
PM TRAFIKUTREDNING

Västra delen Rissneleden samt Gesällvägen

Underlag till detaljplan

2012-09-05



TRAFIK

Namn: Hallonbergen, kvarteret Freden

Status: underlag till detaljplan

Datum: 2012-09-05

Uppdragsgivare: Sundbybergs kommun

Kontaktperson: Jenny Nangelius

Konsult: Sweco Infrastructure AB

Innehåll

1	Bakgrund.....	4
2	Nulägesbeskrivning	4
2.1	Stadskaraktär, landskapsbild.....	4
2.2	Verksamheter/boende och stadsfunktioner.....	5
2.3	Växtlighet; naturmark och planteringar.....	6
2.4	Resor och transporter	8
2.5	Trafiksystem och parkering	9
2.6	Tillgänglighet.....	10
2.7	Trafiksäkerhet	11
2.8	Trygghet.....	12
2.9	Miljö.....	12
3	Beskrivning av nytt samlat förslag till gestaltning och trafiksystem:	14
3.1	Förslagets utformning.....	14
3.2	Stadskaraktär, landskapsbild.....	Fel! Bokmärket är inte definierat.
3.3	Verksamheter/boende och stadsfunktioner.....	14
3.4	Växtlighet; naturmark och planteringar.....	14
3.5	Resor och transporter	14
3.6	Trafiksystem inkl parkering.....	15
3.7	Tillgänglighet.....	16
3.8	Trafiksäkerhet	16
3.9	Trygghet.....	17
3.10	Miljökonsekvenser	17

1 Bakgrund

Sundbyberg med bland annat stadsdelen Hallonbergen är en expansiv del av Stockholmsregionen. Utvecklingen av Hallonbergen har skett stegvis där försäljning av fastigheter är ett sätt att få en mer differentierad områdesstruktur. Genom det nya ägarskapet av fastigheten freden ges möjlighet till om- och nybyggnation. Rissneleden är en viktig länk i Hallonbergens trafiknät och behöver inkluderas i detta och anpassas till de framtida förutsättningarna för att utveckla en attraktiv stadsdel.

Arbetet omfattar södra delen Gesällvägen samt Rissneleden, sträckan Rissneleden/Örsvängen – Skidbacken. Arbetet syftar till att ta fram underlag rörande trafikutformning och gestaltning inför kommande detaljplan för området vid Kvarteret Freden Större 11 i Hallonbergen.

Ett antal utredningar har legat till grund för denna rapport och satt upp mål och ställningstaganden som hänsyn har tagits till i arbetet.

- Fördjupning för delen Rissne-Hallonbergen-Ör, Fördjupad översiktsplan för Sundbybergs stad, Samrådsförslag, 2004-02
- Trafikplan för Sundbyberg, utkast till slutversion, 2012-01-30
- Cykelplan för Sundbybergs stad, utkast slutrapport 2012-02-29
- Kvarteret Freden Större 11, Sundbyberg, projektpresentation, Equator european architects, 2012-01-25

2 Nulägesbeskrivning

2.1 Stadskaraktär, landskapsbild

Hallonbergen har en karaktär präglad av 70-talets planeringsideal med blandade byggnader med mycket ljusinsläpp, mycket rekreationsyta runt husen, strategiskt placerade kommunikationer och offentliga serviceinrättningar och trafikseparering för att öka säkerheten och tillgängligheten för både bil-, cykel- och gångtrafik. Områden från den här tidsepoken har kritiserats för att vara monotona, allt för storskaliga och leda till vantrivsel (www.byggnadsvard.se). Den långt gångna trafiksepareringen skapar barriärer där tunnlår och broar för de oskyddade trafikanterna är nödvändiga för passage. Rörelsemönstret blir därför styrt och spontana möten och upplevelser begränsas.

Rissneleden inramas av stora, ca 4 - 7 våningar höga, parallella bostads- och verksamhetshus som bildar ett antal storkvarter. Byggnaderna upplevs idag som enformiga och storskaliga. Rissneleden ger intrycket av en genomfartsgata med stort utrymme för biltrafiken. Gång och cykeltrafikanterna hänvisas till passager i både plan och en tunnel.

