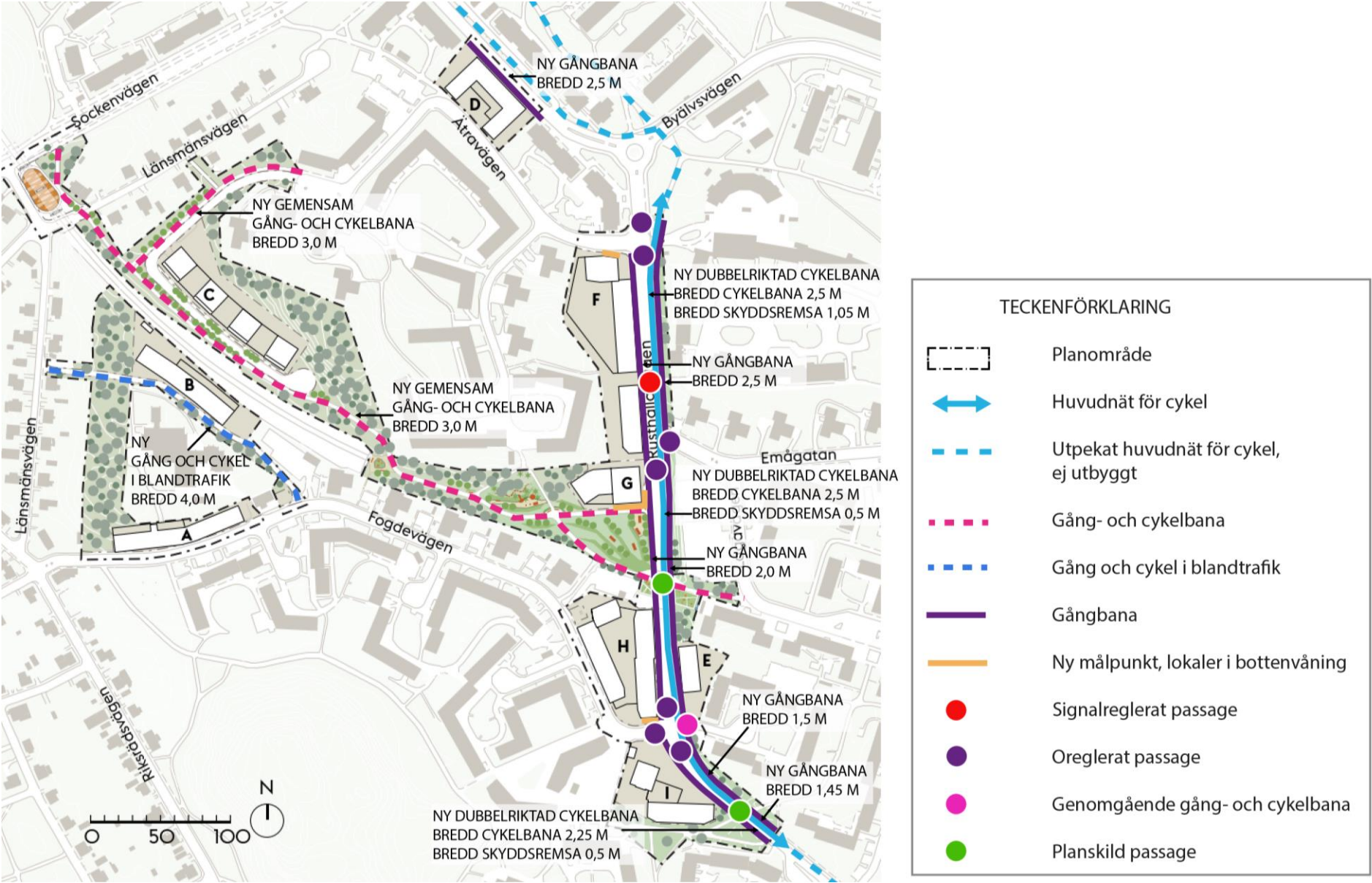
Vid korsningen med Emågatan rätas gatan upp något för att få en mer rätvinklig anslutning mot Rusthållarvägen. Mittrefugen placeras närmare korsningen, vilket ger en genare koppling för gång- och cykelstråket utmed Rusthållarvägen.

På Rusthållarvägen flyttas övergångsstället söder om Emågatan upp till korsningspunkten, vilket minskar risken för spring över gatan för personer som ska ta sig mot centrum från den västra sidan av gatan.

