



Stockholms
stad

TrafikPM

Underlag till detaljplanerna Kv Oslo 1 m.fl. och kv Ålesund 1 m.fl. i Husby

Juni 2018

Uppdrag Trafikanalys Husby
Titel på rapport: TrafikPM Husby, underlag till detaljplanerna kv Oslo
m.fl. och kv Ålesund m.fl.
Datum: Slutversion 2018-06-21

Medverkande

Beställare: Stockholms stad, Exploateringskontoret
Kontaktperson: Axel Nelstrand, Lilly Lwam Abraham
Konsult: Sweco

Uppdragsansvarig: Adelinn Persson Söör
Trafikplanerare: Käti GÜthlein
Kvalitetsgranskare: Krister Isaksson

Innehållsförteckning

1	Bakgrund, syfte och avgränsning	4
2	Styrande dokument och riktlinjer	6
3	Nulägesbeskrivning	6
3.1	Gatunät	6
3.2	Kollektivtrafik	7
3.3	Gång- och cykelnät	8
4	Planförslag	9
4.1	Norgegatan	9
4.2	Trondheimsgatan	11
4.3	Oslogatan	12
4.4	Bergengatan	13
5	Slutsatser	14

Referenser

1. Bakgrund, syfte och avgränsning

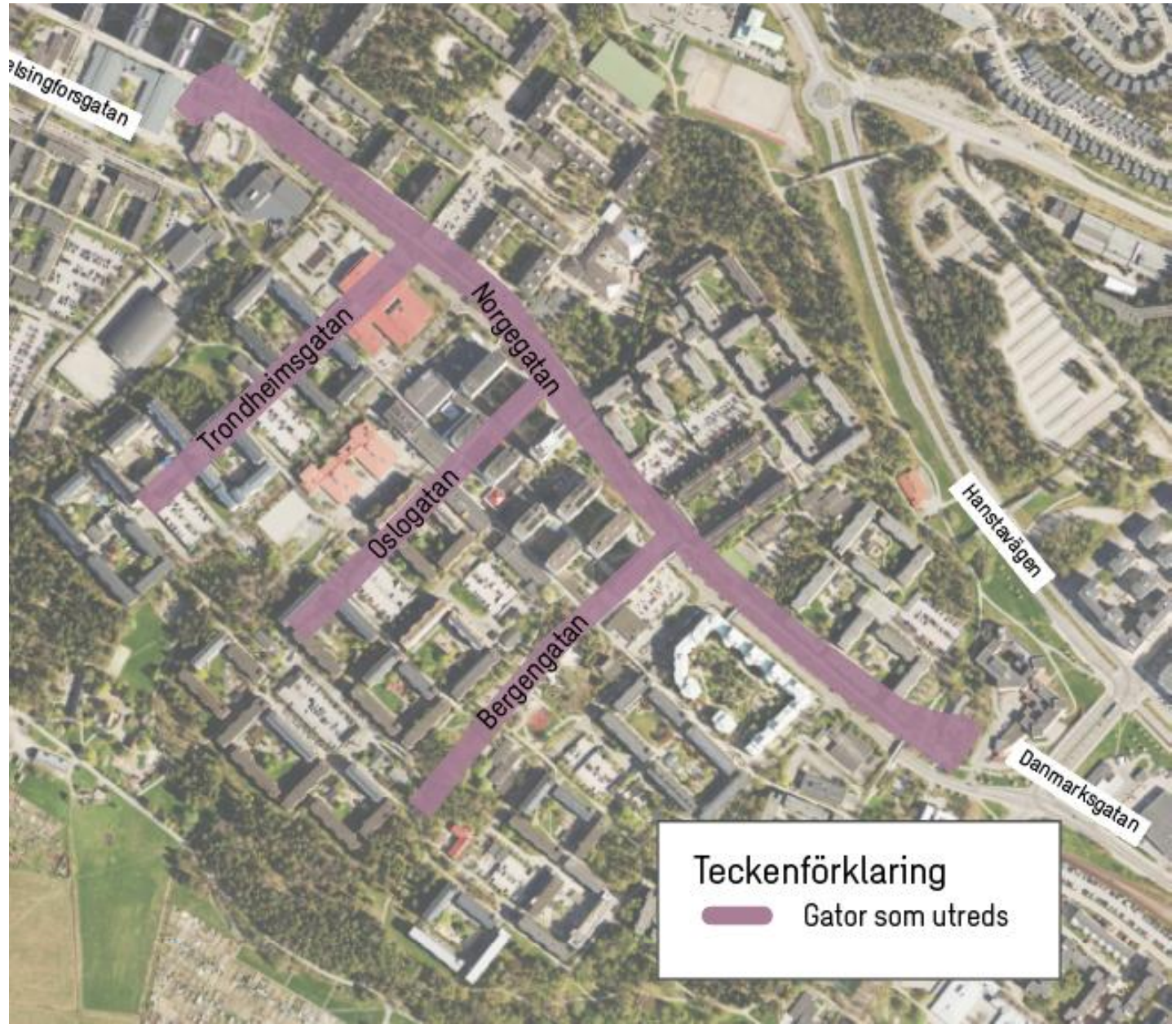
Husby planeras förtätas med bostäder med entréer och angöring mot gatunivå. Till följd av planerad bebyggelse ställs nya krav på intilliggande gator och deras funktion.

Sweco har fått i uppdrag att utreda och ge förslag på utformning av Norgegatan, Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan samt ta fram planskisser och sektioner på nämnda gator.

Syftet med utredningen är att:

- säkerställa samtliga trafikslags tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet
- bevara gatuträd så långt det är möjligt
- öka möjlighet för rörelse på fler nivåer än dagens trafikseparering
- förbättra kopplingar till omkringliggande stadsdelar

Uppdraget är avgränsat till Norgegatan mellan Jyllandsgatan och Helsingforsgatan, Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan. Följande utredning och förprojektering är framtagen utifrån grundkarta/baskarta, där exempelvis träd och annan teknisk utrustning ej är fullständig. Befintliga träd och teknisk utrustning har i möjligaste mån identifierats och syftas in i kartmaterialet. Lika så brofäste och bropelare. Förslag på gatusektioner och planskisser har utarbetats utan ledningssamordningskarta. Vissa av de föreslagna åtgärderna påverkar kvartersmark.



Figur 1. Illustration över utredningsområdet, färgat område i bild

Kv Oslo 1 m.fl.