Vägrummet har en ensidig prioritering av gestaltningen där fokus ligger på norra sidan med trädplantering som en monumental allé samt gång- och cykelbana. Södra sidan har en trottoar som bryts av infarter till lastkajer och entréer.

Rissneleden är mycket rak vilket förstärker det monotona intrycket och storskaligheten i området. Trafiksepareringen ger även mycket höjdskillnader som begränsar tillgängligheten för främst gång- och cykeltrafiken.

Gesällvägen upplevs som mindre än Rissneleden, men här är gaturummen öppet och angränsar till öppna gräsytor med viss trädplantering och närliggande parkeringsytor. Gesällvägen ramar in Hallonbergen österut mot Ursviksvägen och Ör.



Figur 1 Rissneleden, östra delen, karaktäristiskt omgärdad av flerbostadshus, naturmark och parkering.



Figur 2 västra delen, infart till Rissneleden.



Figur 3 Köryta och gång- och cykelbanan separeras av trädallé.



Figur 4 (panoramabild) Längs södra sidan av Rissneleden förekommer verksamheter som kräver transporter och inlastning.

2.2 Verksamheter/boende och stadsfunktioner

I hela Hallonbergen bor idag drygt 5000 personer (wikipedia) i knappt 2000 bostäder. De allra flesta bostäderna är hyresrätter, men en utförsäljning pågår för att få en mer varierad sammansättning.

Hallonbergen inhyser både ett antal företag och verksamheter, bland annat tack vare de goda kommunikationerna i området med både busstrafik och tunnelbana.

Södra sidan av Rissneleden präglas av storskaliga bostadshus med innergårdar. I delar av byggnaderna finns även kommersiell verksamhet, så som ett tryckeri, en leverantör av reservdelar till motorfordon och ett hotell. På norra sidan finns idag stora parkeringsytor som följs av främst byggnader för verksamhet. Dessa inhyser en varierad mängd företag och verksamheter, så som hjälpmedelscentral, samlingslokal, matbutik, återvinning och restaurang.

Gesällvägen är idag en länk mellan Hallonbergen och både den större Ursviksvägen och Örsvängen.



Figur 5 Södra sidan med storskaliga bostadshus med verksamheter i bottenplan.



Figur 6 Rissneleden omgärdas av många funktioner, så som bostadshus med bostadsgårdar emellan, verksamheter i bottenplan, busstrafik och parkeringsplatser.

2.2.1 Verksamheter

ABR Reservdelar

ABR Reservdelar bedriver verksamhet i lokaler på Rissneleden 3. Företaget har idag ca 60 anställda och en årsomsättning på ca 200 miljoner kr. ABR distribuerar reservdelar till motorfordon till återförsäljare runt om i landet och har verkat i samma lokaler i 40 år. Alla transporter till och från ABR lastar och lossar på lastytan utanför lastintaget alternativt direkt från Rissneleden. Golvytan i lokalerna ligger på marknivå och det finns därför ingen kaj.

Varje dag ankommer 15-18 fjärr- och distributionsbilar. Ungefär hälften av dessa transporter utgörs av 18 m-bilar och hälften av 24 m-bilar. Bilarna kör upp till korsningen Rissneleden/Lötsjövägen och vänder där för att angöra lastytan västerifrån. Vissa chaufförer väljer att vända längre bort längs Rissneleden där det finns större ytor att komma runt på. Vissa chaufförer vägrar att köra in på lastytan pga. av lutningen och stannar därför i det ena körfältet på Rissneleden, alternativt på trottoaren. Varje dag

angör dessutom 6-7 budbilar (12 m-bilar) och 30-40 mindre bilar (skåpbilar/hantverkarbilar) lastytan. Ca 1400 paket passerar ABR varje dag.

