

PM Gator och gångbanor

Uppdrag 1320065027

Beställare Stockholms stad

Datum 2023-05-17

PM gator och gångbanor
Unr: 1320065027

Contents

1.	Inledning.....	3
2.	Befintlig situation och bakgrund	4
3.	Undersökta utformningsalternativ för Västertorpsvägen	5
3.1	Alternativ KB 6,5m med fullbredd 2,5m angöring.....	5
3.2	Alternativ KB 6,5m med smal angöring	6
3.3	Alternativ KB 7m med fullbredd 2,5m angöring.....	7
3.4	Alternativ KB 7m med smal angöring	7
3.5	Beslut inför framtagning av detaljplan	8
4.	Undersökta utformningsalternativ för parkvägen.....	9
4.1	Alternativ väster om punkthusen	9
4.2	Alternativ öster om punkthusen	10
4.3	Beslut inför framtagning av detaljplan	10
5.	Undersökta utformningsalternativ för vändplan på Snöbollsgränd.....	10
5.1	Alternativ Radie 9m.....	11
5.2	Alternativ Radie 8,5m.....	11
5.3	Alternativ Radie 7,5m.....	12
5.4	RHP	12
5.5	Beslut inför framtagning av detaljplan	12
6.	Restlista	13
7.	Bilagor.....	13

1. Inledning

Detta PM är framtaget för att presentera alternativa förslag för gatuutformning inför framtagning av detaljplanen för del av fastigheten Västberga 1:1 intill kv. Pulkan.

Undersökningsområdet ligger i anslutning till kv. Pulkan 1 och redovisar utformning av Västertorpsvägen, förslag för omläggning av parkvägen och ny utformning av vändplanen på Snöbollsgränd intill Snöbollens förskola. PM:et bör läsas tillsammans med ritningar som angett i pkt 7. Bilagor.

Förkortningar som använd i PM:et är enligt nedan:

GB: Gångbana

KB: Körbana

Kv: kvarter

LBN: Fordon 12m

LSO: Ledningssamordning

RHP: Rörelsehindrad parkering

TH: Stockholms stads Tekniska Handbok

VA: Vatten och avlopp

2. Befintlig situation och bakgrund

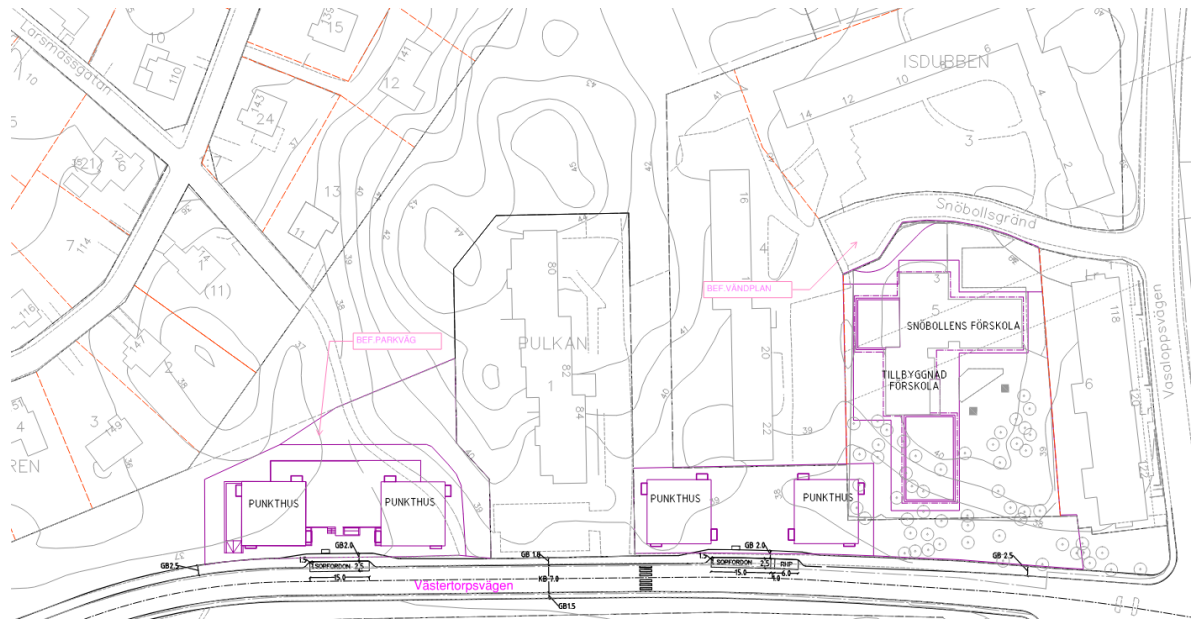
Västertorpsvägen och kv. Pulkan ligger i Stadsdelen Västertorp. Stockholms stad har planer att exploatera marken för anläggning av fyra punkthus i den befintliga parkmiljön längs med Västertorpsvägen samt att möjliggöra för en utbyggnad av Snöbollens förskola i framtiden.

