

TRAFIK PM ÄNGSGÅRDEN 1



TRAFIK PM - ÄNGSGÅRDEN 1
Version 2025-02-14

BESTÄLLARE	Huge bostäder AB
KONTAKTPERSON	Hayder Hatem
UPPDRAG	30076254
KONSULT	Sweco Sverige AB
ANSVARIG	Ali Esmaili
GRANSKARE	Sofia Holmqvist

TRAFIK PM

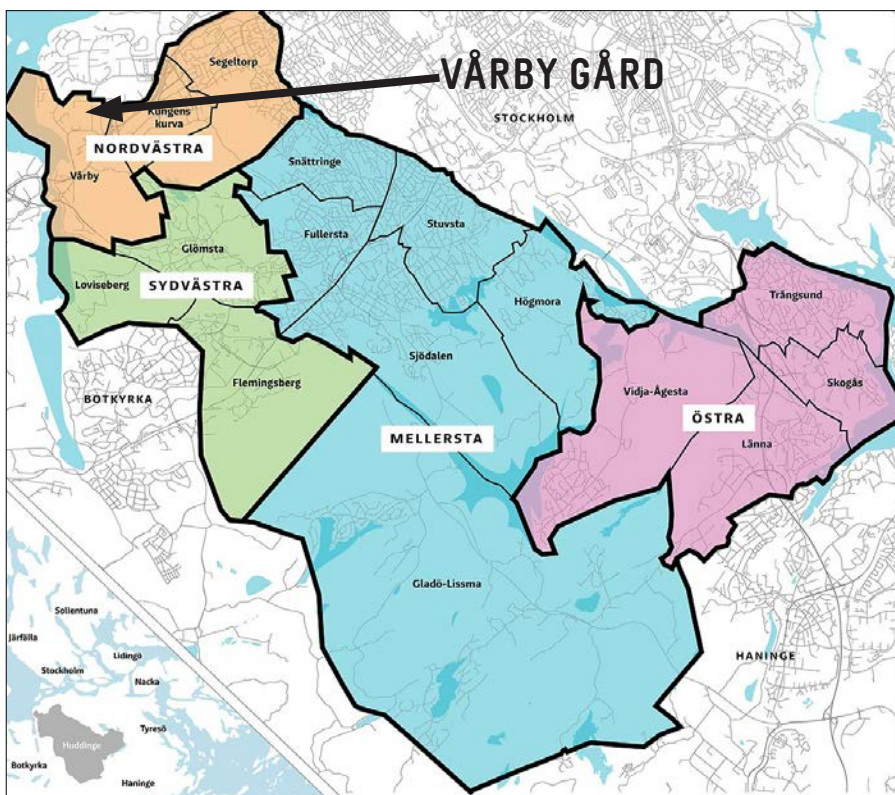
ÄNGSGÅRDEN 1

1.	INLEDNING	4
2.	NULÄGESBESKRIVNING	5
2.1	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	5
2.2	KOLLEKTIVTRAFIK	6
2.3	PARKERING	8
3.	PLANFÖRSLAGET	9
4.	FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	10
4.1	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	11
4.2	KOLLEKTIVTRAFIK	11
4.3	MOTORFORDONSTRAFIK	12
4.4	PARKERING	14
4.4.1	BILPARKERING	14
4.4.2	PARKERINGBEHOV CYKEL	16
5.	SAMLAD BEDÖMNING OCH VIDARE ARBETE	17

1. INLEDNING

I detaljplanen för Kvarteret Ängsgården 1 i Vårby Gård, Huddinge, föreslås exploatering av två flerbostadshus på en tomt som idag används som temporär etableringsyta för byggverksamhet och markparkering. Tidigare fanns på platsen en grusad bollplan som är delvis planlagd som lek delvis park.

I samband med exploatering av fastigheten påverkas trafiken i området, denna utredning syftar till att redogöra befintlig trafiksituation. Vidare ska utredningen beskriva och redovisa för hur trafiken påverkas av planförslaget och redogöra en framtida trafiksituation.



FIGUR 1. Vårby gård ligger i anslutning till Skärholmen och Kungens kurva i kommunens nordvästra del.

