

TRAFIKUTREDNING VÄSTRA NOCKEBYHOV



RAPPORT
24 APRIL 2014

Uppdrag: Trafikutredning Västra Nockebyhov

Titel på rapport: Trafikutredning Västra Nockebyhov

Status: Granskningshandling

Datum: 14-04-24

Medverkande

Beställare: Exploateringskontoret
Stockholms stad

Kontaktperson: Johan Karlqvist

Konsult: Tyréns

Uppdragsansvarig: Kristina Glitterstam

Handläggare: Johan Nilsson

Kvalitetsgranskare: Kristina Glitterstam

Tyréns AB

118 86 Stockholm
Peter Myndes Backe 16
Tel: 08 566 410 00
www.tyrens.se

Säte: Stockholm
Org.Nr: 556194-7986

Sammanfattning

Nockebyhov i Bromma förtätas. Nya bostäder behövs för att kunna tillgodose den förväntade ökningen av boende och verksamma i stockholmsområdet. Stadsdelen ligger relativt centralt, endast 2 km från Brommaplan med tunnelbana och service, samt ca 7 km från Fridhemsplan. Från områdets nordvästra del är det mindre än 1 km till tunnelbana i Ängbyplan. Området har många kvalitéer, till exempel god tillgång till Mälarens strandpromenad och uppskattade rekreationsområden i Judarskogens naturreservat. Det är bland annat dessa kvalitéer som gör området lämpligt för ny bostadsbebyggelse.

Trafikmässigt upplever Nockebyhov främst att parkeringssituationen är svår, med brist på lediga parkeringar. Beläggninginventeringare visar dock att parkering finns, men kanske inte alltid direkt utanför porten.

I och med ny exploatering föreslås ny dragning av befintlig busslinje 127. Istället för att färdas på den smala Tältgatan föreslås ny ändhållplats i korsningen Ferivägen/Tyska bottens väg, i samband med ny exploatering. Visst intrång kommer att ske i koloniträdgården då gatans bredd måste ökas för att få in bland annat trottoar.

Trafikfrågorna är ej de mest begränsande aspekterna i fråga om ny exploatering i Nockebyhov, däremot finns besvärliga platser utanför Nockebyhov, till exempel korsningen mellan Gubbkärrsvägen och Drottningholmsvägen, samt trafiksituationen kring Brommaplan.



Eller så tar man cykeln? Medelsträckan för Stockholms pendlingscyklister är 9 km enkel resa.

Innehållsförteckning

1 Bakgrund.....	5	9 Gubbkärrs gård	19
1.1 Syfte	5	9.1 Busstrafikering	19
1.2 Tidigare utredningar	5	9.2 Ny hpl på Gubbkärrsvägen	21
2 Översikt, nuläge	6	10 Gubbkärrsvägen.....	23
3 Målpunkter i området	10	10.1 Ny utformning av Gubbkärrsvägen	25
4 Cykel.....	12	11 Tyska Bottens väg.....	26
5 Gångstråk.....	12	12 Vändplan Fritidsvägen	28
6 Buss.....	13	13 Trafikolyckor Nockebyhov.....	29
7 Exploateringsplaner.....	14	14 Trafikmängder i området	29
8 Parkering.....	15	Bilageförteckning	30
8.1 Beläggning	15		
8.2 7-dygnsparkering	15		
8.3 Ersättning för borttagna parkeringsplatser	17		

Fotografier från Tyrens om inget annat anges.

1 Bakgrund

Nockebyhov förtätas. Nya bostäder behövs för att kunna tillgodose den förväntade ökningen av boende och verksamma i stockholmsområdet. Denna utredning har genomförts för att samla trafikfrågorna i ett övergripande dokument.

1.1 Syfte

I stadsbyggnadsprojekt är trafikförsörjning och intrastruktur en viktig parameter. Ett syfte med trafikutredningen är att samordna de olika ny- och förtätningsprojekten i Nockebyhov med en gemensam utredning för trafikfrågor, som med fördel hanteras med ett helhetsperspektiv istället för enbart i enskilda objekt. Ett annat syfte är att utreda vilka detaljfrågor som kan komma att kräva extra utredning, främst utformningsfrågor i gaturummet.

1.2 Tidigare utredningar

Trafikutredning Södra Nockebyhov

2009 togs en trafikutredning för Nockebyhov fram, beställd av exploateringskontoret. Syftet då var att undersöka den befintliga infrastrukturens förmåga att bära ytterligare trafik samt att rekommendera var eventuella åtgärder krävs i gatunätet för att åtgärda eventuella brister. Vidare var parkeringsfrågan viktig, eftersom det fanns en uttalad brist av parkeringsplatser.

Mycket av det som framkom i trafikutredningen från 2009 stämmer även 2014, fransett ny bebyggelse och gatuförändring i korsningen Dalgången/Gubbkärrsvägen. De upplevda parkeringsproblem kvarstår.

Startpromemoria för program för västra delen av stadsdelen Nockebyhov (september 2011)

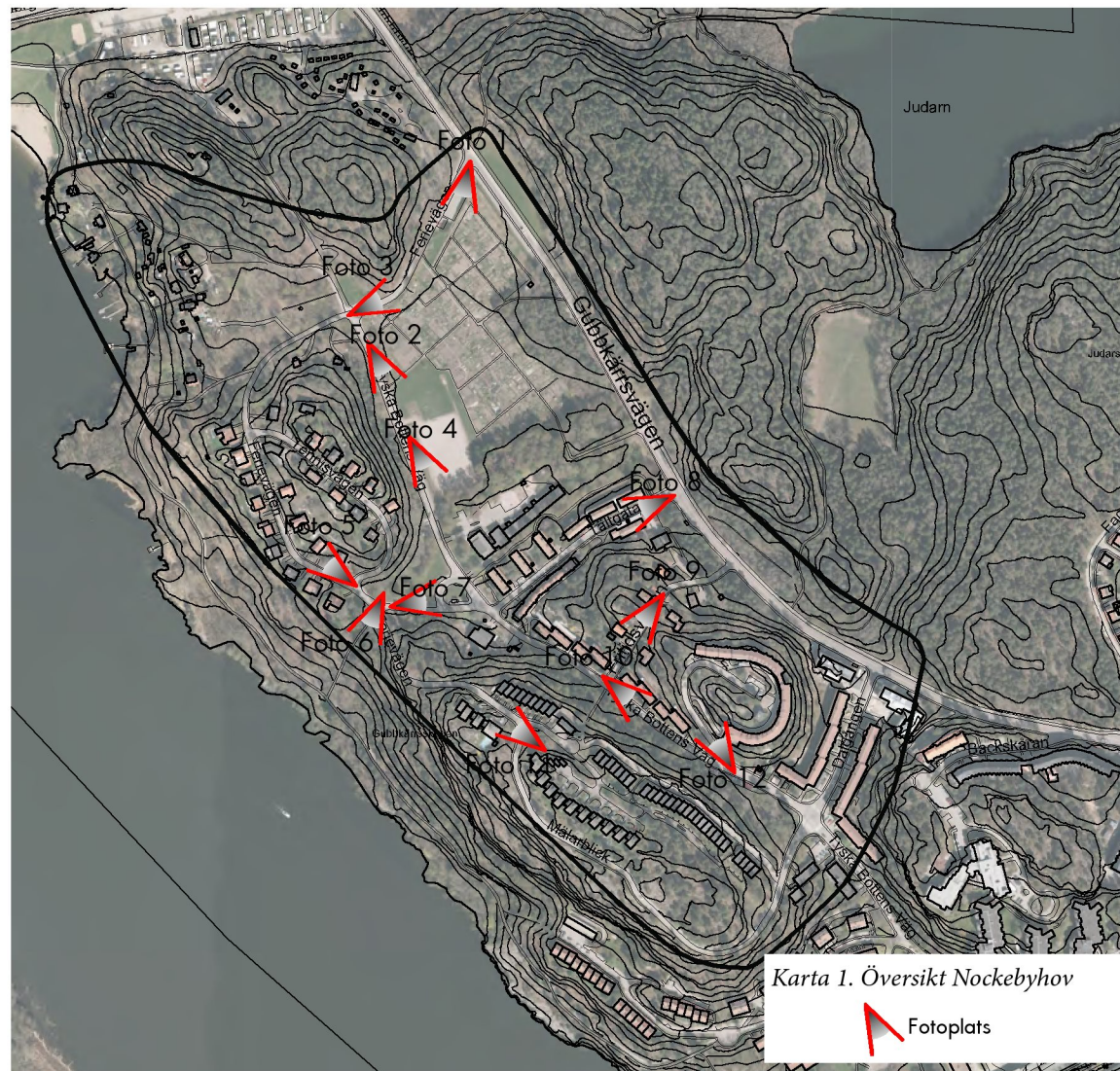
I Start-PM från hösten 2011 beställs utredningsarbeten för att på sikt kunna förtäta stadsdelen med cirka 250 nya bostäder samt ansluta delar av gammal sommarbebyggelse till kommunalt vatten och avloppsnät.

En helhetssyn på stadsdelens utveckling leder till att lämpliga platser för bebyggelse identifieras samtidigt som brister kan åtgärdas och stadsdelen kan ges kompletterande värden och kvalitéer.

