



# TRAFIKKOMMENTARER PÅ PLANFÖRSLAG Kabelverket, Älvsjö

PM


2015-12-21

Reviderad:

Upprättad av: Astrid Fernström, Elisabet Renlund

Granskad av: Anders Markstedt

Godkänd av:

Uppdragsnr: 10223122	PM trafikkommentarer planförslag Kabelverket	
Datum: 2015-12-21		
Ändringsdatum:		
Författare: Astrid Fernström, Elisabet Renlund	Granskningsstatus: Koncept	

# TRAFIKKOMMENTARER PÅ PLANFÖRSLAG

Kabelverket, Älvsjö

## KUND

AB Familjebostäder


## KONSULT

### WSP Analys & Strategi

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7  
Tel: +46 10 7225000  
Fax: +46 10 7228793  
WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
<http://www.wspgroup.se>


## KONTAKTPERSONER

Anders Markstedt  
[Anders.markstedt@wspgroup.se](mailto:Anders.markstedt@wspgroup.se)  
+46 (0)10 722 8262

Uppdragsnr: 10223122	PM trafikkommentarer planförslag Kabelverket	
Datum: 2015-12-21		
Ändringsdatum:		
Författare: Astrid Fernström, Elisabet Renlund	Granskningsstatus: Koncept	

## INNEHÅLL

GRÄNSSNITTET KABELVERKSGATAN OCH EXPLOATERINGSOMRÅDET	4
TILLGÄNGLIGHET	6
RÄDDNINGSTJÄNST	7
FLYTTBILAR OCH LEVERANSFORDON	8
SOPBILAR OCH DRIFTFORDON	9
FUNKTIONSHINDRADE	9
FOTGÄNGARE OCH CYKLISTER	9
KOLLEKTIVTRAFIK	9
FRAMKOMLIGHET	10
ANGÖRING, LASTZONER OCH MARKPARKERING	10
SOPBILAR	10
GARAGE OCH GARAGEUTFARTER	11
VÄGUTFORMNING	12
VID ENTRÉTORGET	12
INFARTEN TILL GÅNGFARTSOMRÅDET	12

Uppdragsnr: 10223122	PM trafikkommentarer planförslag Kabelverket	
Datum: 2015-12-21		
Ändringsdatum:		
Författare: Astrid Fernström, Elisabet Renlund	Granskningsstatus: Koncept	

## SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Syftet med denna PM är att kommentera planförslagets trafikutformning som stöd till arkitekterna och landskapsarkitekterna i deras fortsatta arbete. Kommentarererna baseras, om inget annat anges, på ritningar översända 2015-12-18, förutom landskapsarkitekternas fil som skickades 2015-12-15.

En trafikutredning (Trafikutredning Kabelverket Dp3, utkast 2015-12-15) har tagits fram som bilaga till detaljplanen. I trafikutredningen behandlas Älvsjövägen och därför tas inte Älvsjövägen upp här. Enligt trafikutredningen behövs fyra körfält även utanför hus F som därför behöver förskjutas norrut.

Vi bedömer att alla de synpunkter som tas upp här går att åtgärda. Detta görs lämpligen gemensamt med arkitekterna och landskapsarkitekterna.