Nuvarande lastyta vid ABR är på gränsen till för små för nuvarande verksamhet. Nästan all lastning och lossning sker i bakänden på bilarna och motviktstruckar kör gods mellan bilarna och lastintaget. Stundtals är det många bilar som kommer till ABR på samma gång och det är inte ovanligt att hela lastytan och trottoaren tas upp av bilar som väntar på att lastas och lossas. Ibland blir det dessutom fullt i lastintaget då allt gods inte hinns med att tas om hand på en gång och då behövs utrymmet utanför porten för uppställning av gods kortare stunder.

S-M Ewert

S-M Ewert offsettryckeri har lokaler med lastkaj vid Rissneleden 5, väster om ABR reservdelar. Varje dag angör ca 8 lastbilar (12 m) lastkajen och leveranserna består främst av pallar med papper. Dessutom angör 5-10 budbilar lastkajen varje dag.

Bilarna backar in till kajen vilket betyder att korsningen Rissneleden/Lötsjövägen används för att ställa upp bilarna före backrörelsen. Kapaciteten på nuvarande logistiklösning är tillräcklig för dagens transporter till och från S-M Ewert.

DR-Service åtta.45 AB

DR-Service åtta.45 AB bedriver verksamhet inom grafisk distribution och kuvertering med lokaler på Rissneleden 7.

Varje dag angör 5-6 lastbilar (12 m) och 10-12 budbilar DR-Service. Lastning och lossning sker med truck och golvytan i lokalerna ligger på marknivå och det finns därför ingen kaj. Vid Rissneleden 7 finns en större lastyta och utrymmena är tillräckliga för nuvarande verksamhet.

En dialog har förts med Förvaltaren angående komprimatorerna som står utanför DL Services lokaler och dessa ska nu flyttas österut ca 1,5 m för att ge plats för entrén till Rissneleden 7.

2.3 Växtlighet; naturmark och planteringar

I området Hallonbergen finns både bevarad naturmark och anordnade bostadsgårdar.

Längs den aktuella delen av Rissneleden finns en allé med popplar i gräsyta som dominerar i gaturummet. Viss buskplantering förekommer, främst som avgränsning mot parkeringar och lastzoner. Gräsytor och solitärträd, så som lönn, finns på främst södra sidan av vägen mot fasader och entréer. Även Gesällvägen inramas av grässlånter och trädplantering.

Västerut finns på södra sidan i anslutning till gång- och cykeltunneln en park med öppen gräsyta, busk- och trädplantering och sittbänkar. Mitt emot på norra sidan om Rissneleden finns bitvis relativt orörd naturmark med kraftig norrsluttning. Öppna

friväxande gräsytor angränsar till skogsterräng med inslag av tall och lövträd. Här har stor schakt och sprängning gjorts närmast huskroppen för att möjliggöra varutransport, vilket skapat ett dramatiskt möte mellan naturmarken och bebyggt område.



Figur 7 Gång- och cykelvägen sträcker sig böljande genom naturmarken.



Figur 8 Schakt för att möjliggöra varutransport till fastigheten.



Figur 9 Längs med Gesällvägen finns grönytor med relativt ny trädplantering.



Figur 10 Rissneleden kantas av grönremsa med allé av poppel.

2.4 Resor och transporter

Till Hallonbergen kan man resa på många olika sätt. Området är väl utformat för biltrafik med bl a. breda gatusektioner och god tillgång på parkeringsplatser. Även tunnelbanan och busstrafiken har fått goda förutsättningar gällande framkomlighet med centrala hållplatslägen och god vägstandard. Hallonbergens torg är en stor knutpunkt för både kollektivtrafiken med bussar och tunnelbana, samt med

bilparkering och butiker. Cykelvägnätet byggs succesivt ut men är ännu inte heltäckande och gent, vilket begränsar framkomligheten för den typen av resenärer.

Längs aktuell del av Rissneleden förekommer både bil- och busstrafik samt gång- och cykeltrafik. Även transporter till och från verksamheter på södra sidan av Rissneleden förekommer. Transporterna sker med mindre lastbilar till fasta lastkajer där gångbanan måste korsas för att komma till.



Figur 11 Busshållplatserna ligger i anslutning till den gena gång- och cykelvägen.



