

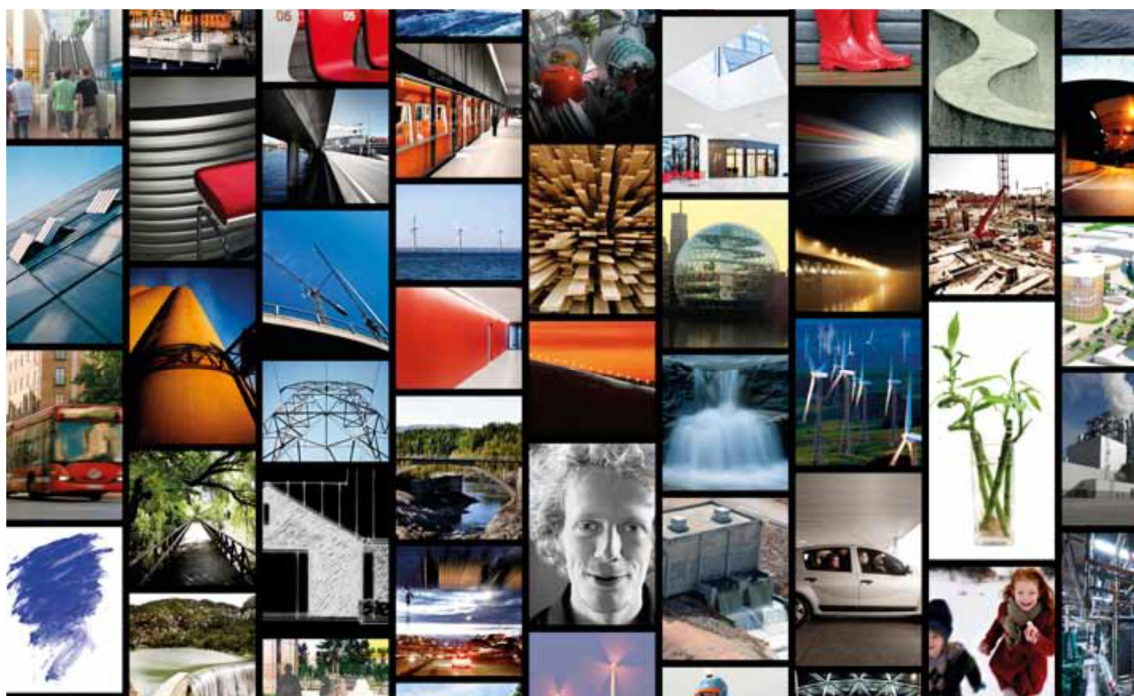
PM TRAFIK

STOCKHOLMS STAD EXPLOATERINGSKONTORET

Malmövägen

UPPDRAGSNUMMER 7000162

UTREDNING KRING MÖJLIG FLYTT AV MALMÖVÄGEN MED HÄNSYN TILL PLAN, PROFIL OCH LEDNINGAR



UTKAST

2014-07-02

SWECO TRANSPORTSYSTEM
STADS- & TRAFIKUTFORMNING

SIV LIVING
SOFIE JACOBSEN
IDA GUSTAFSSON

Innehållsförteckning

1	Syfte	4
2	Förutsättningar	4
3	Befintlig situation	5
3.1	Utformning	6
3.2	Bebyggelse	7
3.3	Kollektivtrafik	7
3.4	Ledningar	8
4	Trafikantförbättrande gatuåtgärder	8
5	Ny föreslagen utformning för Malmövägen	9
5.1	Plan	9
5.2	Profil	10
5.3	Sektion	11
5.4	Budgetalternativ	11
6	Slutsats	12

Bilagor

Utredningsskiss – Befintlig planutformning
 Utredningsskiss – Befintlig profil
 Utredningsskiss – Föreslagen planutformning
 Utredningsskiss – Föreslagen profil

1 Syfte

Sweco har på uppdrag av Exploateringskontoret, Stockholms stad, fått i uppgift att utreda huruvida en flytt av Malmövägen är möjlig. Bakgrunden till detta är att Riksbyggen fått en markanvisning på en fastighet som de önskar förstora genom att flytta Malmövägen västerut. Sweco utreder detta med hänsyn till utformning i plan och profil samt till ledningar i mark.



Figur 1. Tidig skiss över möjlig framtida exploatering av Riksbyggen.