2 Översikt, nuläge

Stadsdelen ligger relativt centralt, endast 2 km från Brommaplan med tunnelbana och service, samt cirka 7 km från Fridhemsplan. Från områdets nordvästra del är det mindre än 1 km till tunnelbana i Ängbyplan. Området har många kvalitéer, till exempel god tillgång till Mälarens strandpromenad och uppskattade rekreationsområden i Judarskogens naturreservat. Det är bland annat dessa kvalitéer som gör området lämpligt för ny bostadsbebyggelse.

Stadsdelen Nockebyhov byggdes på 1930-talet ut med småhus mellan Judarskogen och Drottningholmsvägen. Den västra delen av stadsdelen byggdes ut på 1950-talet. Sedan området byggdes har Nockebyhov bara kompletterats med ett äldreboende på sent 1970-tal, med drygt 200 lägenheter, samt ett trettiotal nya lägenheter på Dalgången/Gubbkärrsvägen år 2011.



Karta 1. Översikt Nockebyhov



Foto 1



Ferievägen från Gubbkärrsvägen.
Koloniträdgårdar till vänster.
Parkering till koloniträdgårdar.

Foto 2



Tyska Bottens väg.
Koloniträdgårdar och bollplan
till vänster.

Foto 3



Ferievägen från korsningen
med Tyska Bottens väg.

Foto 4



Tyska Bottens väg. Koloni-
trädgårdar och skola till vänster.
Förskolan skymtar rakt fram.





3 Målpunkter i området

Skola

På Tyska bottens väg ligger Nockebyhovsskolan. Skolan har årskurs 0-3 och omkring 80 elever.

Förskola

Förskola Trädet ligger granne med Nockebyhovsskolan och har knappt 50 barn.

Bollplan

Bollplan är en grusplan i direkt anslutning till Nockebyhovsskolan.

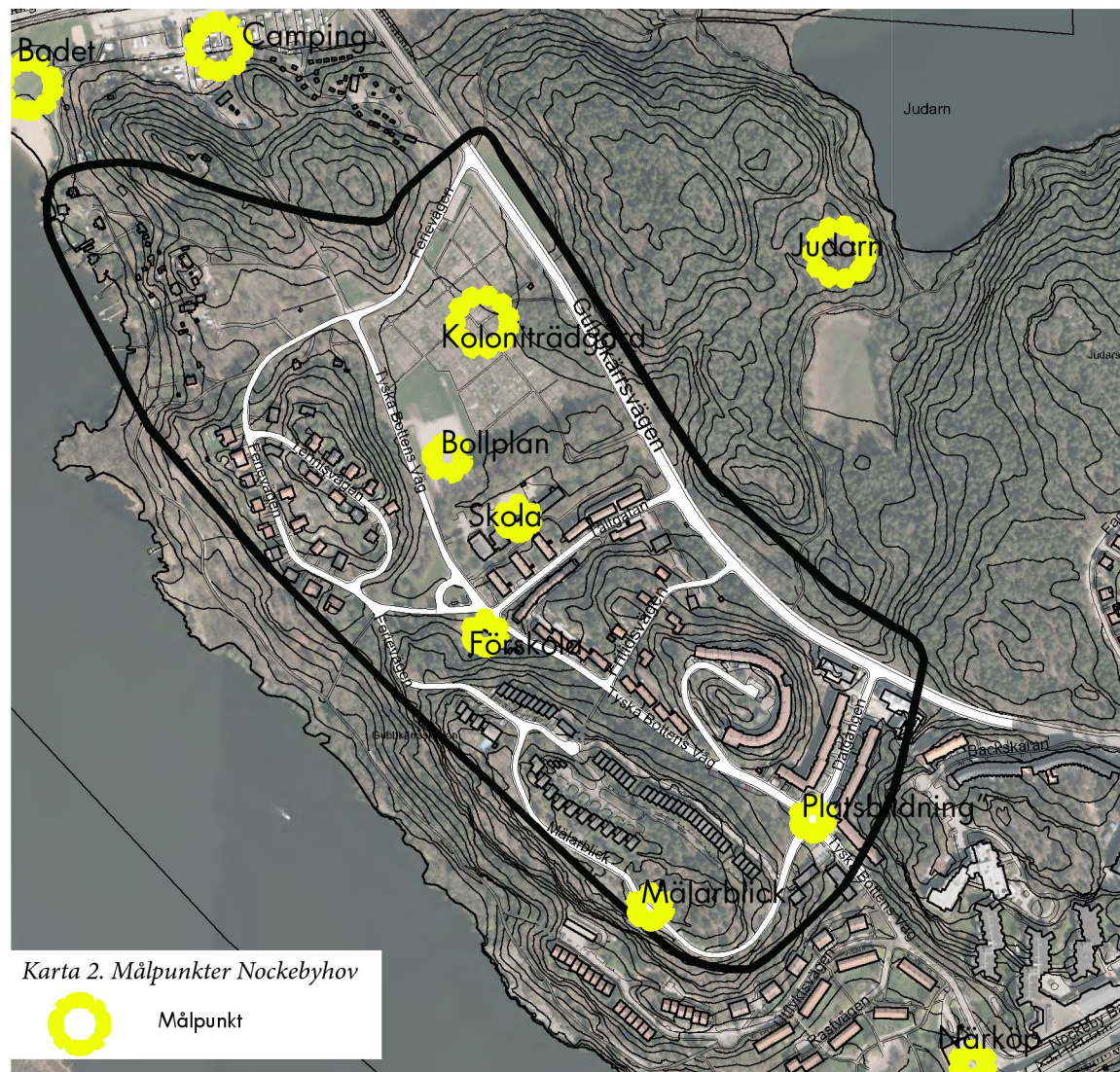
Koloniträdgård

Koloniträdgårdsföreningen har arrendeavtal med staden som är markägare. Avtalet kan sägas upp av endera part.

Platsbildning Tyska

Bottens väg / Dalgången

Vid områdets enda fyrvägs korsning, placerad i svacka mellan tre höjder, finns idag en restaurang. Med ny bebyggelse längs Tyska bottens väg finns potential för platsbildning.



Naturreservat Judarskogen

Ett populärt rekreationsområde som vid skapandet 1995 är Stockholms första naturreservat. Naturen är omväxlande med öppna ängsmarker och kuperade skogsmarker med sjön Judarn centralt belägen. I hela området finns ett nät av promenadvägar och stigar.

Camping och Ängbybadet

Året-runt-öppen campingplats och mycket populär badplats. Exploatering i Nockebyhovs norra delar kopplar bebyggelsen närmare dessa målpunkter. Ny busshållplats närmare Ferievägen kommer att ligga nära campingen och badet.

Närköp

Längst ner mot Nockebyhovsbron på Tyska bottens väg finns närbutik och blomsterhandel.

Mälarblick

Utsiktsplats över Mälaren och Drottningholm.



Vinterbild på koloniträdgården



Mälarblick, utsikt över Mälaren



Nockebyhovsskolan



Platsbildning Tbv/Dalgången

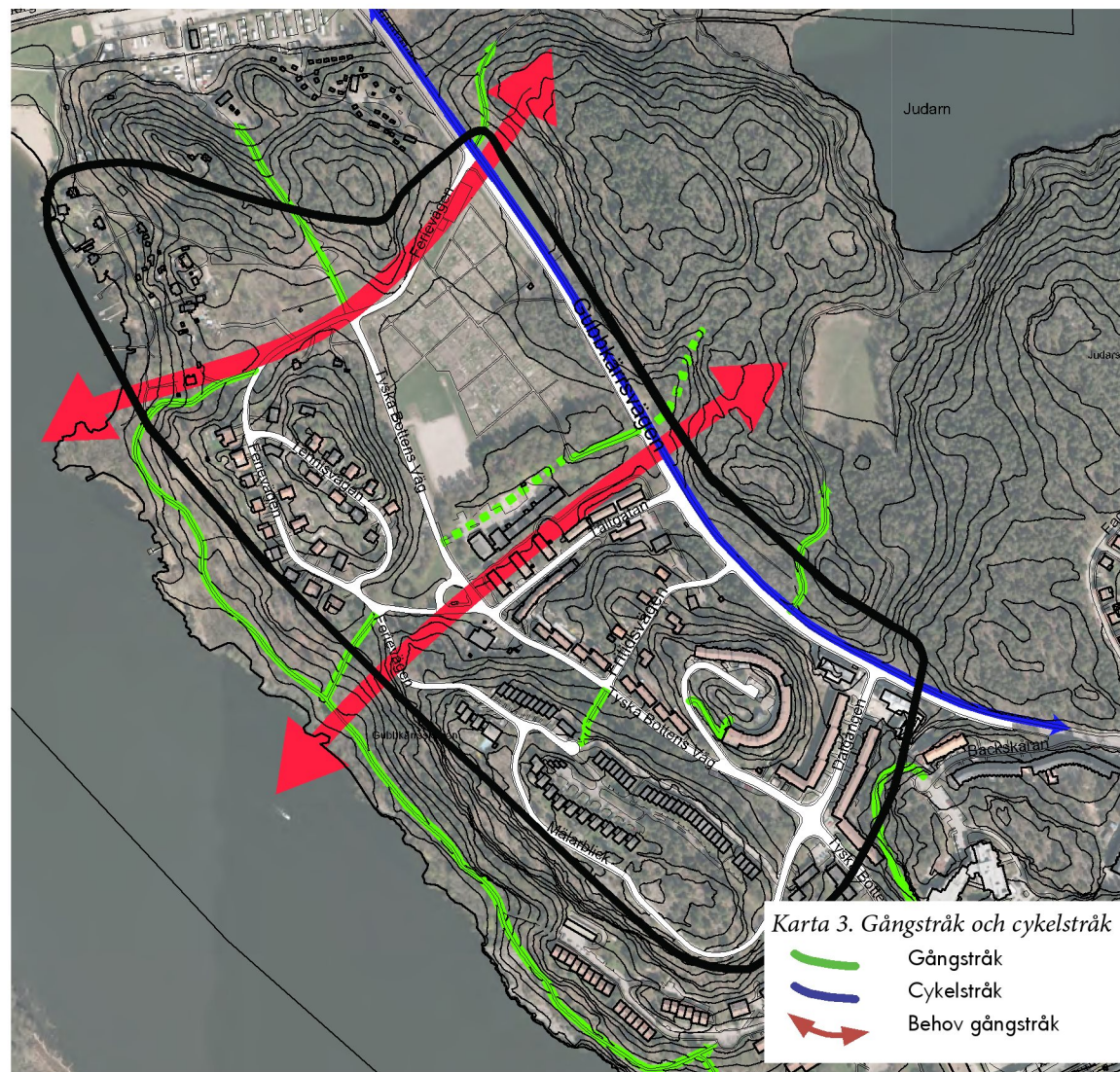
4 Cykel

Nockebyhov kantas av ett regionalt cykelstråk längs Gubbkärrsvägen. Inne i området finns inga stora cykelstråk. Cykling sker i blandtrafik på lågt trafikerade gator.

