

Trafikutredning Nordmarksvägen Etapp 2

**November
2020**



**Stockholms
stad**

Uppdrag Trafikutredning Nordmarksvägen etapp 2, 294270

Titel på rapport: Trafikutredning Nordmarksvägen Etapp 2
Datum: 2020-11-19

Beställare: Stockholms stad, exploateringskontoret
Kontaktperson: Anna Tsykulenko, exploateringskontoret
Martin Viitanen, exploateringskontoret

Konsult: Tyréns

Uppdragsansvarig: Ali Esmaili
Trafikplanerare: Ali Esmaili , Johan Kjellberg & Felicia Nino
Kvalitetsgranskare: Johanna Roos

Version: 1.0
Status:
Revideringar:

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

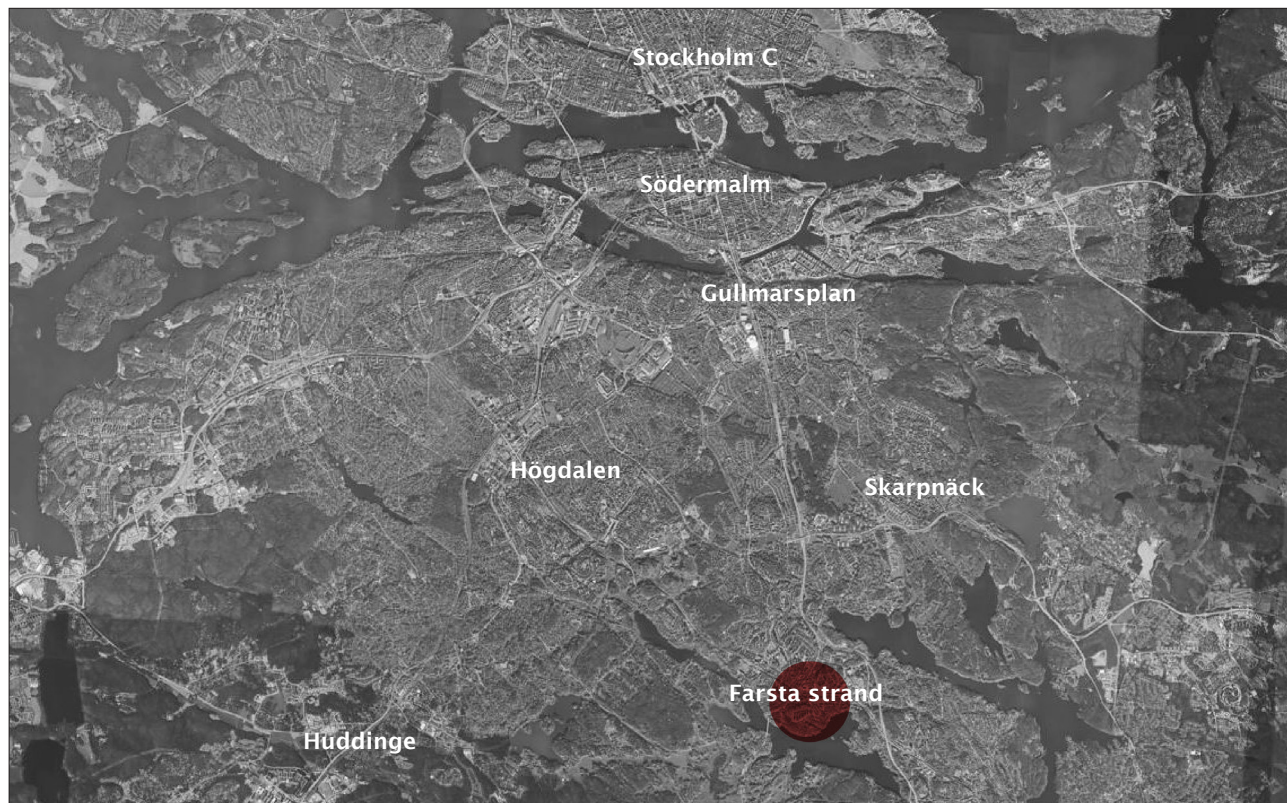
INLEDNING	4
STYRDOKUMENT	5
Framkomlighetsstrategi	5
Gångplan	5
Cykelplan	5
Gata Stockholm	5
Plan för säkra- och trygga skolvägar	5
En stad för alla	5
Ribuss	5
BEFINTLIG TRAFIKSITUATION	6
Gångtrafik	6
Cykeltrafik	7
Kollektivtrafik	8
Biltrafik	9
PLANFÖRSLAGET	10
SEKTIONER	11
FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	12
Gångtrafik	13
Cykeltrafik	14
Kollektivtrafik	15
Fordonstrafik	16
Trafiksäkerhet	19

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.

Magelungsvägen är en del av ett utpekade område för nya bostäder i "Program för Tyngdpunkt Farsta". Syftet med denna detaljplanen är att möjliggöra för sju nya flerbostadshus placerade längs Magelungsvägen och Ullerudsbacken i Farsta Strand. Den bärande idén bakom detaljplanen är att placera bebyggelse längs Magelungsvägen som ett led i att omvandla vägen från trafikled, till en i stadsdelen, mer integrerad gata.

I början av 2019 var programmet för detaljplanen ute på samråd. Synpunkter gällande trafikfrågor har inkommit och detta trafik-pm syftar till att redovisa befintlig- och framtida trafiksituation samt vilka avvägningar som gjorts under projektets gång.



Orienteringskarta



Pendeltågsstation Farsta Strand



Centrum i Farsta strand

Styrdokument

Arbetet med exploateringen längs Magelungsvägen utgår från stadens och regionens planeringsunderlag samt de mål och visioner som antagits. Nedan nämns **ett urval** av styrdokumenten och planeringsunderlagen.

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 har antagit en framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Den anger styrande principer för hur stadens gator ska användas. Strategins fyra huvudinriktningar är:

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

Gångplan

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

Cykelplan

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

Gata Stockholm

Gata Stockholm är ett steg på vägen mellan Framkomlighetsstrategins övergripande mål och det praktiska genomförandet. Syftet med Gata Stockholm 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 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 är till för att utforma en tillgänglig och användbar miljö för alla.

Ribuss

RiBuss riktar sig till de som arbetar med kollektivtrafik i någon form och de som är verksamma inom andra sektorer av samhällsplaneringen och i den rollen skapar förutsättningar för att utforma en attraktiv kollektivtrafik.

RiBuss ska vara ett planeringsverktyg och stöd för väghållare och konsulter vid planering för busstrafik och dess förutsättningar. Dokumentet anger trafikförvaltningens riktlinjer i planeringsskedet.



Befintlig trafiksituation

Gångtrafik

Utmed Magelungsvägen finns parallella gångstråk som möjliggör för gående att förflytta sig i väst-östlig riktning. Generellt är standarden på gångbanorna låg då bredden ofta är underdimensionerad. På delar av det södra gångstråket kombineras gångbanan med cykel där separeringen mellan dessa saknas.

Magelungsvägen utgör idag en barriär för gångtrafiken som framförallt promenerar mellan Farsta strands tunnelbana och pendeltågstationen. För att korsa vägen som gående kan någon av de tre gång- och cykeltunnlarna nyttjas då passager i plan saknas. Vidare utgör även spårområdet en barriär som kan korsas på tre ställen i form av tunnel eller bro.

Via Ullerudsbacken och skogsområdet i söder nås Mälaren med starka rekreativvärden.



Gångbanor i området med viktiga kollektivtrafiknoder i anslutning till planområdet



Planskild gång- och cykelpassage under Magelungsvägen



Ullerudsbacken intill planområdet

Cykeltrafik

Utmed Magelungsvägens södra sida finns ett utpekad pendlingsstråk som kopplar samman de östra delarna av Huddinge med Farsta strand vidare mot Älvsjö. Standarden på stråket, inom planområdet, är mindre god och uppfyller inte stadens riktlinjer för pendlingsstråk.

Delar av sträckan är kombinerad gång- och cykelbana. Utmed Glavagatan sker cykling i blandtrafik för att sedan återgå till kombinerad gång- och cykelbana fram till Ågesta Broväg.

Väster om Ågesta Broväg har en upprustning av samma pendlingsstråk gjorts. Från Ågesta Broväg fram till Farstavägen uppfyller stråkets utformning stadens riktlinjer för pendlingsstråk. Utmed Ågesta Broväg finns ytterligare ett pendlingsstråk som binder samman Huddinge med Farsta strand vidare mot Nynäsvägen. Cykelbanorna är nyligen ombyggda och uppfyller stadens riktlinjer för pendlingsstråk. De nya cykelbanorna sträcker sig från Ågesta bron fram till Magelungsvägen.