## BILTRAFIK

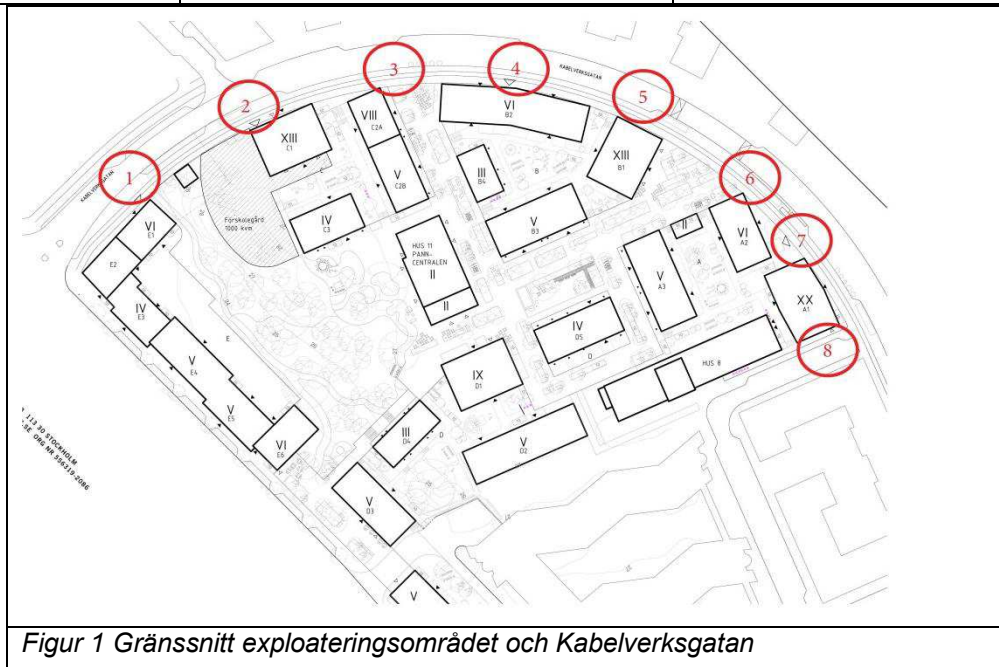
### Gränssnittet Kabelverksgatan och exploateringsområdet

Förslagen exploatering av Kabelverket sker separerat från Kabelverksvägens projektering. En koordinering av de två projekteringarna – exploateringen och Kabelverksgatan – behövs så att de anpassas till varandra.


Generellt behöver god sikt upprätthållas och inga fysiska s.k. oeftergivliga hinder placeras vid ut- och infarter eller liknande platser. Generellt gäller också att utrymme behövs på Kabelverksgatan för lastzon, angöring och andra speciallösningar för trafik. Funktionerna behöver i de flesta fall ligga intill de byggnader med verksamheter som har dessa behov.

I kartan och punktlistan nedan framgår dels var motstridiga intressen finns.

Uppdragsnr: 10223122	PM trafikkommentarer planförslag Kabelverket	
Datum: 2015-12-21		
Ändringsdatum:		
Författare: Astrid Fernström, Elisabet Renlund	Granskningsstatus: Koncept	



- 1) Garageutfart.  
Låt garageutfarten ligga så långt öster/norr ut som möjligt för att öka avståndet till korsningen Kabelverksgatan/Älvsjövägen. Håll fri sikt och undvik fysiska hinder.
- 2) A) Garageutfart.  
Garageutfarten ligger i trevägskorsningen, vilket är olämpligt. Utfarten ligger nästan mitt för ett upphöjt övergångsställe, vilket också olämpligt.  
  
B) Förskola i närmsta byggnaden.  
Lastplats behövs för leveranser av mat, material, eventuellt hämtning av sopor m.m. Den bör ligga på Kabelverksgatan för att inte få in onödig tung trafik på gångfartsområdet. Eventuellt behövs angöringsplats för föräldrar som hämtar och lämnar sina barn, och av samma skäl bör en sådan funktion ligga på Kabelverksgatan. Kabelverksgatans projektering rymmer inte något av dessa utan istället ligger en trevägskorsning och ett övergångsställe närmast förskolan.  
  
Eventuell personalparkering bör ordnas på kvartersmark ( i garage).
- 3) Infart till gångfartsområdet.  
Gångfartsområdets genomgående gata föreslås vara enkelriktad med infart i denna punkt. Kabelverksgatan har plats för parkering vid infarten. Platsen behöver utformas så att även gc-trafikens framkomlighet på Kabelverksgatan blir trafiksäker. Hastighetssänkande åtgärder för fordon som svänger in i gångfartsområdet bör genomföras. Det görs genom kantstensöverfart. Gångfartsområdet fortsätter sedan på samma nivå som

Uppdragsnr: 10223122	PM trafikkommentarer planförslag Kabelverket	
Datum: 2015-12-21		
Ändringsdatum:		
Författare: Astrid Fernström, Elisabet Renlund	Granskningsstatus: Koncept	

trottoaren. Här finns en del trafikjuridik att fundera på liksom vid punkt 5, utfart från gångfartsområdet.

