

Stortorp

Trafik-PM

Utredare

Therese Spinnars

Ann Storkitt

2018-10-16



Civit Consult AB
Hantverkargatan 25
112 21 Stockholm
www.civit.se

Innehållsförteckning	sid
1 Bakgrund	3
1.1 Läge	3
1.2 Projektet	3
1.3 Syfte	3
2 Nuvarande förhållanden	4
2.1 Stortorp	4
2.2 Väg- och gatustruktur	4
3 Trafikutformning	5
3.1 Kvartersgata	5
3.1.1 Drift och underhåll	7
3.2 Avfallstransporter	8
3.3 Parkering	8
3.4 Tillgänglighet och angöring	8
4 Anpassning till befintligt	10
4.1 Kollektivtrafik	10
4.2 Korsningutformning	10
4.3 Trafikalstring	11

1 Bakgrund

1.1 Läge

I nordvästra Trångsund, i Stockholms kommun, ligger bostadsområdet Stortorp. Området ligger ca 2,0 km norr om Trångsund station mellan Drevviken och Nynäsvägen (väg 73). Utredningsområdet är en kuperad naturmark med närheten till Drevviken.

Figur: Illustrerar utredningsområdet i rött streckat område, angränsande områden och pendeltågstation.



1.2 Projektet

Tomten ägs av Stockholms stad och Besqab har fått en markanvisning för ca 20 nya enfamiljshus. En ny detaljplan ska upprättas för att möjliggöra för sex parhus och 14 radhus.

1.3 Syfte

Denna PM syftar till att redovisa trafikutformningen för den nya detaljplanen.

2 Nuvarande förhållanden

2.1 Stortorp

Under 20-talet styckades marken kring Stortops konvalescenthem upp. Under 1940- och 1950-talet bebyggdes marken med villor. I det gamla konvalescenthemmet finns idag ett äldreboende och i övrigt består området främst av villor, par- och radhus.

2.2 Väg- och gatustruktur

Genom området sträcker sig Stortorpsvägen. Vägen har karaktären av villagata och är hastighetsbegränsad till 30 km/tim utanför projektområdet. Vägens bredd är ca 9,5 m med ca 6,7 m körbana och gångbanor längs båda sidorna, gångbaneläggningarna varierar. Vägen trafikeras av buss, linje 828 och 831, som båda har kvartstrafik

Stortorpsvägen ansluter i väster till Perstorpsvägen, vilken leder upp till Nynäsvägen (väg 73). Nynäsvägen sträcker sig väster om utredningsområdet och har en trafikbelastning på ca 50 000 ÅDT.

Från Stortorpsvägen leder lokalgator med villagatukaraktär norrut och söderut in i vällaområdet. Villagatorna har hastighetsbegränsningen 30 km/tim. Gångtrafiken leds längs gångbanor som varierar i bredd och kontinuitet. Cykeltrafiken hänvisas oftast till blandtrafik men några cykelbanor finns.

3 Trafikutformning

3.1 Kvartersgata

I området planeras en kvartersgata som kommer utformas som en återvändsgata med ca 9,3 meter bred gatusektion. Då marken är kuperad och naturen samt utpekade träd har hög bevarandegrad har det varit en förutsättning för gatans utformning. Utformningen av gatan varierar därför, körbanebredden varierar mellan 4,5 meter till 5,5 meter. Längs sträckan planeras parkering för boende och besökande längs ena eller bägge sidor av gatan. Gatan slutar i en vändplats som är utformad som en T-vändning, dimensionerad för avfallstransporter. Fordon större än avfallsfordon kommer inte kunna vända.

