Huddinge Kommun

Trafikutredning Glömsta 2:59

Lövstastigen

Uppdragsnr.: 108 98 64 Datum: 2024-06-24



Norconsult

Uppdragsgivare:	Huddinge Kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson:	Jonas Gummesson
Konsult:	Norconsult Sverige AB, Hantverkargatan 5K, 112 21 Stockholm
Uppdragsledare:	Lina Sköldberg
Teknikansvarig:	Maria Young
Handläggare:	Kattie Yousefi

Sammanfattning

Detaljplan för Glömsta 2:59 innebär omvandling av det befintliga småhus- och fritidshusområdet vid Lövstastigen och Peter Pans väg till permanentboende. Planområdet är cirka 10 hektar stort och möjliggör för nya bostäder, förskola, LSS-boende och lekplats. I samband med detaljplanen planeras även utbyggnation av vatten och avlopp, vägnät samt gång- och cykelbanor till modern standard. Till samråd har en gatustruktur tagits fram med förslag på sektioner.

Detaljplanen har varit ute på samråd och är nu i granskningsskede. Under samrådstiden inkom ett flertal yttranden. Flera yttranden lyfter en oro kring en ökad trafikmängd på de befintliga lokalgatorna som är smala och saknar gångbana. Norconsult AB har fått i uppdrag att utreda exploateringens påverkan på trafiknätet och kontrollera gatustrukturen ur ett trafikperspektiv med hänsyn till gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik.

I kapitel 3 *Trafikalstring och analys,* presenteras fyra olika scenarion för gatunätet i planområdet. Genom Trafikverkets trafikalstringsverktyg beräknas den tillkommande trafiken för exploateringen i samrådsförslaget. Analysen inkluderar bedömningar av trafikfördelning och påverkan från detaljplaneområdet inklusive trafik till och från planerad förskola. För- och nackdelar utvärderas för varje scenario och rekommendationer ges för det mest lämpliga scenariot baserat på trafikflöde, tillgänglighet och påverkan på omgivningen. Lämpligast anses scenario 2. Detaljplanens tillkommande trafik bedöms hanterbar för omkringliggande gatunät och förväntad ökning på Peter Pans väg och Sigvardsvägen är försumbar. Baserat på analysens resultat valde Huddinge kommun att gå vidare med scenario 2, vilket innebär att samrådsförslaget justeras så att lokalgata 4 blir dubbelriktad i stället för enkelriktad.

I kapitel 4 *Kontroll tekniska krav,* granskas tekniska krav mot det valda scenariot (scenario 2). Fokus ligger på körspår, sikt och framkomlighet. Granskningen visar att tidigare föreslagna vändplatser har tillräcklig radie men att utkörningsvägarna behöver breddas för att möjliggöra framkomlighet för större fordon såsom sopbilar. Förslag på vidare arbete och justeringar föreslås för att säkerställa tekniska krav och riktlinjer.

I kapitel 5 *Kontroll trafiklösning,* granskas gatusektionerna i samrådsförslaget mot det valda scenariot. Granskningen påvisar att Lokalgata 1 föreslås bli enkelriktad, vilket innebär att även cyklister enbart får färdas i en riktning. Detta kan dock lösas genom exempelvis cykelfält eller reglering med skyltar på olika sätt.

Sektionen för lokalgata 2 har en gångbana på 1,8 meter bredvid en trädzon. Med tanke på bland annat gatans närhet till LSS-boende är det viktigt att säkerställa att det tillgängliga, fria utrymmet uppnår 2 meters bredd enligt Teknisk handbok. Vilken lösning som är mest lämplig bör utredas vidare men exempelvis kan utrymmet tillgodoses genom en rad med plattor mot trädzonen.

Lokalgata 3 föreslås som enkelriktad och likt lokalgata 1 föreslås dubbelriktad cykeltrafik genom cykelbana/-fält eller reglering. I scenario 2 föreslås lokalgata 4 ändras jämfört med samrådsförslaget från enkelriktad till dubbelriktad med 5,5 meters körbana. Två alternativa utformningsalternativ föreslås.

Lokalgata 5 föreslås har en sektion med en vägbana på 5,5 meter med blandtrafik. Eftersom gatan leder till enstaka fastigheter bedöms blandtrafik inte som ett problem och sektionen är därför lämplig. Lokalgata 6 föreslås även den ha en 5,5 meter bred körbana samt en 3 meter bred gång- och cykelbana enligt Teknisk handbok, vilket bedöms som betydelsefullt för kopplingen till förskolan.

Planerade trädzoner och gröna inslag är positivt för områdets trivsel och kan medföra till lägre hastigheter, vilket även förbättrar säkerheten för oskyddade trafikanter. Dock är det viktigt att balansera detta med behovet av tillräcklig bredd på gång- och cykelbanor för att även uppfylla tillgänglighetskrav. Det är också viktigt att träden inte begränsar den fria höjden för utryckningsfordon.

Sammanfattningsvis rekommenderas ett antal punkter för fortsatt bevakning angående sikt i korsningspunkter, tillgänglig bredd för gående samt dubbelriktad cykeltrafik på de enkelriktade gatorna.

Innehåll

1 Inledning 4
1.1 Bakgrund 4
1.2 Syfte 5
1.3 Avgränsningar 5
1.4 Planerad bebyggelse 5
2 Nulägesbeskrivning 8
2.1 Gång- och cykeltrafik 8
2.2 Kollektivtrafik 9
2.3 Biltrafik 10
3 Trafikalstring och analys 11
3.1 Alstring 12
3.2 Analys 13
3.3 Rekommendation av scenario 18
3.4 Valt scenario 19
4 Kontroll tekniska krav 20
4.1 Sikt 20
4.2 Framkomlighet 23
5 Kontroll trafiklösning 26
5.1 Lövstastigen 26
5.2 Lokalgata 1 27
5.3 Lokalgata 2 27
5.4 Lokalgata 3 28
5.5 Lokalgata 4 29
5.6 Lokalgata 5 30
5.7 Lokalgata 6 30
6 Konsekvensbeskrivning och slutsats 31

1 Inledning

Detaljplanen för Glömsta 2:59 innebär omvandling av det befintliga småhus- och fritidshusområdet vid Lövstastigen och Peter Pans väg till permanentboende. Planområdet är cirka 10 hektar stort och möjliggör för nya bostäder, förskola, LSS-boende och lekplats. Se Figur 1 nedan för en översikt över planområdet. I samband med detaljplanen planeras utbyggnation av vatten och avlopp, vägnät samt gång- och cykelbanor till modern standard. Till samråd har en gatustruktur tagits fram med förslag på sektioner.

Detaljplanen har varit ute på samråd och är nu i granskningsskede. Under samrådstiden inkom ett flertal yttranden från sakägare. Flera yttranden lyfter en oro kring en ökad trafikmängd på de befintliga lokalgatorna som är smala och saknar gångbana. Norconsult AB har därför fått i uppdrag att utreda exploateringens påverkan på trafiknätet och kontrollera gatustrukturen ur trafikperspektiv med hänsyn till gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik.



Figur 1. Översiktsbild över planområdets placering, markerat i blått.

1.1 Bakgrund

Området Glömsta i Huddinge kommun har under de senaste årtiondena omvandlats från ett fritidshusområde till bostadsområde för permanentboende. Lövstastigen är ett av de sista omvandlingsområdena i centrala Glömsta som saknar kommunalt vatten och avlopp. När fler väljer att bo permanent i området kan miljöbelastningen öka på sjöar och vattendrag eftersom det kan finnas brister i hanteringen av vatten och avlopp. Därför är området prioriterat i kommunens VA-utbyggnadsprogram. När fler väljer att bo permanent i området måste även standarden på gatorna förbättras för att öka trafiksäkerheten. Med fler permanentboende ökar också behovet av kommunal service som förskola, skolor och mötesplatser som exempelvis lekplatser.

1.2 Syfte

Syftet med denna trafikutredning är att utreda exploateringens påverkan på trafiksystemet samt att beskriva vilka konsekvenser den planerade exploateringen kan innebära på trafiknätet. Trafikutredningen omfattar en trafikalstring för olika scenarion och konsekvenser beskrivs för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Utredningen syftar även till att utreda tekniska krav och trafiklösning utifrån valt scenario.

1.3 Avgränsningar

Enligt överenskommelse med Huddinge kommun avgränsas trafikalstringen och därmed denna trafikutredning till fyra scenarion framtagna av kommunen. Dessa beskrivs i kapitel 3. Trafikalstring och analys.

1.4 Planerad bebyggelse

Planområdet är beläget cirka 500 meter från den statliga vägen 259, Glömstavägen. Längs väg 259 planerar Trafikverket för en ny mötesfri motortrafikled som kallas för Tvärförbindelse Södertörn med separat gång- och cykelväg samt nya broar. Väg 259 kommer övergå till kommunalt väghållarskap när Tvärförbindelse Södertörn öppnas för trafik. Arbete pågår med programtidplanen för Tvärförbindelse Södertörn med inriktning att öppnande för trafik sker i flera etapper. Slutligt beslut om tidplanen tas senare under år 2024. Tvärförbindelse Södertörn är ett av Trafikverket utpekade riksintressen för kommunikationer. De riksintresseanspråk som en myndighet gör ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