5 Gångstråk

Gångstråken i området saknar till stor del kontinuitet i utformningen och är osammanhänganden.

Önskemål finns att på ett bättre sätt koppla samman strandpromenaden längs Mälaren med Judarnskogen. Stor brist i gångstråket finns enligt den södra pilen i karta 3.



6 Buss

Nockebyhov trafikeras idag av SL:s busslinje 127. Linjen går enligt karta 4.

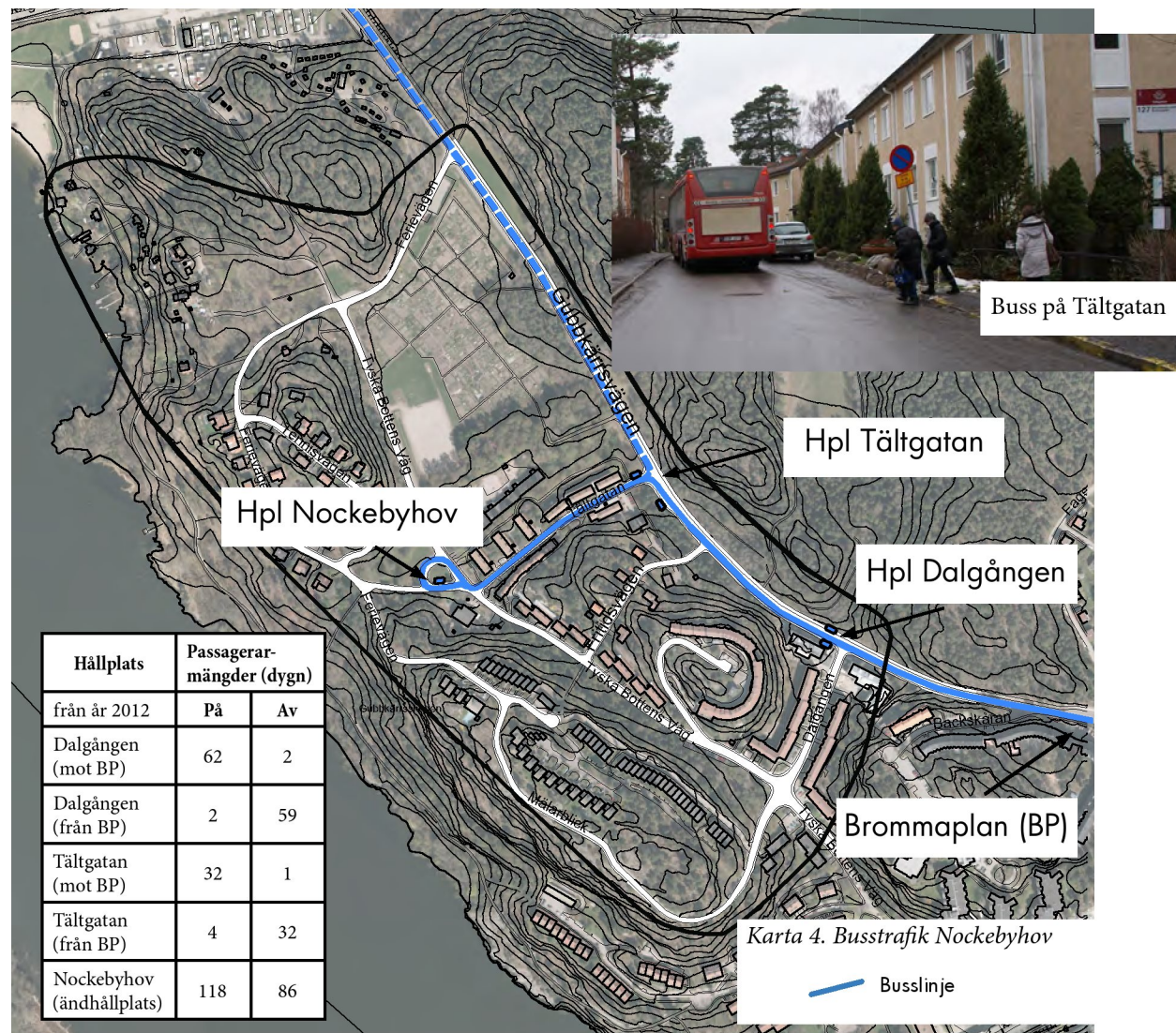
I samband med förtätning av stadsdelen Nockebyhov har kollektivtrafikförsörjningen utretts.

Tidiga samråd har skett med SL och Stockholm stad, vilket har resulterat att två alternativa busstrafikeringslösningar återstår.

Busstrafiken i området går enligt karta 1. tidtabell redovisas på sida 3. Trafikeringen i maxtimmar sker var 15:e minut och under dagtid gäller halvtimmetrafik. Nockebyhov utgör ändstation för linjen. Enstaka linjer, fyra bussar om dagen, har Blackebergs gård som slutstation.

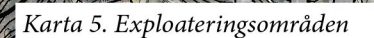
Dagens busstrafik trafikerar Tältgatan, som är väldigt smal och olämplig för busstrafik, se även foto på sidan 8.

Passagerarmängder år 2012 enligt tabell.



I Nockebyhov planeras förtätning med ny bostadsbebyggelse i ytor som bedöms kunna inrymma nya hus.

Varje exploateringsprojekt utreds separat, men vissa teknikområden fungerar övergripande för all ny bebyggelse, däribland översiktlig trafikplanering, gatuparkering och kollektivtrafik.