I korsningen med Fogdevägen föreslås passagen för gång- och cykel, utmed Rusthållarvägens östra sida, göras genomgående.

Utifrån Gata Stockholm är minsta gångbanebredd på huvudgator 3,5 meter och på lokalgator 2,5 meter. Minsta fria bredden som Stockholms stad tillåter ur driftsynpunkt för en gångbana som är

avgränsad med kantsten är 2,5 meter. Breddmått på de studerade sträckorna i detta planförslag understiger rekommenderade minsta mått enligt Gata Stockholm. Vid delområde A samt på Rusthållarvägen, söder om område G, understiger breddmålet 2,5 meter, vilket innebär att måttet för Stockholms stads driftfordon ej klaras på dessa delar. Detta i sin tur riskerar att driften av gatorna uteblir och standarden på gångbanan blir sämre. Även om rekommenderade mått i Gata Stockholm ej har uppfyllts är det en förbättring mot dagens utbredning samt en anpassning till platsens förutsättningar. Avvägningar mellan olika funktioner har gjorts, där framkomlighet för gång och cykel har prioriterats.



Figur 29. Översikt gång- och cykelnät.

4.5 Kollektivtrafik

Utredningsområdet innefattar inga hållplatslägen eller nya hållplatslägen och gatusträckorna trafikerar ej av linjär busstrafik. Därmed har inga åtgärder för kollektivtrafik beaktats.

4.6 Motorfordonstrafik

I planförslaget föreslås de nya gatusträckorna, som ansluter till område B och C få en hastighet på 30 km/h, likt befintliga omkringliggande gator.

Dimensionerande fordon i trafikutformningen är lastbil med längd 12 meter och bredd 2,55 meter (typfordon LBn), vilket är normal standard för varuleveranser till verksamheter och skolor.

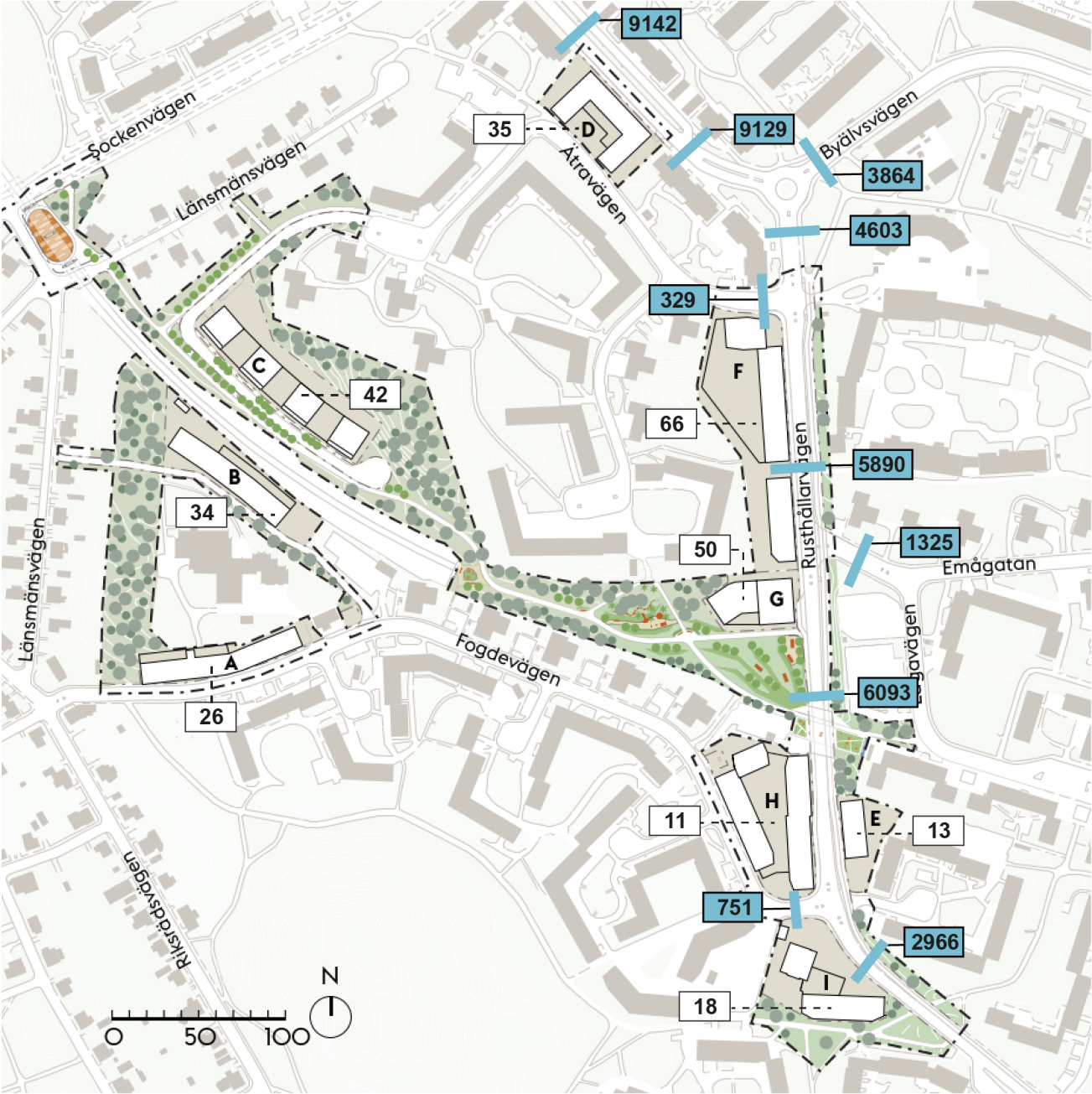
Område C dimensioneras för 9,4 meters sopbil (typfordon Los). För att räddningstjänst ska kunna ta sig fram har emellertid även framkomligheten för LBn studerats. För att säkerställa en trafiksäker framkomlighet på sträckan har gatan utformats för att möjliggöra möte mellan LBn och personbil i kurvan runt delområde C:s husbyggnad, då sikten är begränsad och ett möte skulle annars kräva långa backsträckor. Vändplatsen i områdets östra del dimensioneras för att sopbil ska kunna ta sig fram utan backning, enligt SVOAS riktlinjer. Det innebär att LBn kan ta sig fram med hjälp av ett flertal backrörelser. Det innebär att ett större