2 Förutsättningar

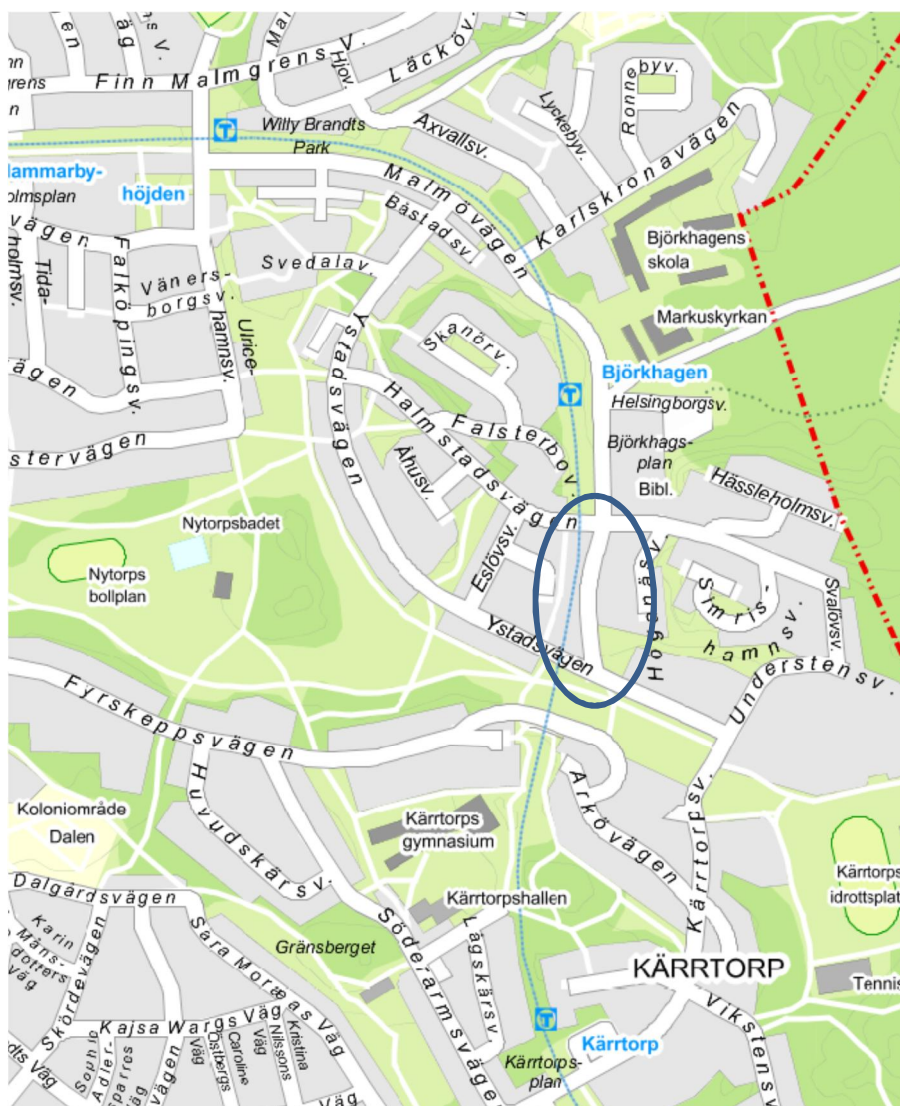
Riksbyggen har fått en markanvisning¹ för fastighet Hammarbyhöjden 1:1, vilken innefattar ca 2600 kvm och ligger på den östra sidan av Malmövägen ned mot Ystadvägen. Området är idag en obebyggd skogsdunge och planlagt som naturmark. Genom denna skogsdunge går det idag en stig som ansluter Malmövägen med Understensvägen. Parkering är tänkt att lösas genom garage under den nya bebyggelsen som ska inrymma ca 35 lägenheter.

En förutsättning för att denna exploatering ska vara lönsam är att Malmövägen, i anslutning till Ystadvägen, kan justeras i sitt befintliga läge och flyttas västerut närmare tunnelbanan.

¹ Markanvisning för bostäder inom fastigheten Hammarbyhöjden 1:1 i Björkhagen till Riksbyggen, DNR 2006-513-01204, 2013-03-14

3 Befintlig situation

Malmövägen börjar vid Ulricehamnsvägen nära Hammarbyhöjdens T-bana och slutar i trevägskorsningen med Ystadsvägen. Vårt uppdrag innefattar den södra delen av Malmövägen, från korsningen med Halmstadsvägen och ned till Ystadsvägen. Befintlig hastighetsbegränsning är 50 km/tim på aktuell sträcka för Malmövägen och fortsättningen på Ystadsvägen. Ystadsvägen västerut är begränsad till 30 km/tim.