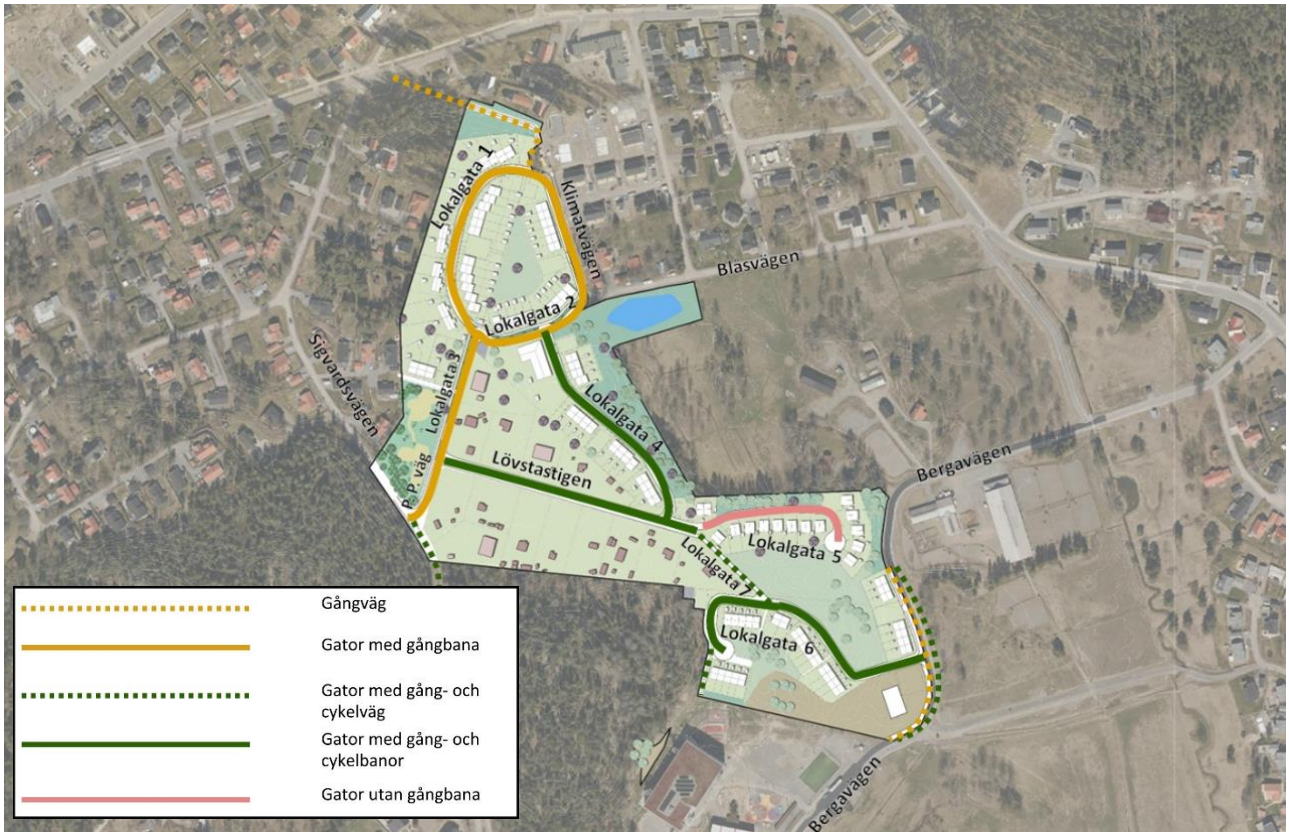
Planområdet även ligger i utkanten av Spårväg Syds influensområde (cirka 1 200 meter), vilket bidrar till att delar av planområdet kommer ha god åtkomst till regional kollektivtrafik i framtiden. Spårväg Syd är ett projekt som är uppstartat av Region Stockholm och syftar till att göra det enklare att resa i södra delarna av Stockholm. Spårväg Syd är en ny spårväg mellan Flemingsberg och Älvsjö i södra Stockholm, via Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen. Totalt ska spårvägen bli cirka 17 kilometer lång med 16 hållplatser.

Detaljplan Glömsta 2:59 syftar till att möjliggöra en omvandling av befintligt småhus- och fritidshusområde vid Lövstastigen i Glömsta till permanentbostäder samt pröva ny bebyggelse i form av nya bostäder, LSS-boende och förskola på oexploaterad mark. Som del av detaljplanearbetet förutsätts utbyggnad av nya kommunala gator och kommunalt vatten och avlopp i området. Detaljplanen möjliggör friliggande småhus i form av enbostadshus samt sammanbyggda småhus i form av radhus, parhus och kedjehus. Den allmänna platsmarken planläggs som park, natur och gata. Framtagandet av detaljplanen möjliggör för ny exploatering på de 14 befintliga småhusfastigheterna samt cirka 108 nya bostäder på i dagsläget oexploaterad mark, varav sex av bostäderna planeras bli LSS-bostäder. LSS-bostäder innebär gruppboende eller servicebostäder med gemensamma utrymmen enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS). Den nya bebyggelsen ska inspireras av trädgårdsstaden. Dessutom planläggs en del av Glömstaskolans skolgård, som idag nyttjas av skolan med arrende, som skolgård. Figur 2 visar illustrationsplan för föreslagen bebyggelse enligt samrådsförslag.



Figur 2. Situationsplan med föreslagen bebyggelse enligt samrådsförslag.

Gator inom området är idag Lövstastigen och Peter Pans väg. Flera gång- och ridstigar går genom skogsområdena. I området finns även en gräsbeklädd lågpunkt där skyfallsvatten samlas. Detaljplanen föreslår olika typer av gator, både enkelriktade och dubbelriktade samt med och utan trädplantering. För att öka trafiksäkerheten och tryggheten föreslås de flesta gatorna inom planområdet utformas med separata gång- och cykelbanor. Se Figur 3 för översikt över lokalgatorna.



Figur 3. Planerade lokalgator inom planområdet (Huddinge kommun, 2023).

Se Tabell 1 nedan för vilka gator som föreslås som enkelriktade respektive dubbelriktade enligt detaljplanen.

Tabell 1. Lista över lokalgator och deras utformning.

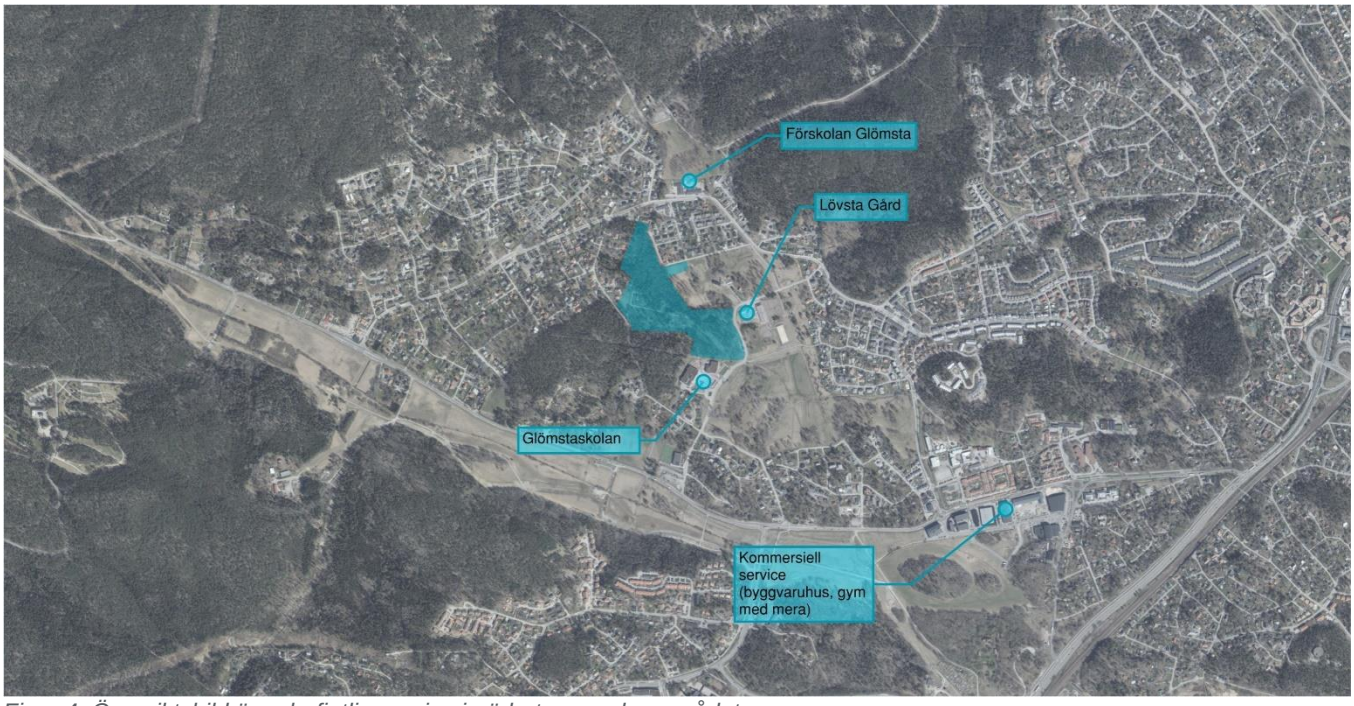
Gata	Riktning	Utformning
Lokalgata 1	Enkelriktad	Körbana, trädplantering och gångbana.
Lokalgata 2	Dubbelriktad	Körbana, trädplantering och gångbana.
Lokalgata 3	Enkelriktad	Körbana, trädplantering och gångbana.
Lövstastigen	Enkelriktad	Körbana, trädplantering, gång- och cykelbana.
Lokalgata 4	Enkelriktad	Körbana, gång- och cykelbana.
Lokalgata 5	Dubbelriktad	Delat gaturum för gång, cykel och bil, gatan slutar med en vändplan.
Lokalgata 6	Dubbelriktad	Körbana, gång- och cykelbana, gatan slutar med en vändplan.
Lokalgata 7	Gång- och cykelväg	Förbinder den sydöstra delen av planområdet med de nordligare och västligare delarna.

2 Nulägesbeskrivning

Inom planområdet finns idag småhusbebyggelse bestående av elva mindre friliggande småhus och fritidshus med enskilt avlopp längs med Lövstastigen och Peter Pans väg. Det finns även tre obebyggda småhustomter. I närliggande omgivning finns bebyggelsemiljöer som har förtätats under senare år med friliggande småhus och som byggts ut med allmänna gator samt kommunalt vatten och avlopp. Öster om planområdet finns Lövsta Gård med öppen betesmark och djurhållning samt en ridanläggning.

Befintlig service i anslutning till området är förskolan Glömsta som ligger strax norr om planområdet på andra sidan Talldalsvägen och Glömstaskolan (F-9) söder om planområdet.

I dagsläget finns ingen kommersiell service i eller direkt anslutning till planområdet. Det finns däremot en del kommersiell service i närhet av Glömstavägen, väg 259, i form av bland annat byggvaruhus och gym. Cirka 2,5 kilometer (fågelvägen) från planområdet finns Huddinge centrum med ett stort utbud av service, exempelvis butiker, sporthall med mera. Se Figur 4 nedan för översikt över befintlig service inom och i anslutning till planområdet. Även Flemingsberg, drygt 2 kilometer från planområdet, erbjuder service såsom livsmedelsbutiker.

