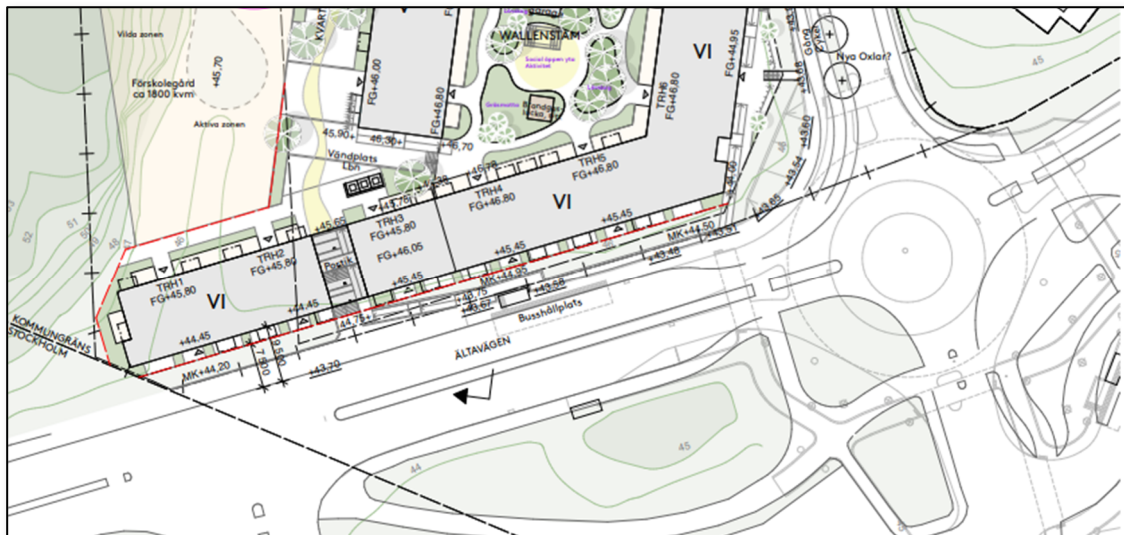


Wallenstam Fastighets AB Älta  
SV Stensö, Älta  
**PM TRAFIKSÄKERHET - AVSTÅND ÄLTAVÄGEN SV STENSÖ**