Eftersom befintliga gator och gångbanor inte uppfyller dagens krav avseende bredd har ett antal utformningsalternativ undersökts. Efter att ha genomfört denna process har Stockholms stad valt att gå vidare med dagens utformning på Västertorpsvägen. Den norra gångbanan är varierande i bredd mellan 1,8 och 2,5 meter. Den södra gångbanan är smalare och underhålls ej vintertid, den mäter cirka 1,5 meter.

Längs körbanans södra kantsten behålls i detta skede boendeparkeringen som finns där i dagsläget. Körbana inklusive boendeparkering är 7 meter bred.

Denna sektion innebär ett flertal avsteg från diverse riktlinjer. Stockholms stad eftersträvar att gångbanor ska vara minst 2,5 meter breda vilket inte uppnås på någon av gatans sidor. Då Västertorpsvägen trafikeras av nattbussar och ersättningsbussar vid behov ställs även krav på körfältens bredd. Enligt RiGata-Buss ska ett busskörfält vara minst 3,5 meter brett vid raksträckor. Detta innebär att kantstensparkeringen skulle behöva tas bort eller att körbanan skulle behöva breddas minst två meter för att uppnå riktlinjerna. Inget av dessa alternativ anses vara rimligt utifrån planens förutsättningar.

Efter att ha studerat de alternativ som redogörs för i följande avsnitt genomfördes avstämningar med representanter från Trafikkontoret och Trafikförvaltningen. I dessa dialoger ansågs förslaget som behåller dagens sektion, inte innebära en avgörande försämring i jämförelse med alternativen som studerats. Därför utgår arbetet med detaljplanen från befintlig gatutformning.



Figur 1: översikt som visar placering av punkthusen, utbyggnad av Snöbollens förskola, befintlig vändplan och befintlig parkväg

I följande avsnitt redovisas alternativa utformningar för Västertorpsvägen, parkvägen och vändplanen.

3. Undersökta utformningsalternativ för Västertorpsvägen

Västertorpsvägen mellan korsningen Vasaloppsvägen och Johannisdalsgatan är 7m bred för körbanan och 1,5m för gångbanan på södra sidan och på norra sidan varierar i bredd mellan 1,8-2,5m.

Parkeringen på södra sidan av gatan är reglerad och gatan trafikeras av trafikeras av nattbussar och ersättningsbussar för Tunnelbanan vid behov.

Gatan längslutning och tvärlutning är <1%. De studerade alternativen behåller gatans nuvarande längslutning och tvärlutning.

Det finns ett befintligt övergångsställe framför fastigheten Pulkan 1, Övergångsstället behålls i samtliga alternativen men läget bör ses över vid kommande skeden.