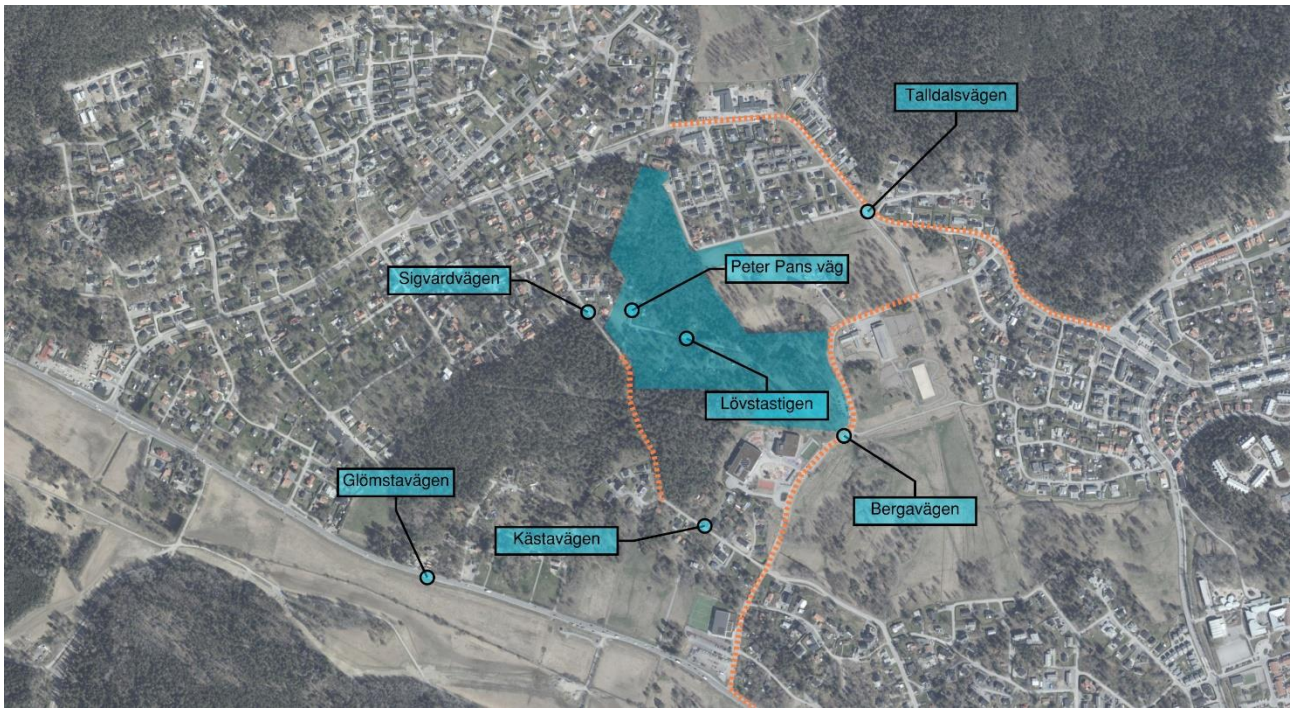


Figur 4. Översiktsbild över befintlig service i närheten av planområdet.

2.1 Gång- och cykeltrafik

I dagsläget saknas gångbana på alla vägar inom det studerade planområdet. Tillgängligheten, framkomligheten, trafiksäkerheten och tryggheten för gång- och cykeltrafikanter är därför begränsad. Det finns dock ett antal gångstigar genom planområdets skogsområden. Det finns även en gång- och cykelkoppling väster om planområdet mellan Sigvardsvägen/Peter Pans väg och Kästavägen. Denna koppling används framför allt av eleverna till och från Glömstaskolan.

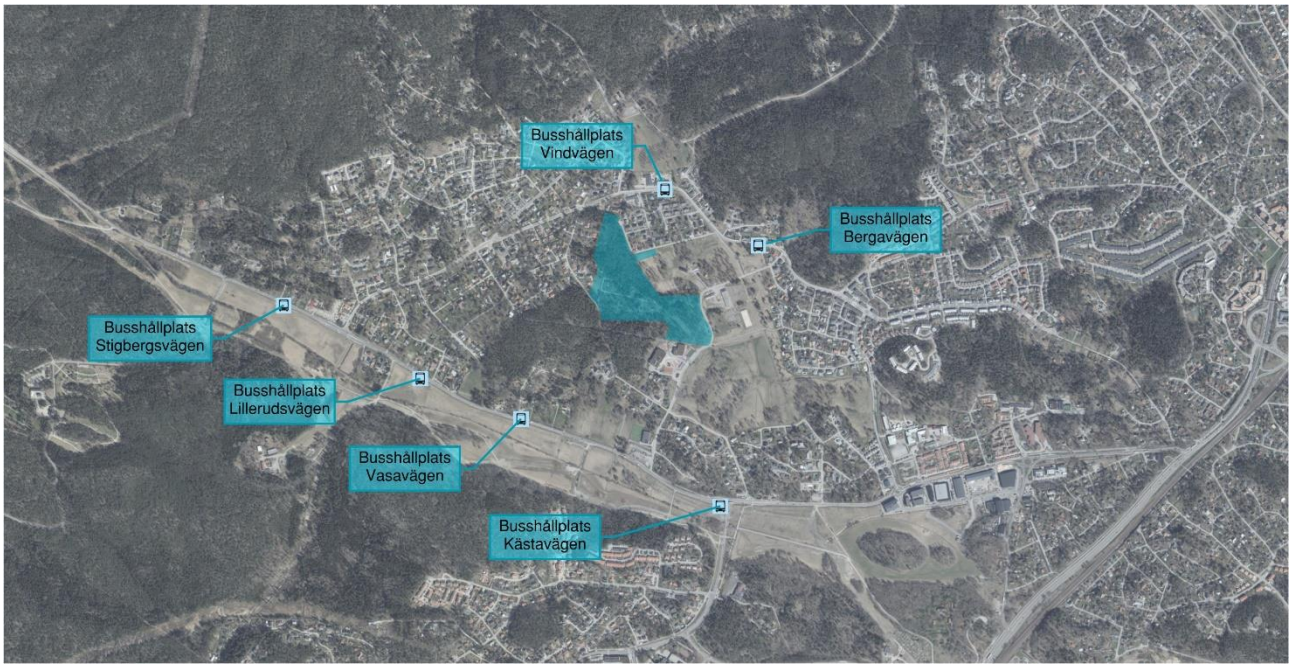
Utmed Talldalsvägen finns gångbana och huvudcykelstråk och utmed Bergavägen finns gångbana och lokalt cykelstråk. Det närmsta regionala cykelstråket finns på Glömstavägen cirka 500 meter från planområdet och nås enklast via Bergavägen. Det regionala cykelstråket på Glömstavägen kopplar ihop Huddinge centrum och Flemingsberg med Masmo och Botkyrka kommun i väst. Se Figur 5 nedan.



Figur 5. Översiktsbild med gatunamn. Cykelvägar och vägsträckor med cykelbanor är markerade i orange, streckad linje.

2.2 Kollektivtrafik

Planområdet är i dagsläget inte direkt anslutet till kollektivtrafik men norra delen av planområdet ligger 400 meter (fågelvägen) från två befintliga busshållplatser (Vindvägen och Bergavägen) på Talldalsvägen. Talldalsvägen trafikeras av busslinje 714 mellan Flottsbro och Huddinge centrum. På Glömstavägen, cirka 1 kilometer från planområdet, finns fyra busstationer (Stigbergsvägen, Lillerudsvägen, Vasavägen och Kästavägen). Glömstavägen trafikeras av busslinje 740 som åker mellan Kungens kurva och Huddinge centrum samt busslinje 172 som åker mellan Skarpnäck och Norsborg via Huddinge centrum. Se Figur 6 nedan.



Figur 6. Översiktsbild över befintliga busshållplatser. Planområdet har markerats med blå figur.

I Huddinge centrum finns även Huddinge station belägen. Stationen är en del av Stockholms pendeltågsnät och trafikeras bland annat av tåg mot Stockholm city och Södertälje.

2.3 Biltrafik

I dagsläget är delar av befintligt trafiksystem i Glömsta ansträngt. Med bil nås området främst via väg 259 Glömstavägen som har en hög belastning och utgör Glömstas huvudsakliga anslutning till omgivande vägnät. Väg 259 är en av Stockholms län mest olycksdrabbade sträckor. Väg 259 har hastighetsgräns 60 km/h och trafikeras med cirka 23 300 fordon ett genomsnittligt dygn. Väg 259 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet samt utpekad primär väg för transport av farligt gods.

Det studerade planområdet ligger mellan Talldalsvägen och väg 259 Glömstavägen. Talldalsvägen är en kommunal huvudgata och Glömstavägen är en statlig väg. Planområdet nås via tre bilvägar; Bergavägen (i sydöst), Blåsvägen och Klimatvägen (i nordost) samt Sigvardsvägen och Peter Pans väg (väster ifrån). Blåsvägen, Klimatvägen och Sigvardsvägen är idag lågtrafikerade lokalgator. Alla Huddinges lokalgator ligger i så kallade 30-zoner (hastighetsgräns 30 km/h). Dessa områden är markerade med portaler med hastighetsskyltar.