Figur 12 Södra sidan har anpassats för varutransport. Dock måste transporterna korsa gångytan för att komma till fasaden och lastkajerna.

2.5 Trafiksystem och parkering

Rissneleden sträcker sig från Hallonbergen bort till Rissne. I öst ansluter den via cirkulationsplats på Gesällvägen till Ursviksvägen. Rissneleden är en genomfartsled med tre körfält, där körfältsindelningen varierar med till exempel vänstersväng och heldragna linjer. Längs med gatan finns även verksamheter som behöver tillgänglighet för lastfordon. Rissneleden är även utryckningsväg genom staden.

Busshållplatser, en i vardera riktningen, ligger i bussfickor. Busshållplatserna har väderskydd, sittplats, samt kontrast- och taktilmarkering. Bussarna går ungefär med 10-minuterstrafik under högttrafik, vilket infaller under morgon och eftermiddag på vardagar, och mitt på dagen på veckoslut.

Området har idag främst öppna parkeringsytor i markplan för besökande och förvärvsarbete i området. Parkeringsytorna ligger ofta i nära anslutning till målpunkterna, så som vid tunnelbanan, på båda sidor om de stora verksamhetslokalerna norr om Rissneleden med anslutning till/från både Rissneleden och Gesällvägen. Parkeringskapaciteten bedöms vara tillräcklig för dagens behov.

Cykelvägnätet i Sundbyberg består av både cykelbanor och cykling i blandtrafik och bedöms vara väl utbyggt i Hallonbergen (nya cykelplanen). Rissneleden och Gesällvägen ingår inte i dagens befintliga cykelnät. Dock finns mycket goda förutsättningar för transport längs med dessa gator, framförallt längs med Gesällvägen där en relativt nybyggd cykelbana ger god framkomlighet. Längs med Rissneleden går gång- och cykelvägen fram till en tunnel strax innan Hallonbergsvägen. Cykelvägen delar sig här och leder antingen genom tunneln söderut under Rissneleden, eller norrut, nerför den branta skogsslutningen och vidare västerut eller tillbaka österut.



Figur 13 Rissneledens körfält växlar.



Figur 14 Längs norra sidan finns stora parkeringsytor, som är tänkta att bebyggas med underjordiskt garage.

2.6 Tillgänglighet

Tillgängligheten till området är god med tanke på den utbyggda busstrafiken och tunnelbanan, samt vägsystem med hög kapacitet. Busshållplatserna är tillgänglighetsanpassade. Området i stort har omfattande nivåskillnader som försvårar tillgängligheten. I vissa fall finns trappor och hiss för att möjliggöra passage mellan olika nivåer. En del övergångsställen har gestaltats som tillgängliga, men är felutformade och kan leda till vilseledande trygghet med mycket förhöjd olycksrisk som följd.



Figur 15 I närområdet till samt längs med Rissneleden har tillgänglighetsanpassade åtgärder gjorts, dock med varierat resultat. Övanstående leder blinda åt höger ut i gatan istället för över övergångsstället.



Figur 16 Busshållplatserna är tillgänglighetsanpassade med taktil och kontrastmarkerad beläggning och sittplatser. Väderskydd finns på både Gesällvägen och Rissneleden.

2.8 Trafiksäkerhet

Den trafikseparering som präglar Hallonbergen skapades i mångt och mycket för att förbättra trafiksäkerheten i området. Detta gör att det i dagsläget finns få mötespunkter för olika trafikslag, vilket minskar risken för olyckor (kan dock öka känslan av otrygghet, se nedan). Större fordon, såsom bussar och lastbilar, färdas både på Rissneleden och på Gesällvägen.

