Trafik-PM

Apelvägen, Tyresö

Iterio AB

Beställare: JM AB

Uppdragsnummer: 8338

Upprättad av:	Jonathan Höglund
Datum:	2026-02-27
Rev:	2026-04-10
Granskad av:	Per Francke
Datum:	2026-03-04

Innehåll

1 Bakgrund och syfte 3
1.1 Förutsättningar 3
2 Planförslaget 3
2.1 Trafikföring inom planområdet 4
2.2 Gång- och cykelbana utmed Prästgårdsvägen 4
2.3 Bil- och cykelparkering 4
2.4 Avfallshantering och angöring 6
2.5 Körspår 7
2.6 Siktförutsättningar 10

1 Bakgrund och syfte

Iterio har fått i uppdrag av JM AB att beskriva, se över och granska planförslaget samt planerade lokalgator inom projekt Apelvägen i Tyresö kommun utifrån ett trafikperspektiv. Trafikföringen, föreslagen gång- och cykelbana, parkering, avfallshantering och angöring inom planområdet ska beskrivas samt gatustrukturen ska kvalitetsgranskas utifrån trafikperspektiv gällande framkomlighet och trafiksäkerhet med hjälp av körspår och siktförutsättningar i korsningar.

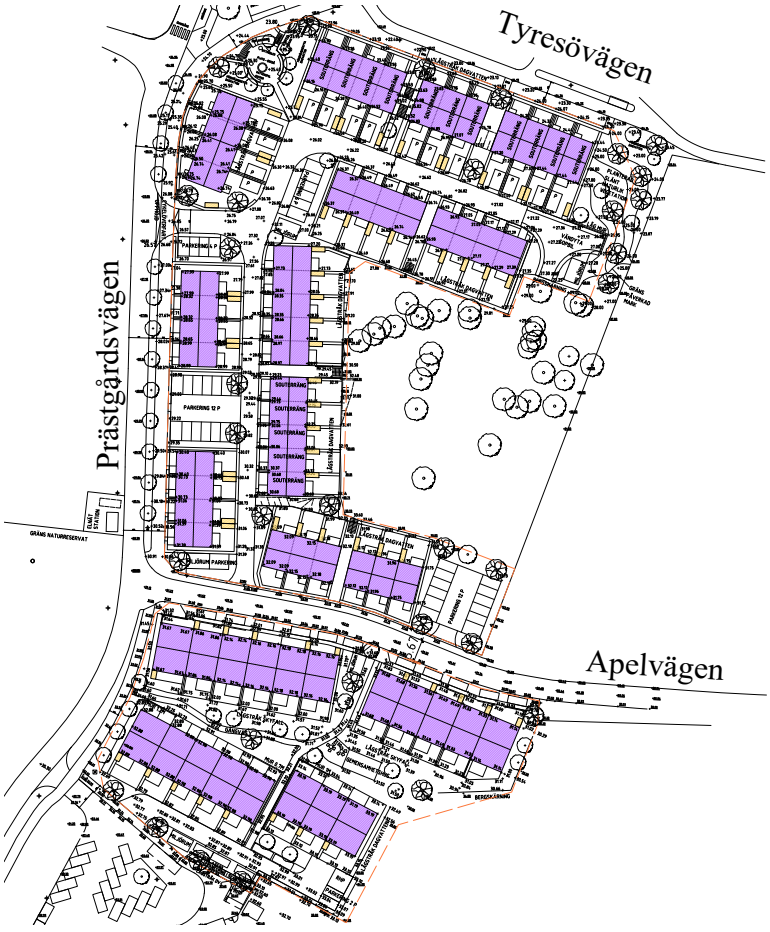
1.1 Förutsättningar

Teknisk handbok, Tyresö kommun

Teknisk handbok innehåller krav och riktlinjer för anläggningsarbeten inom Tyresö kommun och utgör ett styrande dokument och ska användas vid planering, projektering och byggande av bland annat allmän platsmark. Syftet är att uppnå en enhetlig teknisk standard samt ett kostnadseffektivt drift- och underhållsarbete. I teknisk handbok har kapitel ”4.7 – Sikt” använts som förutsättning.