- 4) Garageutfart  
Kabelverksgatan har plats för parkering vid infarten. Platsen behöver utformas så att även gc-trafikens framkomlighet på Kabelverksgatan blir trafiksäker.
- 5) Grovsoprum  
Grovsoprum har särskilda behov av lastzon eller kanske till och med lastkaj där lastbilar behöver backa. En tumregel är att undvika backande fordon. Undantag är om de är helt separerade från annan trafik, t.ex. vid särskilt anordnade vändplatser. Här sker backningen dessutom över en viktig gång- och cykelbana, vilket är olämpligt.  
Lokaliseringen i planområdet är bra med tanke på att grovsoprummet ligger i rörelsestråket mot Älvsjö station och centrum.
- 6) Utfart från gångfartsområdet.  
Utfarten från gångfartsområdet är placerad strax intill det längre upphöjda övergångsstället och där busshållplatsen ligger. Busshållplatsens kantstenshöjd är normalt mycket hög och kan inte kombineras med utfart. Dessutom riskerar bussar som står vid hållplatsen att blockera utfarten.
- 7) Garageutfart  
Garageutfart är placerad precis där kantstenen gör en böj och Kabelverksgatan övergår från busshållplats till parkeringsfickor. Utfarten kan varken vara vid busshållplatsen eller vid parkeringsfickorna utan platsen måste anpassas.
- 8) Stationär sopsug.  
Exploateringsförslaget föreslår stationär sopsug. Det kräver backning mot lastkaj. Backning bör undvikas, men om det ska tillåtas så är denna placering lämpligast eftersom gång- och cykelflöden är lägre här än på många andra ställen i området.  
  
Den här platsen skulle även kunna vara en lämplig placering av s.k. monoklar, dvs. de cirkelformade sopbehållarna. Se avsnitt "Sopbilar" i kapitlet "Tillgänglighet".


## Tillgänglighet

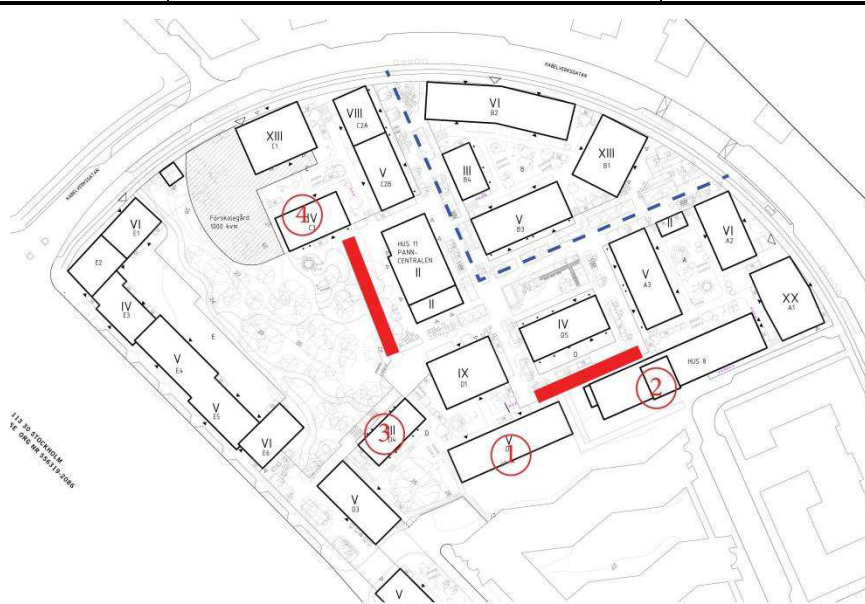
Gångfartsområdet behöver dimensioneras för 12-meter långa bilar. Frihöjden 4,5 m behöver garanteras där den tunga trafiken behöver ta sig fram, så att inga balkonger eller andra hinder är i vägen. Det gäller flyttbilar, sopbilar, räddningstjänst och eventuellt även drift- och underhållsfordon. Den stora utmaningen ligger i att ge gaturummet en småskalig utformning som uppmuntrar till gångfartshastighet och samtidigt ger utrymme för de tunga fordonen.