Längs med Ullerudsbacken, som ansluter till Magelungsvägen sker cykling i blandtrafik.



Pendlings- och huvudcykelstråk inom området



Övergång från kombinerad gång- och cykelbana till cykling i blandtrafik på Glavagatan



Gång- och cykelstråk längs med Magelungsvägens södra sida



Pendlingsstråk för cyklister längs med Ågesta Broväg

Kollektivtrafik

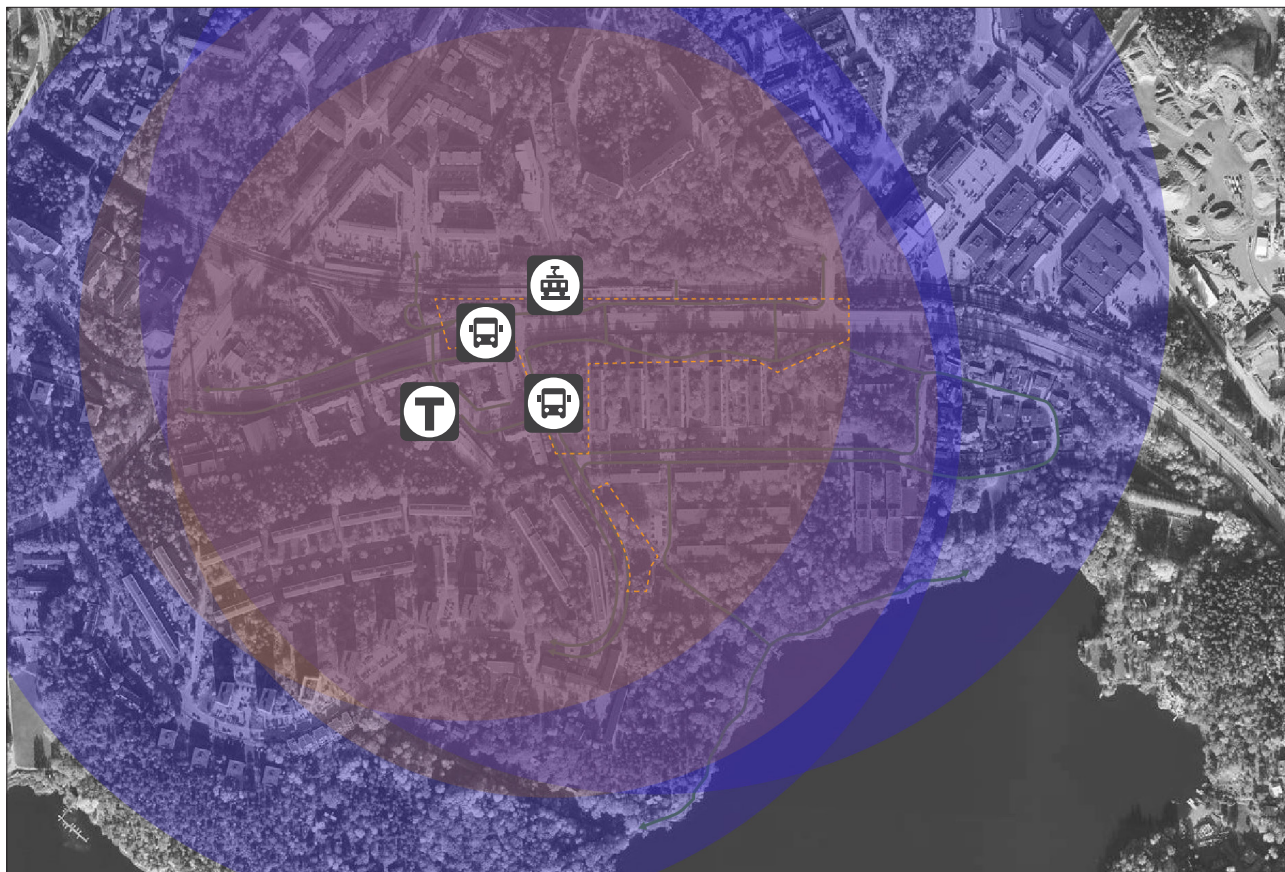
Utredningsområdet har direkt närhet till såväl tunnelbana som pendeltåg och buss. Farsta strand utgör slutstation för tunnelbanans gröna linje 18 som trafikerar sträckan Farsta Strand-Hässelby strand. Med tunnelbanan nås T-centralen på cirka 20-25 minuter.

Vidare utgör pendeltåget en viktig förutsättning för mer regionala resor. Farsta strand trafikeras av pendeltåg 43 som kör mellan Bålsta och Nynäshamn i 15-minuterstrafik. Med pendeltåget nås T-centralen på cirka 15 minuter.

Området trafikeras också av flertalet busslinjer som kompletterar den spårbundna trafiken på en mer finmaskig nivå. Planområdet trafikeras av:

- 181 (Farsta strand-Skarpnäck)
- 184 (Farsta C-Farsta C, ringlinje)
- 742 + 742X (Drevviksstr.-Huddinge Sjukhus)
- 833 (Farsta C-Vidja)

På Magelungsvägen finns idag två enkla hållplatsslägen. Utmed Ullerudsbacken finns ett hållplatssläge i vardera riktning. Den östra hållplatsen innefattar också en vändslinga som även utgör regleringshållplats.



Planområdet och avstånd till kollektivtrafik (orange= 400 meter, blå =600 meter)



Buss- och regleringshållplats utmed Ullerudsbacken



Linjenätskarta

Biltrafik

Magelungsvägen har en viktig funktion i regionen och pekas i framkomlighetsstrategin ut som primärt vägnät. Vägen ingår även i Trafikverkets framkomlighetsprogram. Det primära vägnätet omfattar strategiskt viktiga trafikleder som trafikförsörjer Stockholmsregionen och Stockholm. Vidare utgör det primära vägnätet en viktig funktion för arbetsresor, näringslivstransporter, busstrafik, omledning m.m.

Sedan 2014 finns en överenskommelse mellan Trafikverket, Region Stockholm, Trafikförvaltningen, Stockholms stad, Solna stad samt Nacka kommun om det primära vägnätet. Syftet med överenskommelsen är att säkerställa att förbindelserna inom det utpekade primära vägnätet är framkomliga under hela resan för resenärer, oavsett trafikslag och yrkestransporter. Vidare utgör Magelungsvägen en viktig koppling för Huddinge kommuns östra och västra delar.