Utmed Rusthållarvägen föreslås befintlig kanstensparkering tas i anspråk för att inrymma en dubbelriktad cykelbana utmed gatusträckans östra sida. Fördelningen av sektionen har tagits fram med syfte att cykelbanan ska uppnå stadens riktlinjer för ett huvudstråk samtidigt som körbanebredden uppnår fullgod bredd. Vid befintlig brokonstruktion längst i söder har en lokal avsmalning av körbanan till 5,5 meter gjorts för att rymma sektionen. Det innebär att en lastbil och en personbil kan mötas.

4.6.1 Trafikalstring

Trafikalstring från planerad exploatering har tagits fram med Trafikverkets Trafikalstringsverktyg för respektive delområde, A – I, se Figur 30. Trafikalstring för respektive delområde redovisas med vit bakgrund.

Till befintliga årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) har trafikalstringen från planerad exploatering adderats. ÅDT för prognosår 2040 redovisas i Figur 30. De samlade trafikflödena som genereras med exploateringen på omgivande vägnät redovisas med blå bakgrund. Den tillkommande trafikalstringen är relativt låg och kapaciteten i befintligt vägnät bedöms fortsatt vara god.



Figur 30. Översikt trafikstring planerad exploatering inom projektområdet samt årsmedelsdygnstrafik (ÅDT) för år 2040.

4.7 Angöring och parkering

Utmed Rusthållarvägen föreslås befintlig kanstensparkering tas i anspråk, vilket innebär att cirka 20 parkeringsplatser försvinner på allmän platsmark. Parkeringen är inte belägen utmed befintlig bebyggelse, bortsett från de platser som ersätts av ny exploatering, varför tillgänglig angöring och sophantering inte påverkas. Att minska tillgången till parkeringsplatser på allmän platsmark ligger i linje med stadens mål om att minska dagens trafik med 30 %.

4.7.1 Område A

I område A föreslås ett miljörum placeras mellan de båda bostadsentréerna ut mot gatan, se röd pil i Figur 31. Angöring sker från Fogdevägen, i körbanan på befintlig gata inom ett avstånd om 10 meter från miljörummets entré.

Parkering och tillgänglig angöring löses på kvartersmark.

4.7.2 Område B

I område B sker parkering, tillgänglig angöring och avfallshantering på kvartersmark.

4.7.3 Område C

I område C föreslås angöring för mobil sopsug placeras vid områdets nordvästra gavel i anslutning till den nya gatan, se röd pil i Figur 31. Sophanteringens placering medför att angöring sker i anslutning till en kraftig kurva, vilket medför risk för dålig sikt. Därmed föreslås angöring ske via en angöringsficka, belägen på kvartersmark, för att fordon ej ska bli stående i körbanan.