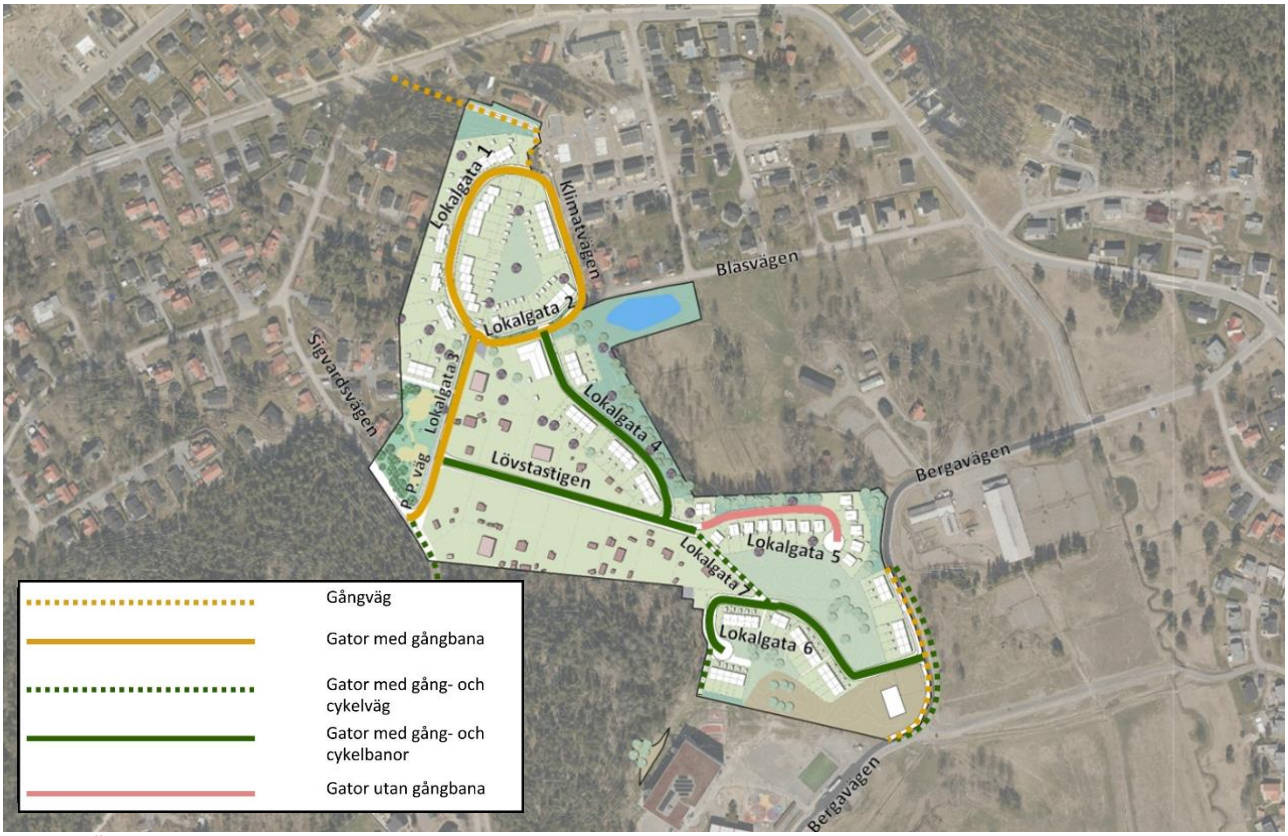
Den befintliga anslutningen till området, via Sigvardsvägen och Peter Pans väg, är mycket brant eftersom området ligger på en höjd. I samrådsförslaget blir lutningen på Peter Pans väg 12 %. Enligt Huddinge kommuns tekniska handbok är den största godtagbara lutning för bussar 7 % och sopbilar 8,3 %. I befintliga områden accepteras ibland större lutningar än 8 %. Om möjligt bör då alternativa vägval finnas, och på sträckor där lutningen är över 12 % bör vinterväghållning under vintertid prioriteras.

3 Trafikalstring och analys

I följande kapitel presenteras den trafik som beräknas alstras för nuläge och planerad exploatering. Denna trafik fördelas ut på planerat gatunät i fyra scenarion för gatunätet (bil):

1. Samrådsförslaget; lokalgator 1, 3, 4 samt Lövstastigen enkelriktade
   Öppna kopplingar för biltrafik till området: Blåsvägen, Sigvardsvägen
2. Modifierat samrådsförslag; lokalgator 1, 3 samt Lövstastigen enkelriktade
   Öppna kopplingar för biltrafik till området: Blåsvägen, Sigvardsvägen
3. Modifierat samrådsförslag;
   a) lokalgator 1, 3 samt Lövstastigen enkelriktade
   b) samtliga gator dubbelriktade
   Öppen koppling för biltrafik: Blåsvägen
   Lokalgata 7 öppen för biltrafik
4. Modifierat samrådsförslag; samtliga lokalgator dubbelriktade
   och öppna kopplingar för biltrafik till området: Blåsvägen, Bergavägen
   Lokalgata 7 öppen för biltrafik

Se Figur 7 nedan för översikt över aktuellt utredningsområde för trafikalstringen.



Figur 7. Översiktsbild över aktuellt utredningsområde med framtida vägnät (Huddinge kommun, 2023).

3.1 Alstring

För att beräkna den tillkommande trafiken som exploateringen i samrådsförslaget alstrar har Trafikverkets trafikalstringsverktyg använts. Verktyget genererar en skattning av trafikmängder baserat på antal lägenheter, boende, anställda etcetera utifrån uppgifter om bruttototalarean (BTA). Uppgifter om markanvändningen har erhållits från Huddinge kommun. Eftersom befintliga trafikmängder saknas har trafikalstringsverktyget använts även för befintliga fastigheter inom planområdet, vilket gör jämförelser mellan befintlig och framtida situation rättvisa. Tabell 2 redovisar indata som trafikalstringsberäkningen baseras på.

Tabell 2. Indata till trafikalstringsberäkning för exploatering.

Indata till Trafikverkets alstringsverktyg: Exploatering	
Kommun	Huddinge
Typ av område	I huvudortens ytterområden
Tillgänglighet till kollektivtrafik	God
Befintligt	*Antal*
Villor	14
Nytt	*Antal*
Radhus/parhus	102
LSS-anställda	15
LSS-boende	6
Elever på förskola	100

En bedömning av de påverkansparametrar som ingår i verktyget har gjorts. I dessa parametrar ingår hur kommunen arbetar med kollektiv-, gång-, cykel- och biltrafik samt mobilitetsåtgärder. Samtliga parametrar påverkar trafikalstringen och färdmedelsfördelningen. Tabell 3 visar färdmedelsfördelningen för befintligt område.

Tabell 3. Resultat befintlig färdmedelsfördelning.

Befintlig färdmedelsfördelning [fordon/dygn]	
Gång	25 %
Cykel	5 %
Kollektivtrafik	2 %
Bil inkl. nyttotrafik	39 %

Baserat på trafikalstringen kommer planområdet generera cirka 491 motorfordon per dygn (fordonstrafik inklusive nyttotrafik) varav 198 av dessa är till förskolan. Eftersom förskolans trafik står för en stor del av alstringen redovisas den även separat. Se Tabell 4 nedan.

Tabell 4. Resultat färdmedelsfördelning för ny exploatering.

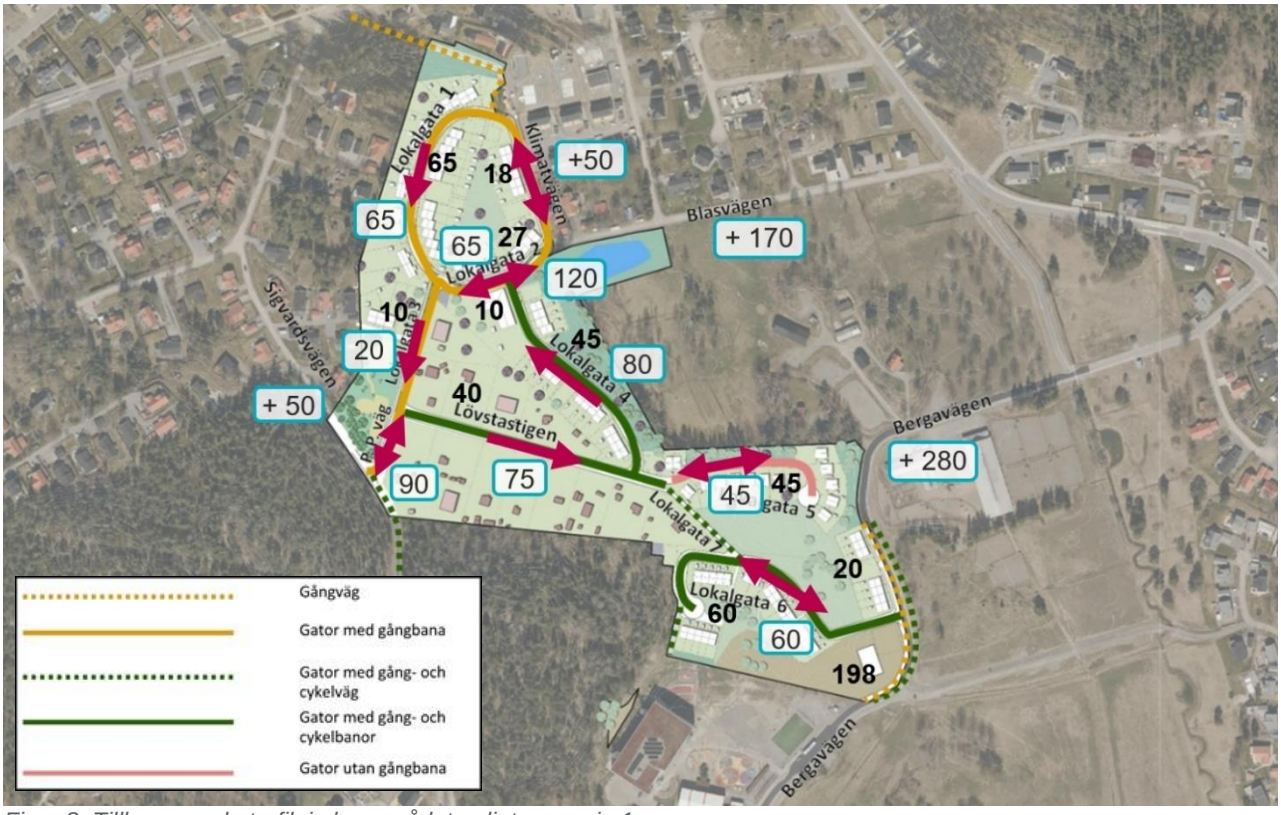
Exploatering färdmedelsfördelning [fordon/dygn]	
Gång	396
- Varav till förskola	*198*
Cykel	82
- Varav till förskola	*38*
Kollektivtrafik	302
- Varav till förskola	*136*
Bil inkl. nyttotrafik	491
- Varav till förskola	*198*

3.2 Analys

Trafikalstringen för bil fördelas utifrån scenario 1–4 och utvärderas. Svarta siffror i figurerna står för alstrad trafik från fastigheterna på respektive gata. Turkosa textrutor representerar total trafik som aktuellt scenario innebär på respektive gata. Ett plustecken framför siffran innebär ökning av trafik jämfört med befintligt, där data saknas om befintliga trafikmängder.

3.2.1 Scenario 1

Scenario 1 innebär en utvärdering av samrådsförslagets situation med lokalgatorna 1, 3 och 4 samt Lövstastigen enkelriktade samt Sigvardsvägen/Peter Pans väg och Blåsvägen hålls öppen för biltrafik. En fördelning av trafikalstringen i detta scenario skulle leda till en ökning av trafiken i planområdet på grund av enkelriktningen av gatorna. Enkelriktningen innebär att omvägar behöver tas för att köra till eller från respektive bostad. Trafiken på Lövstastigen skulle öka och trafiken som når området via Sigvardsvägen skulle mer än fördubblas jämfört med dagsläget. Se Figur 8 nedan för en illustration av befintlig samt tillkommande trafik i första scenariot enligt genomförd trafikalstring.



Figur 8. Tillkommande trafik i planområdet enligt scenario 1.

Se för- och nackdelar med scenario 1 i Tabell 5 nedan.