Exploateringsområden

8 Parkering

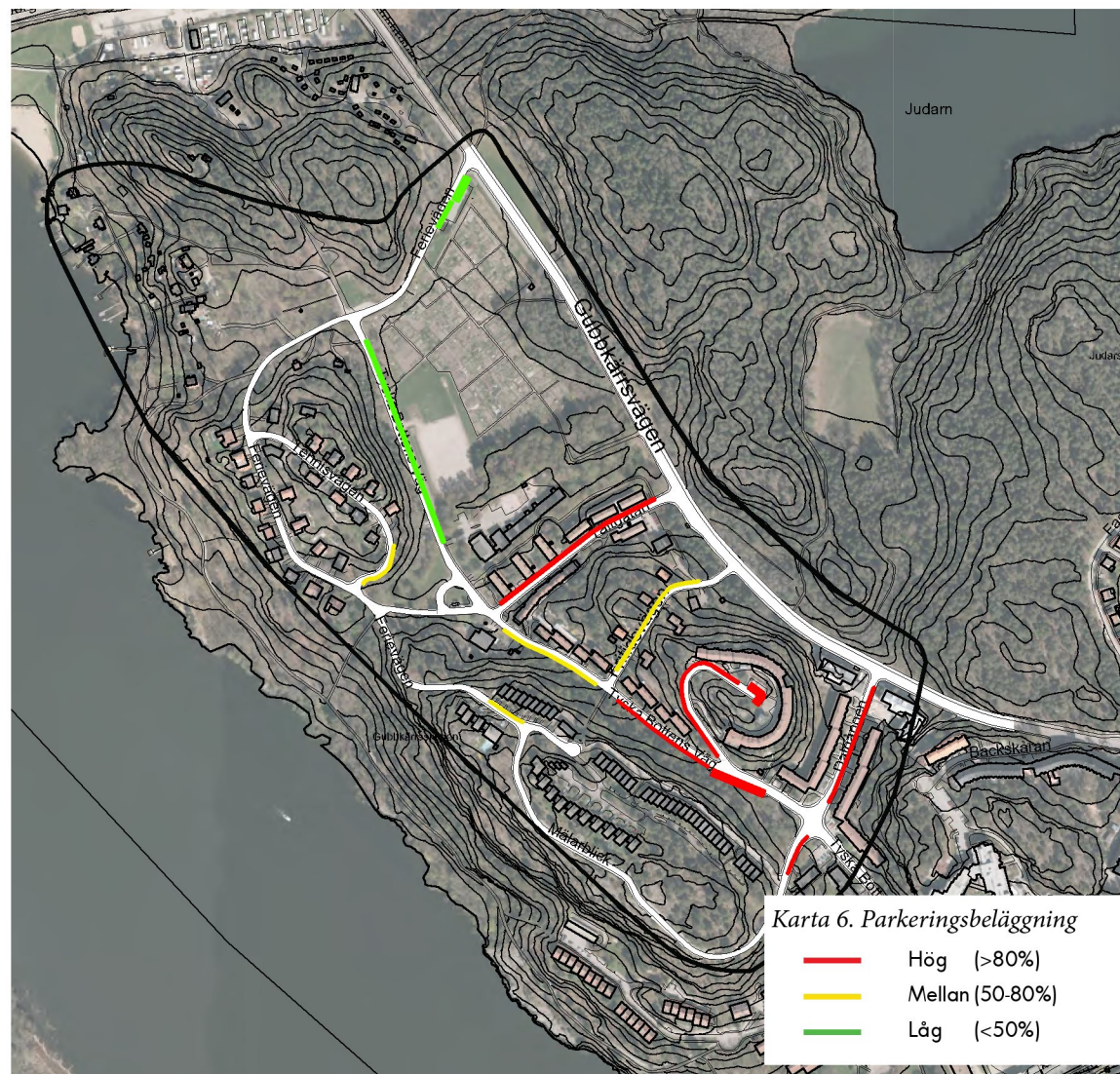
8.1 Beläggning

Beläggninginventering är genomförd 2011 och 2013/2014. Läget är i stort sett likadant vid båda studierna. Där bebyggelsen är tätare är beläggningen högre. På Tyska bottens väg norr om Nockebyhovsskolan är det mycket låg beläggning, trots tillåten parkering. Slutsatsen av detta är att parkering kan ske relativt nära målpunkten, vilket ofta är bostaden.

8.2 7-dygnsparkering

På Tyska bottens väg mellan Gubbkärrsbacken och Dalgången finns en parkering (19 ppl) med fri parkering i 7 dygn. I princip är en 7-dygnsparkering en oreglerad parkering där bilar kan stå uppställda längre tid än 7 dygn eftersom det är svårt att övervaka om bilarna eventuellt flyttas under en veckas tid.

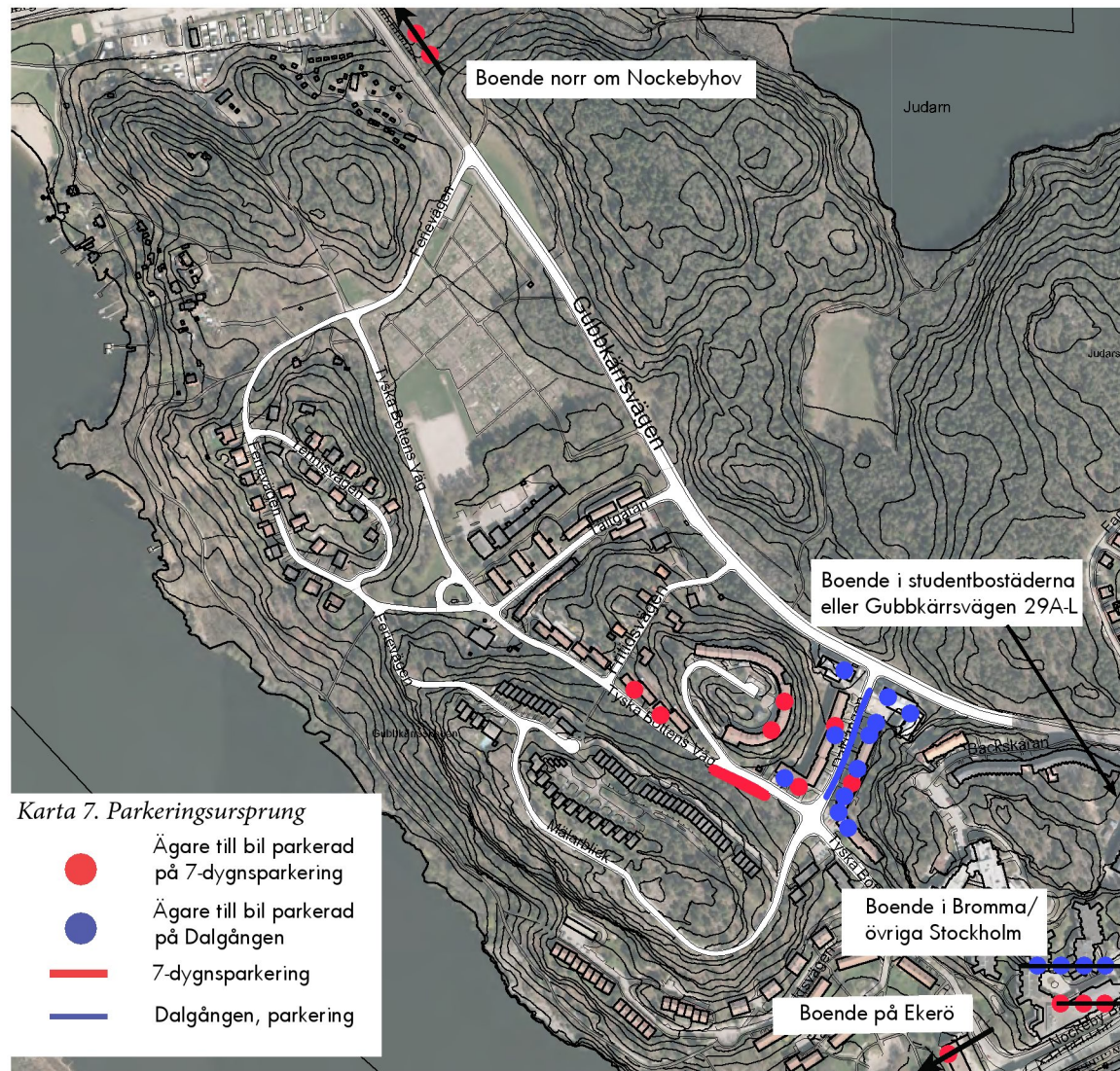
7-dygnsparkering i en växande stad som Stockholm har alltmer börjat ifrågasättas, speciellt i områden där förtätning sker och där nya parkeringsplatser anläggs i avgiftsbelagda garage på tomtmark.



Suboptimeringsläget är uppenbart - varför betala för garageplats när parkering kan ske gratis på gatan? Resultatet blir hög beläggning med långa uppställningstider på gatuparkering och dyra garage som står halvtomma: kostnader som ofrivilligt subventioneras av de boende i huset oavsett om de är bilägare eller ej. Kostnaden för garageplatserna läggs på hyran eller på avgiften för bostadsrättsmedlemskapet.

7-dygnsparkeringen visar sig vid nummerskrivning användas både av närboende, men även bilar registrerade på adresser i andra stadsdelar har bilar på platsen. Drygt hälften av de uppställda bilarna bor i stadsdelen Nockebyhov. Flera bilar var registrerade på studentbostadshuset Gubbkärrsvägen 19-21, där parkering sker i garage eller på avgiftsbelagd parkering på tomtmark. Flera bilar (4 st) var även registrerade på adresser i Bromma längs Nockebybanan.

Inventering och nummerskrivning har genomförts vid två tillfällen med två månaders mellanrum. Vid inventeringarna återfanns 8 samma bilar båda gångerna.



I exploateringsförslagen planeras 7-dygnsparkeringen att tas bort. Huruvida ersättningsplatser ska ordnas eller ej kan diskuteras. Tyréns rekommendation är att ersätta delar av platserna på andra ställen, se förslag i figur 8 och främst i figur 9, men ej med 7-dygnsreglering utan kortare tid, till exempel endygns- eller tvåtimmarsparkering. Långsiktig ambition, och rättvis lösning för bilägare och ickebilägare, är att först fylla befintliga och tillkommande parkeringsgarage och därefter parkera på gatan mot avgift.

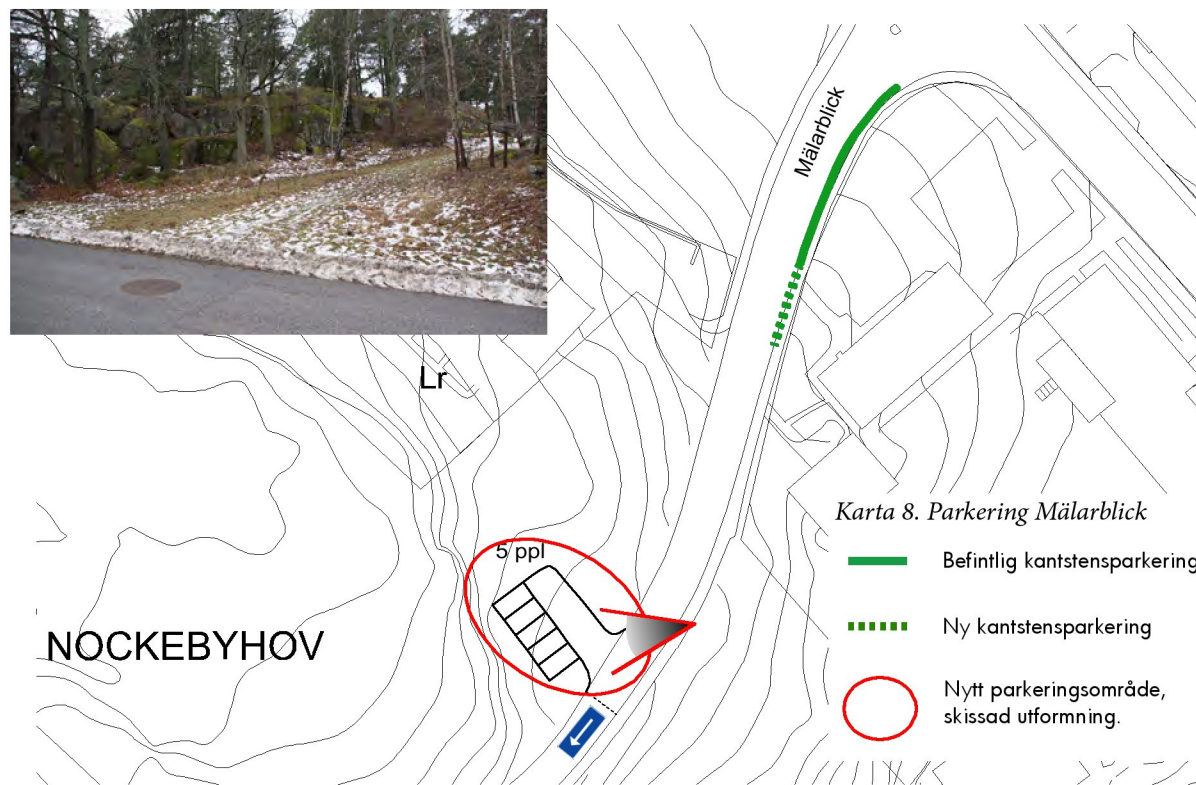
8.3 Ersättning för borttagna parkeringsplatser