Olycksstatistiken i informationssystemet STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) bygger på uppgifter från polisen och sjukvården. Uppgifter ur STRADA från det aktuella området under åren 2007-2012 visar på följande:

Plats	Olyckor
Cirkulationen Rissneleden/Gesällvägen	Totalt har 5 olyckor med motorfordon skett i cirkulationen sedan 2007. Olyckorna består främst av upphinnandeolyckor, dvs. ett ofta stillastående eller långsamåkande fordon blir påkört bakifrån. En halkolycka vintertid har skett med gångtrafikanter.
Mellan Gesällvägen och Hallonbergsvägen:	På denna sträcka har upphinnandeolyckor vid övergångsställen, samt en kollision vid

	en korsning skett. Även ett fåtal halkolyckor med gångtrafikanter har inträffat.
Efter Hallonbergsvägen:	På sträckan har främst halkolyckor med gångtrafikanter skett, främst vintertid. En cykelolycka, singelolycka och kollision med bil/MC har skett.

2.9 Trygghet

Då Rissnelden och Gesällvägen för oskyddade trafikanter kan upplevas som genomfartsgator utan tydlig koppling till större stråk eller målpunkter, kan området upplevas som otryggt. Rummets stora skala, äldre möblering tillsammans med relativt få andra gång- och cykeltrafikanter kan bidra till känslan av utsatthet. Storskaligheten gör att god belysning kan vara svår att uppnå, vilket kan skapa mörklagda partier som upplevs som otrygga.

Tryggheten för bilister kan dock upplevas som bättre på grund av trafiksepareringen som ger hög tillgänglighet och god överblickbarhet av trafikrummet.

2.10 Miljö

Det finns enligt Skogsstyrelsens, Riksantikvarieämbetets och länsstyrelsens karttjänster inga markerade natur- eller kulturvärden i området.

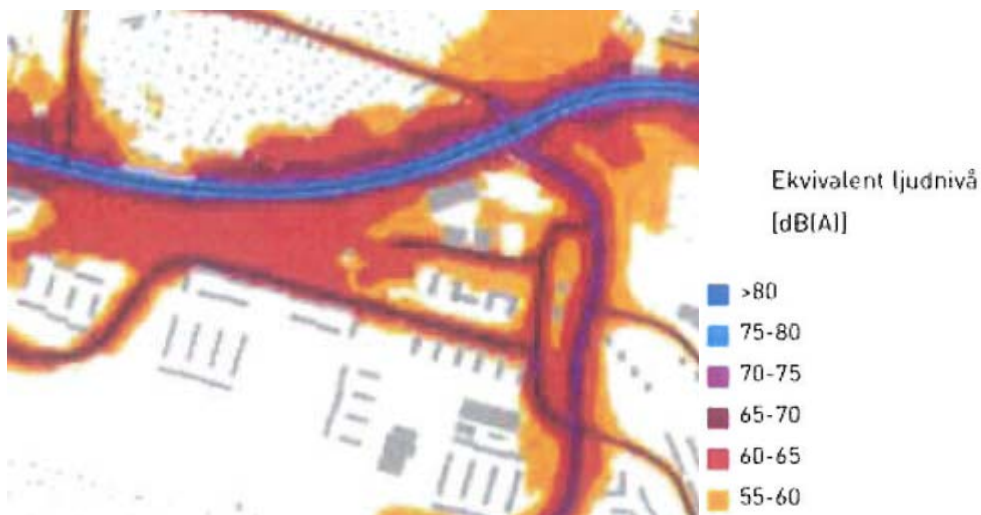
Enligt länsstyrelsen finns inga förorenade områden på fastigheten Freden Större och Kartan. På fastigheten Kompassen 1 finns ett objekt registrerat i databasen, Hallonbergsplan 16 vid torget, dvs utanför aktuellt område. Där bedrivs grafisk verksamhet. Platsen har klassats till branschrisk klass 3 (måttlig risk), dvs. näst lägsta risknivån. Detta är dock endast en branschriskklass, baserat på de genomsnittliga risker som är vanliga för branschen som helhet. För att vara säker på föroreningen behövs platsundersökning, vilket inte gjorts i detta fall.