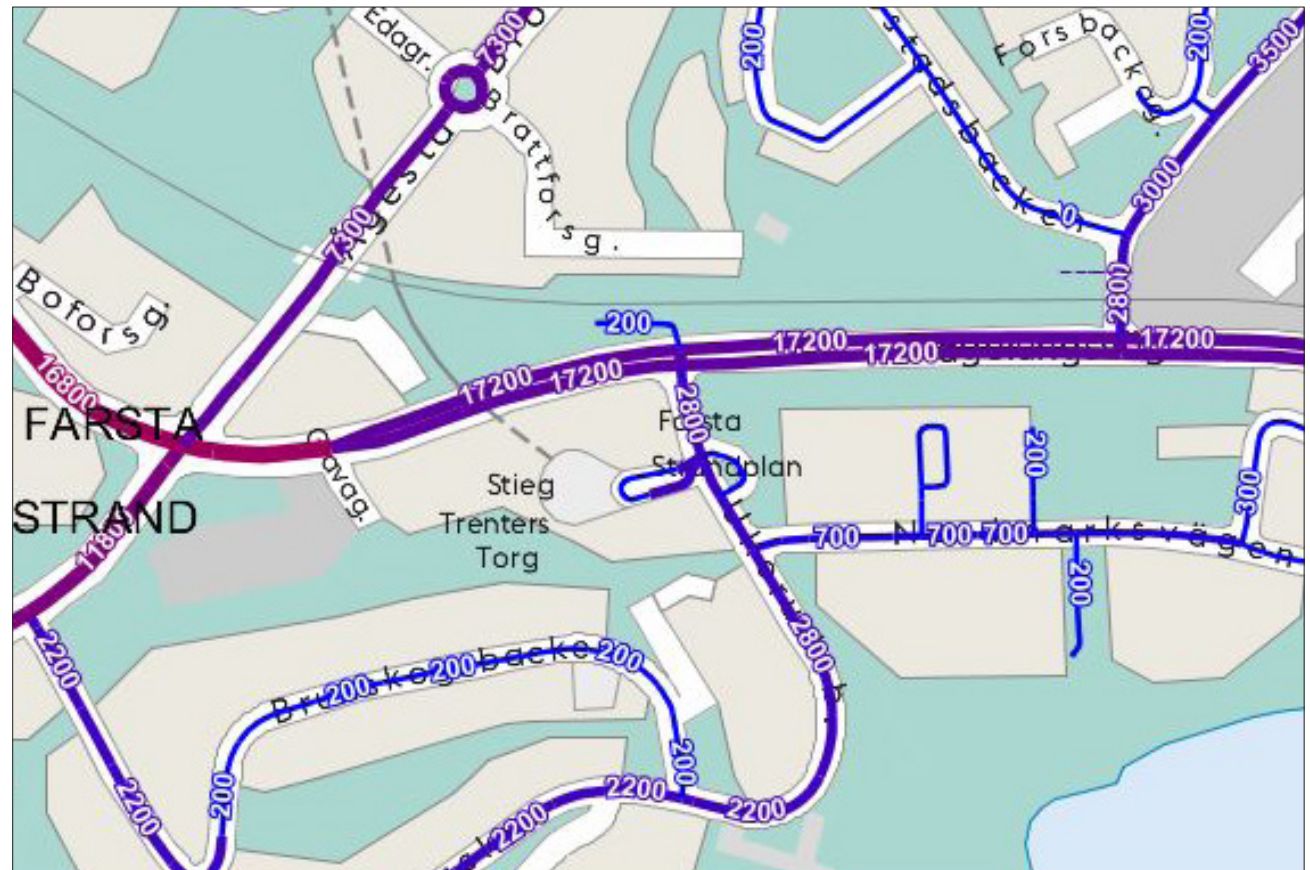
Magelungsvägen är i höjd med planområdet en fyrfärlig väg och saknar idag gång- och cykelpassager i plan. Hastighetsgränsen på sträckan är satt till 50 kilometer per timme väster om Ullerudsbacken och 70 kilometer per timme öster om Ullerudsbacken. På vägen färdas idag cirka 17 000 fordon per dygn.

Trafikflödena som illustreras i figuren till höger redovisas som årsmedelvardagdygnstrafik (ÅMVD) och omfattar samtliga motorfordon.

Framkomligheten utmed Magelungsvägen bedöms idag som begränsad då kapacitetsmax är nådd i korsningen Ågesta Broväg/Magelungsvägen. Trafiken från Mårbackagatan har idag väjningsplikt och påverkar därför inte flödet längs Magelungsvägen. Vidare är korsningen Magelungsvägen/Ullerudsbacken signalreglerad för att möjliggöra vänstersvängar, signalschemat är dock anpassad för att maximera framkomligheten för passerande trafik. Vidare västerut är korsningen Magelungsvägen/Ågesta Broväg också signalreglerad



Magelungsvägen i korsningen med Ullerudsbacken



Trafikflöden inom utredningsområdet, flöden redovisas i fordon per dygn (ÅMVD)

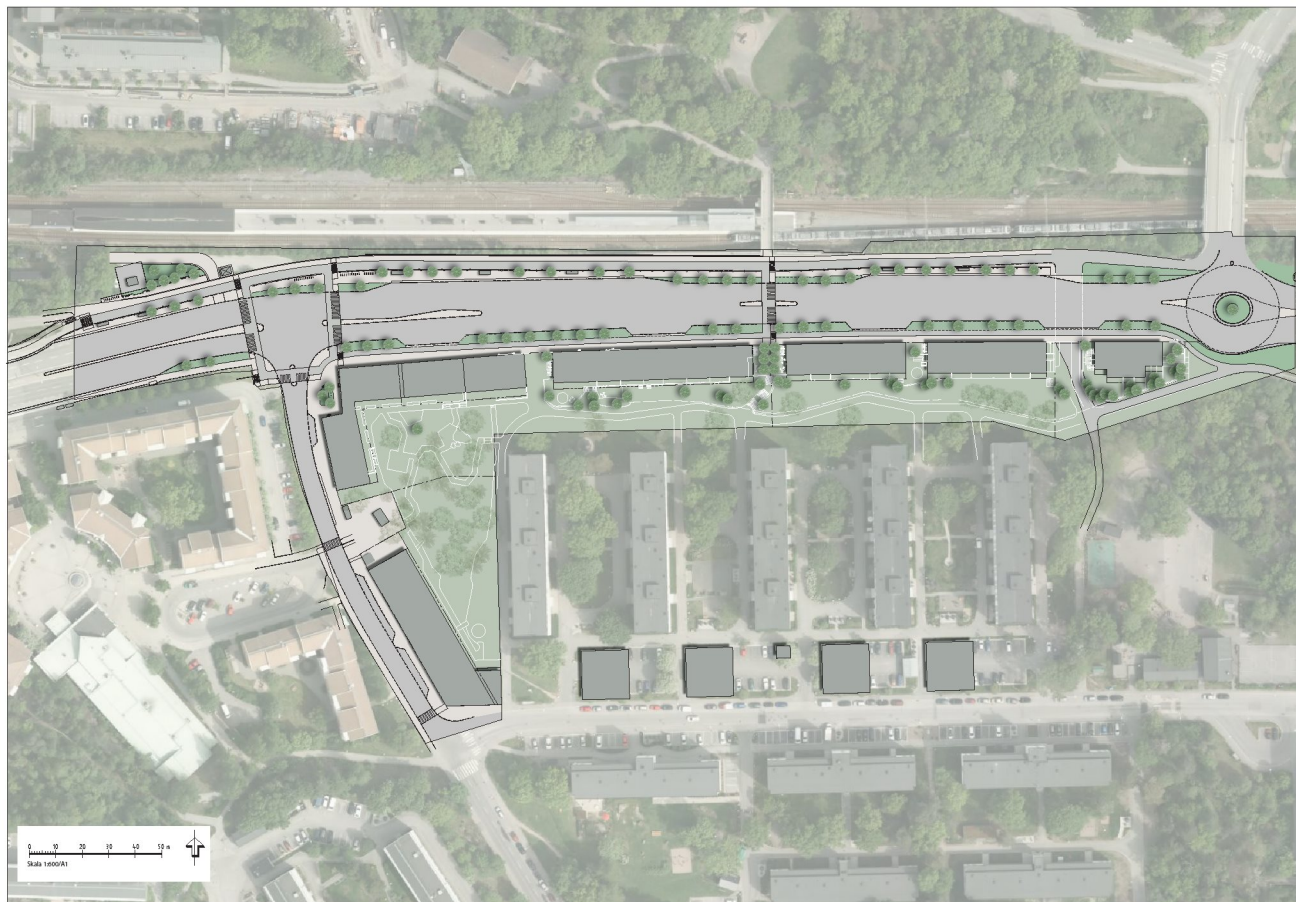
Planförslaget

Detaljplanen innefattar cirka 335 bostäder och innebär en större omvandling av trafiksituationen och utformningen av Magelungsvägen.

Tillkommande bebyggelse föreslås som flerbostadshus och placeras utmed Magelungsvägen och Ullerudsbacken. Vidare har Trafikförvaltningen behov av nya hållplatslägen tillgodosetts. Nya bostäder i kombination med ett ökat behov av hållplatslägen för busstrafik har tillsammans en betydande inverkan på Magelungsvägens utformning och karaktär. Den föreslagna förändringen av utformning och funktion innebär att vägen blir en mer integrerad stadsgata, helt i linje med visionen som beskrivs i översiktsplanen.