**Granskningshandling**

**Avstånd mellan Ältavägen och byggnad/fastighetsgräns**

Författare: Olof Paulin

Dokumentgranskare: Lars Strömdahl

Datum: 2022-02-02

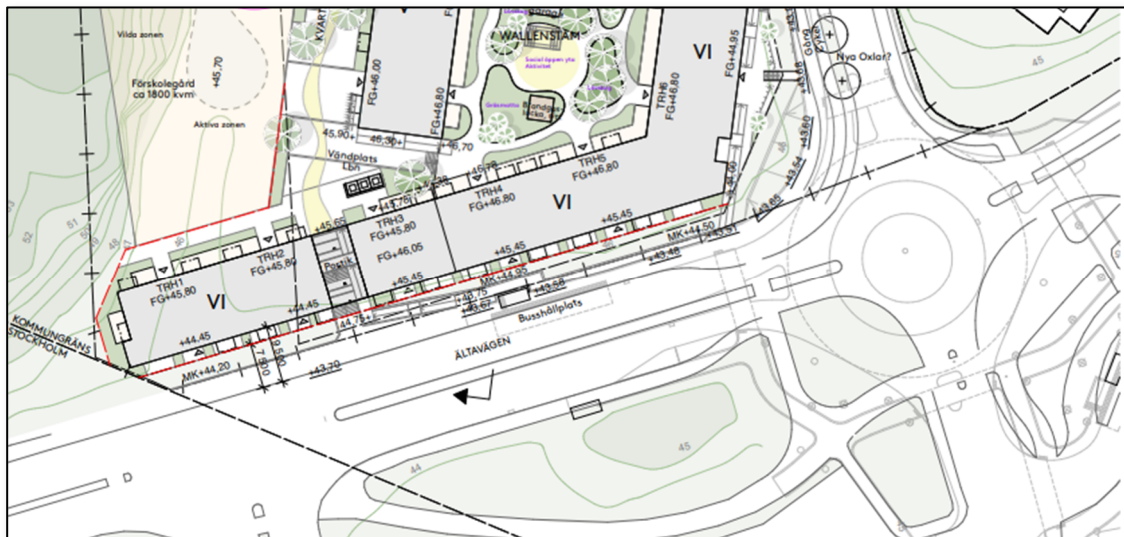
## BAKGRUND

Detta PM upprättas på uppdrag av Wallenstam AB. Syftet är att undersöka möjligheten att uppföra ny bostadsbebyggelse inom det generella bebyggelsefria avståndet som gäller kring Ältavägen, väg 260 inom kommande detaljplan för Sydvästra Stensö, Älta 10:1 m.fl, Nacka kommun. Målet är att bedöma markens lämplighet för ny bebyggelse intill Ältavägen ur ett trafiksäkerhetsperspektiv och vid behov föreslå eventuella åtgärder eller fördjupade studier.

## OMRÅDESBESKRIVNING

Projektets övergripande mål är att möjliggöra nya bostäder i kollektivtrafikhärläge och bidra till en välkommande entré till Älta. Området är beläget cirka 500 meter sydväst om Älta centrum och ingår i planprogram för Älta centrum [1].

Planerad bebyggelse ligger direkt norr om Ältavägen [2]. Avståndet är 9,5 meter från körbanekant till byggnad och 7,5 meter från körbanekant till fastighetsgräns, se illustration i Figur 1. Inga huvudentréer föreslås vara vända ut mot vägen.



Figur 1. Illustration över planerad bebyggelse intill Ältavägen, utklipp från arbetskopia 2021-12-17 skala 1:400  
ÅWL Arkitekter, Wallenstam.

## METOD OCH AVGRÄNSNING

Detta PM utreder trafiksäkerhetsfrågor med en kvalitativ metod. Bedömningen utgår från Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie väg 260 [3] och tidigare detaljplanering i närområdet.

Enligt Trafikverkets åtgärdsvalsstudie, ÅVS för väg 260 är utgångspunkten 12 meter bebyggelsefritt avstånd kring Ältavägen [3]. Avsteg från det angivna avståndet kan dock prövas i en detaljplaneprocess. Utgångspunkten för ett avsteg är att vägens funktion inte ska påverkas negativt i aktuell eller framtida situation. Därtill behöver risk, buller samt drift och underhåll beaktas.

I detta PM ligger fokus på säkerhetsfrågor som är förknippade med avståndet mellan vägen och planerad bebyggelse. Vad som krävs för att säkerställa acceptabla bullernivåer ingår inte inom ramen för arbetet utan behöver hanteras separat.

## ANALYS OCH BEDÖMNING AV FÖRESLAGET AVSTÅND TILL ÄLTAVÄGEN

Ältavägen är inte en rekommenderad väg för transporter av farligt gods. Idag förekommer dock transporter av drivmedel till Preems drivmedelsstation på fastigheten Älta 9:27. Enligt avtal mellan Nacka kommun och Preem AB kommer denna verksamhet att upphöra när de första boende flyttar in i detaljplanområdet för Älta centrumkvarter, närmare information finns i planbeskrivning för Älta centrumkvarter [4]. Inom aktuellt planområde finns också en drivmedelsstation som kommer att avvecklas. När planerad bebyggelse i Sydvästra Stensö uppförs kommer alltså ingen målpunkt för transporter av farligt gods finnas kvar i området. Risker för olyckor med transport av farligt gods medför alltså inget krav på bebyggelsefritt avstånd kring Ältavägen.

Andra trafiksäkerhetsfrågor handlar om trafikanternas säkerhet, både de i fordon och de som rör sig till fots. Därtill kan det finnas risker med att fordon lämnar körbanan och krockar med närliggande bebyggelse.