För att undvika skador på hälsan och miljön infördes under 1999 infördes svenska miljökvalitetsnormer för halten av kvävedioxid i utomhusluften. Normvärden finns för år, dygn och timmar. En norm anses vara överträdd om minst ett av normvärdena överskrids. För kvävedioxid är normen för dygn svårast att klara. Medelvärde under det åttonde värsta dygnet får inte vara högre än 60 µg/m³ (mikrogram per kubikmeter luft). Kvävedioxidhalten längs med Rissneleden ligger enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds (SLB) karttjänst under miljökvalitetsnormens värde, och har en

dygnsmedelnivå på mellan 24-30 µg/m³. Rissneleden vid Gesällvägen har även blivit närmare studerad i trafikplanen där luftkvaliteten har beräknats. Det bekräftades att miljökvalitetsnormerna inte överskrids, utan uppgår till ca hälften av miljökvalitetsnormen.

PM₁₀ anger massan av partiklar med en diameter mindre än 10 µm. Enligt SLB kommer största bidraget till partikelhalterna från intransport av partiklar samt uppvirvlande partiklar som bildas vid slitage av vägbanor, däck och bromsar. Partiklar från slitage av vägbanor ökar framförallt risken för lungvägssjukdom. Partikelnivån PM₁₀ bedöms enligt samma källa ligga på 25-35 µg/m³, dvs under gränsvärde 50 µg/m³.

Enligt Trafikplanen går bullernivåerna i närmast vägen upp till 65 dBA. Enligt trafikplanen är bostäder som ligger längs bl a. Rissneleden särskilt utsatta för vägtrafikbuller. Även trafiken från Enköpingsvägen genererar buller som når fram till Rissneleden.



3 Beskrivning av nytt samlat förslag till gestaltning och trafiksystem:

3.1 Förslagets generella utformning

De föreslagna åtgärderna syftar till att ändra Rissnedens karaktär av genomfartsgata och istället ge den en mer stadsmässig utformning. Med ny bebyggelse nära gatan ges nya förutsättningar för att skapa ett livligt och omväxlande stråk med intressanta skiftningar och egen karaktär. Gestaltningen sträcker sig från storskalighet till småskalighet som ger en varierad upplevelse längs sträckan. Detta skapas främst genom att bryta den raka siktlinjen och istället skapa nya små och stora platsbildningar som är förskjutna längs sträckan. Utformningen hålls samman av en övergripande struktur med växlingar mellan två huvudsektioner.

3.2 Verksamheter/boende och stadsfunktioner

Rissneleden kommer efter etableringen att få en annan funktion än idag då gatan blir mer en kvartersgata i ett bostadsområde än den genomfart den är idag. Idag finns ett antal verksamheter längs gatan som kräver möjlighet till angöring av transporter. Denna funktion möjliggörs även framöver, men blir dock nedtonad. Tillgängligheten till gatan och dess närliggande bebyggelse är prioriterad där samtliga trafikslag ska få ta plats. Kantstensparkering och busshållplatser bidrar till ökad tillgänglighet och ger ett stadsmässigt uttryck.

3.3 Växtlighet; naturmark och planteringar

Växtligheten i gestaltningsförslaget har stor påverkan på gaturummet. Trädplanteringar i naturlika grupperingar längs stråket bidrar till att bryta dagens raka siktlinjer och ge ett mer omväxlande och händelserikt gaturum. Träd i olika storlekar, så som xxxx och xxxx, blandas. Vid passagerna tvärs Rissneleden väljs dock större trädslag som planteras i tydlig struktur för att kontrastera mot övrig utformning och betona stråket och dess koppling mellan norra och södra sidan av Rissneleden. Avvikande markbeläggning, så som plattor, tvärs gångstråket används för att ytterligare förtydliga dessa stråk. Övrig plantering består av lägre buskar och gräs.

Naturmarken på norra sidan av Rissneleden vid den högre friliggande huskroppen bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Bebyggelsen ska ge intryck av att ligga i naturmark, och friväxande gräs, buskar och träd förstärker intrycket. Även mark som blir påverkad av etableringen bör återskapas som naturmark. Även inslag av t ex. stenblock kan bidra till karaktären.

3.4 Resor och transporter

Möjligheten att färdas längs med Rissneleden ska förbättras för främst de oskyddade trafikanterna. Biltrafiken ska även fortsättningsvis ha god framkomlighet, dock anpassad till den stadsgata som den kommer att bli. En mer småskalig utformning,

tydligare passager för oskyddade trafikanter och kantstensparkering bidrar till ett mer intimt och mindre gaturum med lägre hastighet.