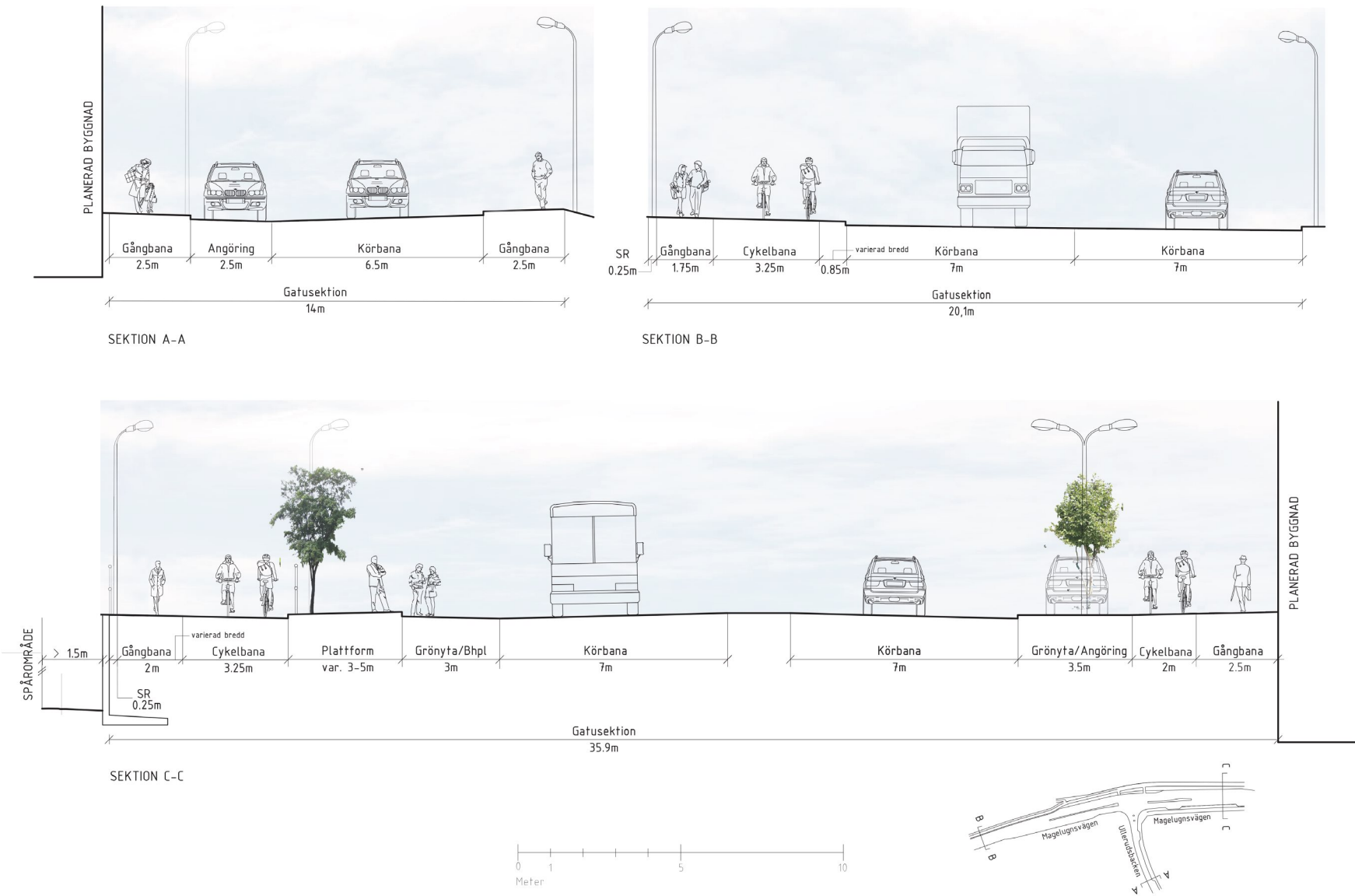
Omvandlingen förutsätter att Magelungsvägen regleras till 40 kilometer per timme på sträckan mellan Mårbackagatan och Ågesta Broväg. Vidare innebär den nya utformningen av Magelungsvägen att mer grönska kan skapas i den idag hårda trafikmiljön.

Då exploateringen förutsätter att en av de planskillda passagerna tas bort väntas mer liv och rörelse i form av oskyddade trafikanter längs med Magelungsvägen. Vidare planeras för utveckling av pendlingsstråket för cyklister som sträcker sig längs med Magelungsvägen.



Illustrationsplan

Sektioner



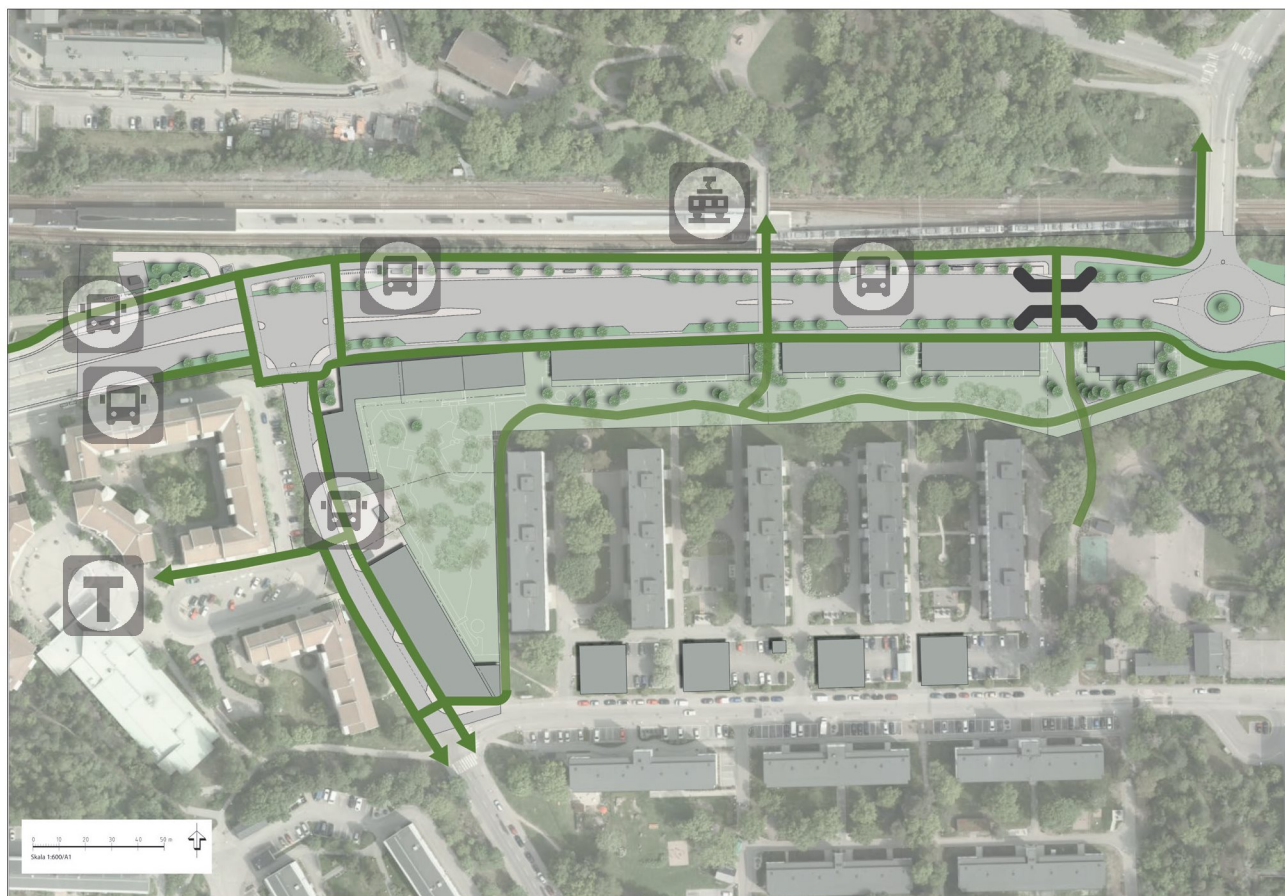
Framtida trafiksituation

Gångtrafik

Utmed Magelungsvägen skapas bättre förutsättningar för gående. På den södra sidan, mot tillkommande bebyggelse, skapas en 2,5 meter bred gångbana. På den norra sidan skapas en fem meter bred kombinerad gång- och cykelbana med tydlig separering mellan gående och cyklister. Då utrymmet begränsas av stödmurar mot spårområdet finns endast utrymme för en två meter bred gångbana. Längs med Ullerudsbackens östra sida skapas en 2,5 meter bred gångbana.

Den tillkommande bebyggelsen förutsätter att en av de befintliga gång- och cykeltunnlarna som korsar Magelungsvägen rivs. Denna ersätts av en signalreglerad gångpassage i plan, vilken placeras mitt på sträckan. Det nya läget innebär att passagerna längs Magelungsvägen (planskilda och icke-planskilda) har en jämnare spridning och barriäreffekten minskar. Vidare planeras för nya signalreglerade gång- och cykelpassager i plan i korsningen Magelungsvägen/Ullerudsbacken. Passagerna förbättrar kopplingarna mellan busshållplatsen på norra sidan om Magelungsvägen och tunnelbanan. Kombinationen av planskilda passager tillsammans med passager i plan innebär tillsammans goda valmöjligheter för gående och skapar trygga och trafiksäkra kopplingar mellan tunnelbanan och pendeltågsstationen samt nya hållplatslägen längs Magelungsvägens norra sida.