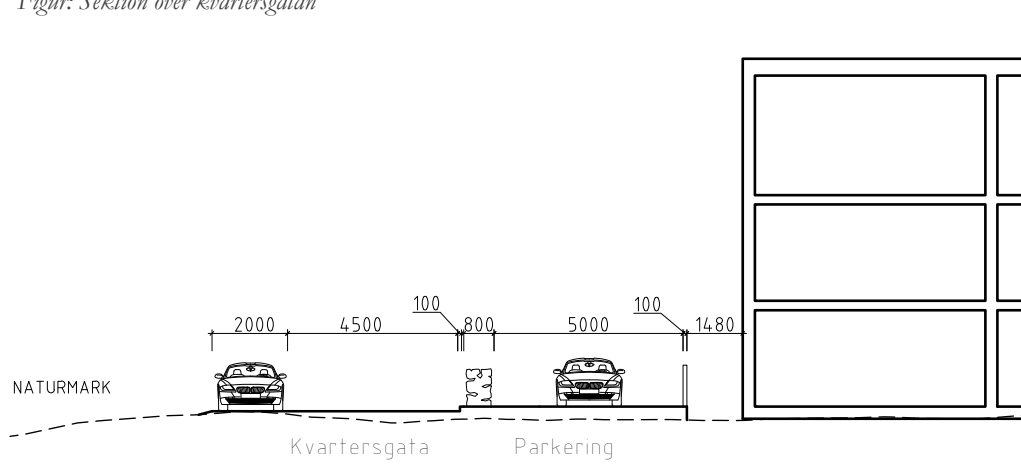
Figur: Översikt förslag till utformning



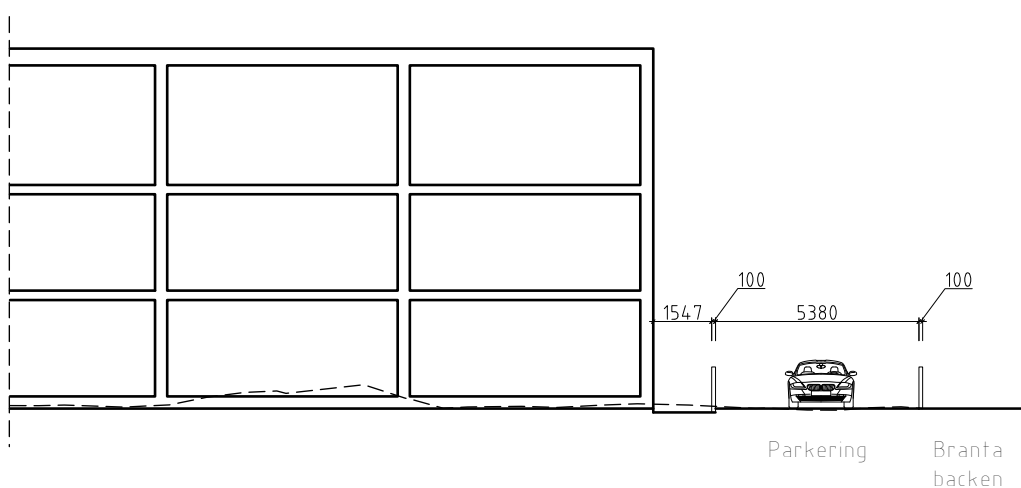
Kvartersgatan planeras för blandtrafik. Längs ena sidan av gatan föreslås parkering längs kantsten, vilket ger plats för tolv personbilar.

Det finns ingen separerad gångbana utan gående och cyklister planeras gå i blandtrafik. Mellan entréerna till radhusen och den parkerade raden planeras 1,7 meter bred gångyta.

Figur: Sektion över kvartersgatan



Figur: Sektion över Branta backen



Kvartersgatan är utformad med en kurva. Bredden är dimensionerad för att två personbilar ska kunna mötas. Då större fordon möter en personbil krävs att ett fordon inväntar det andra. Sikten i kurvan är nedsatt och på grund av siktförhållandena kan backning till mötesficka krävas.

Gatans markbeläggning bör variera mellan körbana och parkerade bilar för att parkerade bilar ska stå inom markerad yta. Även skyltning behövs för att markera parkeringsytan. Beläggningen ska vara lätt att drifva och underhålla samt ge ett intryck av en kvartersgata med låg hastighet.

3.1.1 Drift och underhåll

Västra parkeringsraden och körbanan planeras utformas utan hinder och kommer därför kunna utformas som en yta. Den upphöjda parkeringsraden planeras vara hinderfri ca 2,7 meter, vilket ger möjligheten för standardfordon att drifva.

Inget snöupplag har pekats ut längs kvartersgatan. Snön kommer att behöva köras bort om inte en parkeringsficka kan tas i anspråk.

Städdagar med bilfritt kommer att behövas för att kunna drifva hela gatan, oavsett årstid.

För att hålla nere drift- och underhållskostnader bör det påverka materialval, mått och installationer i senare skede.

3.2 Avfallstransporter

Avfallshanteringen planeras för manuell hämtning vid respektive hushåll. Dragvägen fram till kärlen planeras vara plan, utan hinder och markbeläggningen ska vara hårdgjord. Lutningen på vägen ska inte överstiga 1:20. Vägen ska utformas som minst 1,2 meter bred (vid ändrad riktning 1,35 meter bred) och kärlet ska kunna placeras max 3,0 meter från där avfallsfordonet stannar.

Befintlig natur och träd i området har varit en förutsättning för utformningen av vägen vilket har gett att avfallsfordonens transportväg varierar i bredd mellan 4,5-5,5 meter. Lokalgatan leder till 13 hushåll och trafikflödena beräknas vara lågt. Inom kvartersgatan planeras avfallsbilen att stanna i gatan och hämtar kärlen där körbanebredden är 5,5 meter.

Vändplatsen är utformad som en T-vändning¹ och följer riktlinjerna² för vändning för avfallstransporter men kommer inte möjliggöra för vändning för större fordon.

För radhusen med entré mot Stortorpsvägen planeras att sopbilen stannar i körbanan. Då gatan trafikerar av buss påverkas bussens framkomlighet. Körbanans bredd är 6,7 meter och det finns möjlighet för bussen att köra om. Stillastående avfallsfordon kan komma att hindra fri sikt för trafiken från Branta backen. Gatusektionens bredd möjliggör inte för lastplats utan att inkräkta på gångbanans eller körbanebredden i sektionen. Lösningen kräver att det inte införs stoppförbud längs gatorna.