Enligt Åtgärdsvalsstudien för väg 260 betecknas aktuell sträcka (se Figur 2) som ett transportrum i den så kallade livsrumsmodellen. Ett transportrum innebär hög separering mellan trafik och människor (se närmare på s.35 i ÅVS [3]). Utformningsprinciperna innebär bland annat minst 12 meters avstånd till bebyggelse, att gång- och cykelbanor ska vara separerade utmed vägen, busshållplats ska utformas som fickhållplats och målhastighet är 60 km/h på aktuell sträcka. Därtill står att gestaltningen är viktig då det utgör entré till Älta.



Figur 2. Aktuell vägsträcka på väg 260 Ältavägen i Åtgärdsvalsstudien för väg 260 (Sträcka 1) [3].

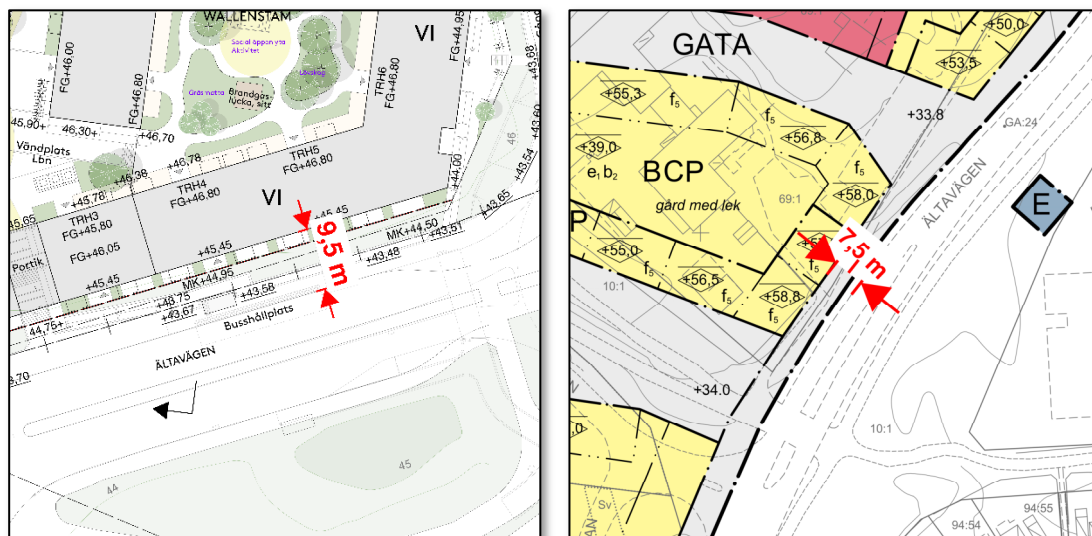
Föreslagen bebyggelse innebär avsteg från Åtgärdsvalsstudiens utformningsprinciper. Avstegen består i att avståndet mellan bebyggelse och körbanekant reduceras från 12 till 9,5 meter samt att busshållplatsen utformas som klackhållplats i stället för fickhållplats.

Planerad bebyggelse medför emellertid att ny tät bebyggelse uppförs intill vägen vilket ger en ökad känsla av stadsmässighet. Då den nya bebyggelsen utgör en entré för Älta bör det vara av väsentlig betydelse att platsen får en välkomnande utformning samtidigt som en stadsmässig karaktär kan ha positiv inverkan på trafiksäkerheten. Detta bör kunna motivera att avsteg medges från de utformningsprinciper som gäller för platsen enligt ÅVS:n.

När det gäller bebyggelsefritt avstånd, som alltså reduceras med 2,5 meter, bör det inte påverka trafiksäkerheten så länge Ältavägen kan utformas enligt gällande krav. Därtill bör gång- och cykelbanor kunna separeras till egen bana, vilket överensstämmer med förslaget över ny bebyggelsen, se Figur 1. Aktuell vägsträcka är rak med god sikt och utan korsningar. Trafiksäkerheten bör därav generellt vara god utan större risk för avåkning av fordon som skulle kunna påverka bebyggelsen.