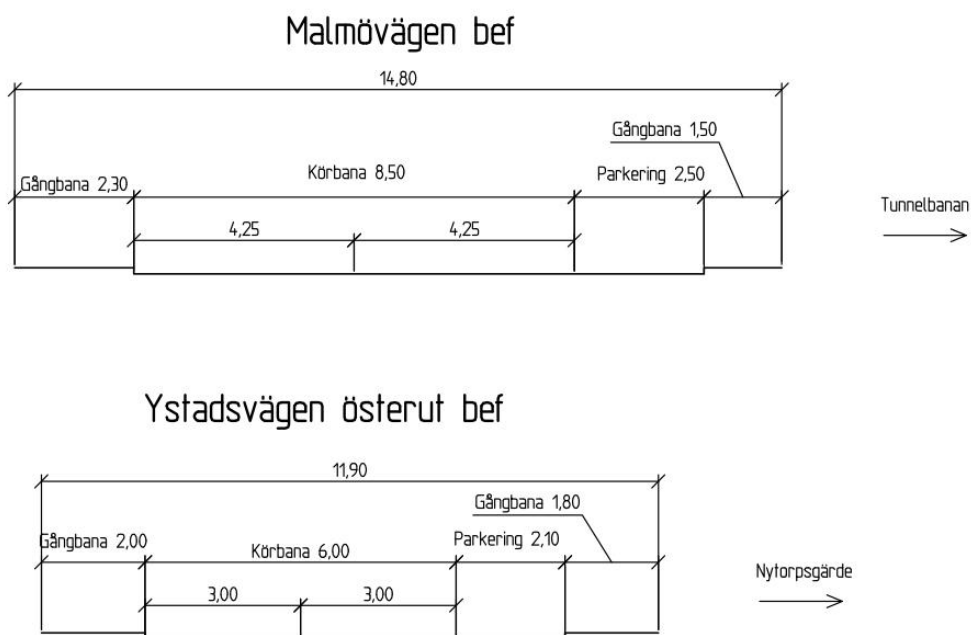
Figur 2. Karta över närområdet, inringat område markerar utredd sträcka.

3.1 Utformning

Idag är Malmövägen ned mot Ystadsvägen brant (över 8 %), se bilaga Befintlig profil, och anslutningen till Ystadsvägen sker inte i en regelrätt trevägskorsning. Korsningen uppfattas snarare som att Malmövägen fortsätter i en skarp kurva till Ystadsvägen österut. Dagens utformning uppfyller inte krav på vilplan vid korsning enligt VGU². Ystadsvägen västerut är avsmalnad med chikan för att förtydliga att huvudstråket fortsätter mot Malmövägen. Befintlig planutformning finns som bilaga.

Malmövägen är en bred gata med ett vägområde på knappt 15 meter. Körbanan är 11 meter och parkering är tillåten på den västra sidan. Smala gångbanor finns på båda sidor, varav den östra är ca 2,3 m och den västra ca 1,5 m. Cykling sker i blandtrafik.

Ystadsvägen österut har en körbana på drygt 8 m inklusive kanstensparkering på den södra sidan, på båda sidor finns 1,8 -2 m breda gångbanor. Ystadsvägen västerut är har en något smalare sektion med en körbanebredd på knappt 8 m och 1,7 m breda gångbanor. Parkering är tillåten på den norra sidan. På Ystadsvägen österut finns ett övergångsställe som ansluter till en gång- och cykelväg i parken.



Figur 3. Befintliga sektioner på Malmövägen samt Ystadsvägen öster om Malmövägen.

² Krav för vägar och gators utformning, TRV publikation 2012:179, 2012.

3.2 Bebyggelse

Malmövägen kantas på östra sidan av ett flerbostadshus (lamellhus) i fyra våningar från 40-talet. Detta hus har entréerna från gården vilken nås från Halmstadsvägen. Från Malmövägen ligger huset något högre upp, med mur och slänt upp till fasad. Finns även en anslutande trappa från detta håll.

I korsningen med Halmstadsvägen ligger också ett flerbostadshus i fyra våningar. Detta hus har affärslokaler i bottenvåningen och södra delen av huset är sett från Malmövägens nivå, nedsänkt. I gångbanans bakkant finns en stödmur med räcke som vetter mot detta hus.