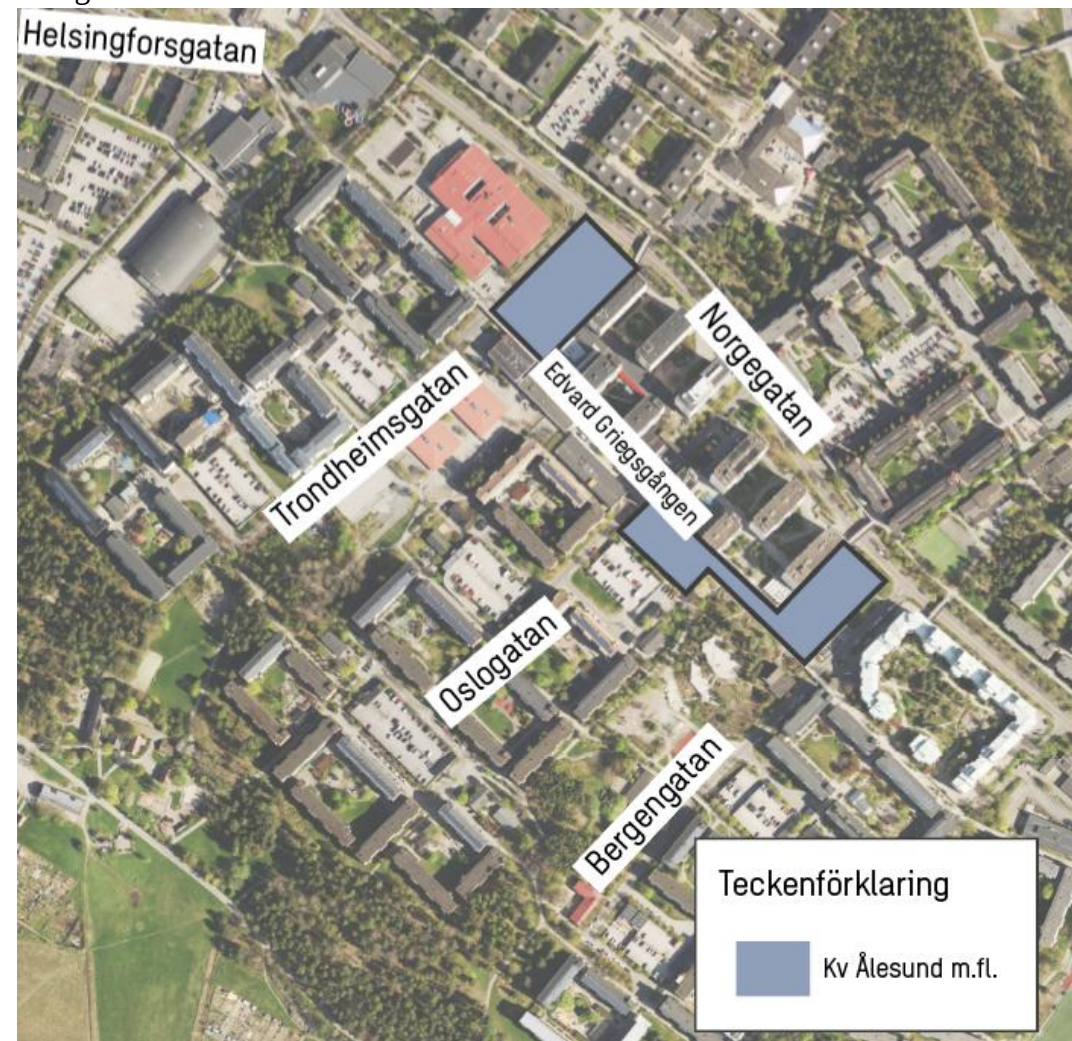
Planläggning av kv Oslo 1 m.fl. inom stadsdelen Husby möjliggör 120 lägenheter som planeras byggas på sex parkeringsdäck. Parkeringsdäcken förnyas med nya gavlar mot gatan. Se figur 2 nedan.



Figur 2. Planområde för kv Oslo 1 m.fl.

Kv Åleslund 1 m.fl.

Planförslaget syftar till att möjliggöra ca 240 lägenheter och utveckling av handelsytor vid Husby centrum samt offentliga rum. Planområdet utgörs av fastigheter kring Husby centrum tunnelbaneuppgångar. Se figur 3 nedan.



Figur 3. Planområde för kv Åleslund 1 m.fl.

2. Styrande dokument och riktlinjer

Följande styrande dokument och riktlinjer har använts i denna utredning.

Översiktsplan, Stockholms stad 2018

Norgegatan och Trondheimsgatan ska enligt översiktsplanen på sikt omvandlas till stadsgatan. Blandad bebyggelse föreslås längs gatan. Gatorna ska bli ett attraktivt offentligt rum, samt vara framkomliga och trafiksäkra för gång-, cykel- och biltrafik. Utrymme kan prioriteras för kollektivtrafik vid behov. Planeringsinriktningarna med avseende på gång- och cykelvägar är att de ska ha hög kvalitet genom att vara trygga, säkra, framkomliga och lätta att hitta.

Framkomlighetsstrategin, Stockholms stad 2012

Framkomlighetsstrategin beskriver en vision för stadens transportsystem 2030 i vilken tillgängliga gaturum används så effektivt som möjligt, samt anger en prioriteringsordning mellan trafikslag på stadens gator som följer: gång- och cykel, kollektivtrafik, näringslivets transporter, taxi och till sist bil.

Gångplanen, Stockholm 2012 respektive Cykelplanen, Stockholms stad 2012

Planerna är båda en del av framkomlighetsstrategin och innehåller en handlingsplan för ett ökat gående och cyklande i Stockholm. Cykelplanen innehåller utöver handlingsplanen mer detaljerad information om önskvärd standard på stadens tre olika typer av stråk: pendlingsstråk, huvudstråk och lokalstråk.

Jämställd stadsplanering, Socialt Värdeskapande Analys

Detaljplanerna för Husby utgår från att det ska bli lättare, tryggare och säkrare att röra sig i Husby. Det innebär att män och kvinnor ska kunna kombinera vardags- och arbetsliv, att gatumiljöerna ska vara levande och inte programmeras efter stereotypa funktioner. Den fysiska strukturen i ett område kan försvåra eller förenkla att personer ska kunna leva jämställt.

Utöver ovanstående strategiska dokument tillkommer riktlinjer som mer detaljerat beskriver bland annat krav på bredd och sikt vid projektering av allmän platsmark:

- Projektera och bygg för god avfallshantering, Stockholms stad 2015.
- Planeringsstöd för byggnation i anslutning till allmän platsmark, Stockholms stad 2015.
- Riktlinjer: Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss). Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, 2018.
- Råd för vägar och gators utformning. Sektion tätort gaturum: Dimensionering av trafikbanor. Trafikverket 2015:087.
- Vägar och gators utformning. Sidoanläggningar: Bussanläggningar. Vägverket 2004:80.
- Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby-Kista, Endske-de-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck, Stockholm stad, 2017-03-30. Obs! Genomförandebeslut har ej tagits.