I området kring Rissneleden finns idag bilfria cykelstråk norr och söder om gatan som erbjuder trafiksäker och ostörd färd för de cyklister som efterfrågar det. Dessa stråk har dock inte de förutsättningar för framkomlighet och genhet som krävs för att ett cykelstråk ska vara attraktivt för transport mellan två målpunkter, ofta längre sträckor, så som vid arbetspendling. Dessutom är delar av dessa stråk i blandtrafik med gångtrafikanter, vilket gör dessa stråk olämpliga för högre hastighet.

I förslaget har det därför skapats ett cykelstråk som kompletterar det befintliga cykelvägnätet i området. Enkelriktade cykelfält på vardera sida om gatan ger cyklisten god framkomlighet samtidigt som cyklisternas närvaro i gatan tydligt kommuniceras till övriga trafikanter.

Enligt handboken ger cykelfält högre trafiksäkerhetseffekt i korsningar än vad cykelbanor gör, då fälten är enkelriktade och cyklister synliggörs för bilförare på sträckan. Det är även samma trafikregler som gäller för både cyklister och bilister. På gator med kantstensparkering bör cykelfältet enligt GCM-handboken ligga utanför parkeringen och lastzonen, så att på- och avstigning och lossning sker innanför cykelfältet och inte kommer i konflikt med cykeltrafiken. Uppställningsfältet vid kantstensparkeringar föreslås i enlighet med GCM-handboken bli 2,75 m breda för att undvika olyckor med dörrar som plötsligt slås upp framför cyklisterna. Cykelfälten föreslås bli 1,5 m breda för att tillgodose cyklisternas utrymmesbehov och för att underlätta snörörjningen.

Befintliga gångstråk tvärs Rissneleden förtydligas och bidrar till att skapa en mer sammanhängande, snarare än längsgående, struktur i området. Dessa stråk förstärks med bland annat planteringar för att få platsbildningarna på var sida om gatan att samspela. Detta betonar ytterligare dess karaktär som stadsgata.

Tillgängligheten till verksamheterna söder om Rissneleden kvarstår, dock med en något förändrad utformning. Förslagen utformning ger bättre trafiksäkerhet och en möjlighet till ett tydligare och sammanhängande gångstråk förbi verksamheternas lastkajer.

Busstrafiken med hållplatser i samma lägen som idag kvarstår.

3.5 Trafiksystem inkl parkering

I gaturummet skapas tydligare stråk för olika trafikslag för att främja ett mer blandat trafiksystem och motverka den separering som idag präglar området. Separerade gångbanor, cykelfält samt körfält anpassas för att möta behoven för respektive trafikslag, så som genhet för cyklisten och god gestaltning för gångtrafikanter. Åtgärder kan vidas för att minska biltrafikens hastighet och ge förutsättningar för den rekommenderade framtida hastigheten på 40km/tim. Den barriäreffekt som gatan har inneburit minskas genom väl utformade passager för gångtrafikanter med t ex. en gestaltning med plantering, markbeläggning osv. som betonar passagerna och refuger för att öka säkerheten.

I förslaget tillkommer kantstensparkering där så är möjligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Kantstensparkeringen ökar tillgängligheten till området, och förstärker karaktären av stadsgata. Det ger även ett ökat användande och rörelse i gaturummet, vilket kan förbättra trivseln och tryggheten. Utöver kantstensparkeringen sker den största tillkommande parkeringen i parkeringsgarage under de nya byggnaderna. Dessa garage bedöms kunna tillgodose behovet av boendeparkering. Infarten till parkeringshusen har studerats och anpassats efter den tillkommande bebyggelsen, övrigt trafiksystem och höjdförhållanden.