På västra sidan av aktuell sträcka av Malmövägen finns ingen bebyggelse. På Nytorpsgårde, just intill korsningen Malmövägen-Ystadsvägen, ligger den kommunala förskolan Björken med ca 70 barn i åldrarna 1-5 år.

3.3 Kollektivtrafik

Tunnelbanans gröna linje ut mot Skarpnäck går ovan mark längs med Malmövägen och fortsätter på en viadukt över Ystadsvägen söderut mot Kärrtorps T-bana. För denna passage över Ystadsvägen finns inga vägmärken som anger högsta höjd för passerande fordon, vilket bör innebära en fri höjd på 4,5 m. Närmsta T-banestation för aktuell plats är Björkhagen. Vad gäller buss är det enbart en nattbuss som trafikerar aktuell sträcka och det finns en hållplats belägen på Ystadsvägen österut.

Stadsplanen³ visar vilket område som tillhör tunnelbanan (T = specialområde för trafikändamål). Strax norr om brofästet vid Ystadsvägen gör stadsplanens gräns en utbuktning. Denna utbuktning påverkar hur nära tunnelbanan den nya dragningen av Malmövägen kan läggas. Trafikförvaltningen⁴ har efter intern utredning och platsbesök kommit fram till att området innanför utbuktningen används för att stabilisera banvallen, som en stödmur. Utbredningen i stadsplanen ser enligt Trafikförvaltningen dock mer tilltagen ut än i verkligheten, så möjlighet finns att utnyttja del av detta område. Detta behöver dock detaljstuderas så att inte banvall eller spår skadas, samt godkännas av Trafikförvaltningen.

³ Stadsplan 5115A, Stockholms stad, 1960.

⁴ Elin Raask, Trafikförvaltningen, 2014.



Figur 4. Urklipp ur Stadsplan från 1960 som markerar utbuktning.

3.4 Ledningar

Befintliga ledningar redovisas i separat PM, PM Ledningar, som biläggs.

4 Trafikantförbättrande gatuåtgärder

Det har inkommit ett flertal medborgarärenden till Stockholms stad som beskriver problem kring Malmövägen och Ystadsvägen. Bland annat påtalas höga hastigheter, otydlig reglering i korsningen Malmövägen-Ystadsvägen samt dåliga kopplingar för gång- och cykeltrafiken.

För den sträcka som är aktuell för denna utredning har följande problem identifierats:

1. Cykelöverfart saknas vid övergångsställe österut på Ystadsvägen
2. Saknad cykellänk utefter Malmövägen upp till Halmstadsvägen
3. Trafiksäkerhetsproblem vid förskolan Björken, otydlig reglering av korsning
4. Höga hastigheter längs Ystadsvägen

Enligt PM Trafikantförbättrande gatuåtgärder⁵ bör åtgärder samordnas med den eventuella exploateringen av Malmövägens östra sida vid korsningen med Ystadsvägen. Som kortsiktig lösning föreslår Trafikkontoret att det under sommaren 2014 sker en komplettering av övergångsstället vid Ystadsvägen med refug och cykelöverfart samt att cykelfält tillkommer utefter Malmövägen mellan Ystadsvägen och Halmstadsvägen.

På längre sikt föreslås en hastighetssänkning på Malmövägen till 40 km/tim, cykelbanor längs Malmövägen, upphöjt övergångsställe på Ystadsvägen samt genomgående gång- och cykelbana vid Ystadsvägens anslutning till Malmövägen. Dessa planer har använts som en förutsättning vid framtagning av ny utformning för Malmövägen.

5 Ny föreslagen utformning för Malmövägen

Föreslaget nytt läge för Malmövägen ger en rakare och mer stadsmässig anslutning till Ystadsvägen. VGU:s och RIBUSS-08:s⁶ krav på vilplan och lutningar uppnås. Detta innebär dock stora ingrepp på grund av Malmövägens befintliga lutning.

Alternativ som innebär att korsningen med Ystadsvägen höjs upp har valts bort. Detta på grund av att bevara ett flertal träd som står i korsningen på Nytorps gårde samt att inte försämra anslutningen till den förskola som ligger där idag. Ytterligare anledning att inte höja korsningen är den tunnelbanebro som går över Ystadsvägen, där den fria höjden då skulle minska.

De utredda alternativen förutsätter att hastighetsbegränsningen på Malmövägen sänks till 40 km/tim, då detta finns med som en långsiktig plan för området⁷.