3.1 Alternativ KB 6,5m med fullbredd 2,5m angöring

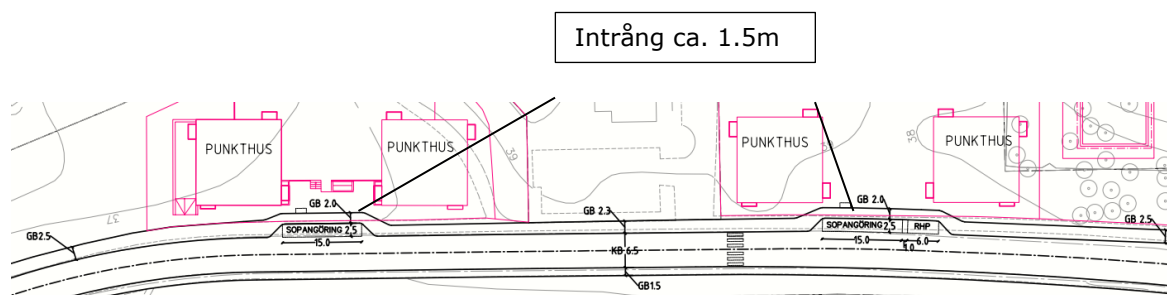
Gatans bredd minskas till 6,5m med en gångbana som är 2-2,5m bred på norra sidan. Befintlig gångbana med en bredd på 1,5m behålls på södra sidan. På norra

PM gator och gångbanor

Unr: 1320065027

sidan av gatan planeras en 2,5m bred angöringsficka framför västra punkthusen och en 2,5m bred angöringsficka samt en RHP framför östra punkthusen, se figur 2.

Konsekvenser: I detta alternativ försvinner möjligheten till reglerad parkering och trafik för ersättningsbussar försvåras eftersom gatan minskar i bredd. Även om kantstensparkering tas bort uppnås inte Trafikförvaltningens krav på bredd på körfält med busstrafik (3,5 m). Cirka 1,5m av gångbanan på norra sidan hamnar innanför den planerade fastighetsmarken.

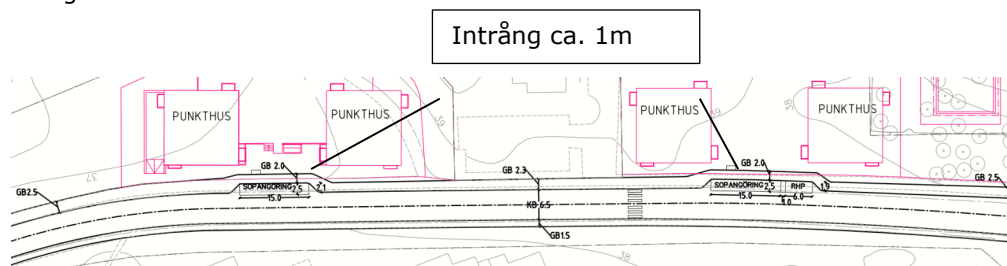


Figur 2: Alternativ KB 6,5m med fullbredd 2,5m angöring

3.2 Alternativ KB 6,5m med smal angöring

Gatans bredd minskas till 6,5m med en gångbana som är 2-2,5m bred på norra sidan. Befintlig gångbana med en bredd på 1,5m behålls på södra sidan. På norra sidan av gatan planeras en angöringsficka med en bredd på mindre än 2,5m framför både västra och östra punkthusen samt en RHP intill östra angöringen, se figur 3.

Konsekvenser: I detta alternativ försvinner möjligheten till reglerad parkering och trafik för ersättningsbussar försvåras eftersom gatan minskar i bredd. Cirka 1m av gångbanan på norra sidan hamnar innanför den planerade fastighetsmarken.