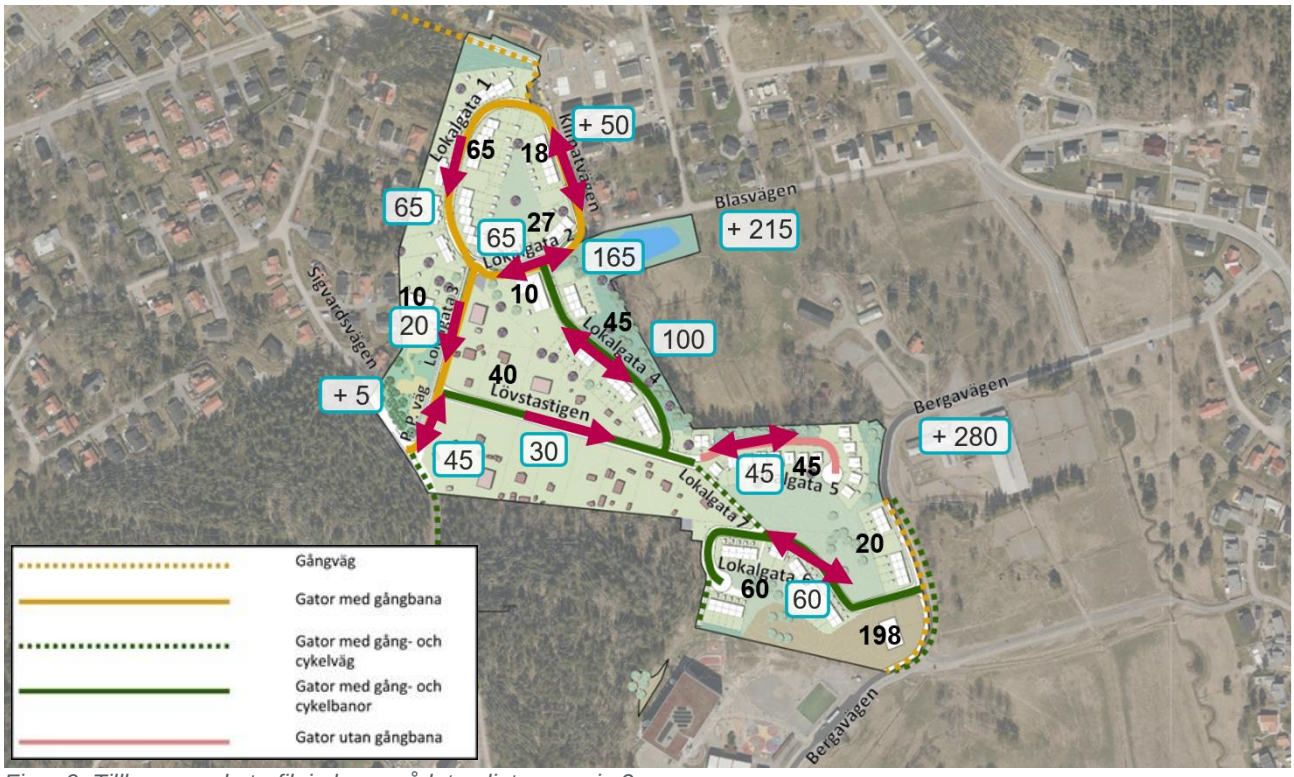
Tabell 5. För- och nackdelar med scenario 1.

Scenario 1	
+	▪ Med detta scenario finns två anslutningar till området, vilket förbättrar tillgängligheten, gör det enklare att ta sig till och från området samt bidrar till ett robust trafiksystem. ▪ Enkelriktning innebär att det finns gott om plats för cykelbanor, vilket främjar cyklisters framkomlighet och kan öka antalet som väljer cykel som färdmedel, t.ex. till/från förskolan.

	▪ Att lokalgata 7 endast är till för gående och cyklister bedöms öka chansen att föräldrar lämnar/hämtar sina barn till fots eller cykel och inte belastar förskolan med biltrafik. ▪ Befintliga fastigheter på Lövstastigen och Peter Pans väg har fortsatt tillgång och anslutning till området som i dagsläget vilket kan uppfattas som positivt.
-	▪ Att ha Lövstastigen enkelriktad, Sigvardsvägen och Blåsvägen öppna för biltrafik innebär ökad trafik på Lövstastigen och Sigvardsvägen. ▪ En ökning av biltrafiken kan leda till ökad luftförorening och buller, vilket kan påverka både människors hälsa och miljön i området negativt.

3.2.2 Scenario 2

Scenario 2 innebär ett modifierat samrådsförslag där lokalgatorna 1, 3 och Lövstastigen görs enkelriktade men lokalgata 4 görs dubbelriktad. Sigvardsvägen och Blåsvägen hålls öppna för biltrafik. I detta scenario förväntas trafikmängderna på Lövstastigen endast bli något högre jämfört med dagsläget. Förväntad trafikökning på Blåsvägen och Bergavägen är i liknande storlek som samrådsförslaget. Trafikökningen är dock något större på Bergavägen än Blåsvägen. Förväntad ökning av trafik på Peter Pans väg och Sigvardsvägen är försumbar. Se Figur 9 nedan.



Figur 9. Tillkommande trafik i planområdet enligt scenario 2.

Se för- och nackdelar med scenario 2 i Tabell 6 nedan.

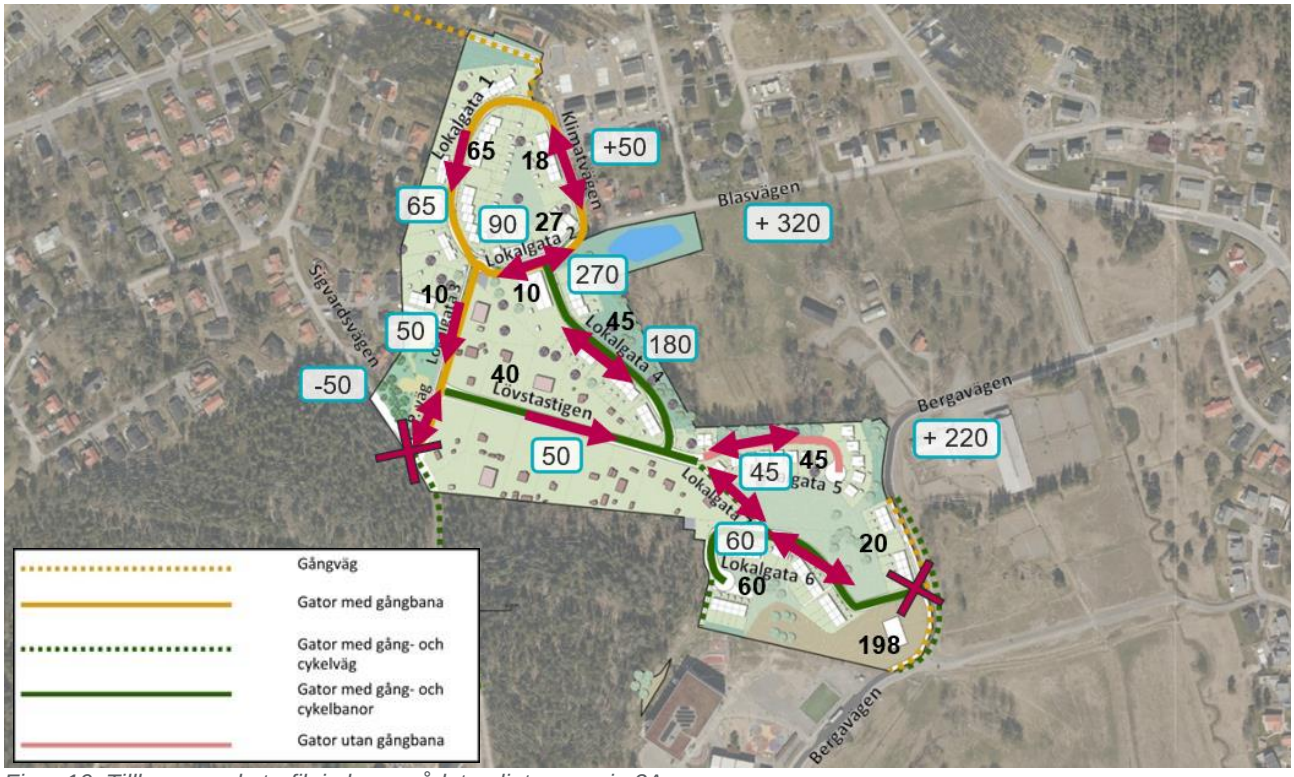
Tabell 6. För- och nackdelar med scenario 2.

Scenario 2	
+	▪ Med detta scenario finns två anslutningar till området vilket förbättrar tillgängligheten, gör det enklare att ta sig till och från området samt bidrar till ett robust trafiksystem. ▪ I detta scenario finns gott om utrymme för cykelbana på Lövstastigen, vilket främjar cyklisters framkomlighet och kan öka antalet som väljer cykel som färdmedel, t.ex. till och från förskolan. ▪ Scenariot medför inte någon större trafikökning på Lövstastigen och Sigvardsvägen. ▪ Scenariot medför en jämn trafikökning på Blåsvägen och Bergavägen.

	▪ Att lokalgata 7 endast är till för gående och cyklister bedöms öka chansen att föräldrar lämnar/hämtar sina barn till fots eller cykel och inte belastar förskolan med biltrafik. ▪ Befintliga fastigheter på Lövstastigen och Peter Pans väg har fortsatt tillgång och anslutning till området som i dagsläget vilket kan uppfattas som positivt.
-	▪ Enkelriktning på Lövstastigen och lokalgata 3 medför att bilister behöver köra en omväg antingen på väg till eller från Blåsvägen (beroende på vilket fastighet det gäller).

3.2.3 Scenario 3a

I scenario 3A där anslutningar via både Sigvardsvägen och Bergavägen är stängda och Lövstastigen är enkelriktad. Vidare är lokalgata 7 öppnad för biltrafik. Scenariot förutsätter att förskolans in-/utfart ansluter till Bergavägen. Enligt trafikalstringsfördelningen förväntas biltrafiken öka på Lövstastigen på grund av enkelriktningen eftersom bilar måste köra runt hela slingan lokalgata 3-Lövstastigen-Lokalgata 4 på väg till eller från Blåsvägen. Enligt detta scenario förväntas även trafiken till befintliga bostäder som tidigare använde Sigvardsvägen i stället köra via Blåsvägen. Trafikökningen på Blåsvägen förväntas därför vara högre än på Bergavägen, se Figur 10 nedan.