3. Nulägesbeskrivning

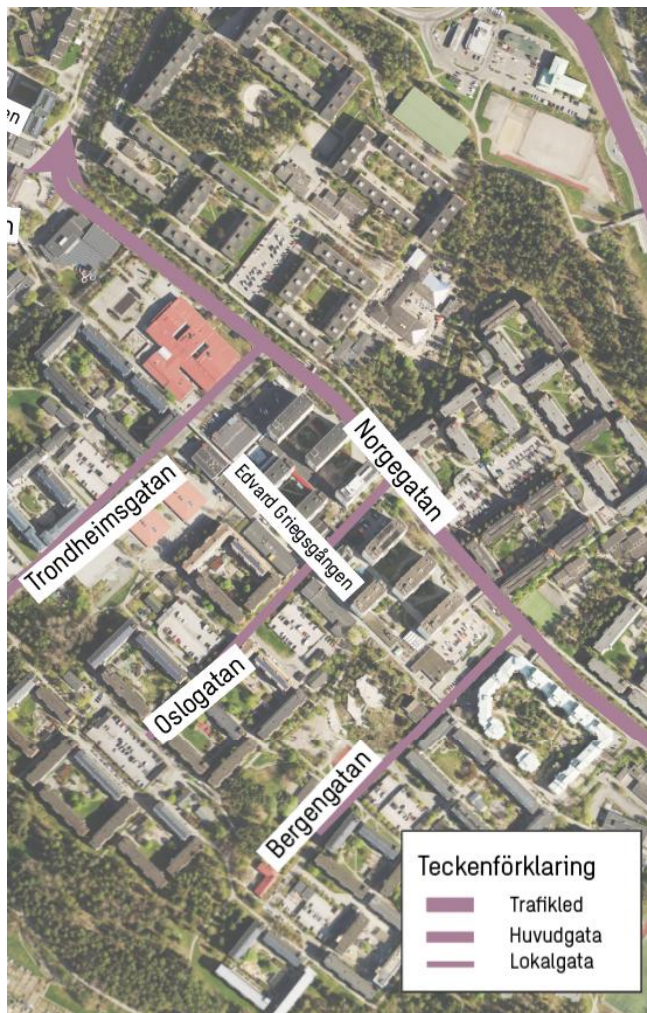
Husby är byggt under 1970-talet som en del av miljonprogrammet med rådande planeringsnormer om en trafikseparerad stad.

Trafiksepareringen innebär att Husby karaktäriseras av ett trafiksystem med få konfliktpunkter mellan biltrafik och gång- samt cykeltrafik. För gående- och cyklande finns ett nivåseparerat gång- och cykelnät på vilket gång- och cykeltrafiken färdas planskilt från biltrafiken. I korsningspunkterna färdas gående och cyklande på broar över gatorna. Gångbanor och cykelbanor saknas på gatunivå på flertalet gator.

Kritiken mot trafiksepareringen utgörs främst av att den skapar oattraktiva och otrygga miljöer. Upptampade stigar längs med gatorna vittnar om att kopplingar saknas längs med gatorna.

3.1 GATUNÄT

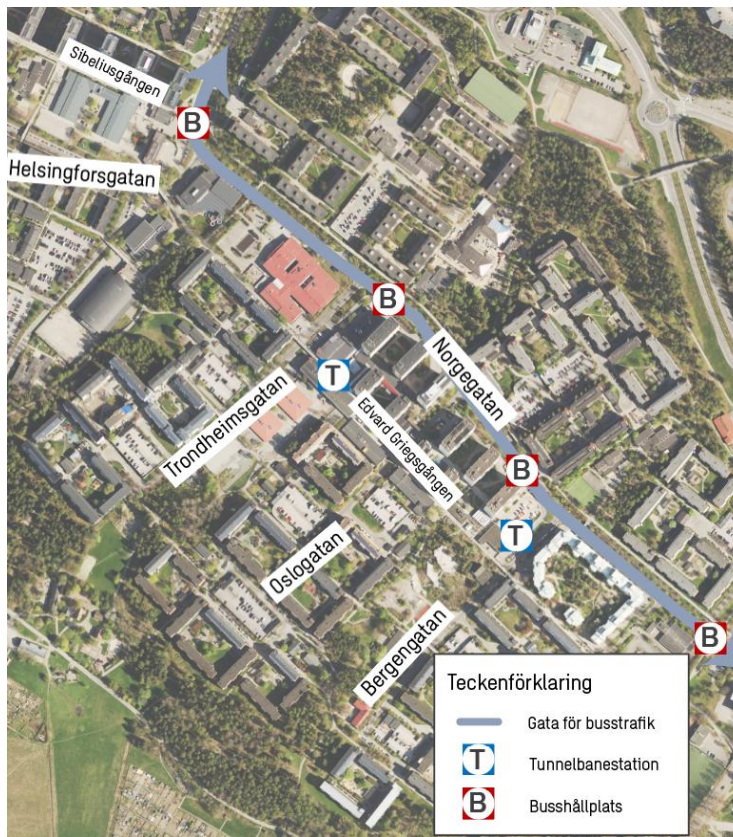
Biltrafik genom Husby som också har start- eller målpunkt i Husby färdas längs matargatan Norgegatan. Norgegatan har hastighetsbegränsningen 50 km/h och ett årsdygnsflöde på ca 10 000 fordon/dygn år 2014 (flödet varierar mellan ca 8400 - 10 700 fordon/dygn). På Norgegatan förekommer troligtvis en låg andel genomfartstrafik, eftersom Hanstavägen är det naturliga vägvalet för trafik med start- och målpunkt utanför Husby. Till Norgegatan ansluter bland annat lokalgatorna Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan. Samtliga lokalgator har hastighetsbegränsning om 30 km/h. Lokalgatorna ansluter till bostadsnära parkering, ex. parkeringshus eller markparkering och avslutas med en vändplats.



Figur 4. Illustration över gatunät för motorfordonstrafik inom utredningsområdet

3.2 KOLLEKTIVTRAFIK

På Norgegatan finns fem busslinjer varav en stombuss, nummer 178 mellan Mörby station och Jakobsbergs station. Stombusslinjen har under högtrafik på vardagar ca 6 avgångar per timme i en riktning och annars under dagtid ca 4 avgångar per timme i en riktning. De andra bussarna har ca 4 avgångar under högtrafik i en riktning och annars mellan 2-4 avgångar dagtid, undantag två linjer som ej trafikerar gatan under helg. Det innebär sammantaget ca 36 avgångar under högtrafik i båda riktningarna.



Figur 5. Illustration över kollektivtrafikens sträckning och busshållplatser

Husby har en tunnelbanestation på tunnelbanans Akallalinje och vid Trondheimsgatan och Bergengatan finns möjlighet att byta mellan buss och tunnelbana. På sikt kommer linjen mot Akalla att förlängas till Barkarby.