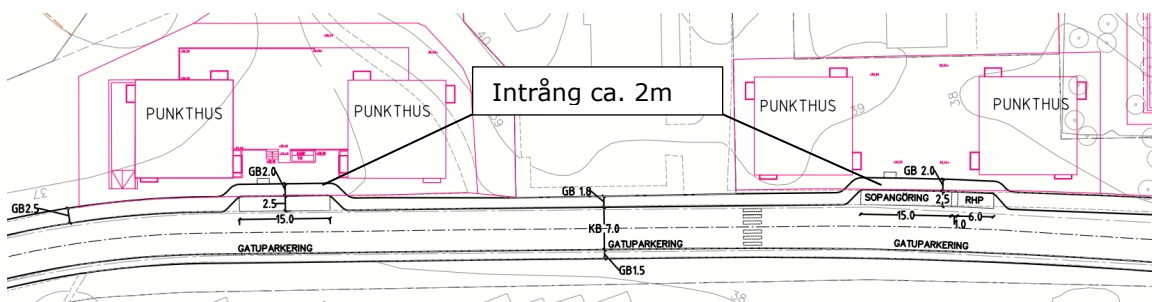


Figur 3: Alternativ KB 6,5m med smal angöring

3.3 Alternativ KB 7m med fullbredd 2,5m angöring

Gatans bredd på 7m behålls och det planeras en gångbana som är 2-2,5m bred på norra . Befintlig gångbana med en bredd på 1,5m behålls på södra sidan. På norra sidan av gatan planeras en 2,5m bred angöringsficka framför västra punkthusen samt en angöringsficka och en RHP med en bredd på 2,5m framför östra punkthusen, se figur 4.

Konsekvenser: I detta alternativ behålls möjligheten till reglerad parkering samt möjlighet för ersättningsbussar. Dock hamnar cirka 2m av gångbanan innanför den planerade fastighetsmarken.

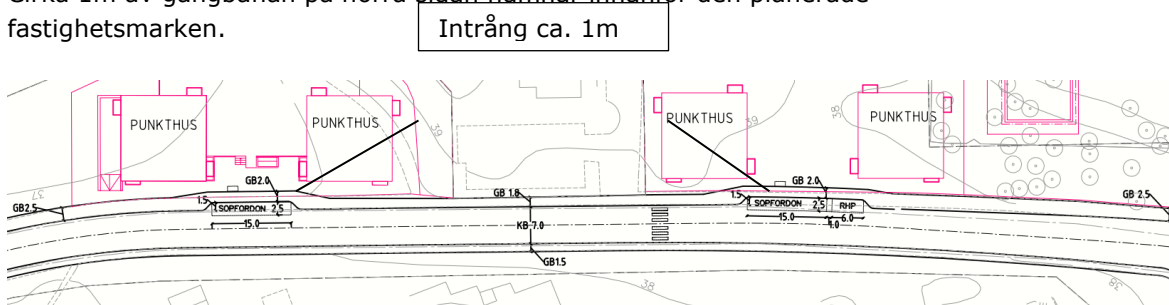


Figur 4: Alternativ KB 7m med fullbredd 2,5m angöring

3.4 Alternativ KB 7m med smal angöring

Gatans bredd på 7m behålls och det planeras en gångbana som är 2-2,5m bred på norra sidan. Befintlig gångbana med en bredd på 1,5m behålls på södra sidan. På norra sidan av gatan planeras en angöringsficka med en bredd på mindre än 2,5m framför både västra och östra punkthusen samt en RHP intill östra angöringen, se figur 5.

Konsekvenser: I detta alternativ behålls möjligheten till reglerad parkering samt möjlighet för ersättningsbussar. Cirka 1m av gångbanan på norra sidan hamnar innanför den planerade fastighetsmarken.



Figur 5: Alternativ KB 7m med smal angöring

3.5 Beslut inför framtagning av detaljplan

Gångbana (1,8-2,5m) norr +Körbana (7m) +Gångbana (1,5m) söder.
Med denna lösning bevaras möjligheten till parkering på södra sidan och att ersättningsbussar kan trafikera gatan på samma sätt som idag.