2. NULÄGESBESKRIVNING

SCAFT

SCAFT är en förkortning för "Stadsbyggnad, trafik och framkomlighet i tätort", och refererar till en serie svenska riktlinjer och normer som utvecklades under 1960-talet för att förbättra trafikplaneringen i tätorter. Målet med SCAFT-planeringen var att skapa säkra och effektiva trafiklösningar för både motorfordon och oskyddade trafikanter, såsom fotgängare och cyklister, i växande svenska städer

Kvarteret Ängsgården 1 ligger vid kommungränsen mot Stockholms stad och i anslutning till Lammholmsbacken som tillhör Stockholm. Området präglas generellt av SCAFT-planering.

2.1 Gång- och cykeltrafik

En viktig del i SCAFT-planeringen var att skapa separering mellan olika trafikslag. Gång- och cykelnätet är ett arv av SCAFT-planeringen till stora delar helt separerat från vägnätet. Utmed Lammholmsbacken finns 1,8-2,0 meter breda gångbanor. På Lammholmsbackens södra sida löper en trafikseparerad och kombinerad gång- och cykelbana som är 3 meter bred. Stråket kopplar idag till Svanholmsstråket som korsar Lammholmsbacken genom en planskild korsning. Kopplingen innebär en lång omväg för gående och cyklister. Det trafikseparerade systemet kan upplevas som svårorienterat för förstagångsbesökare.

För barn och unga utgör de sammankopplade gång- och cykelstråken tillsammans med det trafikseparerade systemet viktiga kopplingar mellan målpunkter. En bit norr om Lammholmsbacken ligger Vårbybergs IP och söder om planområdet finns Grindstuskolan (F-3) samt flera förskolor.

Utmed en stor del av befintlig bebyggelse finns kombinerade gång- och cykelbanor som är skyltade med C3, motortrafik förbjuden. På flera ställen finns bommar för att hindra motorfordonstrafiken. Trots reglering och fysiska hinder fugnerar gc-banorna som informella gångfartsområden och trafikeras av alla trafikslag, inklusive motorfordonstrafik.



FIGUR 2. Befintligt nät för gång- och cykeltrafik.

2.2 Kollektivtrafik

Cirka 550 meter från planområdet finns tunnelbanestation Vårby gård som trafikeras av tunnelbanans röda linje 13 mellan Norsborg och Ropsten. En resa med tunnelbanan från Vårby gård till T-Centralen tar cirka 27 minuter. I området finns även busstrafik och närmsta hållplats är Svanholmsvägen. Med buss 740 nås bytespunkter som Vårby gård, Vårberg, Skärholmen och Flemingsbergs station.



FIGUR 3. Angränsande tunnelbanestation med radie om 600 meter.

TABELL 1. Busstrafik som trafikerar hållplats Svanholmsvägen

BUSSLINJE	STRÄCKA	ÖVRIGT
740	Kungens Kurva - Huddinge station	15-minuterstrafik i högtrafik.
191	Stockholm C - Norsborg	Nattbuss