Bärighet och framkomlighet behöver anpassas till de platser där exploateringsförslaget väljer att låta tunga fordon åka.





Uppdragsnr: 10223122	PM trafikkommentarer planförslag Kabelverket	
Datum: 2015-12-21		
Ändringsdatum:		
Författare: Astrid Fernström, Elisabet Renlund	Granskningsstatus: Koncept	



Figur 3. Alla byggnader utom de som är utmarkerade på kartan i figur 3 kan nås av räddningstjänst från stor väg eller gångfartsområdets genomgående del (blått streck).


- 1) Byggnaden vid siffra 1 har fem våningar, vilket betyder att räddningsfordon måste kunna köra ända fram till huset.
- 2) Våningshöjd på byggnad 2 oklart. Enligt arkitekterna behöver räddningsfordon köra ända fram till byggnaden. Räddningstjänst kan även operera via Kabelverksgatan/Dragspelsgatan.
- 3) Byggnaden vid siffra tre har tre våningar och räddningstjänstens fordon kan stå på 50 meters avstånd, vilket nuvarande förslag klarar.
- 4) Byggnaden vid siffra fyra har fyra våningar. Vi bedömer att balkongräckeshöjd är lägre än 11 meter så räddningstjänstens fordon stå på 50 meters avstånd, vilket nuvarande förslag klarar.

## Flyttbilar och leveransfordon

En del flyttbilar och leveransfordon är 12 meter långa. Det kan vara folk som flyttar långt som behöver så stora fordon och en del större leveranser av möbler, vitvaror och dylikt kommer med stora fordon.

Det sätt man bygger för räddningstjänst kommer även flyttbilar och leveransfordon att använda sig av. Om räddningstjänst tvingas backa ut från platsen så kommer även stora flyttbilar att backa på gångfartsområdet. Backning är något man principiellt bör undvika, särskilt i miljöer där barn och ungdomar rör sig. Därför är



Uppdragsnr: 10223122	PM trafikkommentarer planförslag Kabelverket	
Datum: 2015-12-21		
Ändringsdatum:		
Författare: Astrid Fernström, Elisabet Renlund	Granskningsstatus: Koncept	

det viktigt att hålla nere antalet leveranser. En möjlighet, som ligger i linje med att erbjuda mobilitetslösningar är att tillhandahålla leveransboxar<sup>1</sup> i området.

Leverans- och flyttbilar behöver angöring på gångfartsområdet där de inte blockerar t.ex. räddningstjänstfordon. Se avsnitt "Angöring, lastzoner och markparkering".

Fordonen bör kunna komma ända fram till porten. Om fordonen tillåts backa, vilket inte är att rekommendera, så kommer de fram till hus 1 2, 3 och 4 i figur 3. Ett sätt att undvika backning är att möjliggöra att 12-meters-bilar kör rakt fram, dvs. bygger en väg som förbinder vändplatserna, markerat rött i figur 3.

För att klara att vända och backa måste korsningspunkterna på den genomgående gatan i gångfartsområdet ses över avseende möbleringen. Fastighetsägare kan vid sådana tillfällen låna ut kärror för transport sista biten. Kärror är en osmidig och opraktisk lösning och rekommenderas inte.