4. Undersökta utformningsalternativ för parkvägen

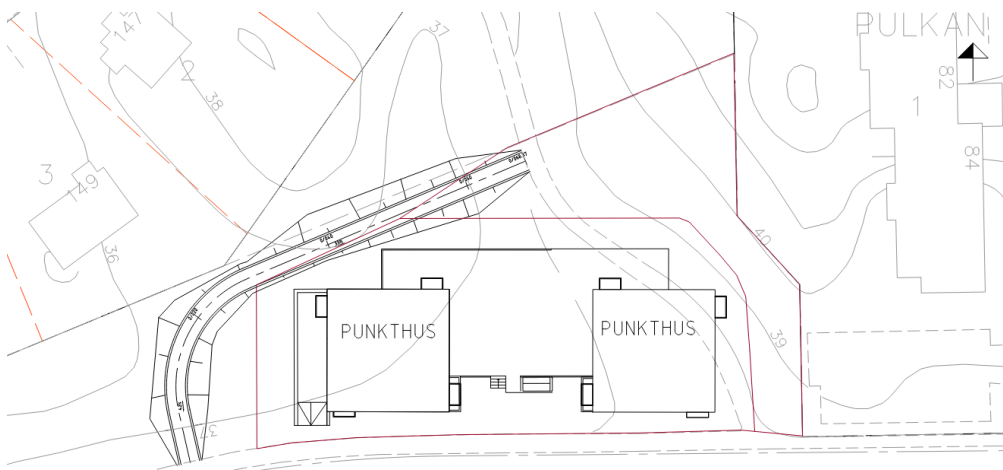
Den befintliga parkvägen mellan Larsmässgatan och Västertorpsvägen är en anslutning till bland annat tunnelbanan. Denna parkväg som är 2,5m kommer i konflikt med ett av de planerade punkthusen.

I undersökningen har en ny parkväg med en bredd på 2,5m och maximalt 5% längslutning studerats för att uppfylla tillgänglighetskraven för gående enligt TH.

4.1 Alternativ väster om punkthusen

I detta alternativ placeras parkvägen väster om punkthusen med en längslutning som varierar mellan 3,5-4,5%. Eftersom terrängen är ganska kuperad krävs markfyllning längs en större del av sträckan, se figur 6.

Konsekvenser: Alternativet påverkar terrängen med slänter som hamnar på den planerade fastighetsmarken. Dessutom hamnar läget i fel riktning för gångtrafikanter som har tunnelbanan som målpunkt.

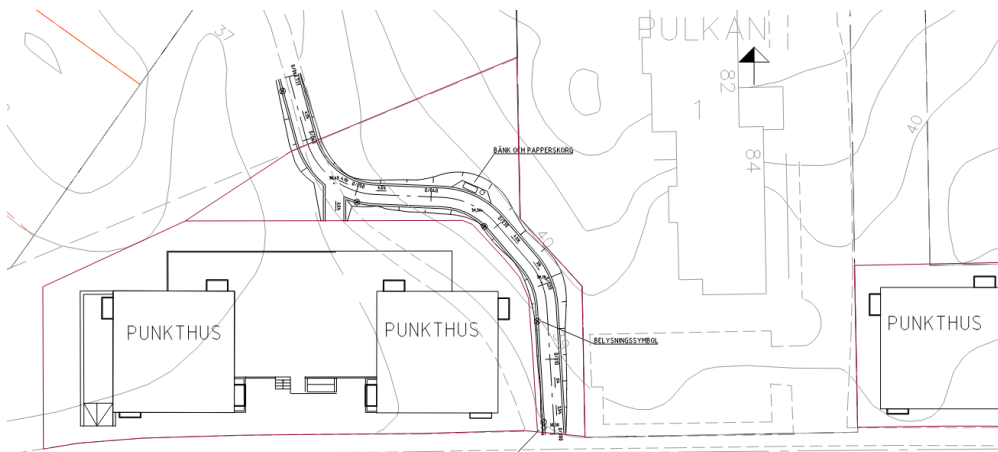


Figur 6: Alternativ parkväg väst

4.2 Alternativ öster om punkthusen

I detta alternativ placeras parkvägen öster om punkthusen med längslutning som varierar mellan 3,5-5%, se figur 7.

Konsekvenser: Alternativet påverkar inte intilliggande fastigheter och ligger i rätt riktning för anslutning till tunnelbanan.



Figur 7: parkväg österut

4.3 Beslut inför framtagning av detaljplan

Stockholms stad har valt att placera parkvägen öster om punkthusen. Eftersom alternativet har minst påverkan på terrängen och befintliga fastigheter samt skapar en naturlig riktning för gångtrafikanter som har tunnelbanan som målpunkt.