Ersättningsplatser för den borttagna 7-dygnsparkering har studerats i närområdet. I det absoluta närområdet finns endast plats på Mälarblick, men i övrigt har området lediga platser bland annat på Tyska bottens väg vid fotbollsplan och på Tältgatan bortom bussens vändslinga. Att ersättningsplatserna söks i närområdet till 7-dygnsparkeringen beror på att beläggningen är mycket hög just där.

- Mälarblick

På gatan Mälarblick och närmast korsningen med Tyska bottens väg finns parkeringsyta för fyra bilar. Denna yta kan ökas upp i backen och inrymma ytterligare två eller tre fordon. Söder om infart/utfart till fastigheter på Mälarblick 6-58 är gatan enkelriktad. Ytan som illustreras i karta 8

har anslutning av enkelriktad gata. Det är möjligt att i samband med anläggande av parkeringsytor även ordna vändmöjlighet och flytta början av den enkelriktade sträckan dit. Se skiss i karta 8. Åtgärden rekommenderas ej, främst på grund av för stora intrång i naturmark i förhållande till antal nya parkeringsplatser.

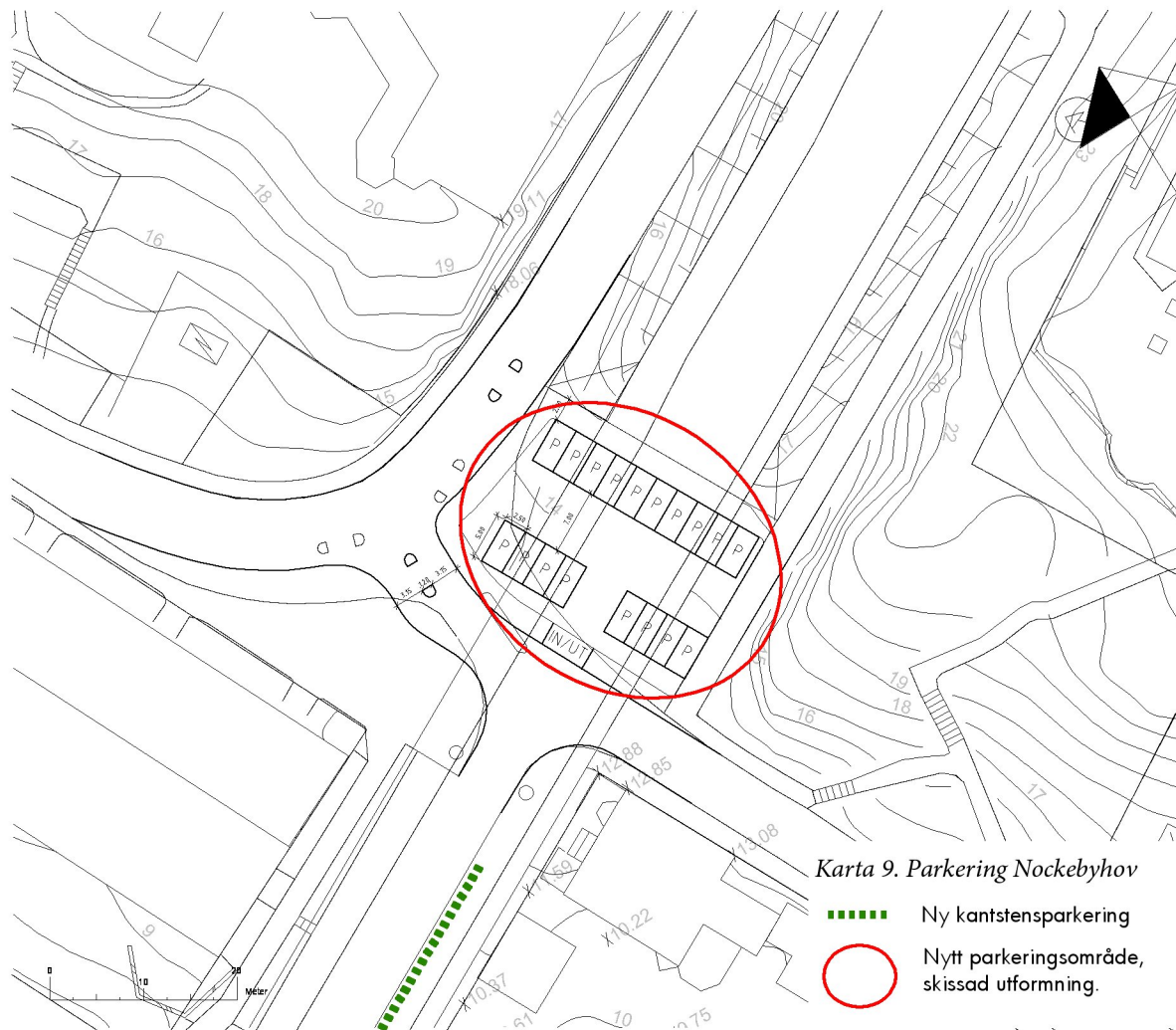


- Under Nockebybron

Under Nockebybron nordost om Grönviksvägen finns möjlighet att anordna omkring 18 parkeringsplatser. På platsen idag finns grusupplag för driftändamål. Platsen är också ett gångstråk till busshållplats på Drottningholmsvägen, för snabb och turtät busstrafik till Brommaplan. Parkeringen söder om Grönviksvägen har ständigt hög beläggning. Även denna yta kan med justering av kantsten få 5-6 ytterligare parkeringsplatser.

- Tältgatan och Tyska bottens väg.

På Tältgatan föreslås busstrafiken upphöra, detta medför att ytterligare parkeringsplatser kan få plats, trots gatans trånga sektion. Uppskattningsvis fem ytterligare platser beräknas få plats, framförallt i anslutning till Gubbkärrsvägen, där bussen idag har hållplats. På Tyska bottens väg, i området där dagens vändplan för buss finns, kan tillfälliga parkeringsplatser skapas när busstrafiken dras om och innan platsen bebyggs. Uppskattningsvis 5 platser kan skapas även här, men antalet varierar beroende på lösning. Pytt-parkeringsplatser i anslutning till skolan konkurrerar med avgiftsbelagd skolparkering.



9 Gubbkärrets gård

I anslutning till mer detaljerade studier av bebyggelse i Gubbkärrets gård har översiktlig förprojektering av Tyska bottens väg och Ferievägen tagits fram. Framförallt för att se intrång på koloniområdet, samt för att kunna placera föreslagna nya hus. Arbetet har föregåtts av en utredning för att bestämma var framtida busstrafik ska gå. Busstrafikeringen är avgörande för dimensionering av nya gator. Dagens trafikering på Tältgatan är ett undantag från vad som anses acceptabelt, se bild 8 på sid 8.

9.1 Busstrafikering

I busstrafikutredningen har fem alternativ tagits fram och jämförts. Arbetat har skett i samråd med Trafikförvaltningen:

- A. Bussen vänder på befintligt gatunät.
- B. Bussen vänder på vändslinga norr om Ferievägen.
- C. Bussen vänder på vändslinga söder om Ferievägen.
- D. Bussen kör Ferievägen och vänder norr om Ferievägen.
- E. Bussen kör Ferievägen och vänder söder om Ferievägen.

Alternativ A. Bussen vänder på befintligt gatunät.

Alternativ B. Bussen vänder på vändslinga norr om Ferievägen.

Alternativ C. Bussen vänder på vändslinga söder om Ferievägen.

Alternativ D. Bussen kör Ferievägen och vänder norr om Ferievägen.