2 Planförslaget

Projekt Apelvägen syftar till att möjliggöra småhusbebyggelse. Planområdet utgörs av sju fastigheter som ägs av Tyresö kommun. Planområdet avgränsas i norr av Tyresövägen och i väster av Prästgårdsvägen. Genom området löper Apelvägen i väst/östlig riktning. Öster om planområdet finns bostadsbebyggelse i form av parhus och i söder finns en befintlig förskola.



Figur 1: Situationsplan för projekt Apelvägen.

2.1 Trafikföring inom planområdet

Apelvägen föreslås omges av ny småskalig bebyggelse på bägge sidor. Körbanans läge och bredd föreslås behållas. Gångbanan i norr breddas och nya anslutningar anläggs till den nya kvartersgatan. Prästgårdsvägen behåller befintlig körbana och kompletteras med en ny trädrad med grönzon och en gång- och cykelbana utmed den nya bebyggelsens förgårdsmark.

Gator på kvartersmark utformas som smalare lågfartsgator. Gående, cyklister och körtrafik samsas på samma yta. Bredderna hålls nere för att bidra till låg hastighet och för att skapa ett litet gaturum i samklang med områdets småskaliga karaktär.

Kvartersgatorna utformas för dubbelriktad trafik med undantag för gatan parallellt med Prästgårdsvägen som görs enkelriktad söderut. En ny in- och utfart tillskapas mot Prästgårdsvägen och en ny utfart mot Apelvägen. För bebyggelsen söder om Apelvägen samnyttjas den befintliga in- och utfarten till Prästgårdsvägen med förskolan. För att säkerställa en god trafikmiljö breddas in- och utfarten samt befintlig gångbana inom förskoletomten.