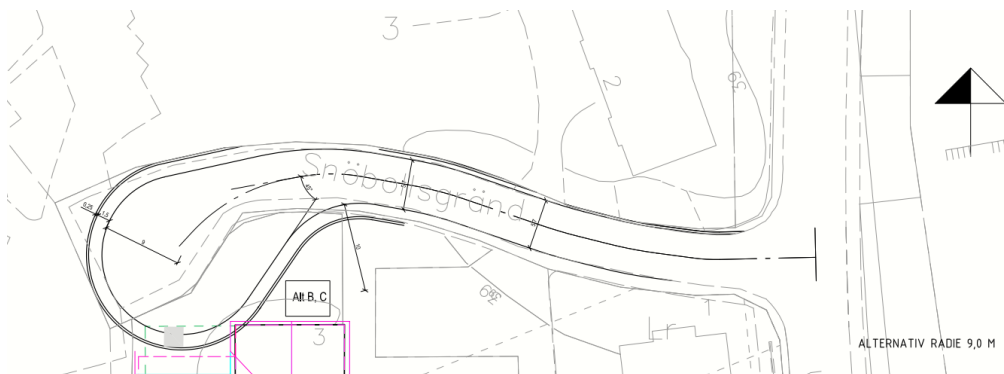
5. Undersökta utformningsalternativ för vändplan på Snöbollsgränd

Vändplanen på Snöbollsgränd har idag en radie på 6.25m, vilket inte uppfyller tillgänglighetskraven för angöring enligt VGU som kräver en radie på 9m. Då en vändplan med en radie på 9 meter inte får plats i den redan bebyggda miljön har flera alternativ undersökts. Efter dialog med Trafikkontoret har fokus legat på att samla så många fordonsrörelser som möjligt på samma plats. Detta för att undvika konflikt med barn som rör sig kring förskolan. Av denna anledning föreslås vändplanen användas för angöring för leveransfordon. Backning över gångbanan vid vändplanen tillåts även för att tillskapa en RHP på kvartersmark. Vändplaner med olika radier har studerats med max 3% längslutning och 2,5% tvärlutning.

5.1 Alternativ Radie 9m

I detta alternativ kan ett sopfordon angöra på gatan. Möjligheten försvåras om ett LBN fordon på 12m är parkerat på vändplanen, se figur 8.

Konsekvenser: Alternativet kräver stor yta och gångbanans bakkant krockar med befintlig byggnad.

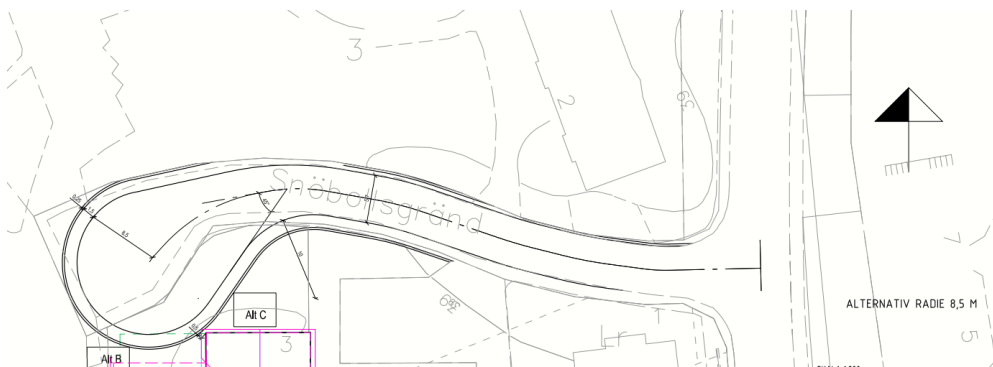


Figur 8: Vändplan radie 9m

5.2 Alternativ Radie 8,5m

I detta alternativ krävs backning för att kunna vända ett sopfordon. Antal backningar ökar när ett LBN fordon 12m är parkerat på vändplanen, se figur 9.