Figur 10. Tillkommande trafik i planområdet enligt scenario 3A.

Se för- och nackdelar med scenario 3A i Tabell 7 nedan.

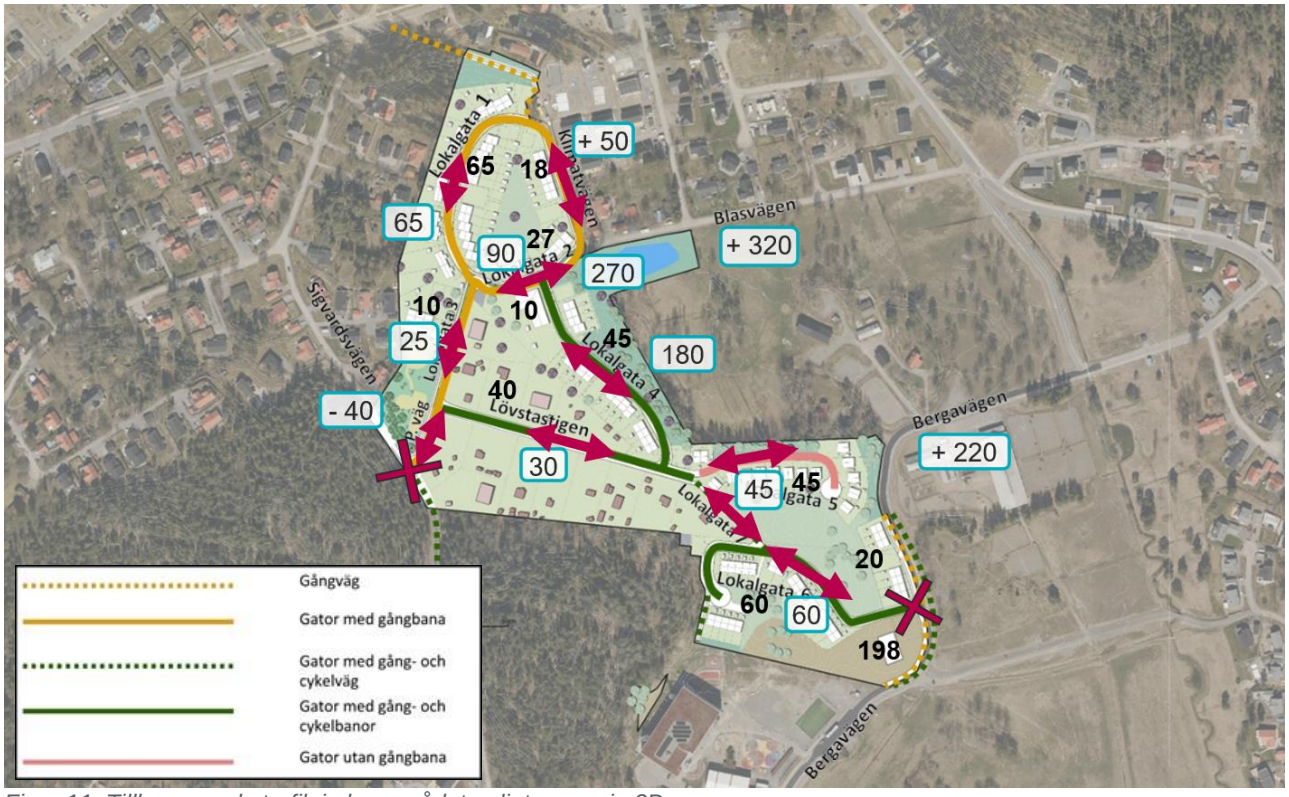
Tabell 7. För- och nackdelar med scenario 3A.

Scenario 3A	
+	▪ Scenariot medför att trafiken minskar på Sigvardsvägen och Peter Pans väg då anslutningen stängs. ▪ Stängd anslutning via Peter Pans väg till Sigvardsvägen undviker brant anslutning till området och trafik förbi befintliga fastigheter. Det kan även vara positivt för befintliga fastighetsägare.
-	▪ Enkelriktning av Lövstastigen medför att bilar måste köra längre rutt (runt hela vägen) på väg till eller från Blåsvägen.

	▪ Endast en anslutning för motorfordon till området påverkar områdets tillgänglighet med motorfordonstrafik. ▪ Scenariot medför en trafikökning på Blåsvägen och Bergavägen som även dessa (likt Sigvardsvägen/Peter Pans väg) är av mindre karaktär. En ökning av biltrafiken kan leda till ökad luftförorening och buller, vilket kan påverka både människors hälsa och miljön i området negativt. ▪ Att lokalgata 7 öppnas för biltrafik bedöms kunna öka antalet som använder bil som färdmedel till och från förskolan vid hämtning/lämning. ▪ Befintliga fastigheter på Lövstastigen och Peter Pans väg har inte fortsatt tillgång och anslutning till området som i dagsläget vilket kan uppfattas som negativt.

3.2.4 Scenario 3b

Scenario 3B innebär att samtliga gator dubbelriktas med fortsatt stängd anslutning vid Peter Pans väg/Sigvardsvägen och Bergavägen likt scenario 3a. Här förväntas biltrafiken på Lövstastigen vara ungefär densamma som idag. En eventuell enkelriktning eller dubbelriktning av lokalgata 1 förväntas inte ha någon direkt påverkan på trafikmängderna eller trafikflödet inom området. Trafiken till befintliga bostäder som idag kör via Sigvardsvägen förväntas i stället köra via Blåsvägen som huvudväg. Detta leder därför till en ökning av trafikmängden på Blåsvägen. Trafikökningen på Blåsvägen förväntas bli högre än på Bergavägen, se Figur 11 nedan.



Figur 11. Tillkommande trafik i planområdet enligt scenario 3B.

Se för- och nackdelar med scenario 3B i Tabell 8 nedan.

Tabell 8. För- och nackdelar med scenario 3B.

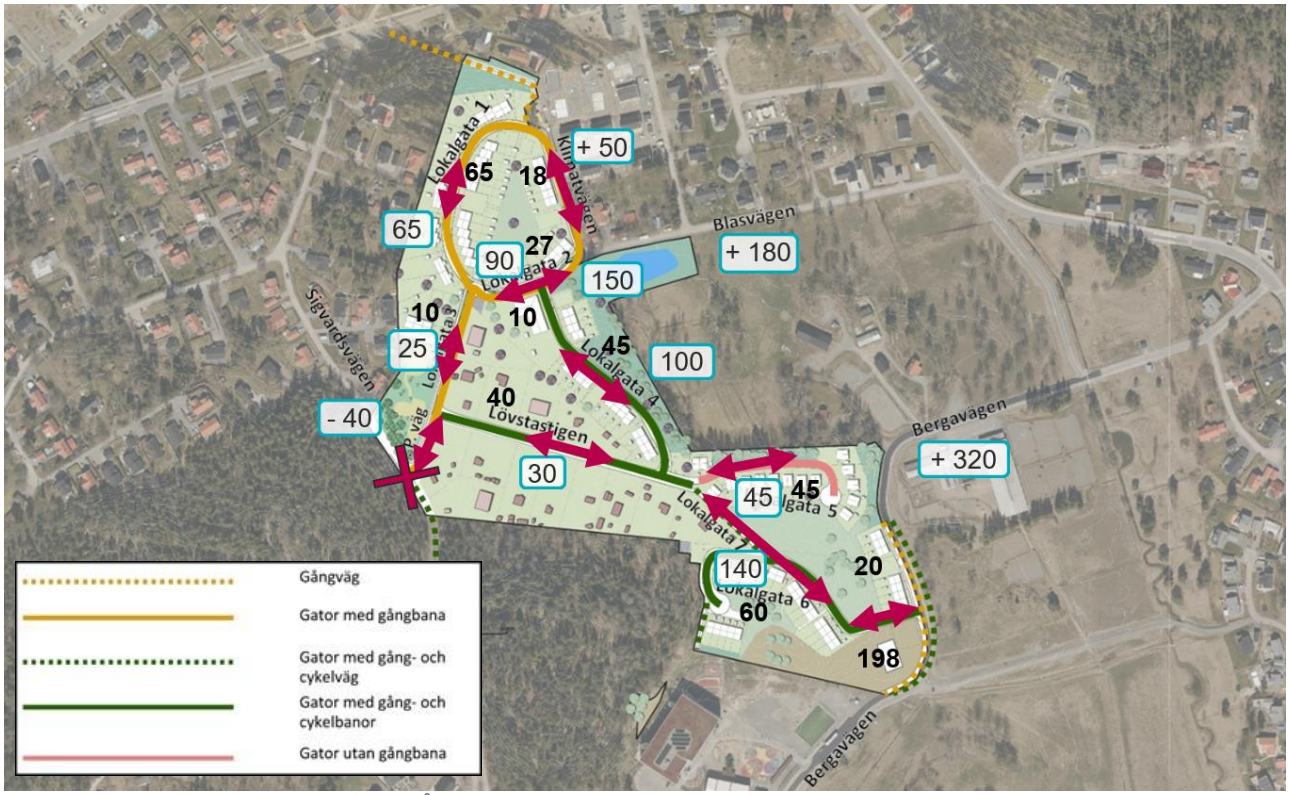
Scenario 3B	
+	▪ Scenariot medför att trafiken minskar på Sigvardsvägen och Peter Pans väg. ▪ Biltrafiken på Lövstastigen förväntas vara ungefär densamma som i dagsläget.

	▪ Stängd anslutning via Peter Pans väg till Sigvardsvägen undviker brant anslutning till området och trafik förbi befintliga fastigheter. Det kan även vara positivt för befintliga fastighetsägare.
-	▪ Med detta scenario finns endast en anslutning till området vilket påverkar områdets tillgänglighet. ▪ Scenariot medför en trafikökning på Blåsvägen och Bergavägen. En ökning av biltrafiken kan leda till ökad luftförorening och buller, vilket kan påverka både människors hälsa och miljön i området negativt. ▪ Att lokalgata 7 öppnas för biltrafik bedöms kunna öka antalet som använder bil som färdmedel till och från förskolan vid hämtning/lämning. ▪ Befintliga fastigheter på Lövstastigen och Peter Pans väg har inte fortsatt tillgång och anslutning till området som i dagsläget vilket kan uppfattas som negativt.

3.2.5 Scenario 4

Scenario 4 innebär att samtliga lokalgator är dubbelriktade och att Blåsvägen samt Bergavägen via lokalgata 7 är öppen för biltrafik. Biltrafiken på Lövstastigen förväntas vara ungefär densamma som i dagsläget även med avstängd tillfart via Peter Pans väg/Sigvardsvägen och dubbelriktning av Lövstastigen. En eventuell enkelriktning eller dubbelriktning av lokalgata 1 förväntas inte ha någon direkt påverkan på trafikmängderna eller trafikflödet inom området.