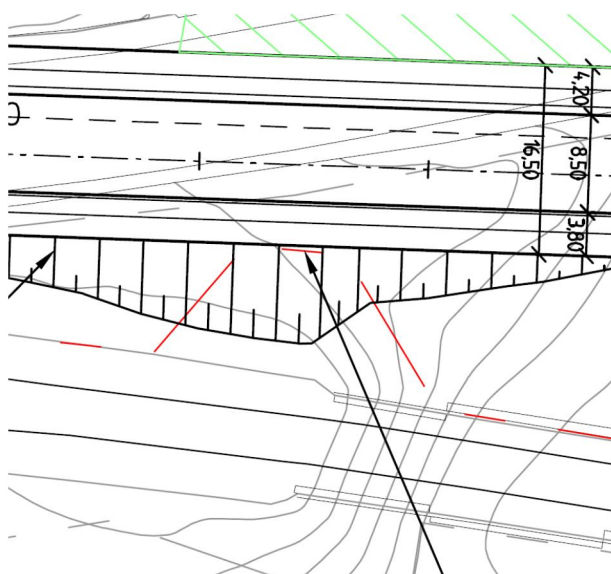
5.1 Plan

Då syftet med att flytta Malmövägen är för att skapa mer yta för en eventuell exploatering på den östra sidan, är det önskvärt att Malmövägen flyttas så långt västerut som möjligt. Detta begränsas dock kraftigt av tunnelbanan som går ovan mark längs med Malmövägens östra sida. I framtaget utformningsförslag ligger Malmövägen så långt mot tunnelbanan som möjligt. Möjligt område för exploatering är markerat på planritning. Dock krävs troligen stödmur/slänt etc i bakkant gångbana på sträcka som gränsar till Trafikförvaltningens område, vid tidigare nämnd utbuktning. Vid själva anläggningen av ex stödmur krävs även intrång på Trafikförvaltningens område. Detta kan troligen lösas enligt Trafikförvaltningen men behöver detaljstuderas. Området innehåller berg i dagen, vilket gör att sprängning troligen är nödvändigt.

⁵ PM Trafikantförbättrande gatuåtgärder, Malmövägen (Hammarbyhöjden) – Ystadsvägen (Kärtrorp), Maria Andeberger, Trafikkontoret Stockholms stad, 2014-02-05.

⁶ RIBUSS-08, Riktlinjer för utformning av gator och vägar med hänsyn till busstrafik. AB Storstockholms Lokaltrafik 2008.

⁷ PM Trafikantförbättrande gatuåtgärder, Trafikkontoret Stockholms stad, 2014-02-05.



Figur 5. Utbuktning på tunnelbanans område i stadsplanen.

En stor vinst med flytt av Malmövägen är att det går att skapa en tydligare korsning med Ystadsvägen genom en rakare anslutning i form av en T-korsning. Med hänsyn till tunnelbanan kan det dock aldrig bli en vinkelrät korsning, men väl cirka 70 graders vinkel.

Föreslagen sträckning i plan redovisas i bilaga Föreslagen planutformning.

5.2 Profil

Enligt Trafikförvaltningens riktlinjer RIBUSS-08 bör inte busstrafik förekomma på gator som lutar över 7 %. Dessutom ska det i korsning finnas ett vilplan som vid god standard får vara högst 2,5 % och vid mindre god standard 3,5 %. Trafikverkets regler i VGU anger 8 % som högsta lutning och för vilplan anges max 3,5 %.

Malmövägen ansluter till Ystadsvägen i ca 70 graders vinkel. I korsningen finns ett 25 meter långt vilplan med 3,5 % lutning. Lutningen upp till krönet är 8 %. Den konkava radien är 400 m vilket är minimiradie för 40-väg med belysning⁸. Den konvexa radien är 600 m, vilket också förutsätter att Malmövägens hastighetsgräns sänks till 40 km/tim.

