

Handläggare

Anton Anander

08-508 262 37

anton.anander@stockholm.se

Henrik Grell

08-508 875 29

Henrik.grell@stockholm.se

Stadsbyggnadskontoret

Planavdelningen

Anna-Stina Bokander

Telestaden**Detaljplaneförslaget**

Inom stadsutvecklingsområdet Larsboda strand i anslutning till trafikplats Larsboda pågår planering och byggnation av totalt cirka 4 500 bostäder. Syftet med den samlade nya bebyggelsen är att tillskapa en lokal centrumbildning i ett läge som i översiktsplanen pekats ut för ändamålet. Kartbilden nedan (*bild 1*) presenterar de detaljplaner som tillsammans omfattar den samlade stadsbebyggelsen omkring Trafikplats Larsboda. Detaljplanerna utgörs av:

- 1 – Karlsviks strand, 750 bostäder, skola m.m.
- 2 – Perstorp, 700 bostäder m.m.
- 3 – Klockelund, 480 bostäder m.m.
- 4 – Våldö 7, 180 bostäder

Rödmarkerat område – Detaljplan Telestaden

**Bild 1:** Aktuellt detaljplaneområde inramat av röd markering – Telestaden.**Trafikkontoret**
TrafikplaneringFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 26 237
Växel 08-508 27 200
anton.anander@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Detaljplanen är den enskilt mest omfattande planen i stadsutvecklingsområdet och syftar till att möjliggöra en omvandling av det före detta televerksområdet i Farsta som är lokaliserat på ömse sidor av Ågesta Broväg närmast Trafikplats Larsboda. Detaljplanen innehåller cirka 2000 nya bostäder, två skolor, fem förskolor, en idrottshall och lokaler för handel, kontor, verksamheter och service. Planen möjliggör en stor exploatering i form av en stadsbildning som förutsätter en omfattande ombyggnation av stora delar av gatumarken i anslutning till fastigheten. En ändrad utformning förutsätts för såväl delar av huvudvägarna Ågesta Broväg, Mårbackagatan, Larsbodavägen, Perstorpsvägen som Trafikkontoret väghåller samt det angränsande rampsystem till och från Nynäsvägen som tillhör Trafikplats Larsboda och som ligger inom Trafikverkets ansvarsområde.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret är generellt positivt inställt till stadsutvecklingen omkring Trafikplats Larsboda som ur ett trafikperspektiv har potentialen att överbrygga Nynäsvägens barriäreffekt genom Farsta. Den täta bebyggelsen ger också underlag till ett långsiktigt mer hållbart resande i området. Kontoret bevakar särskilt frågor kring alla trafikslags trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i planarbetet.

Planområde och användningsgränser

Plankartan innehåller illustrationslinjer på gatumarken som visar föreslagen utformning av allmän gata. Dessa bör plockas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och för framtiden. Illustrationslinjer kan exempelvis skapa förväntningar på hur gatan ska utformas som sen kan visa sig svåra att uppfylla.

Trafikkontoret anser att kvartersstrukturen i hela planområdet bör utformas med hörnavskärningar intill korsningar med allmänna gator för att medge tillräcklig sikt och framkomlighet. Storleken på avskärningarna bör anpassas till gatornas funktion och lokala siktförhållanden.

Gator och trafik

Trafikkontoret anser att planmaterialet saknar en tydlig översiktlig redovisning av gator och stråk och deras benämningar liknande den som finns för den tillkommande bebyggelsens kvarter på plankartorna i *illustration A* och *illustration C*. En översiktlig kartbild med redovisning av namn på gator och stråk motsvarande den i *bild 1* gör det enklare för läsaren att orientera sig och förbättrar möjligheten att snabbt sätta sig in i och tyda förslagets konsekvenser.

Planförslaget innebär en större ombyggnation av det lokala huvudvägnätet inom planområdet i syfte att stödja en mer stadsmässig utveckling av Telestaden. För att studera konsekvenserna av ändrade gatuutformningar med framtida trafikflöden har ett omfattande prognostiserings- och simuleringsarbete genomförts som en del av detaljplanearbetet. Trafikkontoret önskar delta aktivt med att bestämma funktionell standard samt hitta lämpliga, trafiksäkra och robusta utformningsval gällande gatornas utformning som generellt bör följa riktlinjerna i Gata Stockholm.