Den tillkommande bebyggelsen tillsammans med nya gångbanor skapar tillsammans förutsättningar för ökat stadsliv och ökad trygghet i området.



Gångbanor och parkstråk inom utredningsområdet

Cykeltrafik

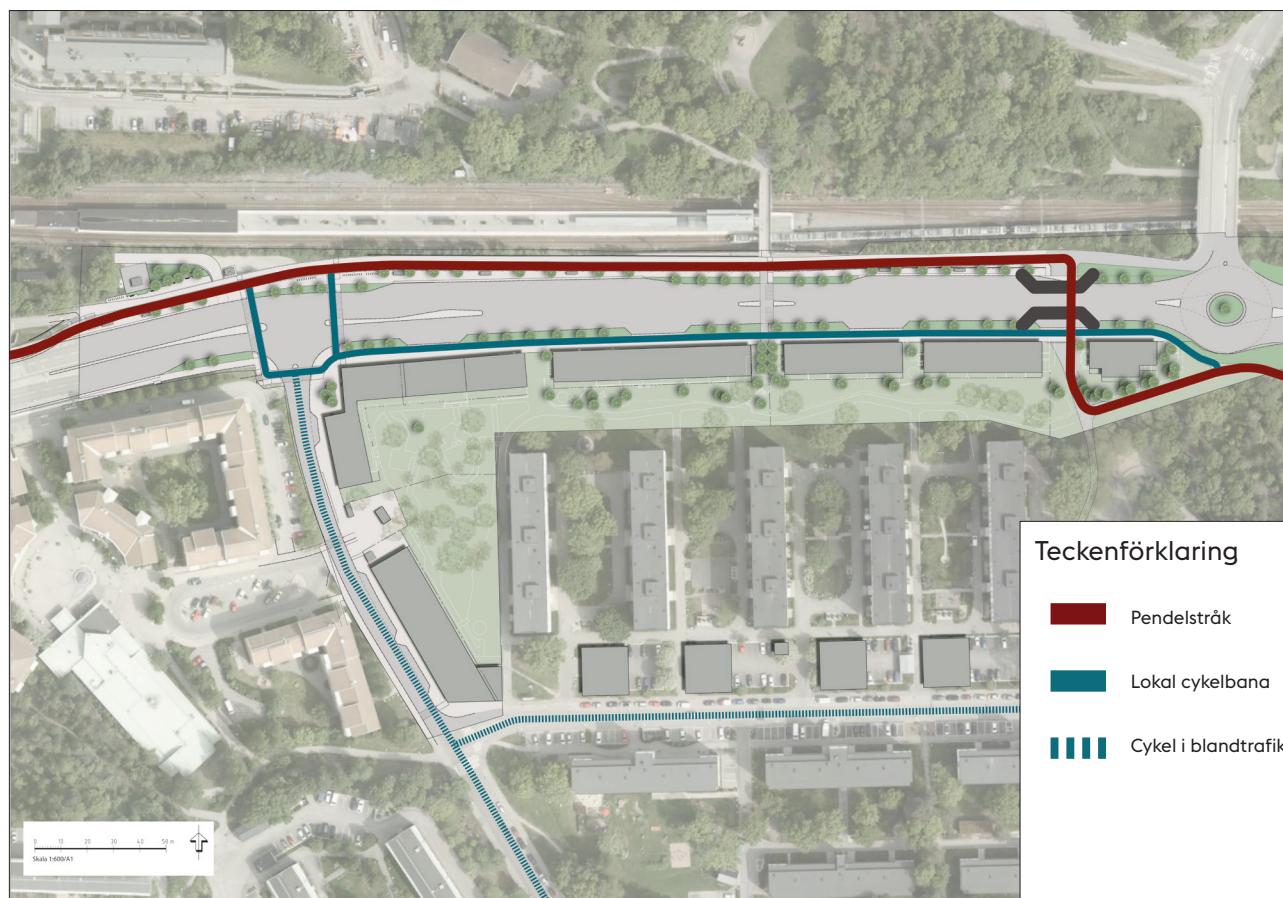
I samband med exploateringen föreslås pendlingsstråket för cyklister flyttas från södra sidan om Magelungsvägen till norra. Då anslutande cykelinfrastruktur är dubbelriktad föreslås fortsatt dubbelriktning.

Det nya stråket är en kombinerad gång- och cykelbana med en totalbredd om fem meter och vit heldragen linje som separering. Cykelbanan uppfyller stadens riktlinjer för pendlingsstråk med 3,25 meter i breddmått. Cykelbanan separeras från busshållplatsernas med hjälp av staket och ökar framkomligheten för cyklister samtidigt som trafiksäkerheten ökar.

Flytten av stråket innebär en god anslutning med de nybyggda gång- och cykelbanor längs Ågesta broväg. Detta skapar ett sammanhängande nät av pendlingsstråk. Det nya pendlingsstråket förbättrar cykelinfrastrukturen på såväl lokal nivå som en mer regional nivå.

På den södra sidan av Magelungsvägen, mot den tillkommande bebyggelsen, skapas en dubbelriktad cykelbana som ges en bredd om 2,0 meter. Cykelbanan är av en lokal karaktär och kopplar samman med pendlingsstråket via planskilda passager och passager i plan. Bredden på cykelbanan understiger önskvärt breddmått, den lokala typen av cykelbana har dock nedprioriterats till förmån för bredden på angöringsfickor.

Längs med Ullerudsbacken föreslås cykling ske i blandtrafik likt dagens situation.