Trafiken till befintliga bostäder som i dagsläget använder Sigvardsvägen förväntas i stället använda Blåsvägen och Bergavägen som huvudvägar. Detta leder därför till en ökad trafikbelastning på både Blåsvägen och Bergavägen. Trafikökningen förväntas dock vara nästan dubbelt så hög på Bergavägen jämfört med Blåsvägen. Scenariot innebär även avsevärt högre trafik på lokalgata 6 (och 7) då lokalgata 7 är öppen för biltrafik och det finns en anslutning till Bergavägen. Se Figur 12 nedan.



Figur 12. Tillkommande trafik i planområdet enligt scenario 4.

Se för- och nackdelar med scenario 4 i Tabell 9 nedan.

Tabell 9. För- och nackdelar med scenario 4.

Scenario 4	
+	▪ Scenariot medför att trafiken minskar på Sigvardsvägen och Peter Pans väg. ▪ Med detta scenario finns det två anslutningar till området, vilket förbättrar tillgängligheten, gör det enklare att ta sig till och från området samt bidrar till ett robust trafiksystem. ▪ Biltrafiken på Lövstastigen förväntas vara ungefär densamma som i dagsläget. ▪ Stängd anslutning via Peter Pans väg till Sigvardsvägen undviker brant anslutning till området och trafik förbi befintliga fastigheter. Det kan även vara positivt för befintliga fastighetsägare.
-	▪ Att lokalgata 7 öppnas för biltrafik bedöms kunna öka antalet som använder bil som färdmedel till och från förskolan vid hämtning/lämning, särskilt eftersom det finns en koppling till Bergavägen. ▪ Scenariot medför en trafikökning på Blåsvägen och Bergavägen. ▪ Befintliga fastigheter på Lövstastigen och Peter Pans väg har inte fortsatt tillgång och anslutning till området som i dagsläget vilket kan uppfattas som negativt. ▪ En traditionell gata med dubbelriktad trafik tar upp mer utrymme, vilket minskar den tillgängliga ytan för gång- och cykeltrafikanter. Scenario 4 leder därför till att det blir svårare att skapa plats för gång- och cykeltrafik.

3.3 Rekommendation av scenario

Utifrån utvärderade scenarion bedöms inledningsvis scenario 2 eller scenario 4 vara lämpligast för området.

En eventuell enkelriktning eller dubbelriktning av lokalgata 1 förväntas inte ha någon direkt påverkan på trafikmängderna eller trafikflödet inom området. Lokalgata 1 bedöms därmed kunna utformas som i samrådsförslaget.

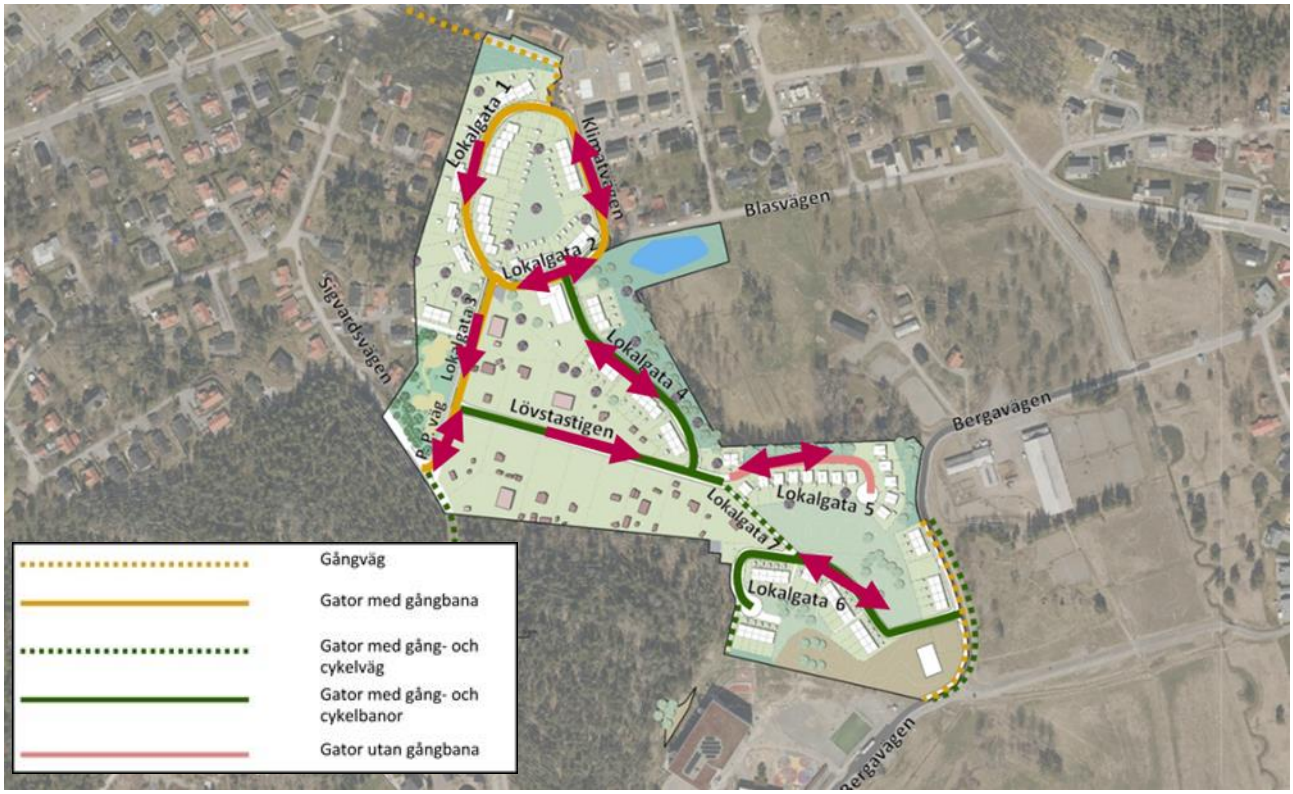
För att minska trafiken som behöver köra omvägar till sina bostäder som följd av enkelriktning skulle dubbelriktning på samtliga gator vara att föredra såsom i scenario 4. Dock är flest nya bostäder placerade längs lokalgata 4 och 5 (bortsett från lokalgata 1 som ligger separat), och det generas mest trafik för dessa gator. Att därmed dubbelrikta lokalgata 4 som i scenario 2 bedöms som tillräckligt för att undvika överflödig trafik på lokalgatorna.

Eftersom gatorna närmast Peter Pans väg och den befintliga anslutningen till området föreslås vara smalare än närmare Blåsvägen förväntas den nya kopplingen via Blåsvägen uppfattas som mer attraktiv. Trots att den befintliga anslutningen till området behålls i scenario 2 förväntas därför inte en stor ökning av trafiken på Sigvardsvägen och Lillerudsvägen vilket är positivt eftersom den är brant. Två anslutningar till området bedöms dock vara lämpligt för att skapa ett robust trafiksystem och beredskap vid eventuella händelser som påverkar en anslutning. I scenario 4 fås detta genom att en anslutning öppnas för motorfordon via lokalgata 7 till Bergavägen. Det medför dock en förväntat högre trafik förbi förskolan och Bergavägen förväntas belastas mer än Blåsvägen vilket inte rekommenderas.

Sammanfattningsvis bedöms scenario 2 lämpligast med planområdets förutsättningar.

3.4 Valt scenario

Enligt beslut som meddelades 2024-05-15 har Huddinge kommun valt att gå vidare med scenario 2. Detta scenario innebär att samrådsförslaget justeras så att lokalgata 4 blir dubbelriktad i stället för enkelriktad. Se översikt över scenario 2 i Figur 13 nedan.



Figur 13. Scenario 2, med pilar som visar enkel- respektive dubbelriktning för gatorna.

4 Kontroll tekniska krav

I följande avsnitt kommer det valda scenariot (scenario 2) kontrolleras mot tekniska krav. Detta innebär en jämförelse av scenariot mot etablerade standarder och riktlinjer. Syftet är att säkerställa att tekniska aspekter, inklusive trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet uppnås enligt föreskrivna krav.

4.1 Sikt

Nedsatt eller dålig sikt är ofta en anledning till incidenter och olyckshändelser i trafiken. Tillräcklig sikt är därför en förutsättning för en trafiksäker, trygg och komfortabel trafik. Sikten bör således anpassas till den hastighet som eftersträvas på gatan. Om detta inte går att uppfylla bör hastigheten begränsas för att uppnå fullgod sikt och därmed ge trafikanten förutsättningar att hinna se eventuella faror för att undvika olyckor. Enligt Huddinge kommuns Tekniska handbok ska stoppsikt för personbil uppfylla längder enligt Tabell 10. Minsta godtagbara sikt måste däremot godkännas av väghållaren.

Tabell 10. Siktsträcka för personbil (Huddinge kommun, 2022).

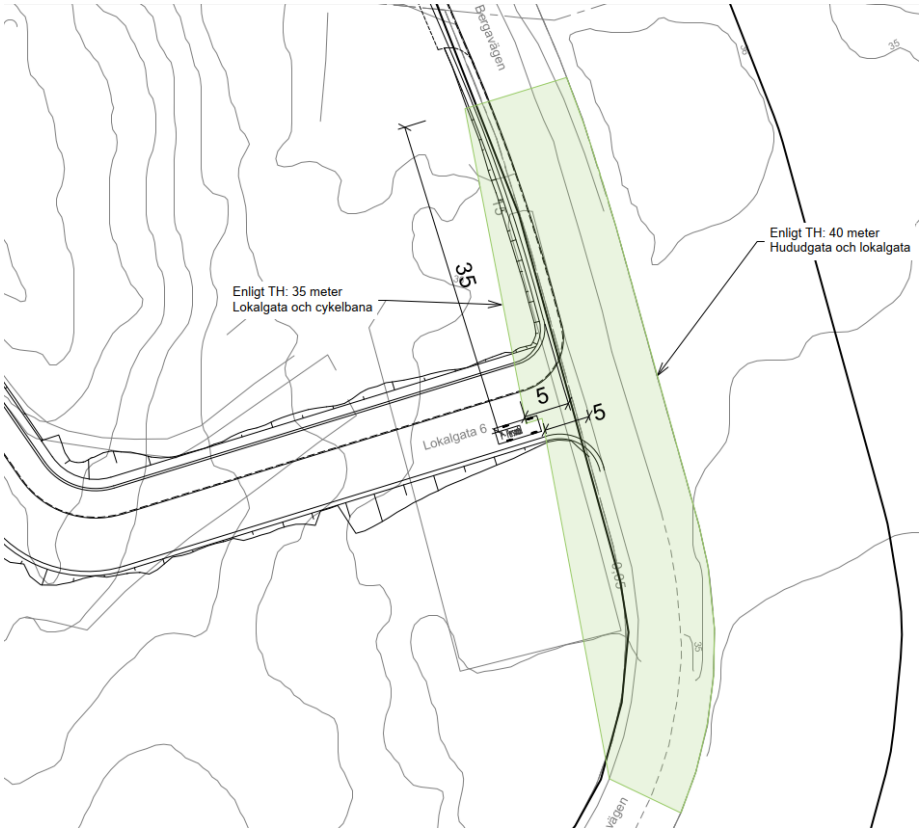
Tillåten hastighet	Önskvärd minsta siktsträcka	Lägsta godtagbara siktsträcka
30 km/h	50 meter	35 meter
40 km/h	50 meter	35 meter

För sikt i korsning avseende på biltrafik gäller avstånd enligt Tabell 11 nedan.