Konsekvenser: Alternativet kräver stor yta och stödkonstruktioner eftersom gångbanans bakkant hamnar nära den befintliga byggnaden.

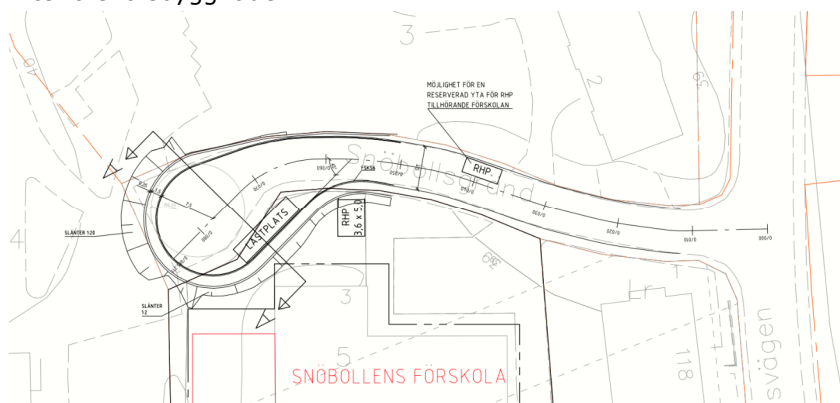


Figur 9: Vändplan radie 8,5m

5.3 Alternativ Radie 7,5m

I detta alternativ krävs backning flera gånger för att kunna vända ett sopfordon. Antal backningar ökar när ett LBN fordon 12m är parkerat på vändplanen, se figur 10.

Konsekvenser: Alternativet är bättre jämfört med det befintliga och påverkar inte förskolebyggnaden.



Figur 10: Vändplan radie 7,5m

5.4 RHP

I samtliga alternativ finns möjlighet för placering av RHP på förskolans mark samt en reserverad RHP på gatan.

Placering av RHP på förskolans mark kräver markutjämning för att uppfylla tillgänglighetskraven.

5.5 Beslut inför framtagning av detaljplan

Stockholms stad har valt att utforma vändplanen med en radie på 7,5m eftersom detta alternativ har minst påverkan på förskolans fastighet och förbättrar den befintliga situationen.

6. Restlista

Kvarstående punkter som behöver utredas ytterligare i kommande skeden:

- **Inmätning:** Höjdsättning och slänterna har gjorts med hjälp av höjdsättningen på baskartan eftersom ingen inmätning har funnits tillgängligt. Höjdsättning, lutningar och slänterna bör ses över när inmätningssunderlag är tillgängligt.
- **Kantsten:** Det krävs sänkning av kantstenar vid nya in- och utfarter likt som befintliga. Åtgärderna bör tas i kommande skeden.
- **Körspår:** Körspåranalys bör utföras för angöringsfickor i Västertorpsvägen samt in-utfarter till nya garagehuset.
- **Ledningar:** Befintliga dagvattenbrunnar och befintliga ledningar har inte studerats i denna undersökning. Omläggningar och projektering av nya ledningar och brunnar bör ses över av teknikområdet LSO eller VA.
- **Träd:** Det finns befintliga träd i parkmarken som påverkas av omläggningen av parkvägen. Läget för parkvägen bör justeras om det finns behov av att bevara skyddsvärda träden.
- **Överbyggnad:** överbyggnad ska följa rekommendationer från TH.

7. Bilagor

Västertorpsvägen

- Ritning Alt KB 6,5 m_ utan gatuparkering-fullbredd angöring.pdf
- Ritning Alt KB 6,5 m_ utan gatuparkering-smal angöring.pdf
- Ritning Alt KB 7 m_ med bef gatuparkering-fullbredd angöring.pdf
- Ritning Alt KB 7 m_ utan gatuparkering-smal angöring.pdf

Parkvägen

- Ritning Parkvägen väst
- Ritning Parkvägen öst

Vändplanen

- Ritning Vändplan Radie 8,5m och 9m
- Ritning Vändplan Radie 7,5m

PM gator och gångbanor

Unr: 1320065027