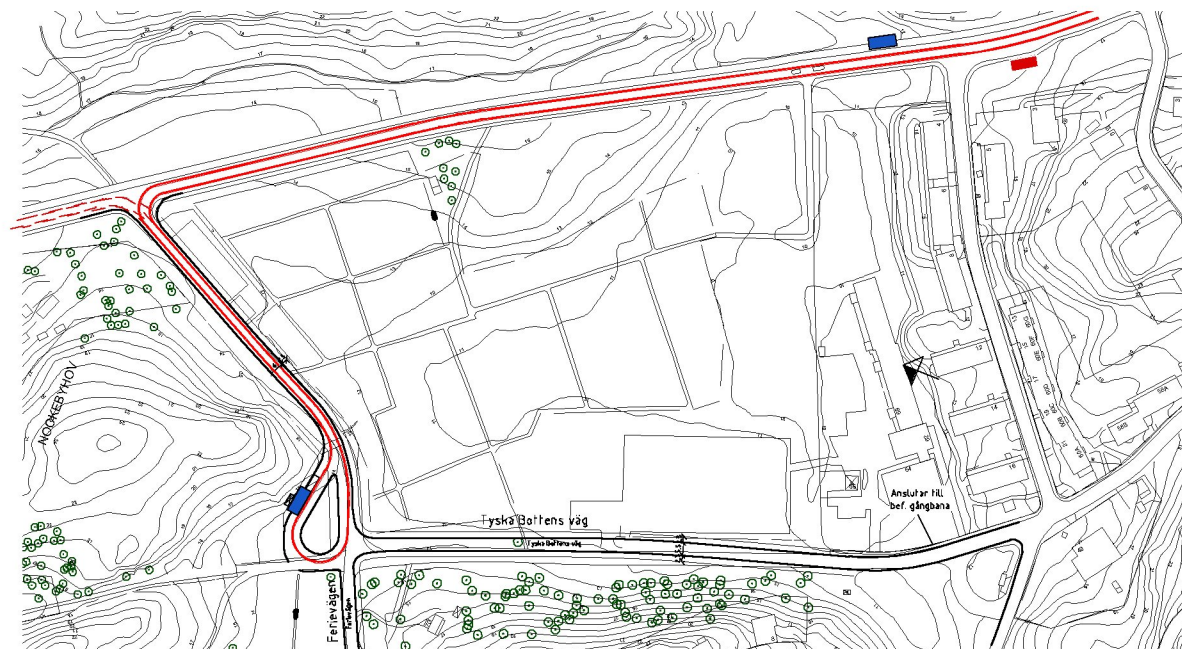
Ett alternativ som redan under tidiga samråd med SL/Trafikförvaltningen avfärdats är alternativ A, främst för att reglerplats saknas samt att det blir oklart vilken hållplats som trafikeras åt vilket håll.

I samråd med Trafikförvaltningen, Exploateringskontoret, Stadsbyggnadskontoret och

Alternativ E. Bussen kör Ferievägen och vänder söder om Ferievägen.

stadsdelsförvalningen bestämdes på möte 29 januari att alternativ D var att föredra. Det främsta argumentet är den bristfälliga bredden på Tältvägen. Därefter har mer detaljerade utredningar gjorts för alternativet. Lösningen kräver en ny hållplats på Gubbkärrsvägen. Lämplig yta för detta är i anslutning till Tältgatan så nära som möjligt, för att undvika onödigt långa avstånd till kollektivtrafiken.

Ferievägen kräver ombyggnad i alternativ D. Intrång kan ske antingen på grönområde eller på koloniområde. Erforderlig bredd och gångbana ska finnas på sträckan.



Karta 10. Principskisser för alternativ D och E.

- Befintlig hpl i ny trafikering
- Ny busshållplats
- - - Trafikering enstaka turer

9.2 Ny hpl på Gubbkärrsvägen

Ny bussdragning kräver minst en ny busshållplats. Avstigningsmöjligheten på Tältgatan måste ersättas med avstigningsmöjlighet på Gubbkärrsvägen.

Yta för detta finns i anslutning till övergångsställe mellan Judarskogen och gångväg mellan skolan och koloniträdgårdsområde, se foton till höger och skiss i karta 11.

Med nuvarande trafikering är hållplatsen nästan uteslutande en avstigningshållplats så väderskydd bedöms ej behövas. Ytan som föreslås ligger i hastighetsnedsatt område, eftersom det är direkt i anslutning till ett övergångsställe.

Ombyggnad kan ske i samband med eventuell "grodtunnel", som har diskuterats kring detta område.

Hållplatsen utförs förslagsvis som enkel stopphållplats för att hindra omkörningar av stillastående buss. GC-banan längs Gubbkärrsvägens norra sida kan dras antingen framför eller bakom väderskyddet.



Befintlig bussväg på Tältgatan



Yta för ny hållplats bortom övgs.



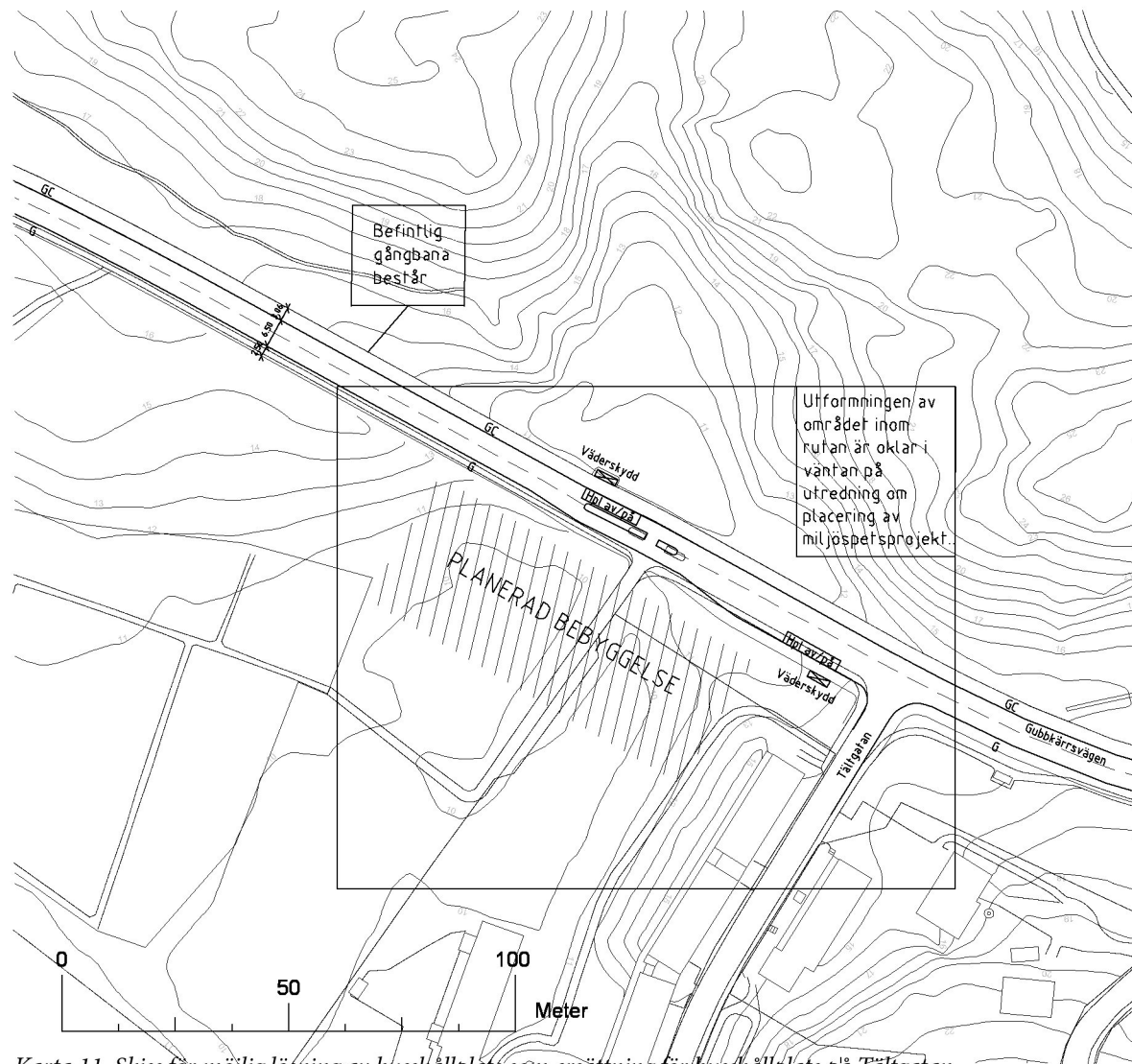
GC-bana mot Nockebyhovsskolan



Yta för ny hållplats hitom övgs.

Förespråkat alternativet är att GC-banan dras framför väderskyddet då detta är det minst utrymmeskrävande och alltså det som kräver minst ingrepp i naturreservatet. Eftersom det ligger en lågpunkt precis bakom busshållplatsen i reservatet så skulle en GC-bana dragen runt väderskyddet kräva stora ingrepp i reservatet för banans slänter. Eftersom hållplatsen, med dagens trafikering, i stort sett endast kommer att användas för avstigning då den ligger som sista hållplats innan ändhållplatsen så kommer väderskyddet heller inte att användas i någon större utsträckning. De ingrepp som en dragning av GC-banan bakom väderskyddet skulle innebära bedöms inte vara motiverade.

Stopphållplatsens utformning med refug och körbanebredder på endast 3,0 meter gör att biltrafikens hastighet vid hållplatsområdet hålls nere. Om ytterligare hastighetsdämpande åtgärder krävs föreslås upphöjda tillfarter mot hållplatsen alternativt vägkuddar. Se ritningar för närmare detaljer.