3.6 Tillgänglighet

Tillgängligheten till området ökar i och med förbättrade förutsättningar för både gång- och cykeltrafiken både längs med och tvärs Rissneleden. Fler parkeringar i markplan, samt fortsatt möjlighet för transporter till befintliga verksamheter bidrar till områdets attraktivitet och tillgänglighet. Detaljutformningen vid anläggande av övergångsställen är mycket viktig, och viss nyutformning av befintliga passager i närheten av aktuell sträckning skulle bidra till högre tillgänglighet för gångtrafikanter. Busshållplatserna kvarstår i befintliga lägen och utformning som bedöms vara tillgänglighetsanpassad. Områdets gång- och cykelvägar har en lutning som uppfyller rekommendationerna enligt Vägar och gators utformning.

3.7 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten i området är främst avhängen biltrafikens rörelse samt detaljutformning vid gång- och cykelpassager.

Hastighetsbegränsningen i området föreslås i trafikplanen vara 40 km/tim. Den föreslagna utformningen med växlande sektioner där gatan kröker sig bidrar till att sänka hastigheten. Även tydliga övergångsställen och busshållplatser gör biltrafikanterna uppmärksamma på platser som kräver ökad uppmärksamhet.

Infarter/utfarter till gårdar, parkeringsdäck och lastplatser har setts över och utformats för att öka trafiksäkerheten längs sträckan. T ex. så har infarterna/utfarterna placerats med tanke på avstånd till närmsta korsning, lastplatserna har omformats för att säkra in- och utfarterna och vägens olika sektioner växlar med lämpligt avstånd för att kurvorna inte ska vara för snäva.

Övergångsställen har också placerats och utformats för att vara så trafiksäkra som möjligt. Detaljutformningen i ett senare skede är också mycket viktig för att göra ställen tillgänglighetsanpassade.

3.8 Trygghet

I och med etableringen av fler bostäder kommer fler människor att röra sig i gaturummet och kopplingen mot centrum med kollektivtrafiken och butiker att bli starkare. Ett livligare gaturum med ökad rörelse under större del av dygnet bidrar oftast till att öka känslan av trygghet. Även en mer genomtänkt gestaltning med plantering, markbeläggning, belysning osv samt trafiksäkra lösningar bidrar till att öka känslan av trygghet i området. Detaljutformningen är ofta av stor betydelse med materialval och placering av t ex. stolpar och möblemang. Även skötseln av ett område har stor betydelse för uppfattningen av det, så som känslan av trygghet.

3.9 Miljökonsekvenser

Åtgärderna längs Rissneleden hanteras främst inom befintligt vägområde. I och med etableringen av de nya bostäderna där befintlig hårdgjord yta, så som parkeringar, tas i anspråk tillskapas även bostadsgårdar vilket möjliggör ökad användning av lokalt omhändertagande av dagvatten för att främja både god miljö och hushållning med vattenresurser. Dagvattenhanteringen bör utredas närmare för att samordnas med övriga ytor utanför Rissneleden.

I och med etableringen kommer trafiken i området att öka, vilket kan öka mängden emissioner. Dock minskar Rissneledens funktion som genomfartsväg till förmån för lokalgata med mer begränsad trafik vilket skulle kunna motverka risken för ökade emissioner. Även den lägre hastigheten bidrar till detta. Sammanslaget bedöms inte mängden emissioner överskrida miljö kvalitetsnormerna, främst då mängden emissioner idag är så pass låg.

Bullernivåerna bör studeras noggrant. Risk finns för att dessa överskrider dagens rekommendationer pga. trafikmängden. Åtgärder bör skapas för att minska bullerspridningen, så som barriärer och möjlighet till att styra om trafikflödet.

Naturmark kommer att tas i anspråk vid det högre huset västerut. Här kommer marken att påverkas i stor utsträckning så schakt och fyll kommer att bli nödvändigt för att klara nödvändiga markhöjder vid t ex. infarter samt tillgänglighetsanpassade lutningar. Området för påverkan bör minskas så långt det går, både för miljövärden och för gestaltsningsvärdet. I naturmarksområdet finns inga utpekade naturvärden, men påverkan på naturmark bör alltid minimeras då naturmark ofta har en etablerad flora och fauna som kan berika övriga grönområden.