Föreslagen utformning av aktuell plats innebär att busshållplatsen utformas som klackhållplats i stället för fickhållplats, se Figur 1. Detta påverkar framkomligheten för övrig trafik och skulle även kunna påverka möjlig målshastighet. Busshållplatsens utformning behöver utredas närmare i samverkan med Trafikförvaltningen och Trafikverket.

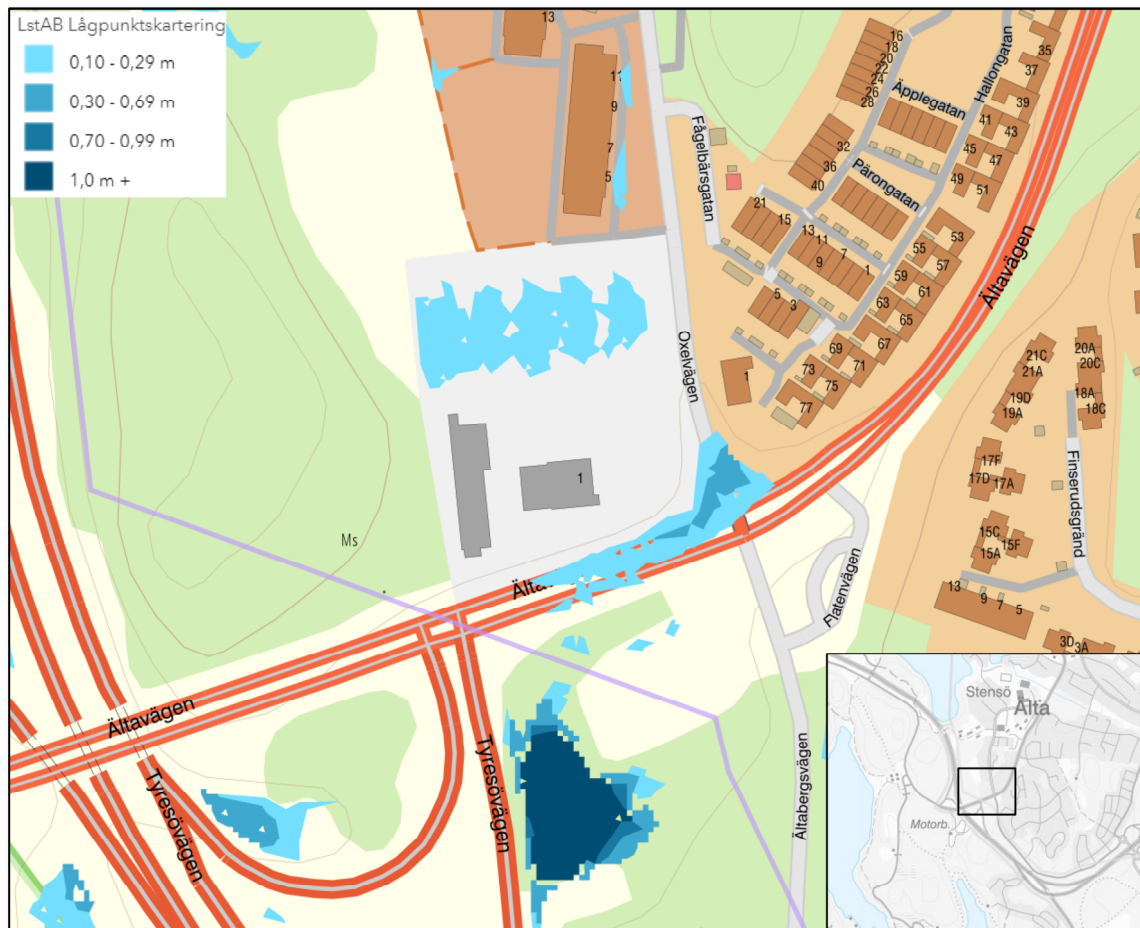
Nyligen har detaljplan för Älta centrumkvarter vunnit laga kraft. Denna innehåller också bostäder på korta avstånd från Ältavägen, till väggkant är det cirka 7,5 meter som närmast, vilket är närmare än i aktuellt område. Vägsträckan vid Älta centrumkvarter är kategoriserad som ett integrerat transportrum med delvis tät funktion i ÅVS:n. Här är det uttalat att bebyggelse kan medges inom 12 meter inom område för tät funktion, men särskild utredning krävs. Skillnader mot aktuellt område är målshastigheten 40 km/h, det öppnas upp för nya anslutningar, parkering i gaturum tillåts liksom passager för oskyddade trafikanter. Dessa aspekter, bortsett från målshastighet, är dock inte aktuella på sträckan vid den planerade nya bebyggelsen inom Dp Sydvästra Stensö, se Figur 1. Målshastigheten bör således vara av störst betydelse vid bedömningen av om avsteg från bebyggelsefritt avstånd kan göras, mot bakgrund av utpekade principer för vägsträckorna i ÅVS:n. Värt att notera är att hastigheten även påverkar bullernivåerna och naturligtvis även är en aspekt som är viktig för framkomligheten. Möjligheten att sänka målshastigheten behöver hanteras i dialog med Trafikverket.