Kontoret vill poängtera att utrymmesbehovet för gatumarken inte är fullständigt studerat och att användningsgränserna därför kan komma att behöva förändras jämfört med det nuvarande planförslaget.

Trafikplats Larsboda

Trafikplats Larsboda kompletteras med en avfart i norrgående körriktning och en påfart i södergående riktning, funktioner som idag saknas. Trafikplatsen ges en yteffektiv utformning som är en förutsättning för delar av detaljplanens exploatering och som minskar det upplevda avståndet mellan Ågesta broväg och området vid Drevviken.

Ågesta broväg

Ågesta broväg ges en ny utformning med utbyggt pendlingsstråk för cykel på ömse sidor av körbanan, generösa gångytor, signalreglerade respektive hastighetssäkrade övergångsställen och passager för oskyddade trafikanter. Det planeras en ny busshållplats med plattformar i vardera riktningen på sträckan mellan bron och Mårbackagatan. Korsningen med Mårbackagatan som i nuläget utgörs av en cirkulationsplats ersätts av en signalreglerad korsning.

Bron över Nynäsvägen behålls men dess utrymme byggs om från nuvarande utformning med ett körfält i vardera riktningen samt gång- och cykelbana till att istället innehålla totalt 3 körfält. Gång- och cykeltrafikens passage över Nynäsvägen styrs istället till två nya gång- och cykelbroar som förläggs invid respektive sida av den befintliga bron.

Trafiksimuleringen av planförslaget har konstaterat att Ågesta broväg på sträckan mellan Mårbackagatan och Perstorpsvägen är hårt trafikerad under delar av dygnet. Trafiklösningen är känslig för störningar till följd av belastningen i kombination med täta korsningspunkter.

Trafikkontoret anser att Ågesta broväg bör ges en robust utformning på såväl sträcka som i korsningar. Kontoret menar att den rörliga trafiken på Ågesta Broväg ska prioriteras och att angöring längs vägen genom planområdet därför bör undvikas. Angöring och leveranser till målpunkter längs vägen bör styras till andra mindre belastade gator inom området. Busshållplatser ska utformas så att passage förbi stillastående buss (för alla typer av fordon) ska medges utan att inkräkta på den motriktade trafikströmmen. Gatans sektion bör följa principerna i Gata Stockholm.

Mårbackagatan

Mårbackagatan ges en ny utformning med utbyggt huvudstråk för cykel, generösa gångytor och en ny busshållplats. I det fortsatta arbetet är det viktigt att tillräckligt utrymme säkerställs i korsningen mot Ågesta broväg med hänsyn till bland annat de tillkommande svängfälten. Det är också viktigt att busshållplatsen ges tillräckligt utrymme.

Utformningen av busshållplatsen på Mårbackagatan innebär enligt planförslaget att gångbanan tycks hamna utanför planområdet, se *bild 2*. Alla gatans funktioner behöver inrymmas i gatuområdet.

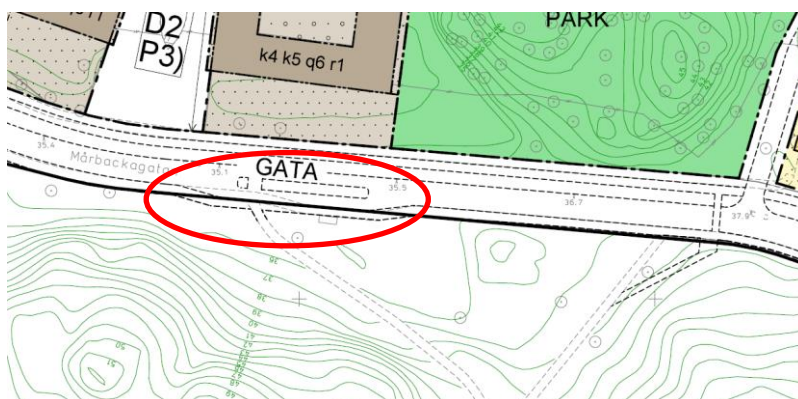


Bild 2: Gångbanan hamnar utanför planområdet (Plankarta del 1)

Trafikkontoret saknar beskrivning till varför ytan intill kvarteret m2, korsningen Mårbackagatan/Edsvallabacken, reglerats till "gata" samt vad denna yta är tänkt att innehålla för funktioner, se *bild 3*.