2.2 Gång- och cykelbana utmed Prästgårdsvägen

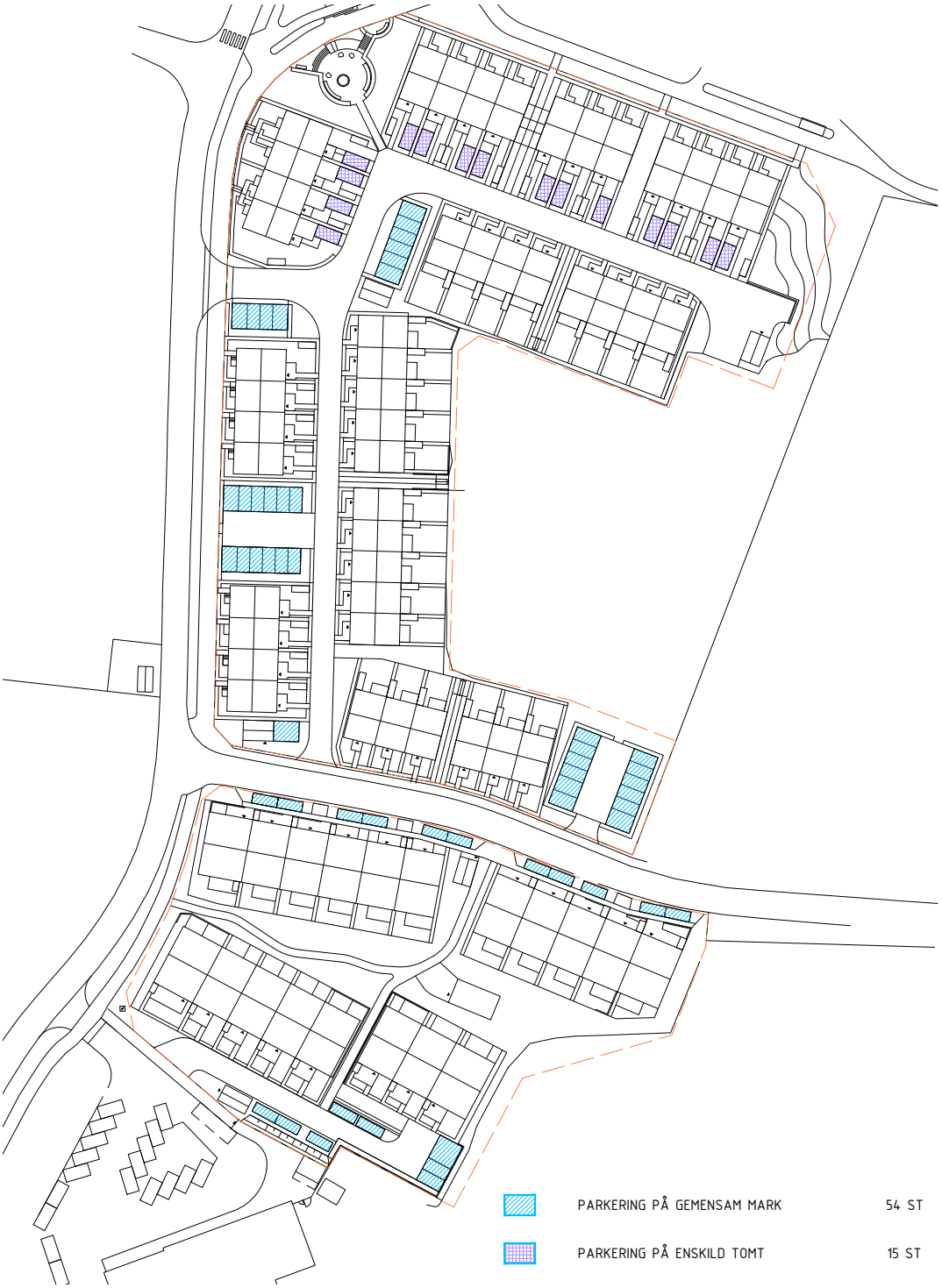
Längs med Prästgårdsvägen anläggs en ny gång- och cykelbana samt en grönzon med träd. Gång- och cykelbanans mått är totalt 3,5 meter inklusive stödremsa. Bredden är satt utifrån att sträckan är särskilt trafikerad av barn som rör sig till och från förskolan samt Alby naturreservat. Särskild hänsyn har också tagits till att Prästgårdsvägen har en något brantare lutning där cyklister kan få upp hög fart. Den planerade bebyggelsen längs med Prästgårdsvägen har entréer ut mot gång- och cykelbanan. Genom att förlägga gångbanan mot tomtgränserna och göra förgårdsmarken något bredare minskar risken för att boende kolliderar med cyklister när man rör sig till och från bostaden.

Där gång- och cykelbanan korsar nya infarter, Apelvägen samt infarten till förskolan, utformas gång- och cykelbanan genomgående över körbanorna för att säkerställa säkra och trygga passager.

2.3 Bil- och cykelparkering

Bilparkering föreslås lösas samlat på ett par mindre gemensamma parkeringsytor samt på egna tomter med infart från kvartersgatorna (se Figur 2). En av de gemensamma parkeringsytorna angörs via Apelvägen. Bilparkeringstalet är satt till en bilparkeringsplats per hushåll, vilket bedöms spegla behovet utifrån avstånd till kollektivtrafik samt målgruppen för projektet som i första hand är småbarnsfamiljer och seniorer. Cykelparkering anordnas inom respektive tomt. Inget specifikt cykelparkeringstal finns framtaget, antalet cykelparkeringsplatser ska säkerställas i den utsträckning som bedöms skälig utifrån behovet för småbarnsfamiljer och seniorer.