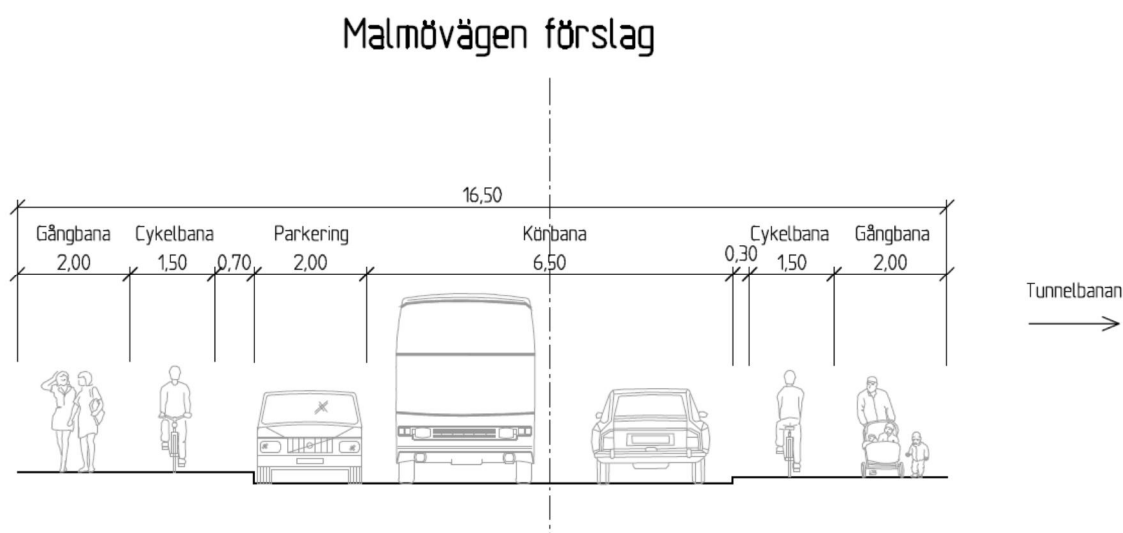
Krönet sänks och flyttas närmre Halmstadsvägen. Sänkningen från den befintliga profilen påbörjas kring sektion 0/040. Vid det nya krönet är sänkningen mot befintlig mark ca 0,55 m och vid det befintliga krönet ca 0,93 m. Som störst är schaktdjupet ca 3,3 m, och detta är vid bergknallen väster om Malmövägens befintliga läge (sektion 0/145). En sådan sänkning av Malmövägen ger mycket stora slänter och där det inte är bergsschakt behövs därför troligen stödmurar.

På västra sidan av Malmövägen blir tunnelbanan styrande för utformning av slänter och eventuella murar.

⁸ Krav för Vägars och gators utformning, tabell 3.1-12. TRV publikation 2012:179

5.3 Sektion

Föreslagen ny gatusektion för Malmövägen innefattar körfält som tillåter busstrafik, kantstensparkerings på en sida, enkelriktade cykelbanor på båda sidor samt smala gångbanor på båda sidor.



Figur 6. Föreslagen sektion för Malmövägen

5.4 Budgetalternativ

Ovanstående utformningsförslag är baserat på att de riktlinjer och krav som finns i regelverk såsom VGU och RIBUSS-08 följs. Genom att göra avsteg från dessa regelverk går det att ta fram en lösning som är något mer ekonomiskt gynnsam, dvs. inte kräver lika stort intrång och schakt.

Det avsteg som enskilt har störst potential att minska ingreppen är att ej ha fullt vilplan vid korsningen. Detta gör att det blir en längre sträcka att ta upp höjdskillnaden på. Dagens korsningsutformning har inget vilplan. Övriga avsteg kan vara att tillåta större maxlutning än 8 % samt minska konvexa och konkava radier.

Ett utformningsförslag med avsteg kräver vidare utredning och är något som Stockholms stad, Trafikförvaltningen och övriga berörda får ta ställning till ifall det kan anses acceptabelt.

6 Slutsats

En flytt av Malmövägen västerut för att möjliggöra exploatering är möjligt, men kräver stora ingrepp. Detta bör utredas vidare samt kostnadsberäknas för att avgöra den ekonomiska genomförbarheten. Att ingreppen blir så pass stora beror på att befintlig utformning inte följer de krav på utformning som ställs på nybyggnation.

Avsteg från projekteringskrav kan möjliggöra att flytten kräver mindre ingrepp, men berörda parter måste avgöra vad som är en acceptabel lösning.

En något rakare anslutning till Ystadsvägen med en generösare sektion för gång- och cykel samt något större yta för exploateringen skulle kunna uppnås genom att lägga Malmövägen närmre mot tunnelbanan. Detta innebär att del av utbuktningen som innehåller stöd för tunnelbanan måste tas i anspråk och behöver därför detaljstuderas i samråd med Trafikförvaltningen om det blir aktuellt.