Cykelstråk inom och omkring utredningsområdet

Teckenförklaring

- Pendelstråk
- Lokal cykelbana
- Cykel i blandtrafik

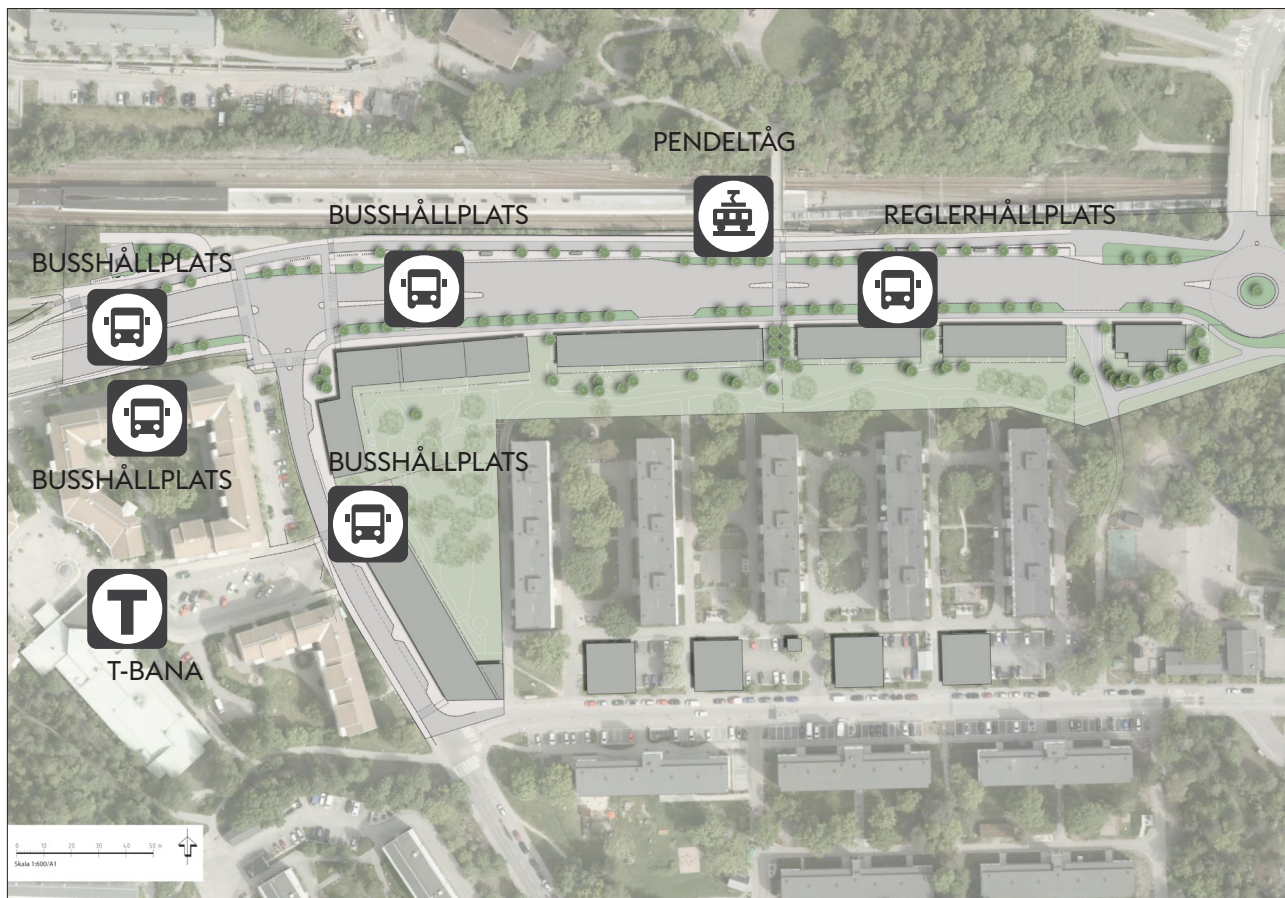
Kollektivtrafik

Den planerade bebyggelsen inom planområdet bedöms inte ha någon direkt påverkan på kollektivtrafiken. Stockholm stad planerar dock flera större exploateringsprojekt i söderort. Projekt i bland annat Sköndal, längs Drevviken och längs Magelungen skapar tillsammans ett ökat behov av kopplingar till spårbunden trafik. Samtidigt planeras en renovering av Gullmarsplan vilket väntas innebära minskad kapacitet vid stationen. Den minskade kapaciteten leder till ökat behov av matning till tunnelbana och pendeltåg längre ut i trafiksystemet.

Trafikförvaltningen ser ett behov av flera framtida busslinjer, där vissa redan idag trafikerar området. De framtida linjerna bedöms i skrivande stund vara:

- 181 (Farsta strand-Skarpnäck)
- 184 (Farsta C-Farsta C, ringlinje)
- 742 + 742X (Drevviksstr.-Huddinge Sjukhus)
- 833 (Farsta C-Vidja)
- 182 (Farsta strand-Hökarängen)
- Ny linje (Vega-Hökarängen)
- Ny linje (Farsta strand-Högdalen)

Med det ökade trycket på kollektivtrafiken som bakgrund planeras för utökad kapacitet för busstrafiken invid Farsta strand tunnelbanestation. Utformningen av Magelungsvägen innebär åtta hållplatslägen, i jämförelse med dagens två lägen. Vidare ersätts dagens vändslinga och reglerhållplats invid Ullerudsbacken med två nya reglerhållplatser längs med Magelungsvägens norra sida. Cirkulationsplatsen i korsningen Mårbackagatan/Magelungsvägen används för vändning, cirkulationsplatsen utformas efter busstrafikens utrymmesbehov.



Kollektivtrafik inom området, bostäderna har mycket god tillgång till kollektivtrafik

Då Magelungsvägen är högt trafikerad bör möjligheten till signalprioritering för busstrafiken utredas i vidare arbete. Vidare möjliggör utformningen av Magelungsvägen att ett körfält i vardera riktning ska kunna omvandlas till kollektivtrafikkörfält.

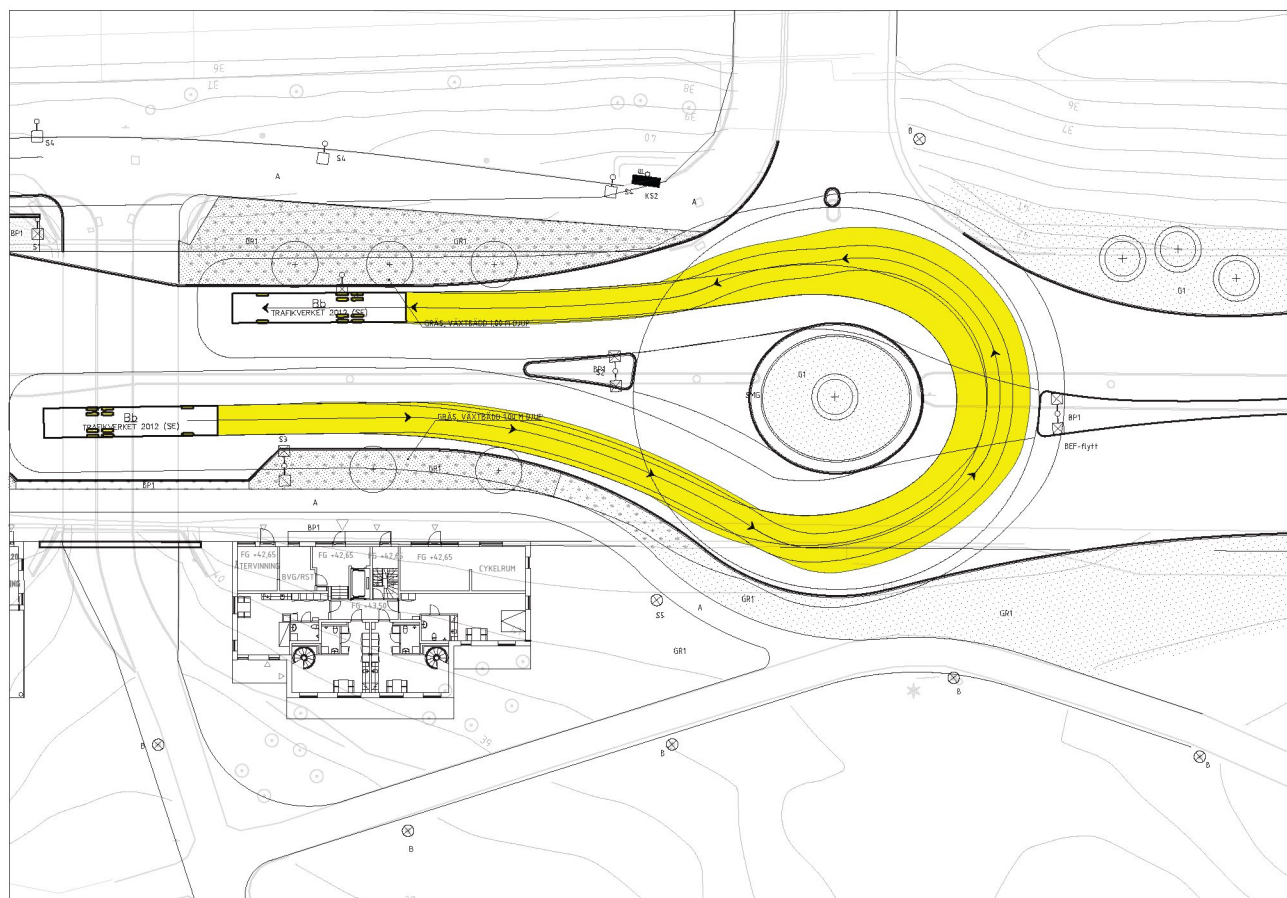
Längs Ullerudsbacken finns ytterligare två hållplatsläge för busstrafik.

Den nya utformningen av Magelungsvägen innebär 3,5 meter breda körfät enligt Trafikförvaltningens riktlinjer. I anslutning till gång- och cykelpassager sker lokala avsmalningar till 3,25 för att inrymma mittrefuger. Vidare verkar avsmalningar som hastighetsdämpande åtgärd.

Kopplingarna mellan tunnelbanan och hållplatslägen på norra sidan förstärks genom de signalreglerade passagerna i plan som tillkommer i korsningen Magelungsvägen/Ullerudsbacken. Vidare är kopplingarna mellan de tillkommande hållplatslägena och pendeltåget god, då inga fordonstrafikerade vägar behöver korsas.

Boende i den tillkommande bebyggelsen bedöms få mycket god tillgång till kollektivtrafik med flera busslinjer, tunnelbana och pendeltåg. Vidare innebär den utökade kapaciteten för busstrafik att matning till nya bebyggelseområden i Stockholms söderort möjliggörs.

Plattformer för de nya busshållplatserna har utformats enligt stadens och Trafikförvaltningen riktlinjer. För att mjuka upp den starka trafikmiljön föreslås integrerade träd.