## Sopbilar och driftfordon

Det är en svår avvägning att utforma ett gångfartsområde med låg hastighet och samtidigt underlätta för driftfordon (sopning, snöröjning o.dy.) och andra stora fordon. En konsekvens av att göra det svårt för stora fordon blir att drift sker med små fordon. På de gator som är allmän plats ställs dock vanligtvis krav på att utformningen anpassas till stadens upphandlade driftfordon.

## Funktionshindrade

Enligt BBR, Boverkets riktlinjer, så gäller handikappsparkering endast boendeparkering, inte besöksparkering. Därför uppfylls riktlinjerna om handikappsparkeringen ligger i garage intill hiss. De byggnader som saknar garage, se markerade byggnader i figur 4, behöver få särskilt anordnad markparkering för funktionshindrade. Stockholms stads riktlinjer anger max 10 m från entré.


## Fotgängare och cyklister

Om byggherrarna vill sänka parkeringstalet behöver mobilitetstjänster ersätta de p-platser som inte byggs. Cykelparkering är en del av lämpliga mobilitetstjänster. Tillgänglighet till cykelparkering med ingång i gatuplan nära entrén, gärna med automatisk dörröppning. Även barnvagnsförråd är en av flera saker som Stockholms stads tillgänglighetsriktlinjer nämner.

## Kollektivtrafik

Omläggning av busslinjerna 161 och 173 från Älvsjövägen till Kabelverksgatan skulle öka tillgängligheten till kollektivtrafiken.

<sup>1</sup> Till exempel matleverander eller skrymmande paket lämnas i en box med kodlås. Leverantören sms:ar koden till mottagaren. Några boxar kan vara kyllda.

Uppdragsnr: 10223122	PM trafikkommentarer planförslag Kabelverket	
Datum: 2015-12-21		
Ändringsdatum:		
Författare: Astrid Fernström, Elisabet Renlund	Granskningsstatus: Koncept	

## Framkomlighet

Gångfartsgatan görs enkelriktad för motorfordon så att körbanan kan hållas smal.

Backning kommer att ske, se även avsnitten om räddningstjänst och flyttbilar.

Om sophantering behöver ske inne i gångfartsområdet, vilket inte rekommenderas, så behöver gångfartsgatan vara tillräckligt bred där de s.k. monoklarna är placerade om andra fordon kan passera stillastående sopbil. Se även "Angöring, lastzoner och markparkering". Samtidigt bedömer vi det också som möjligt att sopbilarna vid dessa tider blockerar gatan.

Framkomlighet för driftfordon kontra urformning som främjar låg hastighet. Se "Sopbilar och driftfordon", "Räddningstjänst" och "Flyttbilar och leveransfordon". Utformningen, markbeläggning och materialval måste enligt Trafikförordningen signalera att det är gångfartsområde. Ett av många exempel är armerat gräs (som även är bra för lokalt omhändertagande av dagvatten).

Sopsugsplacering, se "Angöring, lastzoner och markparkering"

## Angöring, lastzoner och markparkering

Parkering i gångfartsområden måste ske på särskilt anvisade platser. Målsättningen är att så få fordon som möjligt behöver åka in i gångfartsområdet. Exempel på fordon som kommer att trafikera området är färdtjänst, flyttbilar, räddningstjänst, leveransbilar till bostäder och verksamheter och eventuellt ett fåtal sopbilar.

Angöringsplatser för 12-meter långa fordon behövs. 2 meter breda angöringsplatser och parkeringsplatser räcker för fordonen, plus utrymme på gångytan att öppna dörren och stiga i och ur. Se kapitlet "Tillgänglighet". En angöringsplats ska kunna betjäna minst två entréer

Funktionshindrade, se handikappsparkering.


Angöring och parkering på Kabelverksgatan, se "Gränssnitt Kabelverksgatan..."

För hus F som behöver flyttas norrut enligt trafikutredningen kan parkeringen i källarplan bytas mot markparkering längs lokalgatan.