Karta 11. Skiss för möjlig lösning av busshållplats som ersättning för busshållplats på Tältgatan

10 Gubbkärrsvägen

Gubbkärrsvägen sträcker sig från korsningen med Färjestadsvägen i norr och Nockeby kyrkväg i söder, via korsning med Drottningholmsvägen. Idag är hastigheten reglerad till 50 och 30 km/h men med framtida planeringsrekommendationer rekommenderas sträckan ha 40 km/h som maxhastighet. Vägen är under rusningstrafik morgontimmarna relativt högt trafikerad, främst på grund av kösituationen vid Brommaplan, som medför att trafik använder Gubbkärrsvägen under högtrafiktid. Vägen är relativt bred och har ett brett gång-/cykelstråk närmast Judarnskogen. Ingen uppdelning av gång- och cykelbanan är gjord. Två sträckor är hastighetsreglerade till 30 km/h, dels på grund av skola, och dels på grund av dålig sikt vid Backskåran i vägens södra del. Under morgon- och eftermiddag är vägen avstängd mellan Bockeby kyrkväg och Drottningholmsvägen. Avstängning sker med bom, för att försvåra för smittrafik.





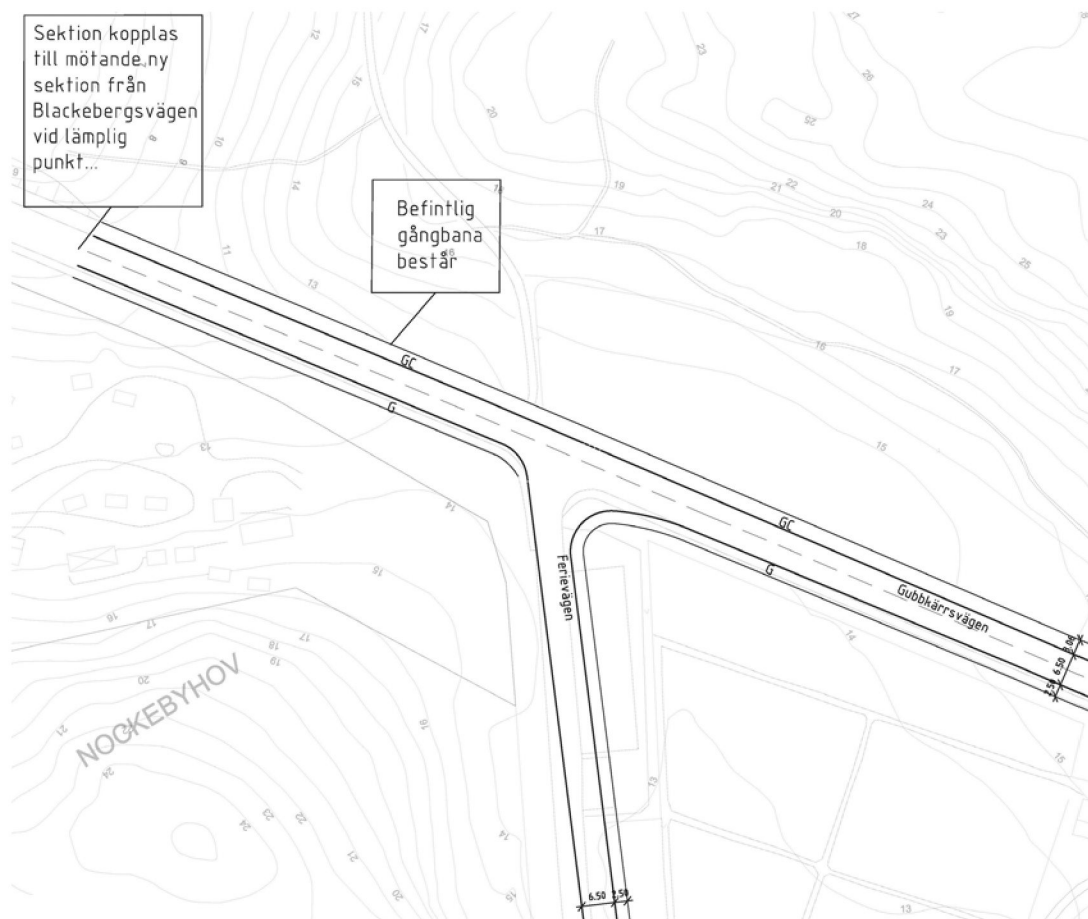
10.1 Ny utformning av Gubbkärrsvägen

Se bilagda ritningar för Gubbkärrsvägen.

Den föreslagna sektionen på Gubbkärrsvägen är att behålla befintlig GC-bana längs reservatet på norra sidan, 6,5 meter körbana och 2,5 meter gångbana längs den södra sidan. Den uppritade sektionen följer längs norra sidan Gubbkärrsvägens nuvarande utsträckning längs reservatet så inga ingrepp kommer behöva ske på detta bortsett från vid busshållplatsen vid Semestervägen om sådan utformning.

Sektionen hålls hela vägen från Ferievägen i väst till busshållplatsen Nockebyhov Backskåran i öst. Vid busshållplatsen finns ej utrymme för att hålla sektionen utan att breddning sker mot reservatet. Detta på grund av att utbyggnad söderut förhindras av en hög mur. Dessutom skulle åtgärder behöva göras för att separera cyklister från av- och påstigande vid hållplatsen.

Öster om busshållplatsen Nockebyhov Backskåran föreslås cyklisterna ledas om till Fagerviksvägen och en ny drygt 20 meter



Figur 13. Utsnitt ur ritning. Se bilagor för fullständiga ritningar.

lång cykelförbindelse mellan Fagerviksvägen och Drottningholmsvägen öppnas. Befintliga övergångsställen längs Gubbkärrsvägen blir kvar och ett nytt tillkommer vid Ferievägen. Vid korsningarna med Ferievägen, Tältgatan,

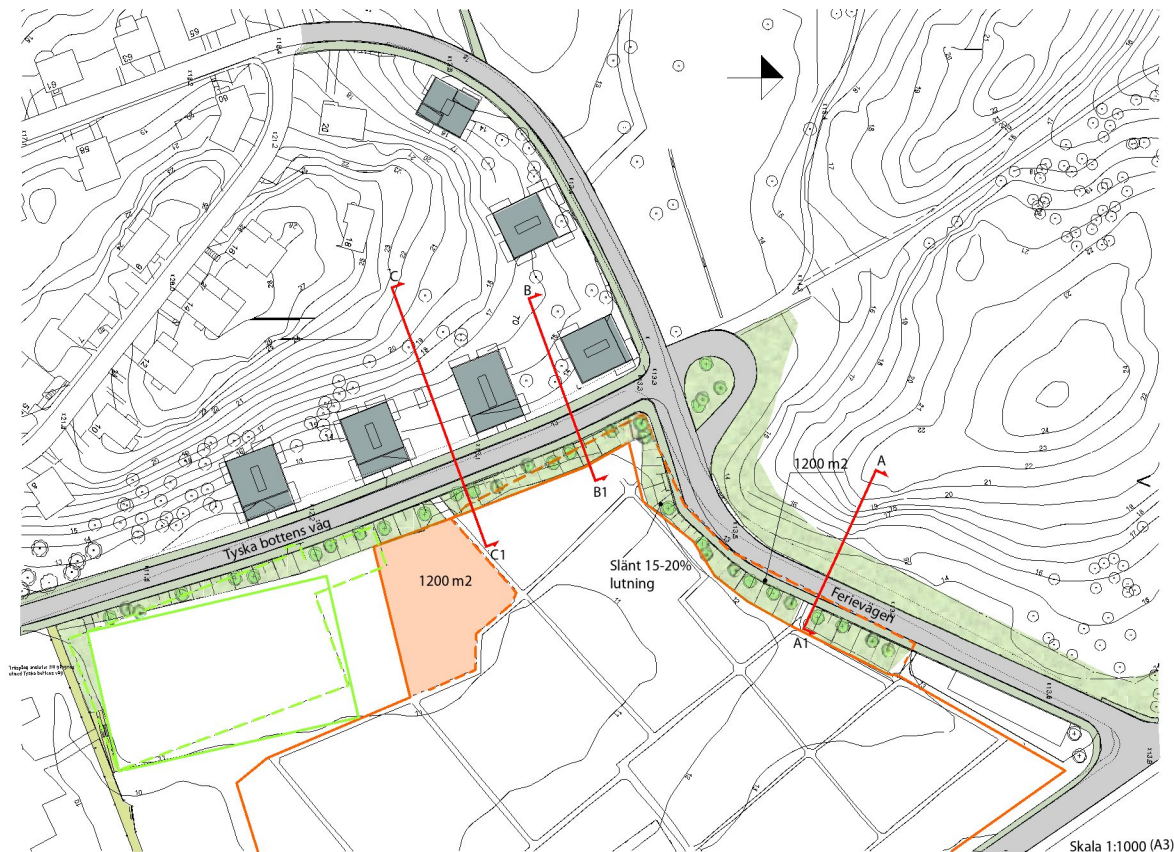
Fritidsvägen, Dalgången och backskåran dras kantstenen på GC-banan ner till noll för anslutande cyklister från dessa gator till GC-banan på Gubbkärrsvägen.