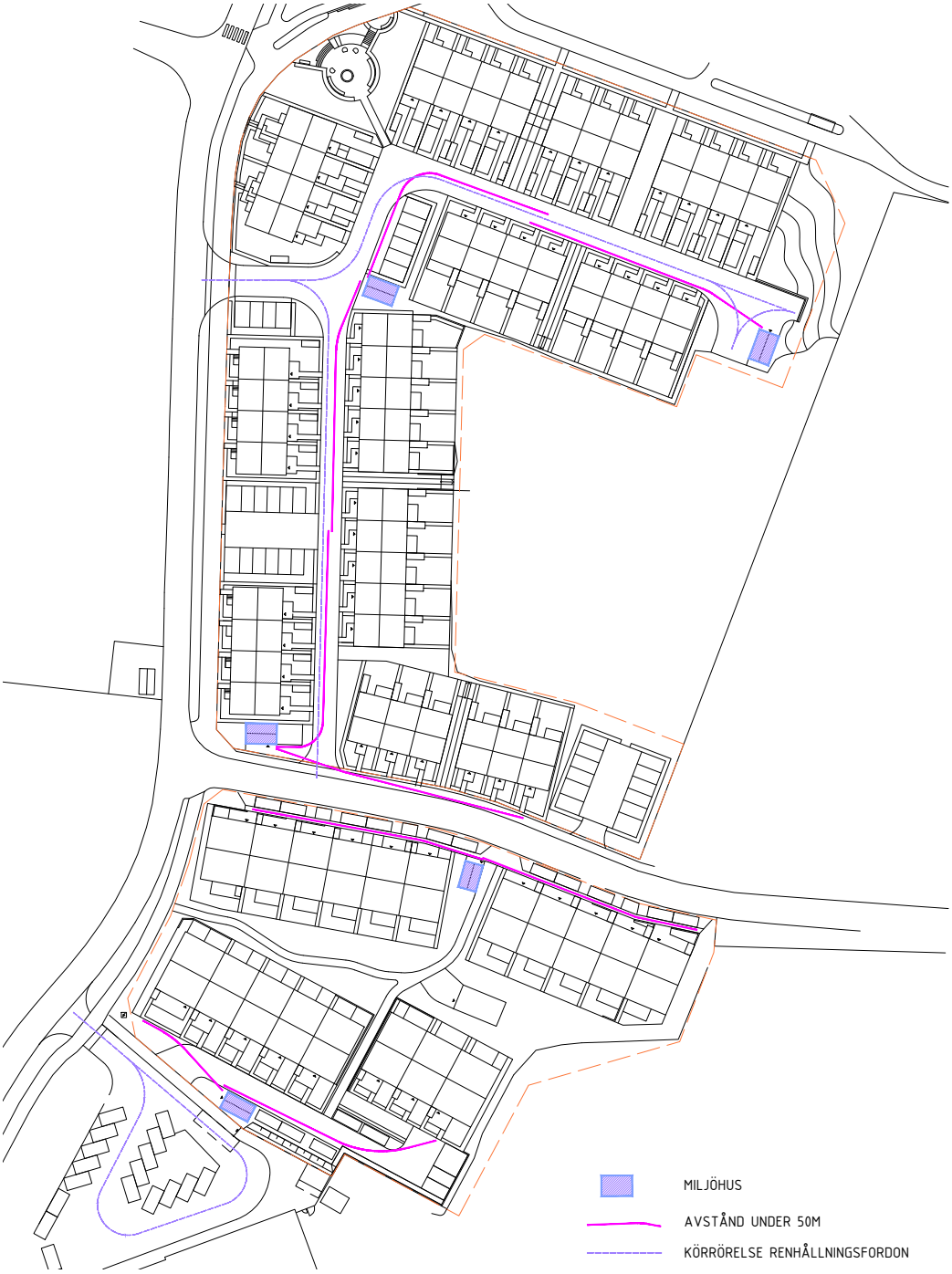
För besöksparkering samnyttjas förskolefastighetens parkering som bedöms ha låg beläggning på kvällar och helger.