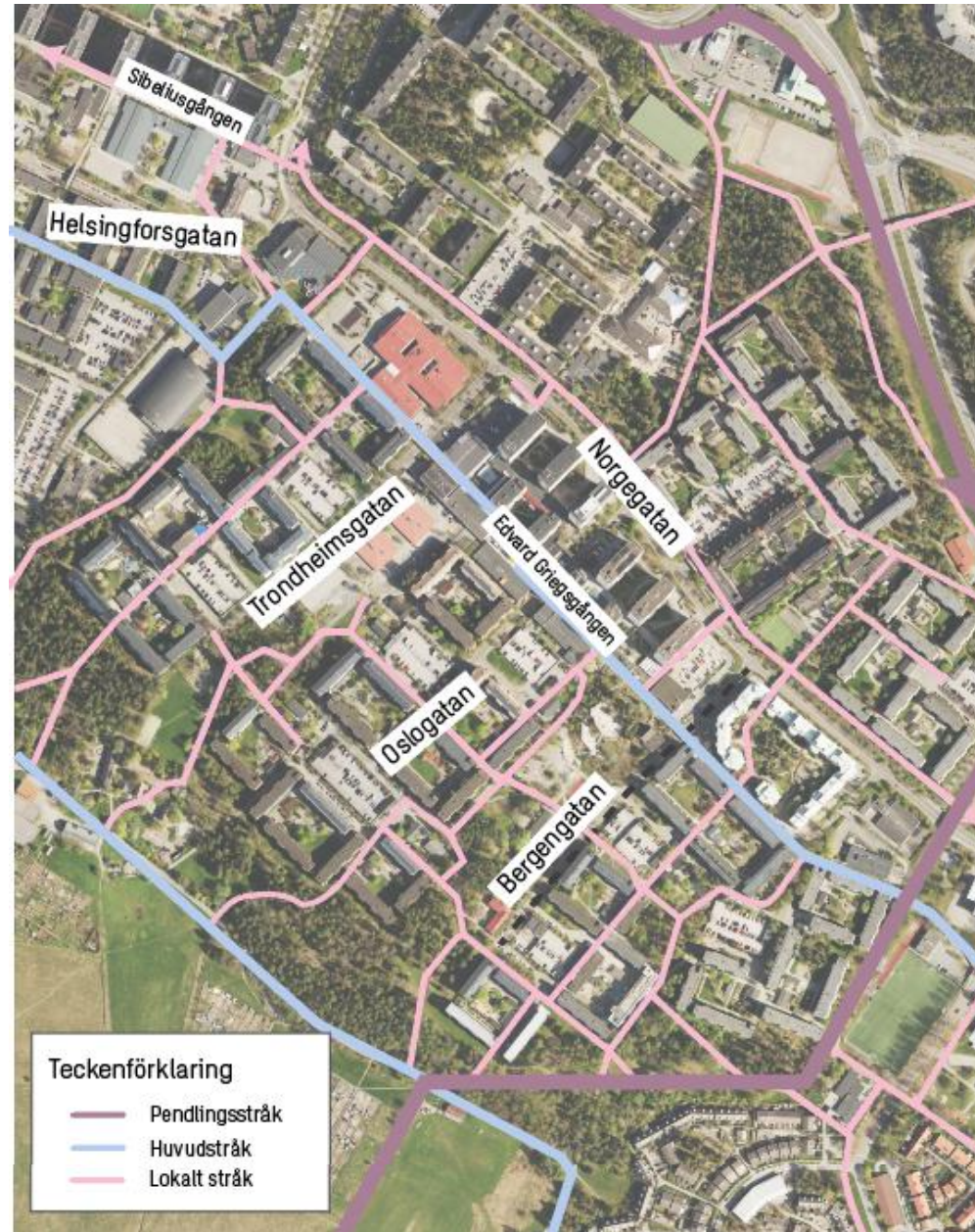
I figur 5 nedan illustreras sträckning för buss och busshållplatser.

3.3 GÅNG- OCH CYKELNÄT

Gång- och cykelnätet består av övervägande gemensamma gång- och cykelbanor. Genom Husby löper ett centralt stråk: Edvard Griegsgången som också är huvudstråk för cykel enligt cykelplan 2012. Närmsta pendlingscykelstråk löper längs Finlandsgatan, Hansstävågen och Roglandsgången.

Edvard Griegsgången sammanbinder viktiga målpunkter i Husby så som Husby centrum, Husbyparken och Husbybadet. Utöver Edvard Griegsgången finns flertalet stråk av lokal karaktär som ansluter till Edvard Griegsgången. Ett av stråken löper parallellt med Norgegatan och sammanbinder tillsammans med Edvard Griegsgången Husby med Akalla och Kista. Tillsammans utgör de ett finmaskigt gång- och cykelnät som sammanbinder ur ett barnperspektiv viktiga platser till exempel förskola, skola, idrottsplats, lekplatser, parker, busshållplats och tunnelbana. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv möjliggör det trafikseparerade nätet i mycket hög grad ett självständigt resande för barn och ungdomar.

I dagsläget finns dock tydliga spår längs gatorna att de även används av gångtrafikanter. Troligtvis främst för att ta sig till parkering som sker på gatan men också till busshållplatser på gatunivå. Det tyder på att det finns ett behov av ett finmaskigare gång, men kanske också cykelnät.



Figur 6. Gång- och cykelvägnät

4. Planförslag

Planförslaget utgår ifrån att behålla trafiksepareringens styrka: trafiksäkerhet, men samtidigt också göra planerad bebyggelse tillgänglig för gång- och cykeltrafik. Planerad bebyggelse tillgängliggörs genom att gångbanor och cykelbanor anläggs på gatunivå, samt att ramper och trappor mellan gatunivå och befintligt gång- och cykelnät anläggs respektive förbättras. Befintliga gatuträd behålls i den mån det är möjligt. Vid utrymmesbrist har gatuträden prioriterats framför en bättre cykellösning. Planförslaget kompletterar således nuvarande gång- och cykelnät istället för att ersätta befintligt nät.

Planförslaget innebär generellt att körbanor smalnas av till förmån för gång- och cykelbanor samt en främjad hastighetsefterlevnad för biltrafik på gatan. Nuvarande körbanebredder medger hastigheter över den tillåtna gränsen. Gång- och cykelpassager hastighetsdämpas för att sänka trafiken då oskyddade trafikanter korsar gatorna. Genomgående gångbanor planeras på alla lokalgator. Förslaget innebär att det på vissa platser sker intrång på fastighetsmark.

4.1 NORGEGATAN

Längs Norgvegatans södra sida planeras en separerad dubbelriktad gång- och cykelbana. I korsningspunk-

terna med lokalgatorna ska gång- och cykelbanan vara upphöjd och genomgående. Såväl gångbanan som cykelbanan får en bredd på 2,5 meter. Bredden på cykelbanan uppfyller de krav som ställs på huvudstråk i cykelplanen, undantag vid hållplats Trondheimsgatan där gående och cyklande måste samspela på en gemensam yta vid ramp till hållplats. Släpp, i form av en nollad kantsten anläggs på Norgvegatans cykelbana för cykeltrafik till- och från samtliga lokalgator. Ingen angöring planeras längs Norgvegatan.