Bild 3: En yta utanför det som behövs för trafikfunktionerna har i detaljplaneförslaget fått användningen gata (Plankarta del 2)

Angöringsgatan

Angöringsgatan längs med Mårbackakvarteren, se *bild 4*, utgör en nödvändig förutsättning för att Ågesta broväg ska kunna få en ny mer stadslig utformning. Angöringsgatan är också en förutsättning för att motortrafiken på Mårbackastråket ska begränsas till bara den trafik som krävs för att göra området tillgängligt. Dels ska merparten av angöringen till bostäderna och verksamheterna inom Telestaden ske från angöringsgatan och dels ska gatan i hela sin sträckning till Perstorpsvägen vara en huvudväg för tung trafik till och från Larsboda verksamhetsområde.



Bild 4: Angöringsgatans sträckning är markerad med röstreckad linje.

Den nya angöringsgatan är tänkt att fungera som en avlastningsgata för motortrafik i området som kanaliseras invid Nynäsvägen istället för att ledas centralt genom bostadsområden längs befintliga lokalgator.

Trafikkontoret anser att Angöringsgatan transportfunktion är en förutsättning för den omfattande exploateringen inom planområdet. Angöringsgatan ger förutsättningar för att möjliggöra en stadsmässig exploatering där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras.

Vitsandsgatan

Vitsandsgatan utgör en viktig entré till området. Nynäsvägens avfartsramp till trafikplatsen ansluter till gatan i en korsningspunkt nära Ågesta broväg, där även infarten till områdets nya livsmedelsbutik ansluter, se *bild 5- markering 1*. Trafikkontoret anser att det är av stor vikt att den södra delen av Vitsandsgatan, närmast Ågesta broväg, ges tillräckligt utrymme för den rullande trafikens framkomlighet i trafikplatsen.



Bild 5: Vitsandsgatans norra del (1) utformas med gång- och cykelbana. Vitsandsgatans södra del (2) är smal och utformas utan cykelbana. Via Vitsandsstråket (3) leds cyklister förbi bebyggelsen.

Likt Angöringsgatan är Vitsandsgatan tänkt att bidra med angöringsfunktion till kvarter inom området men utan samma betydande genomfartsfunktion för motortrafik.

Vitsandsgatans södra del innehåller såväl viss angöringsfunktion som cykelbana medan dess norra del är breddmässigt begränsad av den befintliga bebyggelsen, Nynäsvägen samt rampen till den nya gång- och cykelbron över Nynäsvägen. Där breddmåttet är begränsat upphör cykelbanan, se *bild 5- markering 2*.

Trafikkontoret anser att den norra delen av Vitsandsgatan, trots de breddmässiga begränsningarna, bör ges tillräckligt utrymme för den rullande trafikens framkomlighet. Det är även av stor vikt att cyklister ges ett fullgott alternativ till en trafiksäker cykling via Vitsandsstråket, se *bild 5- markering 3*.

Lokalgator

Trafikkontoret ställer sig frågande till om utrymmet för lokalgatan intill den tilltänka livsmedelsaffären är tillräckligt stort för att medge en vändning som inte inkräktar på gångstråket mellan Vitsandsgatan och Vitsandsstråket, se *bild 6*. Kontoret anser att samtliga allmänna återvändsgator bör utformas med en trafiksäker vändplats.

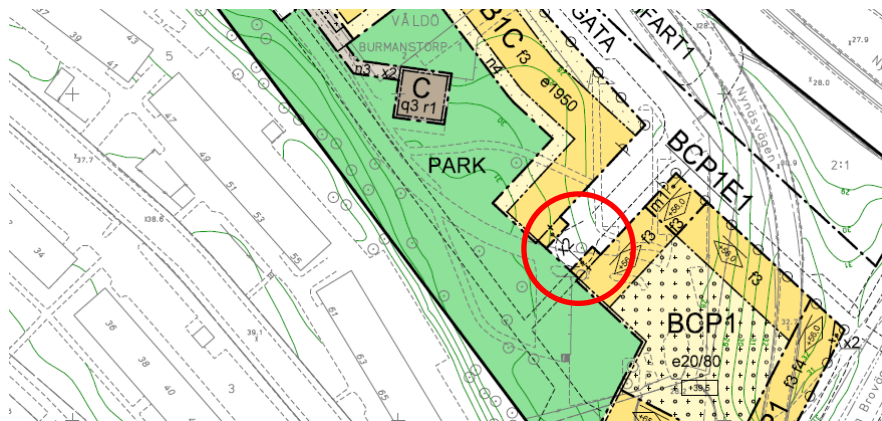


Bild 6: Lokalgata behöver inrymma trafiksäker vändplats (Plankarta del 1)