Figur 2: Illustration över föreslagna parkeringsplatser på gemensam mark och på enskild tomt.

2.4 Avfallshantering och angöring

Genom att samla avfallshanteringen till gemensamma miljöhus minimeras trafiken för hämtfordon. Gatubredderna anpassas för nödvändiga körrörelser dimensionerad för en sopbil (Los), och placering av miljöhusen tar hänsyn till boendes gångsträckor. Miljöhusen är också placerade att de riktlinjer som finns gällande god arbetsmiljö uppfylls.



Figur 3: Illustration över placering av föreslagna miljöhus, avstånd till dessa samt körrörelse för hämtfordon.

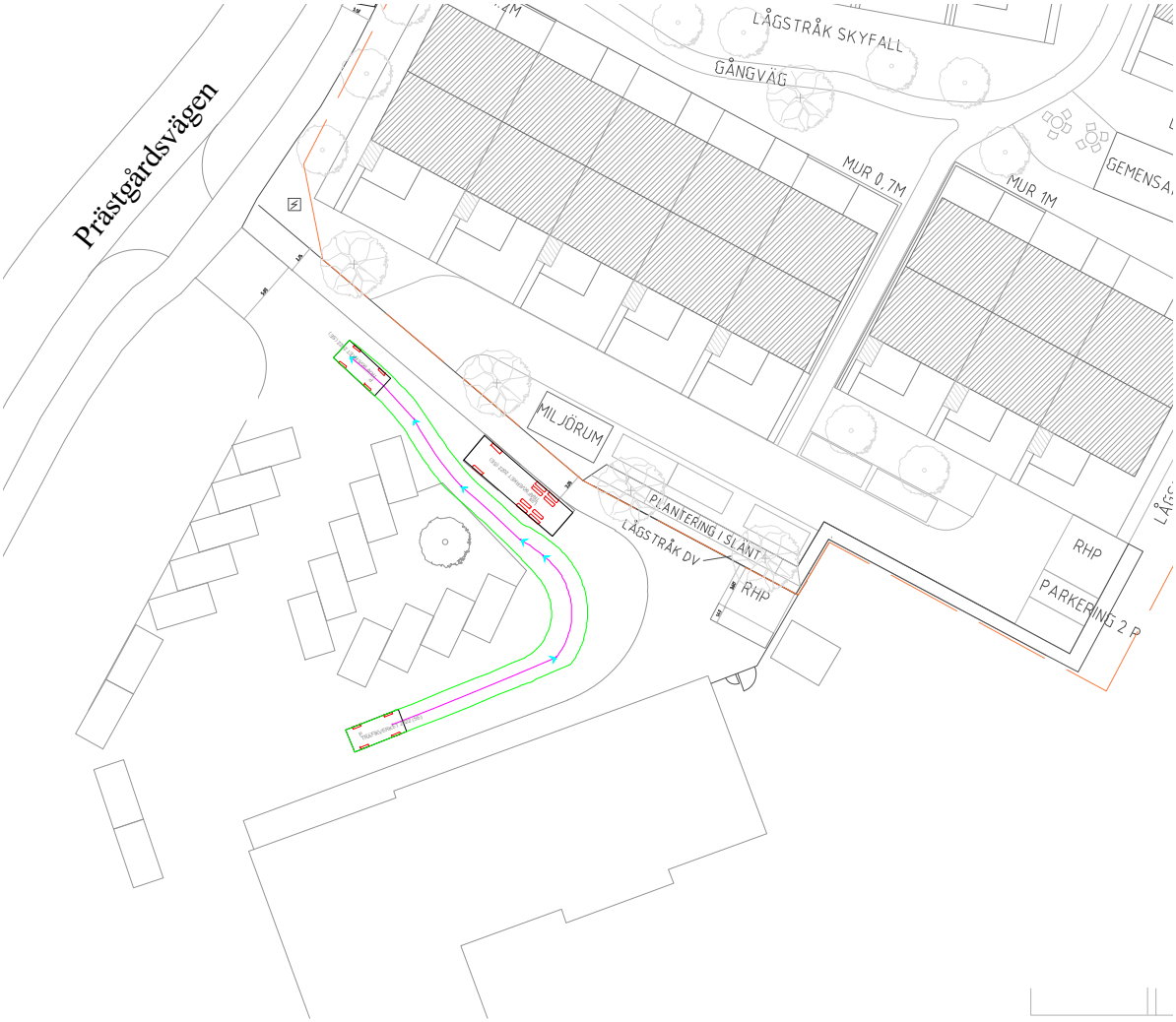
2.5 Körspår

Körspårstudie har genomförts med fordonstyperna personbil (P) och sopbil (Los). Dessa fordon och ett möte mellan dem på Apelvägen och Prästgårdsvägen bedöms vara den dimensionerande trafiksituationen på gatorna. Möten på kvartersgatorna samt mellan två sopbilar och lastbil på Apelvägen och Prästgårdsvägen är inte möjligt utan behöver ske vid naturliga mötesplatser (korsningar, in-/utfarter, vägrenar eller övriga sidoområden) eller vid till exempel lediga parkeringsfickor. Alla körspår har studerats där fordonen framförs i 10 km/h. Backspeglar är inte medräknade i körspåren, utan enbart hjulspår och fordonets sveparea. Backspeglar tillkommer med cirka 0,15-0,30 meter på fordonsbredden. Vid en gata som dimensioneras med minst 5,5 meters bredd är speglar inräknade för att möjliggöra ett möte mellan personbil och sopbil.

Studien visar på att inga framkomlighetsproblem finns utmed föreslagen gatustruktur. Både sopbil och personbil kan ta sig fram längs hela gatustrukturen och mötas utmed sträckan på Apelvägen och Prästgårdsvägen. I korsningar finns det möjlighet att stå och invänta ett möte med svängande fordon. Det är möjligt att vända där vändytor föreslagits.

Figur 4:Illustration över körspår i planens norra delar på kvartersgator och Apelvägen.

Figur 5: Illustration över körspår i planens södra del med vändning av personbil på kvartersgata och rundkörning med sopbil vid befintlig förskola.