Parkering och tillgänglig angöring löses på kvartersmark.

4.7.4 Område D

I område D föreslås ett miljörum placeras i kvarterets sydöstra gavel, i direkt anslutning till Ätravägen, se röd pil i Figur 31. Angöring sker via en markerad uppställningsplats på Ätravägen i höjd med miljörummet.

Parkering och tillgänglig angöring löses på kvartersmark.

4.7.5 Område E

I område E föreslås sophantering lösas via befintlig sophantering vid vändplanen på gården inom Landsfogden 4 och 6, alternativt inom kvartersmark närmare Rusthållarvägen. Vid placering på kvartersmark sker angöring i körbanan från Rusthållarvägen, söder om kvarteret. Placeringen medför även att siktförhållande behöver utredas.

Parkering och tillgänglig angöring löses på kvartersmark.



TECKENFÖRKLARING	
	Planområde
	Angöring ny bebyggelse
	Entré bostad
	Entré lokal
	Entré miljörum/sophämtning

Figur 31. Översikt angöring Entré Bagarmossen. Entréer till delområde A – E är markerade i figuren.

4.7.6 Område F

I område F föreslås kÄrl och sopsug placeras vid områdets norra fasad, utmed ÅtravÄgen. Angöring sker från gatan från uppställningsplats på allmän platsmark.

Tillgänglig angöring till bostadsentréer i den norra lamellhuslÄngan förlås från kantstensangöring på RusthÄllarvÄgen, inom 10 meter från entréer. De sÖdra husen ansluter till den norra delen via en invändig kulvert mellan trapphusen. Punkthusets lokal och bostadsentré förlås att angöras från ÅtravÄgen.

Parkering löses på kvartersmark.

4.7.7 Område G

I Område G föreslås ett miljörum placeras ut mot RusthÄllarvÄgen, sÖder om tillfarten till nytt garage. Angöring föreslås ske i en angöringsficka (2,75 x 15,0 meter) utmed RusthÄllarvÄgen. Fickan föreslås Även nyttjas till tillgänglig angöring till lokaler och bostadsentréer.

Parkering löses på kvartersmark.

4.7.8 Område H

I område H föreslås en uppställningsplats för kÄrl- och sopsugstömning placeras utmed FogdevÄgen, väster om byggnaden. Tillgänglig angöring föreslås Även det ske via FogdevÄgen, då lutningen på RusthÄllarvÄgen inte klarar tillgänglighetskraven.

Parkering löses på kvartersmark.

4.7.9 Område I

I område I föreslås en uppställningsplats för kÄrl- och sopsugstömning placeras väster om byggnaden med angöringsplats på FogdevÄgen. En alternativ lösning, med gemensam sophantering med område H ska ses Över i nästa skede.

Parkering och tillgänglig angöring löses på kvartersmark.



Figur 32. Översikt angöring Entré Bagarmossen. Entréer till delområde F – I är markerade i figuren.

5 Utvärdering och rekommendation

Planförslaget innebär att cirka 665 nya bostäder möjliggörs samt lokaler i bottenvåningarna vid byggnaderna utmed Rusthållarvägen. Förslaget innebär att stora delar av gatorna bibehålls likt befintligt, bortsett från Rusthållarvägen och de nya anslutningsgatorna till område B och C.

Trafiksituationen i planområdet bedöms i stort förbättras, genom att befintlig yta för fordonstrafik prioriteras ned för att ge plats åt en separerad gång- och cykelbana utmed hela sträckan. Detta förslag följer Stockholms stads cykelplan, som pekar ut Rusthållarvägen som ett huvudcykelstråk. Vidare innebär den nya bebyggelsen att sträckan blir en än viktigare koppling. Övergångsstället över Rusthållarvägen, söder om Emågatan, flyttas närmare korsningspunkten, vilket minskar risken för spring. I planområdets södra del görs gång- och cykelpassagen vid område E genomgående, vilket ytterligare förbättrar standarden för oskyddade trafikanter. Även gångbanorna breddas utmed sträckan, vilket ytterligare förbättrar framkomligheten och trafiksäkerheten. Det signalreglerade övergångsstället över Rusthållarvägen, i höjd med Bagarmossens skola, bedöms ha låg trafiksäkerhet då sikten är låg. För att hindra gående att gå rakt ut i gatan från den skymda trappan, med risk att de inte upptäcks av förare, föreslås en bomlösning likt den som finns på den östra sidan av övergångsstället idag.