Säkra skolvägar

Kontoret önskar att de riktlinjer och direktiv som finns framtagna i stadens plan för säkra och trygga skolvägar inarbetas i planen.

Mårbackaskolans entré föreslås placeras mot Ågesta Broväg vilket kontoret ser utmaningar med då vägen är en intensivt trafikerad huvudgata med betydelsefulla transportfunktion för motortrafik och pendlingsstråk för cykel. I första hand bör entrén därför istället riktas mot Mårbackagatan.

Trafikkontoret ser positivt på att avlämningsplatser principiellt planeras på ett avstånd om cirka 200 meter från skolorna. Kontoret saknar däremot redogörelse av lägen för avlämningsplatserna.

Framkomlighet

Detaljplanen för Telestaden i kombination med övrig tillkommande bebyggelse inom Farsta kommer bidra till ett ökat flöde på vägnätet i området. Inom arbetet med detaljplanen har flera trafikutredningar tagits fram som visar att fordonsflödet på bland annat Ågesta Broväg kan komma att öka med 85 % vid prognosår 2040. Tillsammans med ändrad utformning av huvudvägnätet och ny korsningsutformning medför detta att framkomligheten under vissa tidpunkter på dygnet kan komma att bli begränsad.

Trafikkontoret anser att det måste finnas en inbyggd robusthet i vägnätet för att inte riskera en betydande framkomlighetsproblematik i huvudvägnätet. Det är därför viktigt att olika alternativa trafiklösningar och utformningar övervägs för gator och vägar invid Trafikplats Larsboda. Kontoret ser fram emot att vara en aktiv part i den fortsatta planeringen av gatornas utformning inom detaljplaneområdet och stadsutvecklingsområdet som helhet.

Gång

En bärande idé i detaljplanen är det inre gångstråk som utgörs av Mårbackastråket, Vitsandsstråket samt ett hastighetssäkrat övergångsställe över Ågesta broväg som länkar ihop detaljplanens två delar enligt *bild 7*.



Bild 7: Det inre gångstråket (planbeskrivningen sidan 32)

Trafikkontoret är positivt inställt till planens intentioner med att tillskapa ett sammanhängande inre gångstråk men ser utmaningar som behöver lösas för att ett tryggt, tillgängligt och sammanhängande gångstråk ska möjliggöras.

De naturliga höjdskillnaderna inom området gör det svårt att uppnå ett helt tillgängligt stråk utan betydande konstgjorda ramper och trapplöp. Mellan stråken och Ågesta broväg, som höjdmässigt ligger på en mellannivå, finns stora höjdskillnader som behöver överbryggas.

Delar av det inre stråket är tänkta att trafikeras med cykel och motorfordon vilket särskilt innebär en utmaning med utformning och gestaltning. Trafikeringen ska inte bidra negativt till gåendes trygghet och säkerhet.

Gångbanan på Mårbackastråkets södra sida tycks smalnas av lokalt intill korsningen med lokalgatan, se *bild 8*. Den lokala breddningen av körbanan bör inte ske på bekostnad av en smalare gångbana.