## Sopbilar

Sophantering bör ske utmed Kabelverksgatan om möjligt för att inte få in onödiga fordon i gångfartsområdet av säkerhetsskäl och av bullerskäl. Två platser för monoklar behövs och en stationär sopsug och ett grovsoprum.

Alternativt kan Kabelverksgatan både vara en lämplig placering av stationär sopsug och s.k. monoklar, dvs. de cirkelformade sopbehållarna. Monoklarna ska vara placerade på kvartermark vilket är svårare att planlägga om de ligger längs Kabelverksgatan. Det är dock stora fördelar ifall det går undvika tung trafik i gångfartsområdet och behållarna behöver eventuellt inte lyftas över en gångbana, beroende på hur platsen utformas.

Uppdragsnr: 10223122	PM trafikkommentarer planförslag Kabelverket	
Datum: 2015-12-21		
Ändringsdatum:		
Författare: Astrid Fernström, Elisabet Renlund	Granskningsstatus: Koncept	

En föreslagen plats för stationär sopsug ligger vid infarten till det befintliga garaget. Platsen behöver utformas så att fordonet inte blockerar utfarten från garaget. Om man kan undvika blockeringen av utfarten, t.ex. genom att förskjuta byggnaden något norrut, så är platsen relativt bra eftersom det inte finns några större fotgängarströmmar på platsen.


Om slutgiltiga förslaget trots allt väljer att placera delar av sophanteringen inne på gångfartsområdet så föreslår vi att andra fordon får vänta när tömning sker.

## Garage och garageutfarter



Garageutformning behöver vara yteffektiv för att motivera kostnaden. Det finns exempel på garage som utformats med för snåla mått, så att varje p-plats i praktiken inte kan nyttjas. I vissa fall har det inneburit att endast 2/3 av platserna är användbara. För att undvika ett reellt p-tal på 66% av det riktiga p-talet så behöver utformningen av garagen ses över. Det är då viktigt att redovisa pelarplacering.

Några tumregel-mått: Längden 5m+7m+5m (17m) från innervägg till innervägg. Bredd 2,5m breda p-platser. Ta höjd för bärande pelare ca var tredje p-plats och ta

Uppdragsnr: 10223122	PM trafikkommentarer planförslag Kabelverket	
Datum: 2015-12-21		
Ändringsdatum:		
Författare: Astrid Fernström, Elisabet Renlund	Granskningsstatus: Koncept	

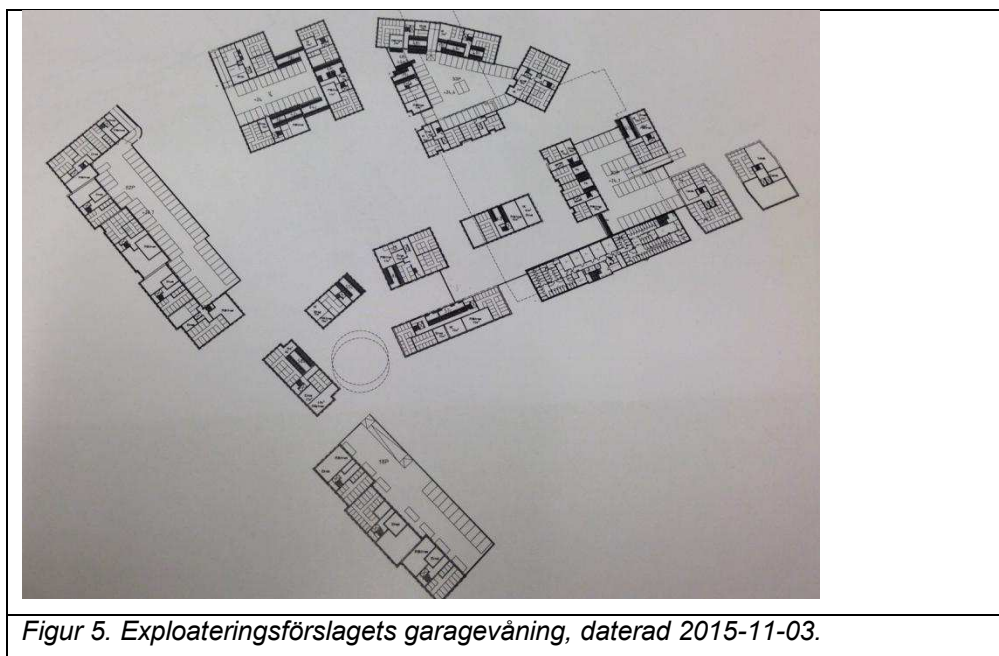
även höjd för de p-platser som står närmast en vägg så att bildörren går att öppna. Ramperna till garagen bör ligga i linje med körbanan i garaget.