Den nya cykelbanan innebär att befintlig kanstensparkering tas anspråk, vilket innebär att cirka 20 parkeringsplatser tas bort på allmän platsmark. Angöringen ligger inte i direkt anslutning till bebyggelse, vilket innebär att tillgänglig angöring ej påverkas i befintlig miljö. Att minska parkeringsutbudet på allmän platsmark ligger även i linje med stadens mål om att minska biltrafiken med 30 %.

I område A har parkering för rörelsehindrade (RHP) föreslagits cirka två meter från korsningen med Fogdevägen. Det medför att det finns risk att fordon backar ut mot gatan, över befintlig gångbana med mycket dålig sikt. RHP föreslås flyttas norrut, för att förbättra trafiksäkerheten på platsen.

Vidare innebär område A:s fotavtryck att befintlig körslinga på Ålderspresidenten bryts, som idag antas nyttjas som en enkelriktad körväg för bland annat sopbil. I kommande skeden behöver anslutningen till den befintliga fastigheten Ålderspresidenten studeras, för att säkerställa framkomligheten.

I område B föreslås befintligt gång- och cykelstråk genom skogsområdet mellan Fogdevägen och Länsmansvägen breddas upp för att ge plats för en enkelriktad körbana i västergående riktning. Det innebär att motorfordon, gående och cyklister samsas om samma yta. Förslaget innebär en försämring för gående och cyklister i området. För att hålla nere hastigheten på sträckan föreslås gatan höjas upp i dess båda ändar och förses med portsten. Vidare föreslås ytterligare hastighetsdämpande åtgärder studeras, för att säkerställa ett tryggt

stråk och minska risken för genomfartstrafik. Den nya gatuanslutningen medför att 3 parkeringsplatser på allmän platsmark byggs bort.

I område C föreslås en ny gata som kopplar området till befintligt vägnät via Ätravägen. Profilen på den nya gatan har i projektet beslutats få en maximal lutning på 5 %, för att undvika intrång mot på intilliggande villafastigheter samt minimera intrånget på fastigheten i öster. Enligt ALM 2 skall längslutning på gångtor vara så horisontell som möjligt och inte överstiga 2 %. Det innebär att gatan kan vara svår att använda för personer med nedsatt rörelseförmåga. Släntutbredningen medför att stora delar av befintlig naturmark tas i anspråk. För att minska släntutbredning, för att möjliggöra större hänsyn till omgivande träd, kan gatan förses med stödmurar. Det föreslås studeras vidare i kommande skeden.

På gatan utmed bebyggelsen i område C föreslås en möbleringszon på allmän platsmark med bredden 1 meter som ansluter mot en 1,5 meter bred gångbana på kvartersmark. Det innebär att det finns en risk att gångbanan nyttjas till cykelparkering, plantering eller liknande, vilket medför att gångytan mot körbanan blir mycket smal. Den intilliggande möbleringszonen föreslås om möjligt hållas fri, för att öka standarden på gångbanan.

I område D föreslås befintlig gångbana, öster om området, förlängas för att skapa en god koppling till den nya bebyggelsen.

I område F föreslås angöring till kärl och sopsug ske via en angöringsplats på Ätravägen. Förslaget läge blockerar delvis in- och utfarten och behöver därmed studeras vidare i kommande skede.

I område G har byggaktören placerat in- och utfarten till planerat garage inom 10 meter från förslaget läge för övergångsstället. Det innebär att minsta avstånd mellan infart och övergångsställe, enligt Stockholms stads riktlinjer, inte klaras. Trafikutformningen har anpassats för att möjliggöra en flytt av in- och utfarten. Därmed föreslås det studeras vidare i kommande skede.

Bebyggelsen utmed framförallt Rusthållarvägen, Sockenvägen och parkstråket bedöms medföra att tryggheten ökar utmed gatusträckorna i och med att den nya bebyggelsen skapar mer aktivitet under dygnets timmar.

6 Referenser

Stockholms stad, 2019. Gata Stockholm

Stockholms stad, 2018. Översiktsplan för Stockholms stad

Stockholms stad 2021a, Cykelstaden, Remissversion av cykelplan för Stockholm 2021.

Stockholm Vatten och Avfall, 2018. Projektera och bygg för god avfallshantering.