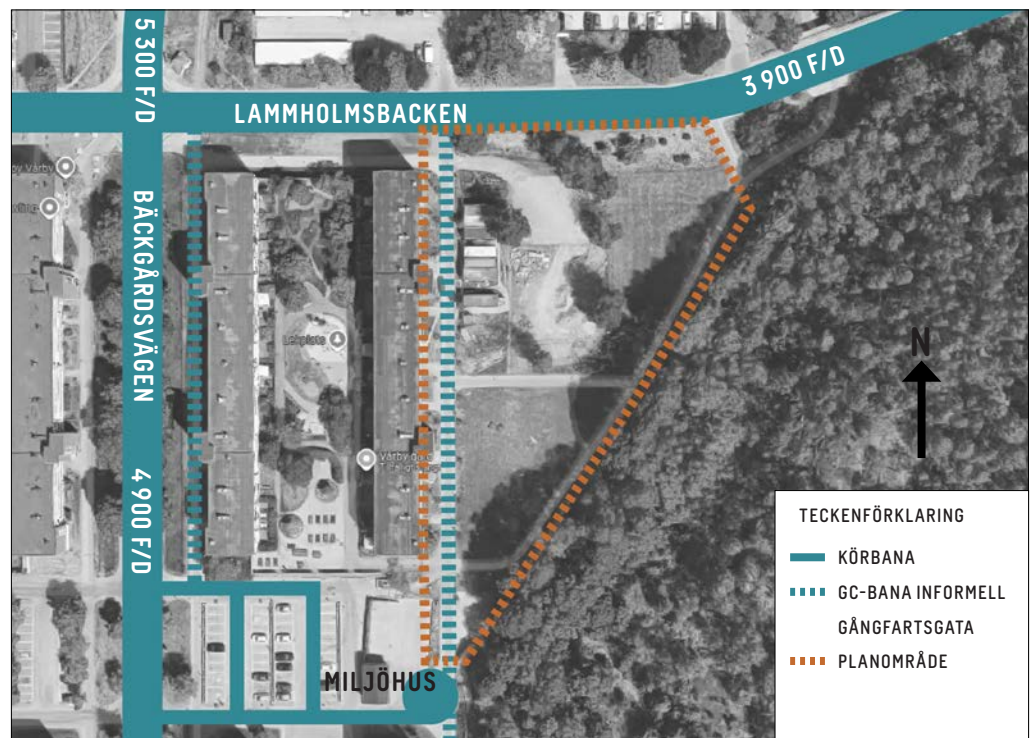
MOTORFORDONSTRAFIK

Norr om planområdet går Lammholmsbacken som har Stockholms stad som väghållare. Lammholmsbacken korsas av Bäckgårdsvägen som tillhör Huddinge kommun, norr om Lammholmsbacken byter Bäckgårdsvägen namn till Svanholmsbacken där Stockholms stad är väghållare.

Vägnätet omkring planområdet präglas likt övriga trafiksystemet av SCAFT-planeringen. Lammholmsbacken och Bäckgårdsvägen har uppsamlade funktioner och ansluter till det övergripande vägnätet i form av Skärholmsvägen respektive Vårbergsvägen. Körbanorna bedöms som överdimensionerade (8,0 meter) och framkomligheten är generellt god. Intill den temporära in- och utfarten till planområdet och befintlig bebyggelse finns idag en hastighetssäkring i form av upphöjning.

Intill planområdet finns ett gc-stråk som är 3,25 meter brett. GC-banan är skyltad med C3, motorfordonstrafik förbjuden. Trots regleringen används gc-banan som en informell gångfartsgata för att angöra befintlig bebyggelse. Vid möten mellan all motorfordonstrafik och gående på den informella gångfartsgatan tvingas gående stanna till och kliva åt sidan för att släppa fram motorfordonstrafiken. GC-banan har en tillfällig grusad anslutning mot Lammholmsbacken som lutar cirka 10 procent, anslutningen har tillkommit för den tillfälliga etableringsytan.

I anslutning till befintlig markparkering finns ett miljöhus och bottentömmande behållare. Avfallshantering sköts idag från parkeringen.



FIGUR 4. Vägnätet omkring planområdet med trafikflöden angivet i ÅDT (årsdygnstrafik).