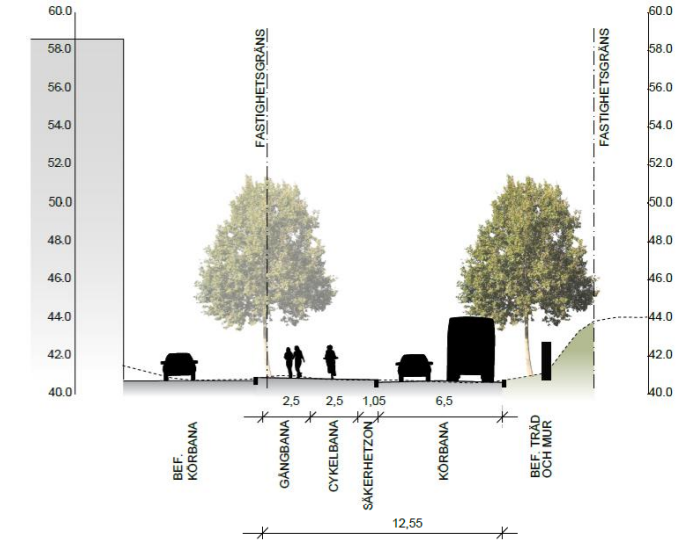
Körbanan föreslås få bredden 6,5 meter, vilket innebär utrymmesklass B för den dimensionerande trafiksituationen möte mellan två lastbilar/bussar. Utrymmesklassen bedöms ge mindre god körkomfort, men god trygghet och säkerhet om trafikanterna anpassar hastigheten vid mötet. Bredden är en halvmeter smalare än den rekommenderade minsta körbanebredden enligt Ribuss. Den framtida hastighetsbegränsningen på Norgvegatan föreslås bli 40 km/h enligt hastighetsöversynen i stadsdelsområdet Rinkeby-Kista som Husby tillhör, dock har ett genomförandebeslut ej tagits i trafiknämnden.

Fickhållplatserna längs Norgvegatans södra och norra sida föreslås ersättas med körbanehållplatser för att möjliggöra separat gång- och cykelbanan på gatans södra sida. Samtliga hållplatser på Norgvegatan i anslutning till planområdena tillgänglighetsanpassas. Fickhållplatserna i nuvarande utformning uppfyller ej kraven som ställs i Ribuss.

Körbanehållplatser innebär god trafiksäkerhet för gående och cyklande och är en lämplig hållplatstyp sett till trafikmängden på Norgvegatan enligt VGU Sidoanlägg-

ningar. Uppskattningen är baserad på en grov kapacitetsbedömning som har utförts med en metod som är framtagen av Trafikverket med följande indata: Antal bussar som stannar vid hållplatsen under högtrafik i båda riktningarna samt den dimensionerande dygnstrafiken (Dh-DIM) som förekommer på Norgvegatan, vilken uppskattas till ca 10% av årsdygnstrafiken. Fickhållplatser bedöms tåla större trafikmängder än körbanehållplatser.

På Norgvegatans norra sida i anslutning till hållplatserna på gatans norra sida föreslås gångbanor som ansluter lokalgator studeras vidare. Utformningen av Norgvegatan är så anpassad att det är möjligt att anlägga en gångbana även på norra sidan av gatan. Nedan visas en sektion på Norgvegatan.



Figur 8. Sektion på Norgvegatan (Illustration Kragh & Breglund)



FIGUR 1-5 Körbanehållplats

Figur 7. Körbanehållplats.

Källa: VGU Sidoanläggningar, Trafikverket 2004.

I anslutning till Husbybadet föreslås en gemensam gång- och cykelbana längs Helsingforsgatan till Nykarlebygatan (se lila sträckning i figur 9). Cykelbanan skapar förbättrad tillgängligheten för främst cyklande till badet som kommer via Norgegatan. Gång- och cykelbanan är ett komplement till befintliga gång- och cykelkopplingar på båda sidorna av Norgegatan som går till badhuset via det gång- och cykelnätet ovanför gatunivå (se streckad linje i figur 9). Det finns vidare behov av att se över cykelparkeringsplatser längs med Helsingforsgatan.

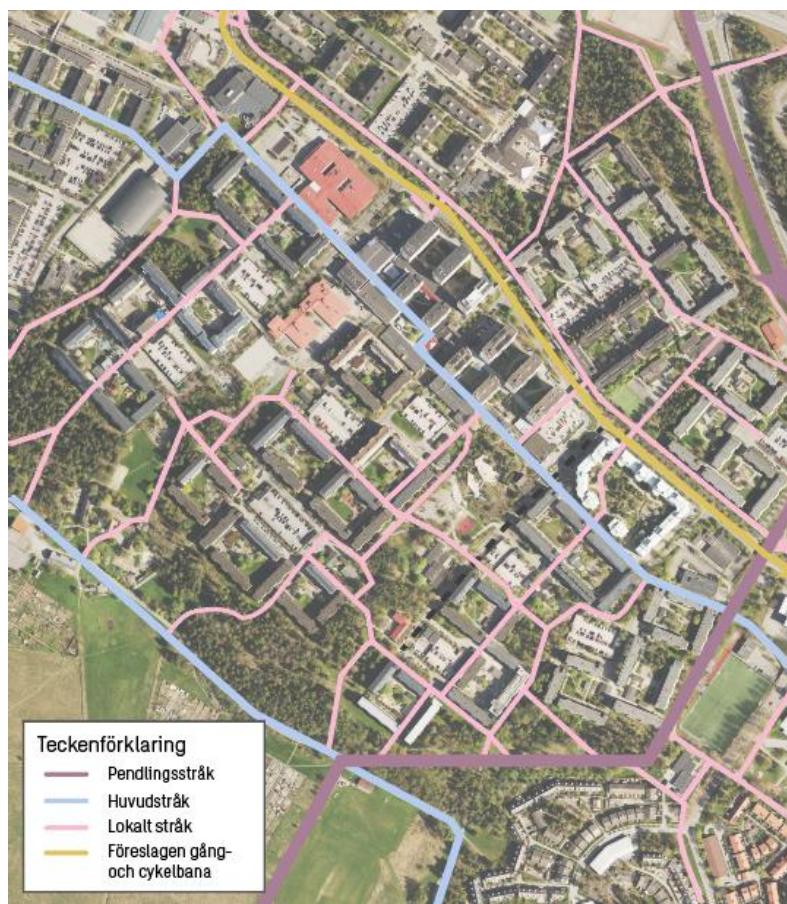


Figur 9. Illustration över trafikseparerad koppling till badhuset och koppling i gatunivå

Den planerade gång- och cykelbanan längs Norgegatan ökar tillgängligheten till pendlingscykelstråket längs Finlandsgatan, Hanstavägen och Roglandsgången.

I figur 10 nedan illustreras befintligt cykelvägnät med föreslagen ny koppling. Gång- och cykelvägen ansluter från Helsingforsgatan och löper på Norgegatans södra sida som ansluter till lokalgatorna Trondheimsgatan, Oslogatan och Bergengatan där cykling sker i bland-

trafik. Gång- och cykelbanan ansluter sedan till befintligt gång- och cykelstråk mot Hanstavägen, Danmarksgatan och Jyllandsgatan. Gång- och cykelbanan planeras efter huvudcykelstråkstandard där cykelbanan är 2,5 meter i bredd. Gång- och cykelbanan är en komplettering till nuvarande planskilda koppling som löper längs Norgegatans norra sida.



Figur 10. Illustration över befintligt gång- och cykelnät med kompletterande gång- och cykelbana längs med Norgegatamn, gul färg.