Körspår visar Bogiebuss vända i cirkulationsplatsen som ersätter befintlig vändslinga

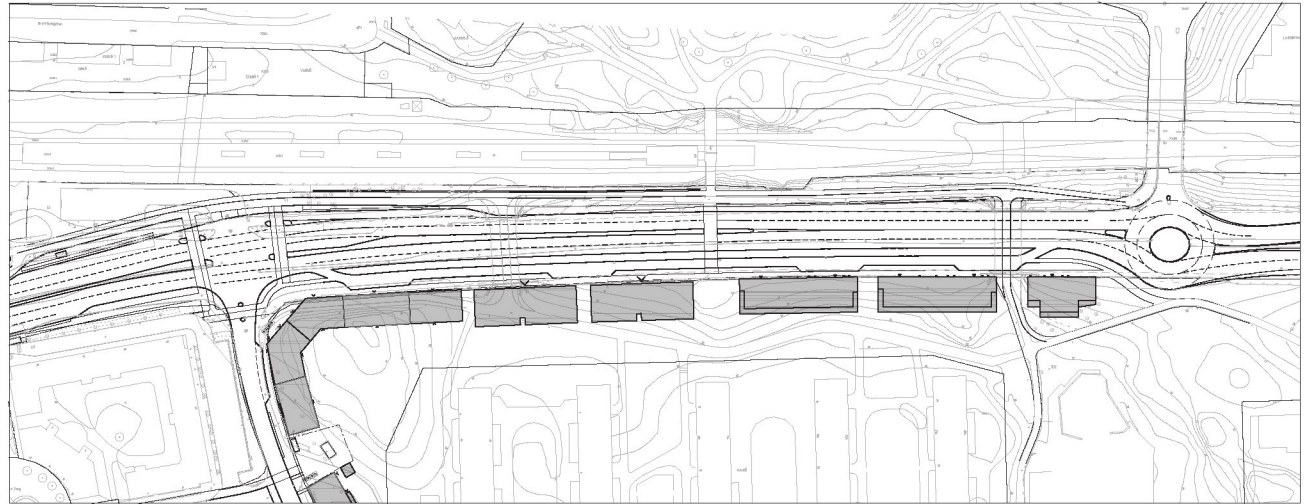
Fordonstrafik

Magelungsvägen är utpekad som primärt vägnät i framkomlighetsstrategin och ingår även i Trafikverkets framkomlighetsprogram. Den planerade utformningen av Magelungsvägen var i samrådsskedet utformad för att inte påverka framkomligheten längs Magelungsvägen. Utformningen innebar då en angöringsgata parallellt med Magelungsvägen.

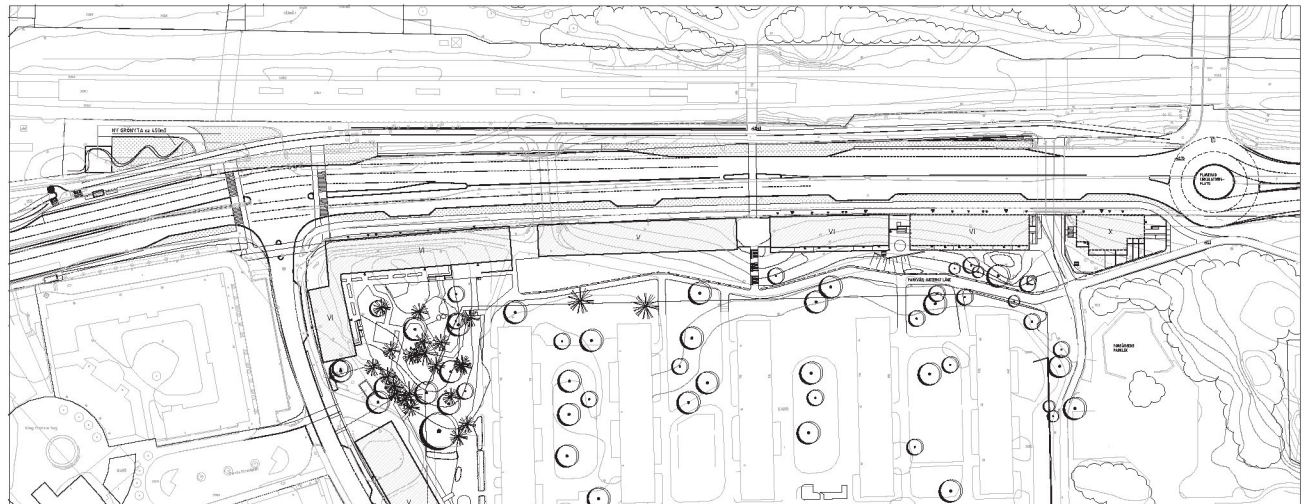
Under projektets gång har det via Stockholm Stad, Trafikkontoret samt Region Stockholm, Trafikförvaltningen, påpekats att projektet bör ta hänsyn till ett ökat behov av hållplatslägen invid Farsta strands tunnelbana och pendeltåg. För att inrymma busshållplatser och tillgodose kollektivtrafikens behov krävs en utformning vilken påverkar framkomligheten för fordonstrafiken längs Magelungsvägen. Utformningen innebär åtta hållplatslägen för kollektivtrafiken, samt två lägen för reglering. Samtidigt förläggs angöring för tillkommande bostäder längs med Magelungsvägen i 2,7 meter breda angöringsfickor.

För att prioritera kollektivtrafiken, i linje med framkomlighetsstrategin, samt för att möjliggöra för angöring krävs avsteg från hastighetsplanens förslag på hastighetsreglering. Sträckan mellan Mårbackagatan och Ågesta Broväg föreslås regleras till 40 kilometer per timme. Hastighetsregleringen innebär att busstrafik längs Magelungsvägen har prioritet vid utkörning från hållplatsläget.

Vidare tillkommer signalreglerade gång- och cykelpassager i plan samt förändrade korsning-utformningar, vilka också påverkar framkomligheten på sträckan.



Samrådsförslaget med parallell angöringsgata



Nytt förslag med plats för regler- och busshållplatser samt integrerad angöring

Trafikalstring

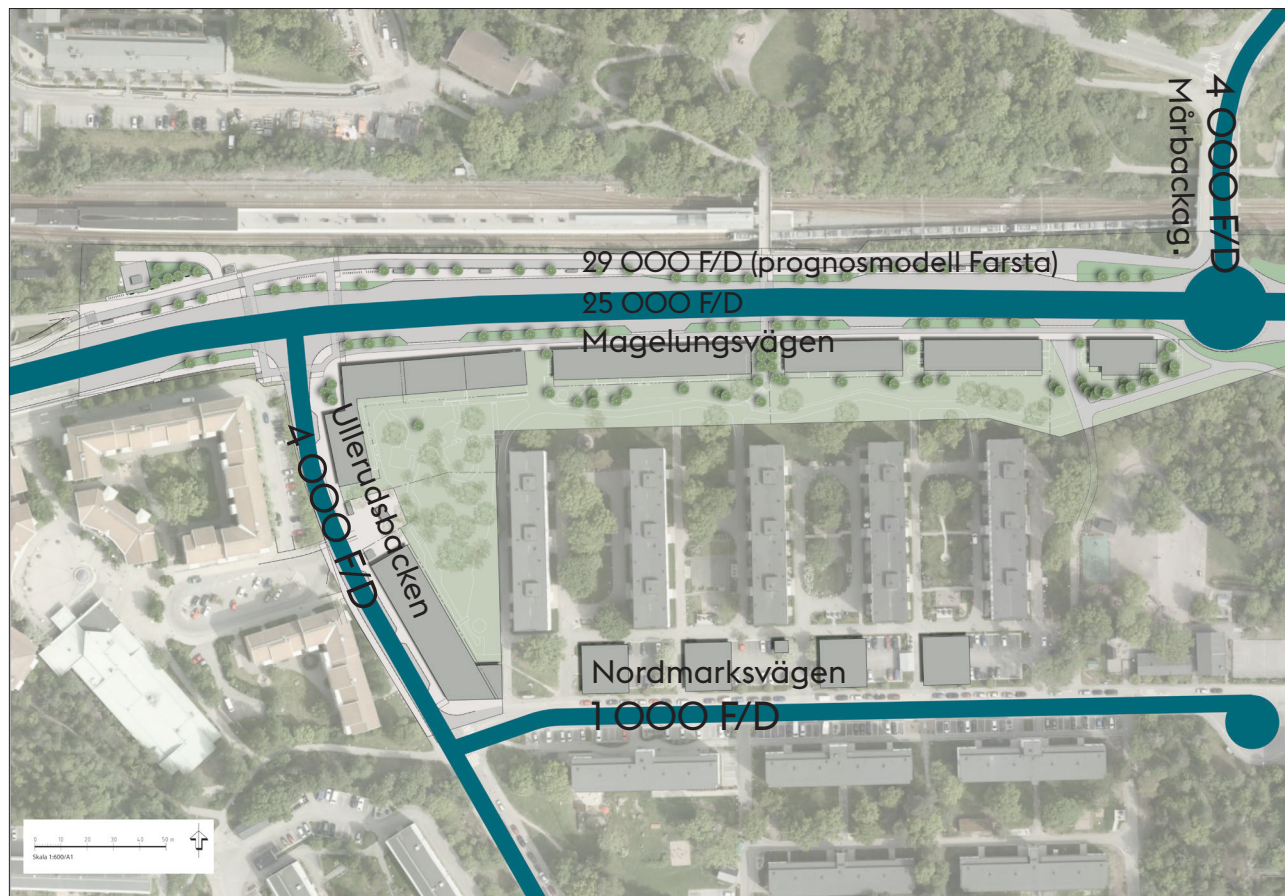
Trafikkontoret har tillsammans med Movea arbetat fram en prognosmodell för Farstaområdet. Modellen bygger på "Stockholms stads scenario" som är en revidering av Trafikverkets basprognos. Stockholms stads scenariot innehåller följande revideringar:

- Ändrad befolkningsökning och fler arbetstillfällen.
- Minskat parkeringsutbud och ökade avgifter i stadens centrala och halvcentrala delar.
- Förbättrade restider för gång- och cykel.
- Åtgärder i Sverigeförhandlingen (höjd trängselskatt och ny kollektivtrafik).

Trafikflödena i prognoserna för Farsta är redovisade för dygnes maxtimmar och redovisar endast flödet på Magelungsvägen. Enligt stadens mätningar motsvarar maxtimmen sju procent av dygnstrafiken vilket också används för att räkna om timmesflöden till dygnsflöden. Med prognosmodellen som underlag antas trafikflödet på Magelungsvägen till 29 000 fordon per dygn år 2040. Trafikflödet motsvarar en årlig trafikökning om två procent.

Uppräkning av trafikflöden i bullerutredning

I projektets bullerutredningar har en annan metod för uppräkning av trafikflöden använts. En generell uppräkning av dagens trafikflöden till prognosår 2040 har gjorts med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal EVA. Uppräkningsstalet motsvarar en årlig trafikökning om cirka 1,9 procent för tung trafik och cirka 1,4 procent för "vanlig" fordonstrafik till år 2040.



Trafikflöden med prognosår 2040 och uppräkningsstal enligt Trafikverkets uppräkningsstal.

Trafikanalys

Kapacitetsstudier i korsningen Magelungsvägen/Ågesta broväg visar att det redan idag uppstår köer och att kapacitetstaket är nära att nås i rusningstrafik. Det bedöms därför som rimligt att anta att större trafikökningar begränsas mer än vad prognosmodellen för Farsta visar.

Samtidigt som kapacitetstaken är nära att nås kan ökade trafikmängder innebära att trafiken sprids ut över tid.

Idag finns inga planerade åtgärder vilka syftar till att höja kapaciteten på Magelungsvägen, åtgärder så som kollektivtrafikkörfält är mer troliga och innebär i såfall minskade trafikflöden.

Vidare är det inte möjligt att få fram trafikflöden för det mer lokala vägnätet ur prognosmodellen för Farsta. Jämförelse av dessa olika beräkningsmetoder är därför inte möjlig på Ullerudsbacken, Nordmarksvägen och Mårbackagatan.

Parkering

Det lägesbaserade parkeringstalet för den tillkommande bebyggelsen är 0,45 per bostad. I kommande planeringsarbetet ska projektspecifikt och eventuellt gröna parkeringstal fastställas.

Då parkeringen är förpassad till ett parkeringshus cirka 300 meter från den tillkommande bebyggelsen och kollektivtrafiken finns närmre skapas goda förutsättningar för låga parkeringstal. Detta bör beaktas vid fastställande av projektspecifika parkeringstal.

Angöring och tillgänglig parkering

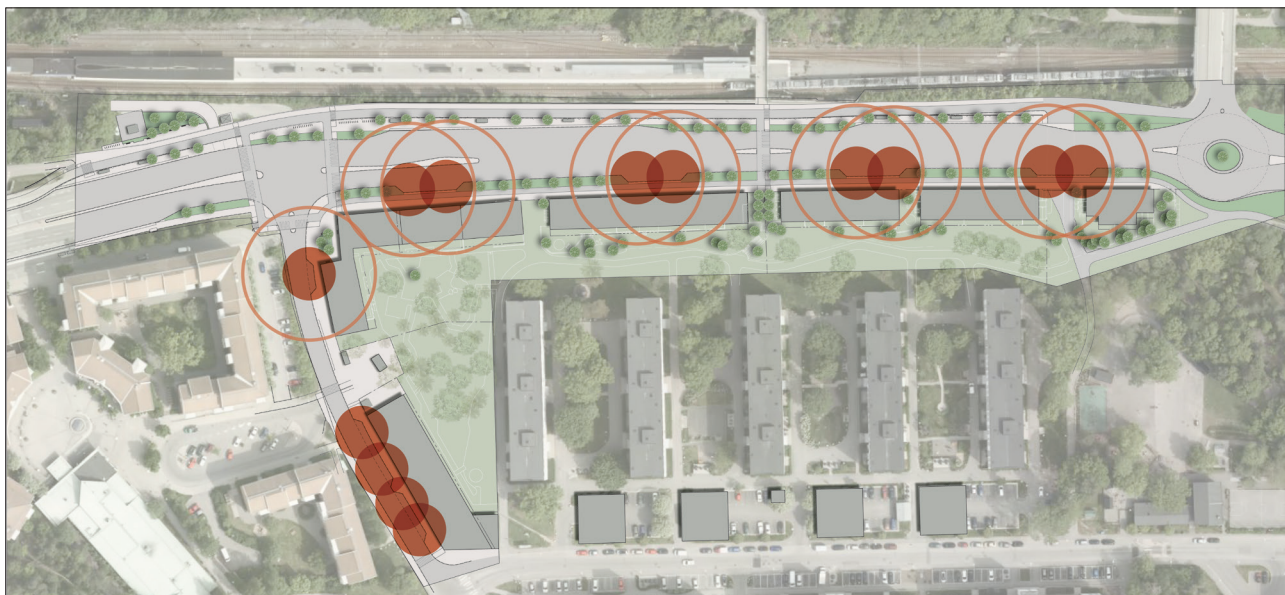
Längs med Ullerudsbacken och Magelungsvägen planeras längsgående angöringsfickor. Fickorna möjliggör tillgänglig angöring och avfallshantering. Dock uppfylls inte de riktlinjer som anges i "Projektera och bygg för god avfallshantering". Avsteg har gjorts då så lite "angöringsmeter" som möjligt tillskapas längs Magelungsvägen.

Av samma anledning görs också avsteg från stadens riktlinje om tillgänglig angöring tio meter från entré.

Vidare innebär denna lösning, med endast nödvändiga angöringsplatser, att gatan inrymmer fler träd vilket mjukar upp den hårda trafikmiljön samt bidrar till områdets dagvattenhantering.



Planerat p-hus som ska inrymma parkeringsplatser för tillkommande bebyggelse inom området- 90 av 255 platser är infartsparkering



Angöring som säkerställer Boverkets riktlinjer om 25-meter till entré, Stockholm stads riktlinje om 10 meter uppfylls delvis

Trafiksäkerhet

Magelungsvägens nya utformning innebär att dagens trafikseparerade system till viss del övergår till en mer integrerad stadsgata.

Möjligheten att korsa Magelungsvägen planskilt kvarstår dels i höjd med Farsta strand centrum och dels inom planområdets östra del. För att möjliggöra för exploateringen tas en planskild gc-tunnel bort och ersätts med en signalreglerad passage i plan.

Då gatan föreslås göra avsteg från hastigheten och regleras till 40 kilometer per timme bedöms trafiksäkerheten öka. Dock finns, trots reglering till 40 kilometer per timme, risk för höga hastigheter då körfältsbredderna är 3,5 meter och linjeföringen rak. Då tillkommande passager i plan är signalreglerade bedöms dock trafiksäkerheten sammantaget som god.

Angöringsfickorna längs Magelungsvägens södra sida ges en bredd om 2,7 meter för att öka trafiksäkerheten vid avstigning.