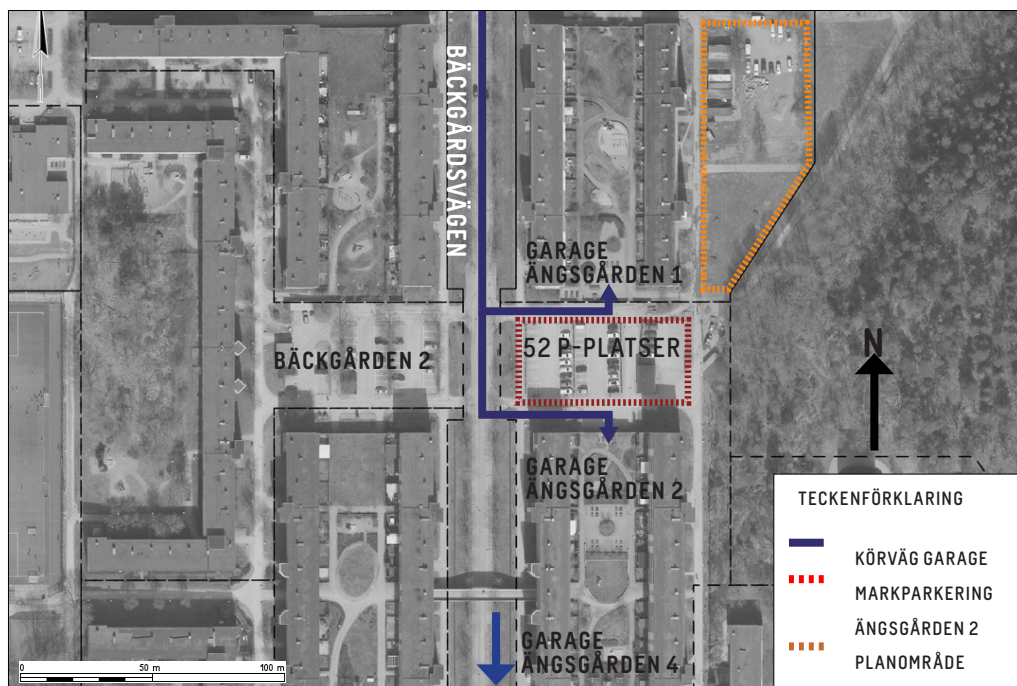
2.3 PARKERING

I fastigheterna Ängsgården 1-8 finns idag totalt 621 parkeringsplatser för bil. Av dessa finns (okt 2024) vakans på 75 platser. Vakansen har funnits över längre tid, dock med en tydlig ökning i samband med en avgiftshöjning (mars 2023) på parkeringen. I Ängsgården 1 och 2 som ligger närmast den planerade exploateringen finns en vakans på totalt 55 platser, dessutom finns ytterligare 20 platser i garaget i Ängsgården 4. Garagen nås via Bäckgårdsvägen och befintlig markparkering.

I området finns en avgiftsbelagd markparkering med 52 parkeringsplatser som idag samnyttjas som besöksparkering för det befintliga bostadsbeståndet i Ängsgården 1 och 2 samt parkering för befintlig verksamhetslokal. Beläggningen på markparkeringen har studerats under en hel vecka under hösten 2024 (vecka 45). Beläggningen räknades varje dag klockan 07, 12 och 18, vid studietillfället var parkeringen på Bäckgården 2 avstängd på grund av markarbeten. Beläggningen på Ängsgården 1 kan därför vara något överskattad.

TABELL 2. Beläggningsstudie av markparkering

DAG	07.00	12.00	18.00
MÅNDAG 4/11	42 %	40 %	35 %
TISDAG 5/11	33 %	54 %	50 %
ONSDAG 6/11	35 %	50 %	37 %
TORSDAG 7/11	33 %	56 %	35 %
FREDAG 8/11	40 %	44 %	31 %
LÖRDAG 9/11	27 %	31 %	29 %
SÖNDAG 10/11	31 %	27 %	29 %



FIGUR 5. Körväg till befintliga garage i Ängsgården 1-2 samt markparkering.

3. PLANFÖRSLAGET

Planförslaget innefattar två nya punkthus med 87 nya bostäder som hyresrätter i blandade storlekar samt en verksamhetslokal på cirka 320 m². Verksamhetslokalen planeras nyttjas av Huges fastighetsförvaltare.

TABELL 3. Lägenhetsfördelning för tillkommande bostadskvarter.

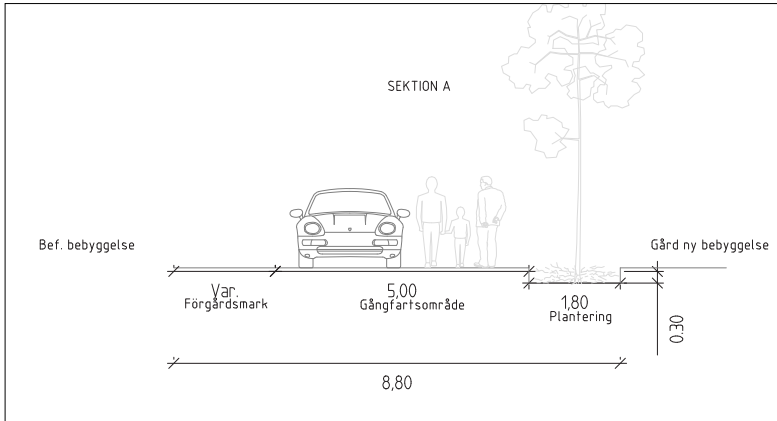
STORLEK	ANTAL	ANDEL	P-PLATSER
<45 M ²	29	33 %	7
45-70 M ²	30	35 %	14
>70 M ²	28	32 %	21
			4 (BESÖKARE)
TOTALT	87	100 %	46



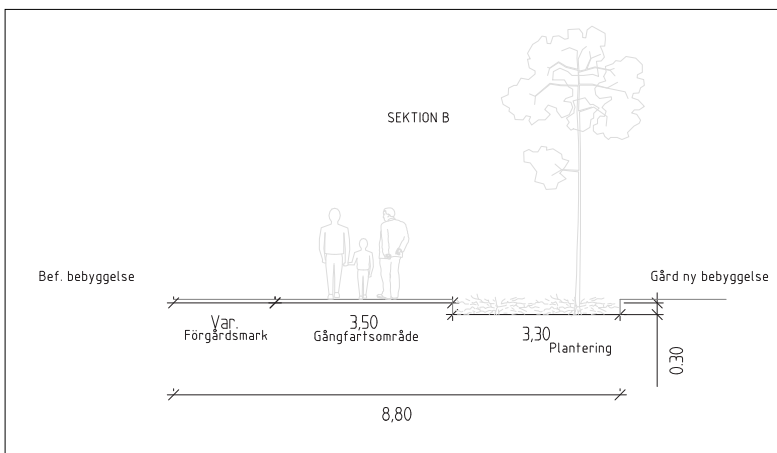
FIGUR 6. Illustrationsplan.

4. FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

Mellan befintligt kvarter och de två nya husen utvecklas befintlig angöringsgata till en enkelriktad gångfartsgata. Gångfartsgatan utvecklas med grönska.



FIGUR 7. Sektion A gångfartsområde.



FIGUR 8. Sektion B gångfartsområde.

4.1 Gång- och cykeltrafik

Förslaget innebär en ny mer gen koppling mellan befintligt gc-stråk väster om planområdet och den planskilda passagen som korsar Lammholmsbacken. GC-banan föreslås förlängas norr om planområdet mellan ny bebyggelse och Lammholmsbacken. Den nya gc-banan föreslås höjdsättas med en jämn lutning om 5 %.

Befintlig gc-bana som sträcker sig mellan befintlig bebyggelse och den planerade exploateringen föreslås regleras som gångfartsområde som enkelriktas i södergående riktning för motorfordonstrafiken. Genom regleringen och enkelriktningen tydliggörs trafiksituationen för samtliga trafikanter. Vidare föreslås på delar av sträckan en breddning till 5 meter som möjliggör för gående och cyklister att passera ett fordon på ett bättre sätt än idag. Gångfartsgatan utformas med lokala avsmalningar och möblering för att säkerställa låga hastigheter som skapar en säker trafikmiljö för såväl små som stora. Genom att skapa utrymme för vistelse i gångfartsområdet och genom att aktivera gaturummet kan den upplevda tryggheten förbättras.

4.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken påverkas inte av planförslaget. Den planerade exploateringen får god tillgång till kollektivtrafik med tunnelbanans röda linje i Vårby gård samt busstrafik mellan Flemingsbergs station och Kungens kurva.



FIGUR 9. Illustrationsplan med gång- och cykelstråk kring planområdet.