3.3 Parkering

Parkeringsplatser för boende och besökande ska placeras inom kvartersmark. Parkering för rörelsehindrade ska vid behov kunna upprättas inom 25 meter från entré. Platsen ska vara 5,0 meter bred och lång för vinkelrät parkering och 2,0 meter bred och 7,0 meter lång för längsgående parkering, det ska finnas fritt utrymme bredvid platsen (ca 3,5-5,0 meter).

Stockholm stad har ingen styrande parkeringspolicy för enfamiljshus. För denna detaljplan har i samråd med kommunen beslut om parkeringstal tagits fram. För hushållen ska det finnas yta för 3,5 cykelparkeringsplatser per hushåll för boende. Det ska finnas besöksparkering inom kvartersmark för 0,5 cykelparkeringsplatser per hushåll.

Bilparkering har ett parkeringstal på 1 parkeringsplats/hushåll och 1 besöksparkering (0,05 parkeringsplatser/hushåll) beslutats. Totalt planeras för 21 parkeringsplatser med möjlighet till parkering för rörelsehindrad vid behov.

All boende- och besöksparkering sker längs kvartersgatan med undantag för tre parkeringsplatser vid korsningen Branta backen och Stortorpsvägen, även denna är inom kvartersmark. Totalt planeras det för tre parkeringsplatser för rörelsehindrade, två längs kvartersgatan och en vid korsningen Branta backen och Stortorpsvägen.

3.4 Tillgänglighet och angöring

Kvartersgatan planeras att utformas med kantstensparkering längs östra sidan för boende i radhusen. Parkeringen ska vara upphöjd med en fyra centimeters

¹ Utformad i enighet med Stockholm Vatten Projektera & Bygg för god avfallshandtering.

² Avfall Sveriges handbok

kantsten för att skapa ett ledstråk upp till bostädernas entré. Vid projektering av kvartersgatan bör ledstråk studeras vidare, exempelvis vid val av markbeläggning då naturliga stråk inte kan uppnås längs hela sträckan.

Gatan planeras att uppnå 1:20 i lutning men längs vissa partier ger inte terrängen möjligheten. Platsen är väldigt kuperad och det finns värdefulla ekar som ska bevaras. Med hänsyn till husens placering och befintlig topografi får gatan lutning 1:19 och 1:18 längs vissa partier.

På grund av terrängförhållandena får bostäderna trappsteg mellan marknivå och entré. Samliga bostadsentéer ska utformas så att de kan tillgänglighetsanpassas.

Till varje entré ska det vara möjligt att angöra med ett maximalt avstånd på 25 meter. Fordon som vill angöra bostäderna ska detta ske i körbanan, både längs kvartersgatan och Stortorpsvägen. Detta kräver att det inte är stoppförbud längs gatorna.

4 Anpassning till befintligt

4.1 Kollektivtrafik

Befintlig busshållplats kommer att behöva flyttas för att möjliggöra för bebyggelse. Närmaste busshållplats kommer att vara inom 30-120 meter. Busshållplatsen kommer att trafikeras av två linjer med kvartstrafik. Området har närhet till flera spårbudna stationer. Gångavståndet till pendeltågsstationen Trångssund är ca 2,0 km och till Farsta ca 1,8 km. Närmaste tunnelbanestation är Farsta strand, vilket är ca 2,0 km gångväg från planområdet.

4.2 Korsningutformning

I korsningen mellan Stortorpsvägen och kvartersgatan kommer gångbanan att vara genomgående för att prioritera gående. För att det ska vara god sikt ska inga hinder över 0,7 meter placeras inom en triangel av 2,5 meter. På grund av givna förutsättningar har en sikttriangel av 2,0 meter med inga hinder över 0,7 meter kunnat skapats.

För att inte påverka sikten mellan Stortorpsvägen och Branta Backen ska fri sikt vid korsningen på 10 meter finnas. Inga hinder över 0,7 meter får inkräkta på ytan för att riskera dåliga siktförhållanden. På grund av svåra markförhållande. Hög exploatering och säkerhetsavstånd till träd hamnar yttersta fastigheten inom sikttriangeln. Om innergården utformas med hinder över 0,7 meter kommer sikten att påverkas. Vid projektering bör trädgårdarnas material val och gatans markbeläggning, skyltning och hastighetsdämpande åtgärder ses över som eventuella åtgärder.

Figur: Illustration över sikttriangel vid korsningen Stortorpsvägen och Branta Backen.



Då avfallstransporter och angöring till fastigheterna planeras från Stortorpsvägen kommer fordon att blockera ett körfält. För att undvika konflikter mellan omkörande fordon och trafik från Branta Backen bör det finnas en väjningsplikt eller stopplikt. Kommer hinder från fastigheterna att påverka sikten ytterligare rekommenderas en stopplikt.

4.3 Trafikalstring

Trafikflöden uppmätta år 2017 trafikeras Stortorpsvägen med 3500 ÅDT. Med ett antagande av fyra resor per dag förväntas exploatering alstra 100 ÅDT. Exploateringen ger en ökning på cirka 3 procent längs Stortorpsvägen.

Figur: Illustrerar trafikflöden på angränsande vägar och gator.