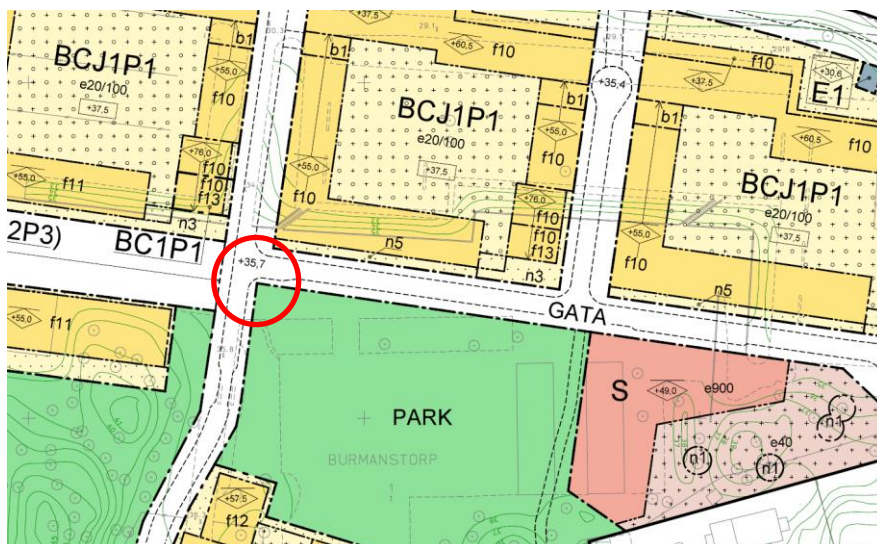


Bild 8: Smal gångyta; planen behöver säkerställa tillräckligt breddmått samt hörnavskärning av parkmarken (Plankarta del 2).

Trafikkontoret saknar resonemang till varför markerad yta i *bild 9* ska regleras som allmän gata. Om denna återvändsgata inte fyller någon allmän funktion anser kontoret att den istället bör planläggas som kvartersmark.

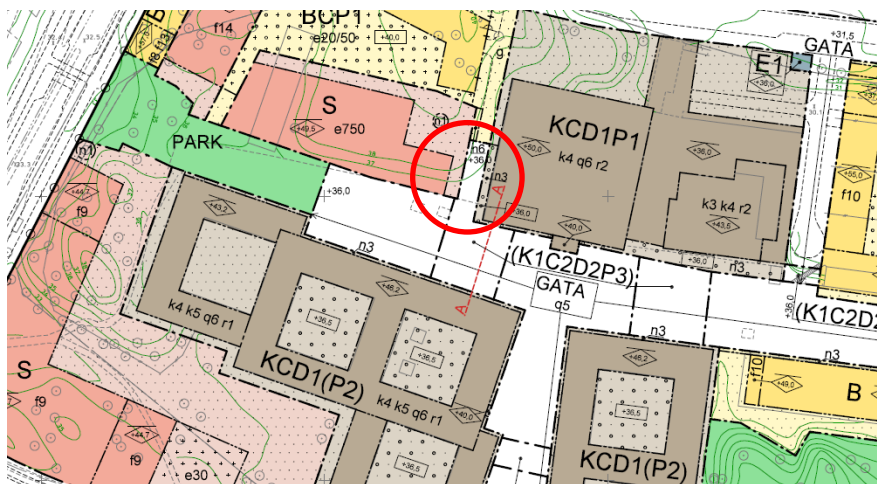


Bild 9: Gatemark som verkar sakna allmän funktion (Plankarta del 2)

I plankartan föreslås en särskild utformningsbestämmelse gällande *marksten* för Vitsandsstråket, se *bild 10*. Trafikkontoret anser att denna bestämmelse bör utgå eftersom den riskerar att ge utformningen en minskad flexibilitet vilket kan ha negativ inverkan över tid.