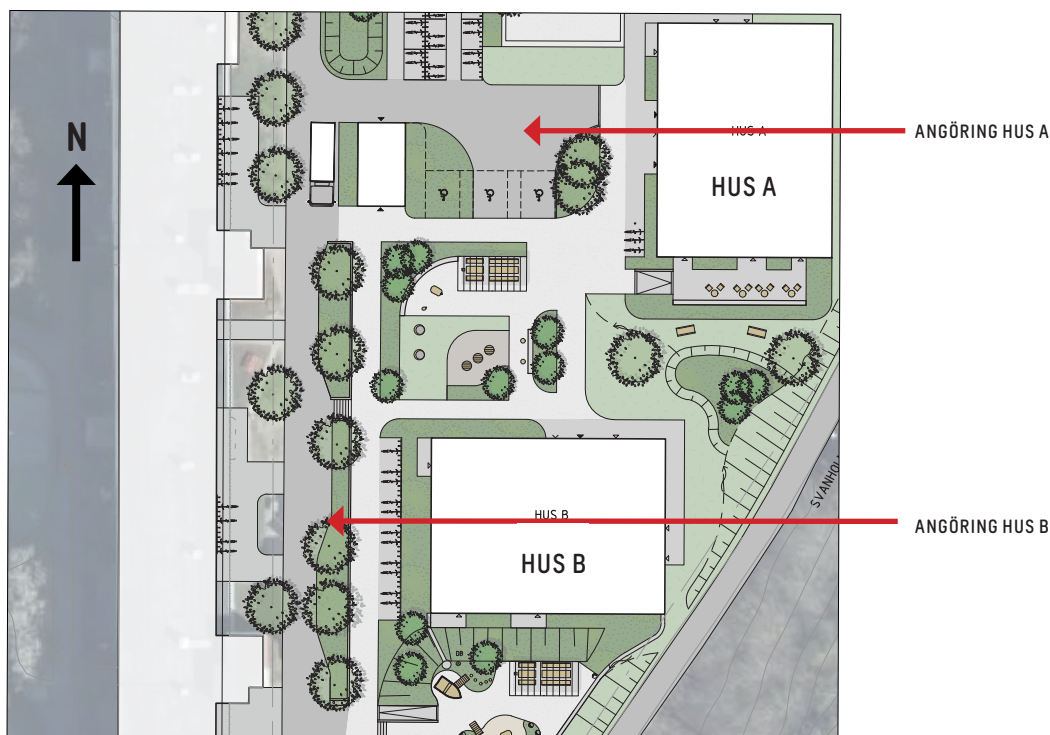
4.3 Motorfordonstrafik

Mellan befintlig och ny bebyggelse planeras för en ny gångfartsgata som enkelriktas i södergående riktning. Med gångfartsgatan tydliggörs trafiksituationen. Den nya utformningen ska dels underlätta för gående och cyklister att möta ett motordrivet fordon och dels motverka genomfartstrafik som idag förekommer.

På delar av sträckan föreslås en breddning av befintliga 3,5 meter till 5,0 meter och på delar behålls avsmalningar som ska bidra till att motorfordonstrafiken håller låga hastigheter.

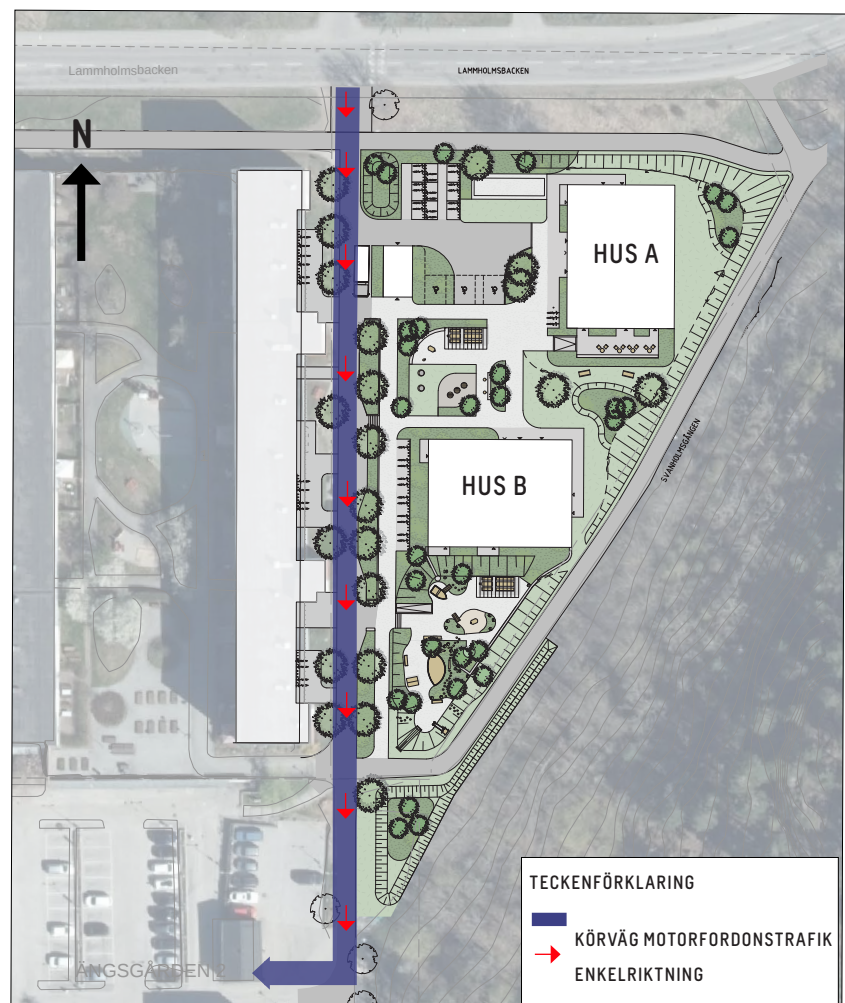
Vidare föreslås gångfartsområdet programmeras för vistelse vilket också ska bidra till låga hastigheter. Den tillfälliga in- och utfarten som ansluter mot Lammholmsbacken föreslås göras som permanent infart för att möjliggöra angöring till den nya och befintliga bebyggelsen. Då den befintliga in- och utfarten lutar cirka 8-10 % bör en översyn av höjdsättningen göras i detaljprojekteringen för att minska lutningen där max 5 % bör eftersträvas. I detta tidiga skede har det konstaterats att en justering av höjdsättningen kan innebära konsekvenser på dagvattenhanteringen, skyfallssituationen, lutningar på gc-banor samt bakfall mot hus. Av denna anledning föreslås endast infart från Lammholmsbacken utan justering av höjdsättningen.