4.2 TRONDHEIMSGATAN

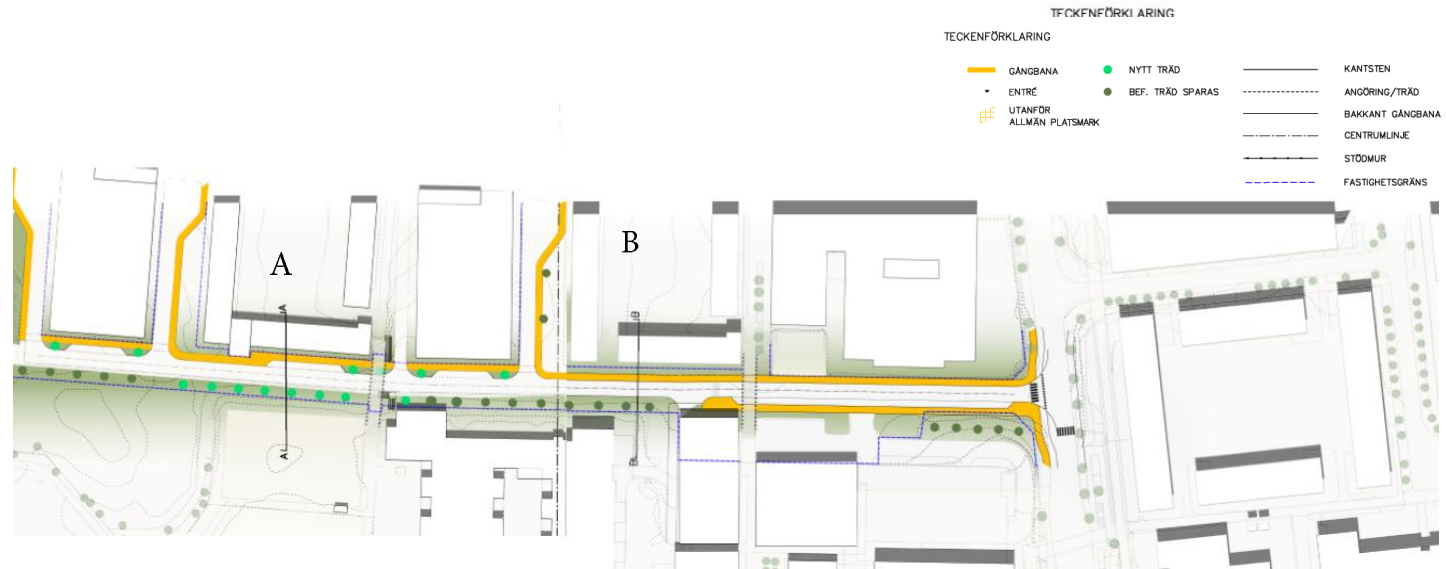
Längs Trondheimsgatan planeras en dubbelsidig gångbana i höjd med Husby centrum. Söder om Husby centrum planeras den norra gångbanan fortsätta till gatans slut, med anledning av att målpunkter med entré mot gatan saknas på södra sidan. Detta möjliggör även att befintliga träd på denna sträcka av gatan kan bevaras. Även nya träd föreslås planteras. Samtliga gångbanor är 2,5 meter breda.

Nya gångkopplingar planeras mellan Trondheimsgatan och gång- och cykelnätet ovanför gatunivå via trappor till Trondheimsbron. Befintlig koppling mellan Norgegatan och Edvard Griegsgången i anslutning till Husbygårdsskolan planeras förbättras med avseende på trafiksäkerhet.

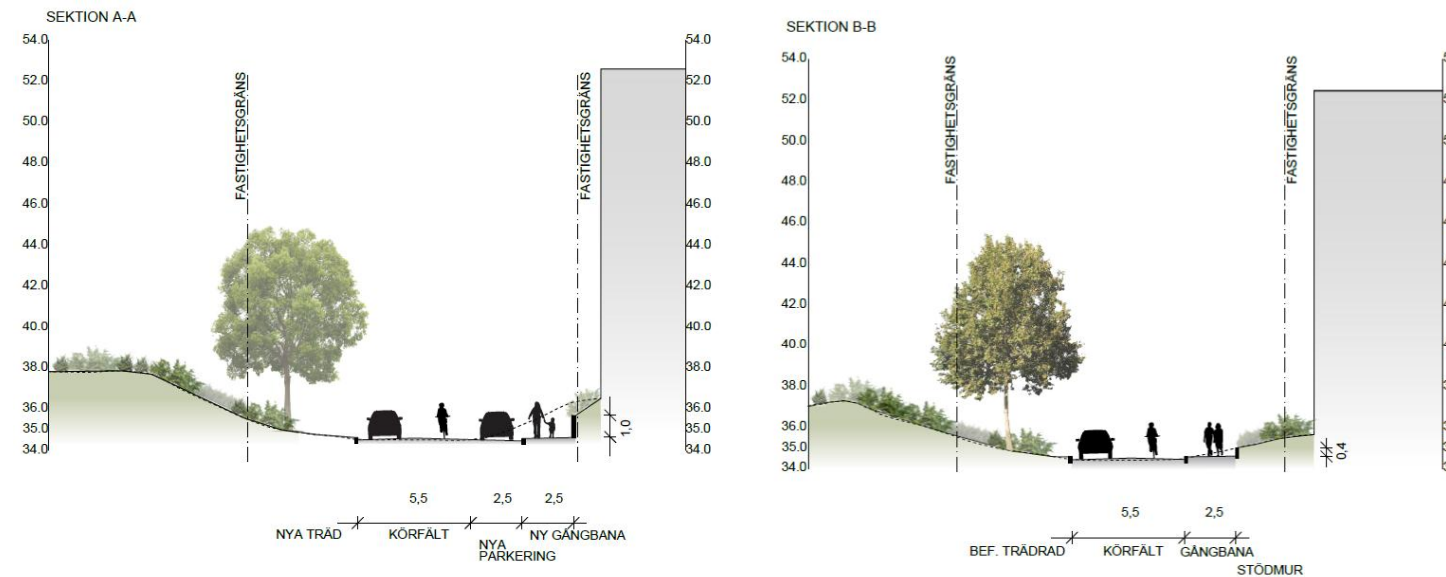
Det finns behov av att studera en gång- och cykelkoppling från Trondheimsgatan mot skolan, i form av en ramp. Ytan är idag på kvartersmark och det finns behov av att studera den tillsammans med inlastningen till skolan för att förbättra körgeometrin och därmed sikten då en eventuellt framtida ramp skulle korsas av lastfordon.

Angöring planeras vid Husby centrum. Körbanan föreslås få bredden 5,5 meter, vilket innebär utrymmesklass A för den dimensionerande trafiksituationen möte mellan lastbil och personbil. Utrymmesklassen bedöms ge god trygghet/säkerhet och körkomfort.

Den framtida hastighetsbegränsningen är fortsatt 30 km/h på Trondheimsgatan, liksom på närliggande lokalgator enligt hastighetsöversynen i stadsdelsområdet Rinkeby-Kista.