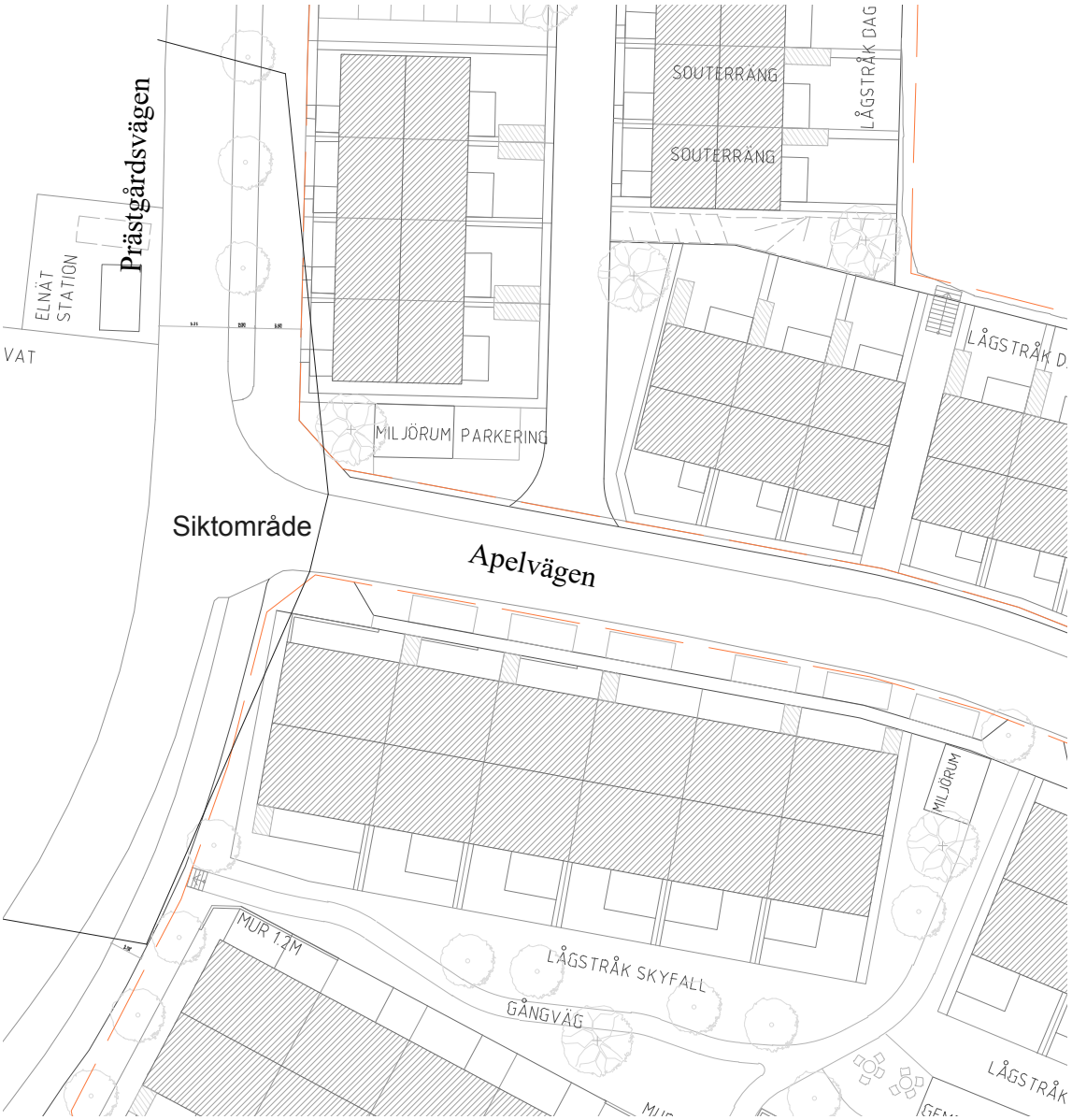


Figur 6: Illustration över körspår i planens södra del där personbil kan ta sig förbi en angörande sopbil.

Körspår i figur 6 fungerar även med hänsyn till backspeglar, det finns marginal mellan fordonen samt att backspeglarna på en sopbil normalt sitter högre upp än en personbil. Observera att planteringsytan innanför befintliga parkeringsplatser till förskolan behöver smalnas av något för att personbil ska kunna parkera en angörande sopbil, avsmalningen behöver anpassas till redovisat körspår enligt figur 6.

2.6 Siktförutsättningar

Siktrelationen är god i korsningen Apelvägen-Prästgårdsvägen och uppfyller ”låg standard” enligt teknisk handbok. Detta innebär att ett fritt siktförhållande finns med tre meters avstånd från korsande gång- och cykelpassage in på Apelvägen och 30 meters siktavstånd på Prästgårdsvägen, se figur nedan.



Figur 7:Illustrerat siktområde i korsningen Apelvägen – Prästgårdsvägen.

Inom siktområdet är det viktigt att säkerställa att maxhöjd för häckar, murar med mera är 80 cm samt att hänsyn tas till att trädens kronor inte ska skymma sikten. Detta gäller såväl på allmän platsmark som innanför tomtgräns. Val av lämplig trädart med höga kronor samt att träden är uppstammade från början är viktigt.

Sikten ut från lokalgatan vid förskolan är god och den samma som idag.