11 Tyska Bottens väg

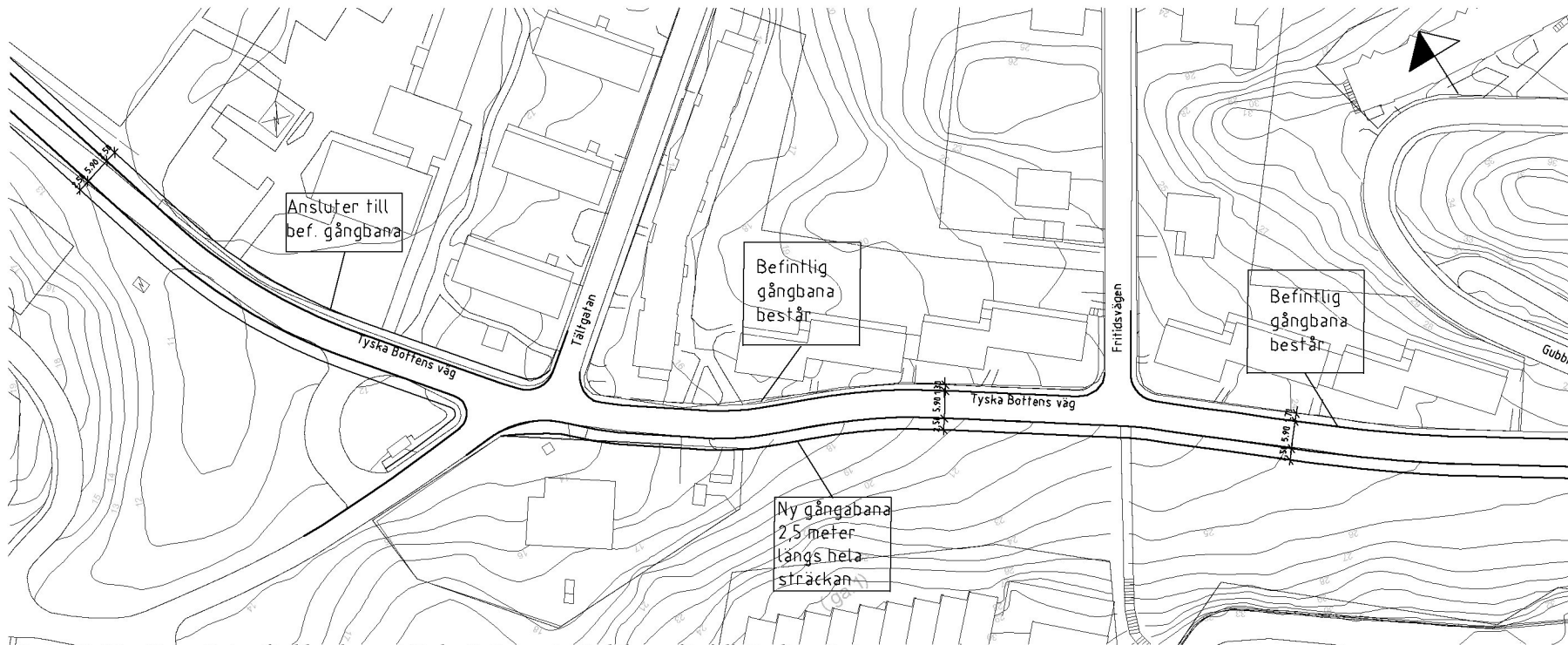
Se bilagda ritningar för Tyska Bottens väg.

Tyska bottens väg planeras med en ny sektion mellan Ferievägen och Tältgatan med 2,5 meter gångbana längs båda sidor och 5,9 meter körbana. Gatans dragning är här anpassad efter den planerade bebyggelsen längs gatans södra sida. Se illustrationsplan i figur 14 och figur 15.

Mellan Tältgatan och Gubbkärrsbacken kvarhålls gångbanans bredd på 2,5 meter längs gatans södra sida och körbanan är fortsatt 5,9 meter. Längs gatans norra sida har inga åtgärder gjorts åt bredden så dragningen följer nuvarande gångbanas utsträckning mot norr. Gångbanans bredd varierar därför här men är smalare än gångbanan längs södra sidan. Denna dragning innebär alltså att mellan Tältgatan och Gubbkärrsbacken behålls befintlig körbanebredd 5,9 meter och gångbanan längs norra sidan lämnas utan åtgärd. Längs södra sidan breddas gångbanan till 2,5 meter.



Figur 14. Illustrationsplan för området kring Gubbkärrs gård med slänter från ny gata.. Källa Tengboms.



Karta 15. Utsnitt ur ritning för bland annat Tyska Bottens väg. Se bilagor för fullständiga ritningar.

Mellan Gubbkärrsbacken och Dalgången/Mälarblick behålls befintlig gångbana längs norra sidan. Befintlig körbana smalas av till 5,9 meter och längs södra sidan tillkommer istället 2,5 meter gångbana. Tyska Bottens väg kommer alltså att ha 5,9 meter körbana längs hela sträckan mellan

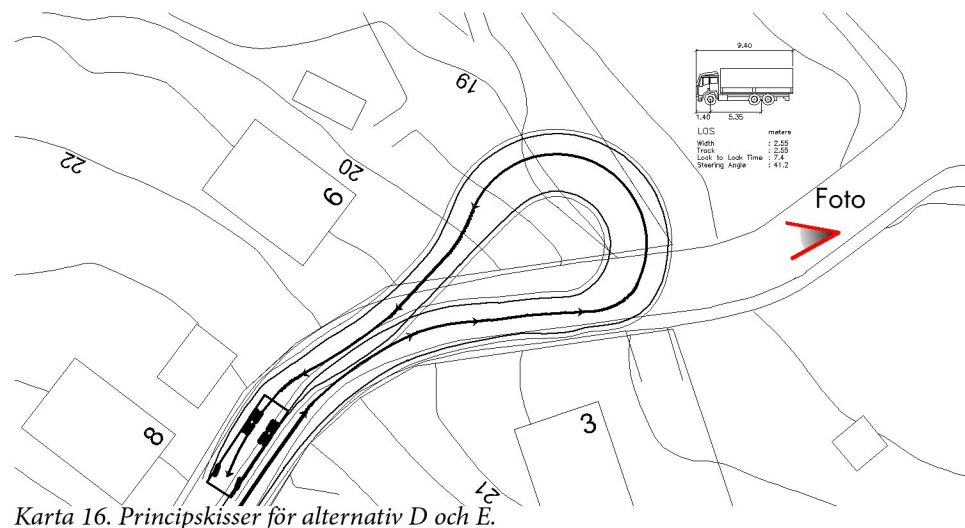
Ferievägen och Dalgången/Mälarblick. Längs hela denna sträcka kommer gångbanan längs södra sidan att vara 2,5 meter bred och längs den norra sidan blir gångbanan 2,5 meter mellan Ferievägen och Tältgatan men befintlig bredd behålls mellan Tältgatan och Dalgången/Mälarblick.

12 Vändplan Fritidsvägen

I Fritidsvägens anslutning till Gubbkärrsvägen finns planer på bostadsbebyggelse. Översiktliga skisser och bedömningar har gjorts för att utreda om det är möjligt och lämpligt att stänga anslutningen till Gubbkärrsvägen och istället anlägga vändplan cirka 50 meter innan korsningen.

Utredningarna visar att på grund av relativt stora höjdskillnader, ianspråktagande av tomtmark och låg standard på vändplan rekommenderas denna åtgärd ej.

Framtida eventuell bebyggelse kan angöras från södra sidan, det vill säga på samma sätt som ny bebyggelse på Dalgången/ Gubbkärrsvägen.



Karta 16. Principskisser för alternativ D och E.

13 Trafikolyckor Nockebyhov

Utdrag från olycksdatabasen STRADA visar att Nockebyhov har mycket få trafikolyckor. De senaste fem åren har endast två trafikolyckor rapporterats av polis. Ytterligare ett antal olyckor har rapporterats av sjukvården och de är alla fallolyckor orsakad av is, snö eller grus. Vid två av dessa olyckor kan utläsas att bil eller cykel varit inblandad och att trånga gatusektioner kan ha varit en orsak till olyckan.

14 Trafikmängder i området

I "Trafikutredning Södra Nockebyhov" från 2009 redovisas en trafikstringsberäkning som antar att 600 lägenheter alstrar ungefär 2300 fordonsrörelser per dygn.

Sammanfattning av alstringsutredning:
"Sammanfattningsvis finns inga interna kapacitetsbrister i området. Dock finns brister i anslutningarna till det större vägnätet via korsningen på Drottningholmsvägen. Denna korsning är besvärlig då en stor majoritet av biltrafiken från Ekerö passerar denna punkt."

Utredning från 2009 visar även att smittrafik på Grönviksvägen är vanlig. *"På Grönviksvägen uppstår en liten trafiktöpp under morgonens maxtimme. Trots att genomfart till Västerled och Alvik är förbjuden, så är det mycket tydligt att denna trafik ändå förekommer"*

Förändringarna i trafikmängderna i Stockholmsregionen har inte skett i den omfattning att någon ny trafikanalys bedöms nödvändig. Se utredning från 2009 för mer info om trafikanalys.

Bilageförteckning

Ritningsnummer	Ritningens innehåll	Skala
T001P001	Översikt Nockebyhov	1:2000 (A1)
T001P002	Gubbkärsvägen/Ferievägen	1:500 (A1)
T001P003	Ferievägen, Busshållplats	1:500 (A1)
T001P004	Gubbkärsvägen, Busshållplats	1:500 (A1)
T001P005	Tyska bottens väg	1:500 (A1)
T001P006	Gubbkärsvägen, Tyska Bottens väg	1:500 (A1)
T001P007	Gubbkärsvägen mot Drottningholmsvägen	1:500 (A1)
T001P008	Parkering under Nockebybron	1:200 (A1)