Figur 11. Illustration över kopplingar längs med Trondheimsgatan (Illustration Kragh & Breglund)



Figur 12. Sektion på Trondheimsgatan, A och B (Illustration Kragh & Breglund)

4.3 OSLOGATAN

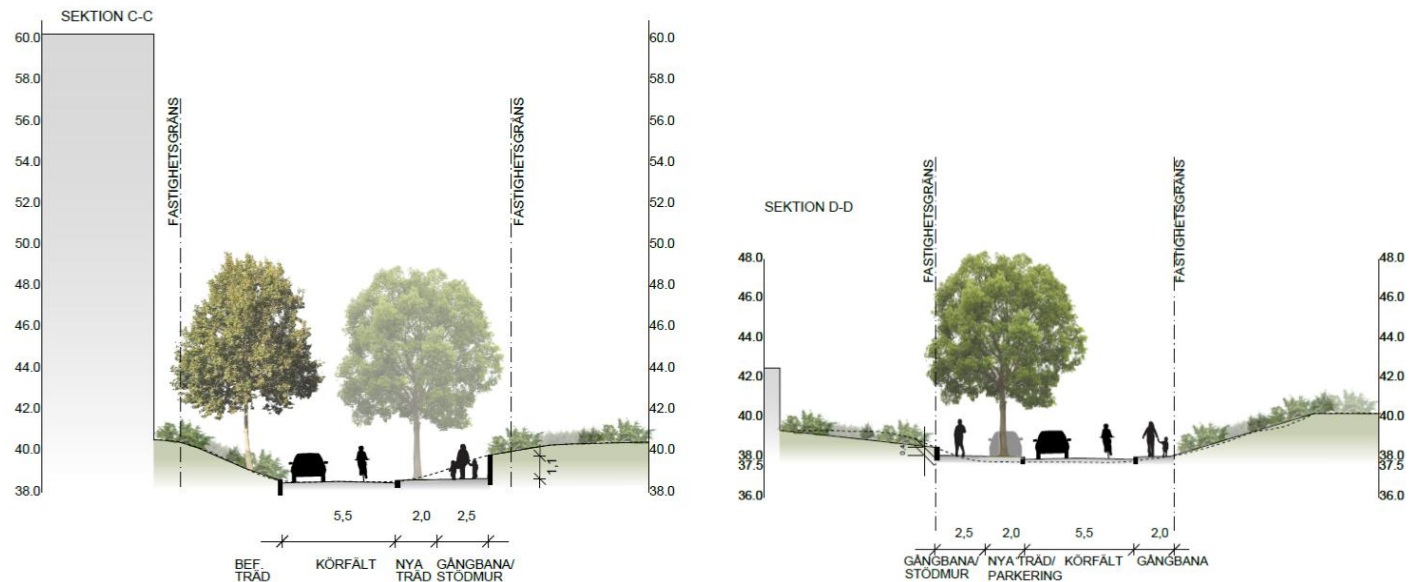
Längs Oslogatan planeras en dubbelsidig gångbana från Noregatan till ca ett kvarter söder om Edvard Griegsgången. Längre söder ut saknas målpunkter med entréer mot Oslogatan. Detta möjliggör även att befintliga träd på denna sträcka av gatan kan bevaras. Även nya träd föreslås planteras. Gångbanor planeras även längs de mindre tvärgatorna från Oslogatan som slutar i en vändplats. Gångbanorna förbättrar tillgängligheten till gång- och cykelnätet över Oslogatans nivå. Tvärgatorna används troligtvis för avfallshämtning från befintlig bebyggelse. I vändplatsen måste en sopbil göra en trepunktsvändning, vilket i dagsläget också är fallet.

Samtliga gångbanor är 2,5 meter breda. En ny gång- och cykelkoppling i form av en ramp planeras mellan Oslogatan och gång- och cykelnätet över gatunivå via Fridjof Nansengången. Ytterligare kopplingar som planeras är en trappa till Edvard Griegsgången och Oslobron.

Angöring kommer vara möjlig i anslutning till planerad bebyggelse. Körbanan föreslås få bredden 5,5 meter. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h.



Figur 13. Illustration över kopplingar längs med Oslogatan (Illustration Kragh & Breglund)



Figur 14. Sektion på Oslogatan, C och D (Illustration Kragh & Breglund)

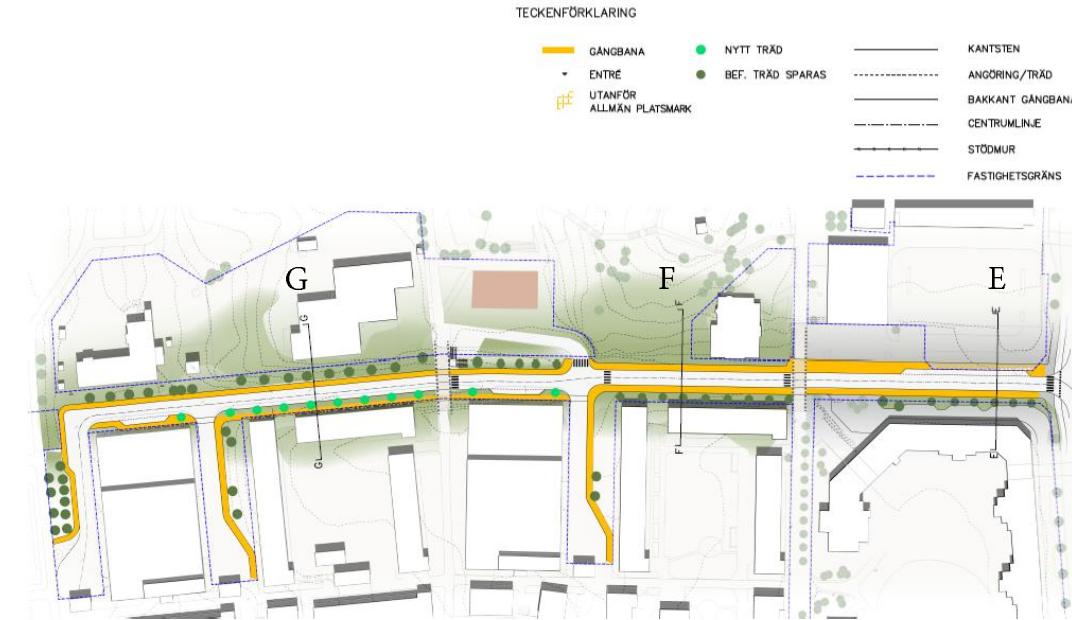
4.4 BERGENGATAN

Längs Bergengatan planeras dubbelsidiga gångbanor, trots detta kan många av de befintliga träden på sträckan bevaras. Även nya träd föreslås planteras. Gångbanor planeras även längs de mindre tvärgatorna från Bergengatan som slutar i en vändplats. I vändplatsen måste en sopbil göra en trepunktsvändning, vilket i dagsläget också är fallet.