Tillgänglig angöring ska möjliggöras max 25 meter från entré. För hus A sker angöringen från parkeringsytan väster om huset och för hus B från gångfartsområdet. Långfartsgatans 5,0 meter breda sektion möjliggör för angöring i gatan samtidigt som en sopbil kan passera ett stillastående fordon. Även avfallshanteringen hanteras från gångfartsområdet och miljöhusets placering innebär en dragväg under 10 meter. Vidare uppfylls räddningstjänstens krav från gångfartsområde.



I fortsatt detaljprojektering bör följande beaktas:

- Lokala avsmalningar för att motverka genomfartstrafik och bidra till låga hastigheter.
- Skapa en tydlig entré till gångfartsområdet med t.ex. avsmalning.
- Programmering av möblering och grönska för vistelse i gaturummet och bryta siktlinjer för fordonstrafiken.
- En nivå på hela markytan (inga kantstenar) som skapar zonering.
- Öppna för tvärgående rörelsemönster. Möblering och planteringsytor bör ej utgöra barriärer.
- Undvik parkering längs gångfartsområdet.



FIGUR 10. Illustrationsplan med redovisning av enkelriktning och körväg för trafik med angränsningsbehov i befintlig eller tillkommande bebyggelse.

4.4 Parkering

Med den planerade exploateringen tillkommer ett parkeringsbehov till området. Med den stora vakansen som finns på befintlig parkering kan exploateringen planeras och utföras utan att behöva tillföra en stor mängd nya parkeringsplatser. Detta skapar förutsättningar för att hålla ned produktionskostnader och innebär effektivare markanvändning för de parkeringar som finns.

Parkeringsbehovet för de tillkommande bostäderna är framräknade med stöd av Huddinge kommuns parkeringsprogram. De förutsättningar som enligt parkeringsprogrammet gäller för Ångsgården 1 är följande:

- Zon A, mycket stationsnära läge.
- För att parkeringstalen för bil ska gälla krävs god utformning av cykelparkeringen, eluttag för cykel och bil, att cykelparkering särskiljs från barnvagnsparkering och ett uppvärmt cykelrum med pump och möjlighet till meck.
- I området finns ett stort utbud av bilparkering med mycket vakanser. Med hänsyn till detta finns inget behov av att arbeta med flexibla parkeringstal. Huga bostäder ser dock positivt på att på sikt införa en bilpool i området, för detta kan befintlig markparkering nyttjas.

4.4.1 BILPARKERING

Det totala parkeringsbehovet av bilparkering är 49 p-platser. Behovet har beräknats med Huddinges gällande parkeringsnorm och med projektets lägenhetsfördelning:

LÄGENHETSSTORLEK	ANTAL LÄGENHETER	PARKERINGSTAL	PARKERINGSBEHOV
<45 M ²	29	0,25 / LGHT	7
45-70 M ²	30	0,45 / LGHT	14
>70 M ²	28	0,75 / LGHT	21
TOTALT	87		42

ANVÄNDARE	ANTAL LÄGENHETER	PARKERINGSTAL	PARKERINGSBEHOV
BESÖKARE TILL BOENDE	87	0,05 / LGHT	4

ANVÄNDARE	ANTAL M ² VERKSAMHET	PARKERINGSTAL	PARKERINGSBEHOV
VERKSAMHET	320 M ²	10/1000 M ² BTA	3

Parkeringsbehovet för boende tillgodoses genom befintliga parkeringsgarage i Ångsgården 1, 2 och 4 som idag har vakans om 75 platser. Vidare föreslås befintlig markparkering söder om planområdet användas för besökare och verksamhetsparkering där beläggningen idag är låg, generellt under 50 %.

Enligt Huddinges gällande riktlinjer ska cirka fem procent av det totala parkeringsbehovet utformas som RHP och placeras max 25 meter från entré. För Ångsgården 1 motsvarar detta 2,45 som avrundas uppåt till 3 platser. I detaljplanen visas den tredje RHP som möjlig att i ordningsställas om behovet av den uppstår. Vid första inflytt krävs endast två RHP och dessa placeras på gården mellan hus A och B.



FIGUR 11. Redovisning av 25-meters radie från RHP.