I exploateringsförslaget bör garagen under husen som omger entrétorget breddas till 17 meter och ramperna flyttas så att den ligger mitt i garagets körbana. Den trekantiga byggnaden bör fortfarande ha ett rektangulärt garage med ovan angivna mått.

Placering och lutning av garageramper bör ses över i samtliga byggnader.

Handikappsparkering, se tillgänglighet.

Parkering hus F, se markparkering.



Figur 5. Exploateringsförslagets garagevåning, daterad 2015-11-03.


## Vägutformning

### Vid entrétorget

Anslutningen mot Älvsjövägen behöver ritas upp.

### Infarten till gångfartsområdet

För att uppmärksamma infarten till gångfartsområdet kan en avsmalning i form av en välkomnande portal anläggas.

Uppdragsnr: 10223122	PM trafikkommentarer planförslag Kabelverket	
Datum: 2015-12-21		
Ändringsdatum:		
Författare: Astrid Fernström, Elisabet Renlund	Granskningsstatus: Koncept	

## BUSSTRAFIK

Kabelverksgatan är lämplig sträcka för buss 161 och stombusslinjen 173. Båda linjerna trafikerar Götalandsvägen och om linjerna går på Kabelverksgatan så placeras hållplatsen där fler människor bor. Tillgängligheten ökar.

Om inte Kabelverksgatan har en busshållplats för linjerna 161 och 173 så bör busshållplats byggas för dem vid övergångsstället på Älvsjövägen istället.

Hållplatslägen, se även "Gränssnitt Kabelverksgatan"

## CYKELTRAFIK

Mobilitetstjänster för att få lägre p-tal bör innebära förbättringar för cyklister på olika sätt, t.ex. välutformade cykelrum. De nya riktlinjerna för gröna p-tal i Stockholm ger många bra tips.

Gatuutformning för cyklister bör innebära gena cykelstråk vilket i detta projekt främst gäller Kabelverksgatan där cykelbanorna behöver hållas fria från korsande fordon, särskilt fria från backande fordon, i så stor utsträckning som möjligt.

Cykelparkering bör även placeras vid viktiga målpunkter, tex förskolan, torgen, lokalerna, panncentralen, och besöksparkering för cykel utanför bostadshusen. Parkeringarna bör vara låsbara och under väderskyddande tak samt vara dimensionerade också för lådcyklar.

Grönstråket genom området är ritat med trappor och behöver kompletteras med ramper som fungerar för cyklister och rullstolsburna.

## FOTGÄNGARE

Stråken genom området definieras av de två övergångsställena på Kabelverksgatan och det signalreglerade övergångsstället på Älvsjövägen. Stråket har en del knixar som kan försvåra orienteringen.

Kabelverksgatan har ett långt upphöjt övergångsställe som förstärker grönstråket, vilket är bra. Busshållplatser läggs i anslutning till övergångsstället.

## SKYLTNING

Skyltning krävs enligt regelverket samtidigt som en skog av skyltar förfular området. Skyltar och belysning inkräktar också på det tillgängliga utrymmet för till exempel cykelbana. Det är därför bra att tänka in skyltning tidigt i processen, även hur vägvisning ska läggas upp.