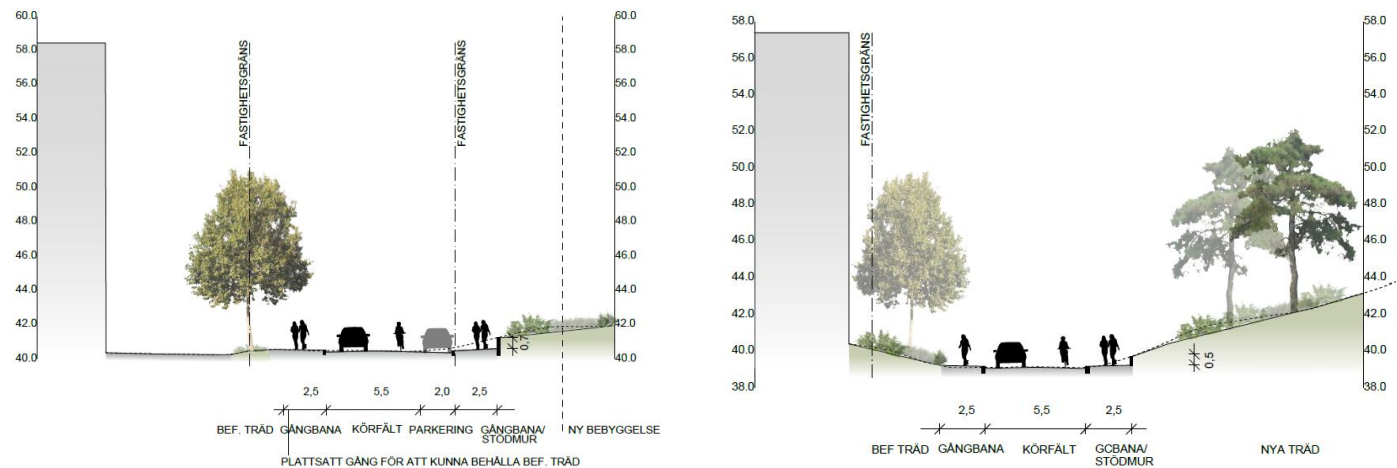
Gångbanorna förbättrar tillgängligheten till gång- och cykelnätet över Bergengatans nivå. Gångbanorna längs med Bergengatan varierar mellan 2-3 meter i bredd.

Det finns en befintlig gång- och cykelkoppling på fastighetsmark i form av en ramp mellan Bergengatan och Edvard Griegsgången. Ytterligare kopplingar som planeras till gång- och cykelnätet över gatunivå är en trappa till Bergenbron.

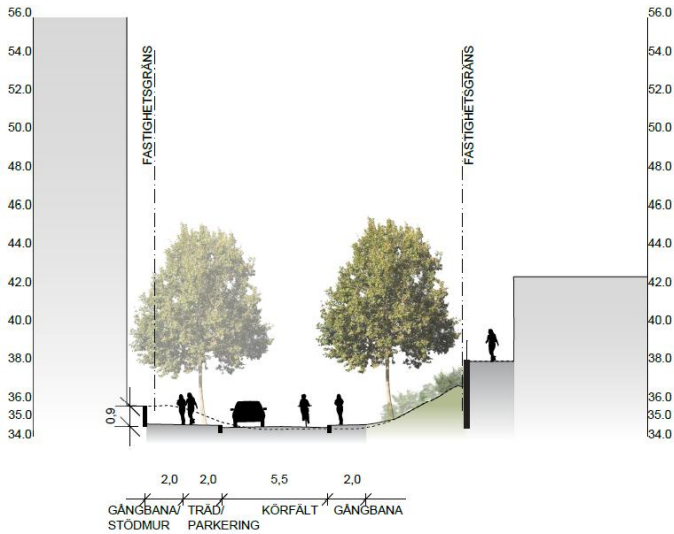
Angöring kommer vara möjlig i anslutning till planerad bebyggelse. Körbanan föreslås få bredden 5,5 meter. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h.



Figur 15. Illustration över kopplingar längs med Bergengatan (Illustration Kragh & Breglund)



Figur 16. Sektion på Bergengatan, E och F (Illustration Kragh & Breglund)



Figur 17. Sektion på Bergengatan, G (Illustration Kragh & Breglund)

5. Slutsatser

Planförslaget innebär sammanfattningsvis en förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter.

De flesta förbättringarna för gång- och cykeltrafikanterna sker på Norgegatan, medan på de andra gatorna är det åtgärder främst för gångtrafiken som planeras. Trafiksäkerheten kommer dock bli något bättre för cykeltrafikanter i blandtrafik på lokalgatorna genom att körbanan smalnas av vilket främjar en bättre hastighetsefterlevnad. De planerade gångbanorna tillgängliggör planerad bebyggelse och bidrar till ett mer finmaskigare gångnät.

Cykelbanan på Norgegatan ökar tillgängligheten till pendlingscykelstråken som omger Husby. Fickhållplatserna på södra sidan av Norgegatan kommer att behöva ersättas med körbanehållplatser i förmån för tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter.

Sett till framkomligheten för busstrafiken är hållplatstypen en lämplig utformning sett till trafikmängden. För biltrafiken innebär planförslaget att körbanan smalnas av, vilket kommer främja hastighetsefterlevnaden på gatorna.

Förslag på fortsatt arbete:

- Vidare studera hur gångbanor kan anläggas under befintliga broar med avseende på stödmurar för brokonstruktionen.
- Vidare studera föreslagna trappor och rampers utformning och placering.
- På Norgegatans norra sida i anslutning till hållplat-

serna på gatans norra sida föreslås gångbanor som ansluter lokalgator studeras vidare.

- Inmätning av samtliga gator och dess utrustning samt träd.
- Se över funktionsindelningen mellan Edvard Griegsgången och Norgegatan med avseende på framkomlighet för cykeltrafik.
- Detaljprojektering ska ske utifrån riktlinjer och typritningar i Teknisk handbok, Stockholm 2015 samt riktlinjer i handboken Cykeln i staden: Utformning av cykelstråk i Stockholms stad, Stockholm 2009.

REFERENSER

Cykeln i staden: Utformning av cykelstråk i Stockholms stad, Stockholm 2009

Cykelplanen: En del av framkomlighetsstrategin, Stockholm stad 2012

Framkomlighetsstrategin, Stockholm stad 2012.

Gångplanen: En del av framkomlighetsstrategin, Stockholm 2012

Planeringsstöd för byggnation i anslutning till allmän platsmark, Stockholm stad 2015.

Projektera och bygg för god avfallshantering, Stockholm stad 2015.

Riktlinjer: Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss). Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, 2018.

Råd för vägar och gators utformning. Sektion tätort gaturum: Dimensionering av trafikbanor. Trafikverket 2015:087.

Vägar och gators utformning. Sidoanläggningar: Bussanläggningar. Vägverket 2004:80.

Översiktsplan för Stockholm stad, Stockholm stad 2018.

Översyn av hastighetsgränser i Bromma, Rinkeby-Kista, Enskede-Årsta-Vantör, Farsta och Skarpnäck. <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1883587> [Hämtad 2018-05-25]



Stockholm
stad