4.4.2 PARKERINGBEHOV CYKEL

Det totala behovet av cykelparkering är 240 platser. Behovet har beräknats med Huddinges gällande parkeringsnorm och med projektets lägenhetsfördelning:

LÄGENHETSSTORLEK	ANTAL LÄGENHETER	PARKERINGSTAL	PARKERINGSBEHOV
<45 M ²	29	1,5 / LGHT	44
45-70 M ²	30	2 / LGHT	60
>70 M ²	28	3 / LGHT	84
TOTALT	87		188

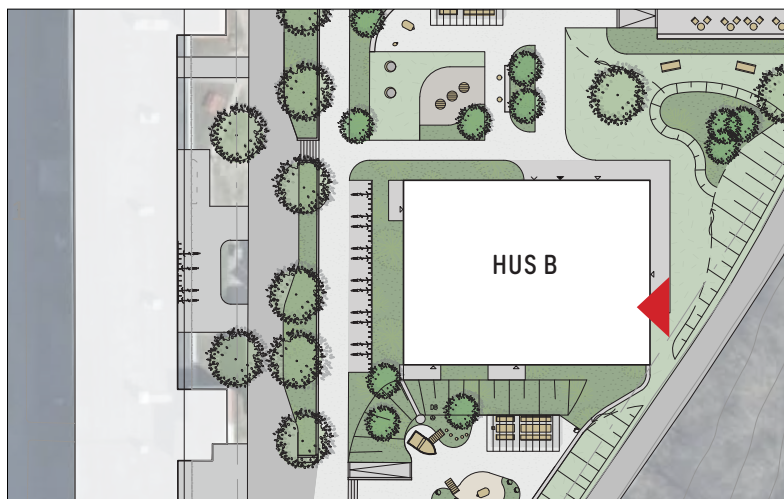
ANVÄNDARE	ANTAL LÄGENHETER	PARKERINGSTAL	PARKERINGSBEHOV
BESÖKARE TILL BOENDE	87	0,5 / LGHT	44

ANVÄNDARE	ANTAL LÄGENHETER	PARKERINGSTAL	PARKERINGSBEHOV
LÅDCYKLAR TILL BOENDE	87	0,05 / LGHT	4

ANVÄNDARE	ANTAL M ² VERKSAMHET	PARKERINGSTAL	PARKERINGSBEHOV
VERKSAMHET	320 M ²	13/1000 M ² BTA	4

Cykelparkering för boende och besökare ska ordnas både inomhus och utomhus. Utomhusparkeringen bör lokaliseras nära bostadsentréer väl synlig och alltid närmare än motsvarande bilparkering. Vidare bör cykelparkering utomhus vara försedd med väderskydd, ramlåsning och belysning. Inomhusparkeringen bör om möjligt ordnas i markplan utan att cykeln behöver lyftas eller bäras. Cykelrum bör placeras för att så få dörrar som möjligt ska passeras och dörrar ska förses med automatik. Cykelrum ska vara separerad från barnvagnsparkering. För verksamheterna ska all cykelparkering placeras utomhus i anslutning till verksamhetslokalen och ska möjliggöra för fastlåsning av ram.

Parkeringsbehovet för cykel tillgodoses genom cykelparkeringar inomhus (hus B) och utomhus på gården. I cykelrummet finns utrymme för 4 lådcyklar samt utrymme för meck och cykelpump. Utbyggnaden av cykelparkeringen föreslås ske etappvis och antalet platser kan öka i takt med att behov ökar.



FIGUR 12. Entré till cykelrum i hus B.

5. SAMLAD BEDÖMNING OCH VIDARE ARBETE

Planförslaget innebär inga större strukturella förändringar i området. Genom utvecklingen av gångfartsgatan bedöms mängden genomfartstrafik mellan befintlig och tillkommande bebyggelsen minimeras. Istället antas trafiken köra via Bäckgårdsvägen. Den enkelriktade lösningen bedöms innebära minskad trafikering och tydligare trafiksituation. I den fortsatta projekteringen bör gångfartsområdet utformas för att säkerställa låga hastigheter och bjuda in till så lite trafik som möjligt.

Förslaget innebär ett mer gent gång- och cykelnät då ett nytt stråk skapas längs med Lammholmsbacken. I det fortsatta arbetet bör gc-stråket höjdsättas för att skapa så bekväm och tillgänglig standard som möjligt.

Vidare bedöms förslaget som positivt med hänsyn till att befintlig vakans på parkering i området kan nyttjas för att tillgodose de nya bostädernas parkeringsbehov.