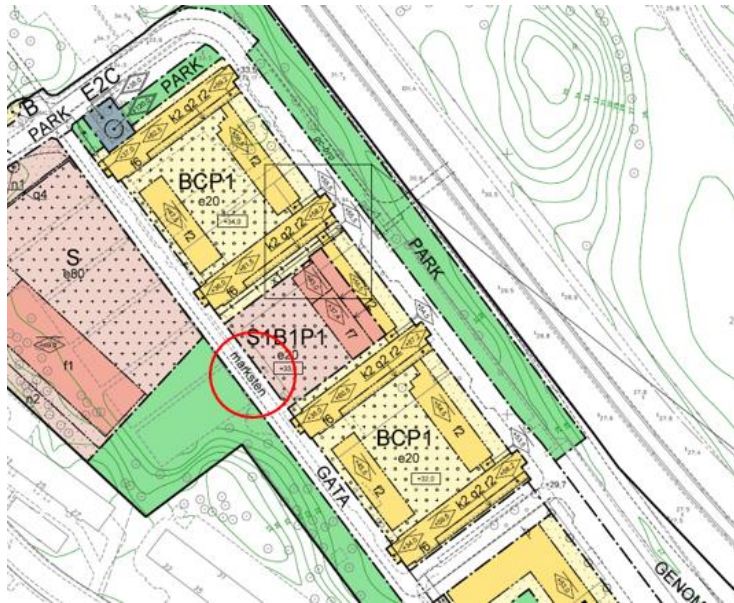


Bild 10: Utformningsbestämmelse "marksten" för del av Vitsandsstråket

Kontoret anser att det är positivt att så mycket som möjligt av den gamla strukturen bevaras i och med planförslaget. De tillkommande trädens placering samt artval kommer att bidra till att kulturmiljön berikas. När växtval ska tas fram ska stadens trädansvariga tillfrågas. Vid restaurering av växtbäddar och vid omplantering ska kontoret beredas resurser att byggleda samt kontrollera utförandet.

Broar

Trafikkontoret ser positivt på de två friliggande gång- och cykelbroarna som planeras tillkomma inom planområdet. Dessa kommer minska den stora barriäreffekten som Nynäsvägen idag ger upphov till.

I det vidare arbetet är det viktigt att tillräckligt utrymme ges på broarna för att säkerställa god och säker framkomlighet för både cyklister och gående. Kontoret anser även att det är viktigt att broarnas uppförande prioriteras i tidplanen då de påverkar framkomligheten och tillgängligheten i hela Farsta.

Cykel

Trafikkontoret ser positivt på att planförslaget möjliggör för en utbyggnad av pendlingsstråket för cykel på båda sidor av Ågesta broväg genom planområdet. Vidare möjliggör planförslaget en utbyggnad av ytterligare en cykelbana med pendlingsstråkstandard utmed Ågesta bro över Nynäsvägen.

Utmed Mårbackagatan möjliggör planförslaget en ny cykelbana med huvudstråkstandard. De nya cykelbanorna med pendlings- respektive huvudstråkstandard kompletteras genom att lokalgatorna planeras få gemensamma gång- och cykelbanor. Tillsammans kommer de nya cykelbanorna i området skapa ett attraktivt och gent cykelvägnät som kopplar an till cykelvägnätet utanför planområdet på ett tillfredsställande sätt.

Trafikkontoret önskar delta aktivt i det fortsatta arbetet med utformningen av Vitsandsstråket. I plankartan illustreras en cykelbana om 2,5 meter som placeras på stråkets västra sida. Denna lösning har ännu inte detaljstuderats. Kontoret ser potentiella risker med att låta cykel och motorfordon mötas på en redan tajt sektion där även gående ska dela på ytan.

Kollektivtrafik

Farsta har idag en väl utbyggd spårbunden kollektivtrafik i form av både tunnelbana och pendeltåg. Inom planerna för ny utformning av Trafikplats Larsboda kompletteras kollektivtrafiken med stopp för motorvägsbussar på Nynäsvägen längs Angöringsgatan respektive Perstorpsvägen som möjliggör effektiva bussresor till och från de centrala delarna av staden. Trafikkontoret ser positivt på att den nya trafikplatsens tilltänkta utformning möjliggör en naturlig angöring för motorvägsbussar i den nya bebyggelsens nivå.

Förutom hållplatser längs Angöringsgatan tillkommer ny utformning av busshållplatserna på Ågesta broväg samt en sammanslagning av två befintliga hållplatslägen på Mårbackagatan.

Tillgängligheten till god kollektivtrafik är oerhört viktigt för att resande till och från stadsutvecklingsområdet ska kunna ske på ett hållbart sätt.

För att på ett tydligt och effektivt sätt knyta den nya bebyggelsen i Larsboda till den befintliga spårtrafiken krävs omdaningar av såväl Larsbodavägen (som ansluter till tunnelbanan vid Farsta Centrum)

samt Mårbackagatan (som ansluter till Farsta Strands pendeltågsstation). Med bra gång- och cykelförbindelser får hela planområdet en god tillgång spårtrafiken.

Angöring och Parkering Bil

Parkering för detaljplanens bostäder kommer till största del lösas i garage under mark vilket kontoret ser positivt på.