Figur 3. Skillnaden i avstånd från planerad bebyggelse till Ältavägen; bild till vänster SV Stensö [2] och till höger Älta centrum [5].

Inga aspekter avseende drift och underhåll som påverkas av att avståndet reduceras med 2,5 meter har identifierats. I detta avseende bedöms således planförslaget uppfylla samma nivå som vid 12 meters bebyggelsefritt avstånd.

Söder om aktuellt område precis vid Ältavägen, finns en lågpunkt som innebär risk för att vatten ansamlas i samband med kraftiga skyfall. Trafikverket lyfter i sitt granskningsyttrande över detaljplan för Älta centrumkvarter att det inte är tillåtet att leda dagvatten till Ältavägen och att lösningar som planeras för att hantera kraftiga skyfall/100-årsregn inte får ledas till eller påverka Ältavägens lösningar för dagvatten. Söder om aktuellt kvarter finns en lågpunkt där dagvatten kan ansamlas intill Ältavägen. För att kunna placera bebyggelse på kort avstånd från vägen blir det en viktig fråga att säkerställa att den nya bebyggelsen inte förvärrar översvämningsrisken på Ältavägen framför planerat kvarter, se Figur 4.



Figur 4. Kartering över lågpunkt söder om kvarteret, utmed Ältavägen [6].

## SLUTSATS

Bengt Dahlgren AB bedömer att det ur ett trafiksäkerhetsperspektiv finns goda möjligheter att placera bebyggelse 9,5 meter från Ältavägen utmed aktuell sträcka. Vägens funktion bedöms inte påverkas negativt i aktuell eller framtida situation. Bedömningen har inkluderat aspekterna risk samt drift och underhåll. Buller kvarstår att utreda. Wallenstam rekommenderas att i samråd med Trafikverket undersöka möjligheterna att sänka hastigheten på sträckan till 40 km/h. En reducerad hastighet bedöms som positivt men utgör inte en förutsättning för att planförslaget ska bedömas som godtagbart ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

## REFERENSER

- [1] Nacka Kommun, ”Detaljplaneprogram för Ältas nya centrum,” 2015.
- [2] E-post 2021-12-20, Sara Wernersson, Wallenstam AB, *Illustration över planerad bebyggelse intill Ältavägen, arbetskopia 2021-12-17 ÅWL Arkitekter, Wallenstam.*
- [3] Trafikverket Region Stockholm, ”Åtgärdsvalsstudie Väg 260 genom Nacka kommun, Ärendenummer TRV 2018/66911,” 2020-10-08.
- [4] N. kommun, ”Planbeskrivning Dp för Älta centrumkvarter - Älta 19:1, 25:1, 27:3, 69:1 m.fl. i Älta, antagandehandling,” 2019.
- [5] Nacka kommun, *Plankarta Älta centrumkvarter, KFKS 2016/440, 2020-06.*
- [6] Länsstyrelsen Stockholm, ”LstAB Länskarta Stockholms län,” [Online]. Available: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d1b3761e5e944f129a698acc7e7ed183>. [Använd 02 02 2022].