Planbeskrivningen saknar en heltäckande sammanställning av bostadsparkeringen på kvartersmark inom planområdet i fråga om lägen, antal platser och vilka bostäder platserna är knutna till. Parkeringstalet för detaljplanens bostäder anges till minst 0,5 bilplatser per lägenhet. Trafikkontoret saknar bakgrund till detta ställningstagande utifrån stadens riktlinjer för projektspecifika parkeringstal. Riktlinjerna bör tillämpas och Trafikkontoret ser gärna att positiva mobilitetstjänster i enlighet med anvisningarna i gröna p-tal används för att stimulera till ett minskat bilresande.

Kontoret saknar dock redogörelse för hur parkering löses för kv M2, Parkhusen. Det är viktigt att parkering löses inom fastighet och inte på allmän gata.

Förskola V1 planeras utformas med tillgänglig entré, tillgänglig angöring samt inlastning från Ågesta Broväg. Trafikkontoret anser att den rörliga trafiken på Ågesta Broväg bör prioriteras och att angöring längs vägens genom planområdet därför bör undvikas. Angöring och leveranser till förskolan bör i första hand ske från Östmarksgatan.

Parkering Cykel

Cykelparkeringstalet för bostäder är 2,5-4 platser per 100 kvm BTA vilket är enligt stadens riktlinjer. Trafikkontoret saknar en översiktlig redovisning kring hur och var dessa platser lokaliseras inom området. Cykelparkeringar bör placeras tillgängligt med en enkel och bekväm väg till och från förvaringen. Parkeringarna bör utformas med väderskydd, belysning samt möjlighet till ramlåsning.

Tillgänglighet

I planbeskrivningen anges att Vitsandsstråket och Mårbackastråket utgör ett sammankopplande centralt stråk, ett *inre stråk*. Trafikkontoret anser att områdets topografi samt höjdskillnaderna mellan områdena utgör en utmaning för tillgängligheten till stråken.

För Mårbackastråket framgår det av planbeskrivningen att höjdskillnaden mellan stråket och Ågesta broväg kommer resultera i en lutning om maximalt 5%. Detta kommer uppnås genom att en trapp och ramp anläggs. Kontoret saknar däremot en liknande redogörelse för lutningar på stråkets fortsättning in i Vitsandsområdet. Kontoret anser att östligaste del i anslutning till Teletorget måste studeras vidare. Här skvallrar terrängen och befintliga höjder om att det troligtvis behövs en trapplösning med tillhörande ramplösning för att hantera höjdskillnaden på ett tillgängligt sätt.

Torgytor och andra öppna hårdgjorda platser kommer utformas med ledstråk, ett arbete som kontoret ser fram emot att spela en aktiv roll i det fortsatta arbetet.

Avfall (trafikfunktionen)

Trafikkontoret ser positivt på att insamlingen av hushållsavfall från bostäder föreslås ske via mobil sopsug. Det är däremot viktigt att dockningspunkterna placeras på ett sätt som inte riskerar att störa framkomligheten för andra fordon. Kontoret vill speciellt lyfta fram den föreslagna placeringen av dockningsstation på Vitsandsstråket. Kontoret anser att det är olämpligt om dockningsstationen skulle hamna för nära korsningen med den nya avfartsrampen. Det är också viktigt att det noga studeras om det finns utrymme för dockningsstationer längs med vägområdet mellan Vitsandsstråket och Angöringsgatan. Kontoret kommer inte godkänna en eventuell placering av dockningsstation som förutsätter lyft över cykelbana.

Kulvertar

Inom planområdet finns idag flertalet kulvertar som planeras att bevaras för den nya bebyggelsens nyttjande. Kontorets generella inställning är att staden varken bör vara huvudman eller på något sätt ansvara för dessa anläggningar som saknar allmän funktion. Planförslaget innebär en tredimensionell fastighetsbildning (Illustration E på plankarta del 2) med kulvert under gatumark. Huruvida denna uppdelning ger staden ett ansvar för drift och

underhåll av kulvertarna eller inte bör utredas närmare i det fortsatta planarbetet.

Park och natur

Gällande skolgårdarna bör det ställas krav på att dessa utförs till största delen gröna och med genomsläppliga material då tillgången till parkmark inom planområdet är begränsad.

Ulrika Persson
Enhetschef, Trafikplanering Söder