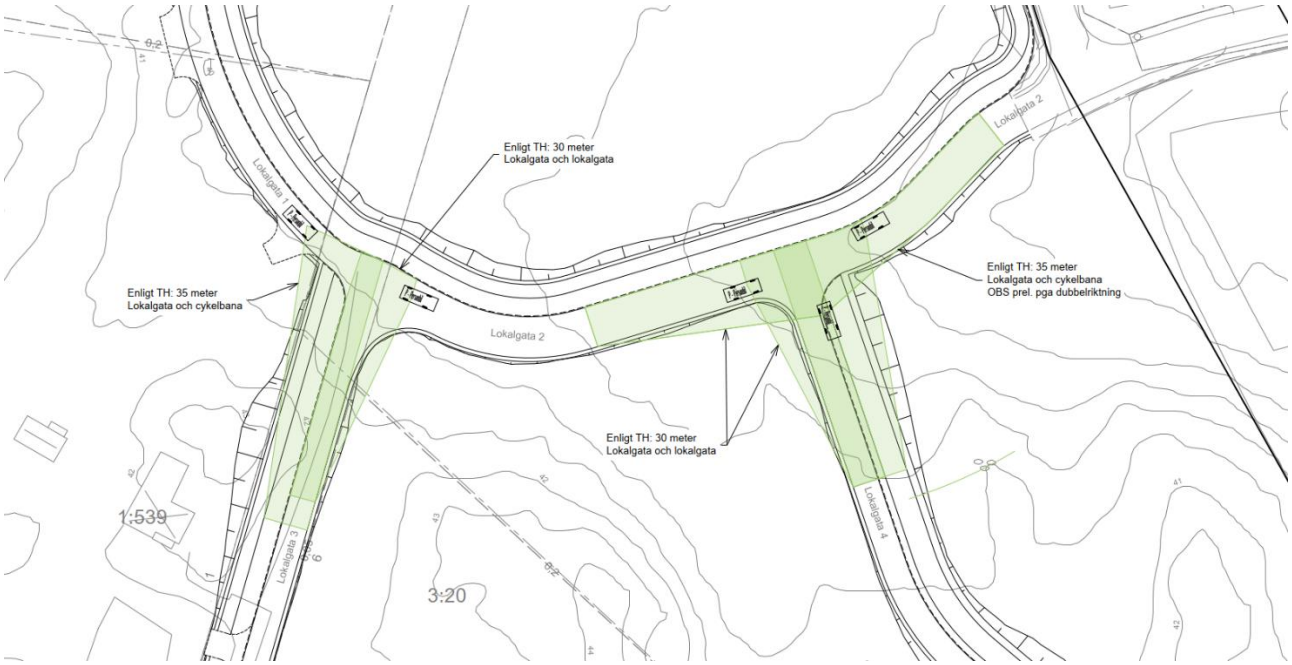
Tabell 11. Siktsträckor i korsningar.

Gata	God standard	Låg standard
Huvudgata/huvudgata	85 meter	60 meter
Huvudgata/lokalgata	40 meter	30 meter
Lokalgata/lokalgata	30 meter	10 meter
Cykelbana/gata	35 meter	25 meter
Cykelbana/cykelbana		10 meter

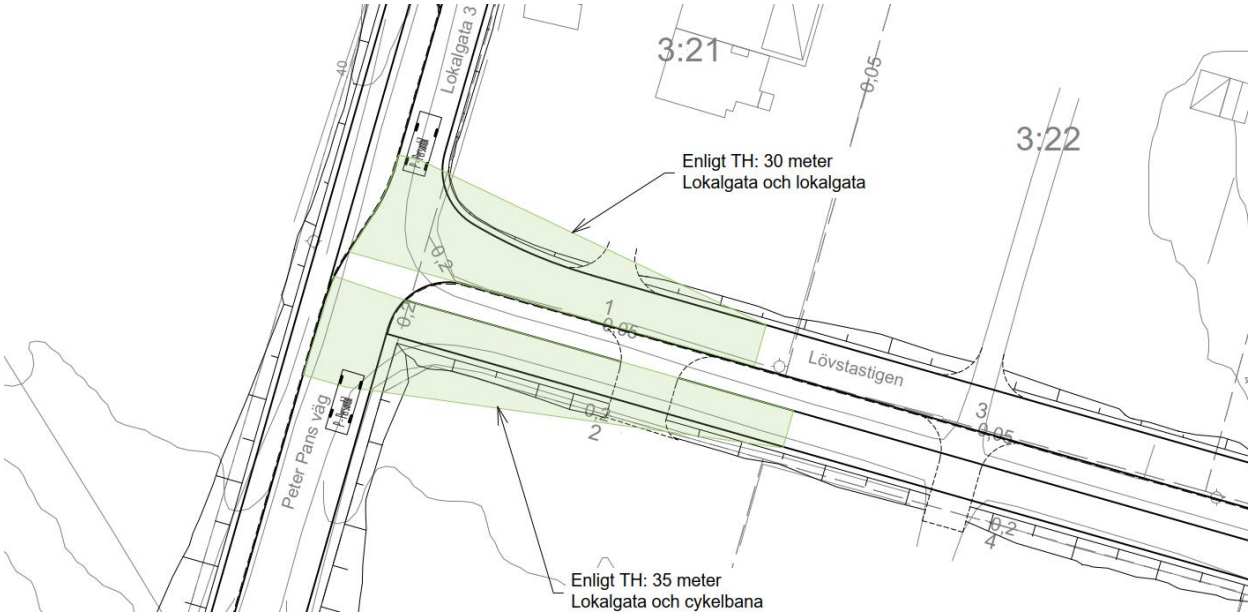
En siktkontroll har utförts i korsningspunkter för det nya vägnätet enligt utformningsförslaget för scenario 2. Denna kontroll genomförs för trafiken som rör sig i riktning mot korsningar och behöver ha uppsikt för eventuell korsande trafik. Se Figur 14, Figur 15, Figur 16 och Figur 17 nedan. Sikttrianglarna behöver tas hänsyn till i det vidare arbetet med planering och placering av nya fastigheter. God standard uppnås när inga skymmande hinder placeras inom sikttrianglarna.



Figur 14. Korsning Bergavägen och lokalgata 6.

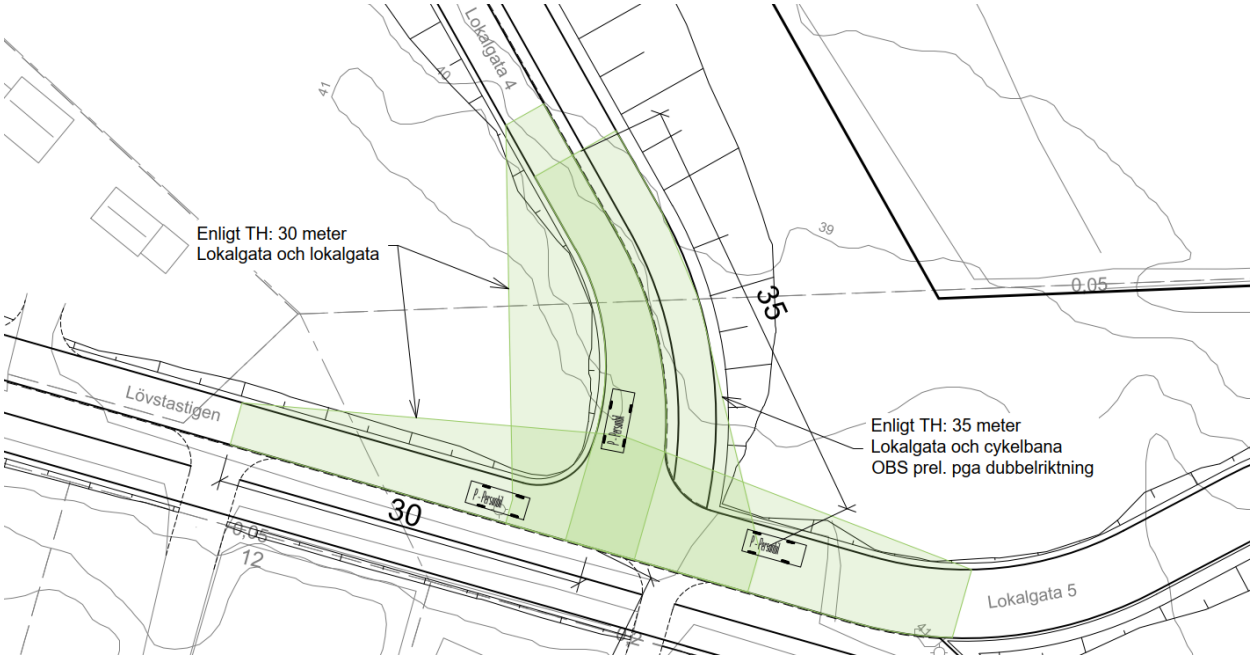


Figur 15. Korsning lokalgata 2 med lokalgata 3 och 4.



Figur 16. Korsning lokalgata 3, Peter Pans väg och Lövstastigen.

Ibland kan bostäder och deras tillhörande växtlighet, exempelvis häckar och träd, skymma sikt för trafikanter. För att säkerställa god sikt och trafiksäkerhet anger Huddinge kommun att maxhöjden för föremål som exempelvis häckar, träd, murar och plank inom siktområdet är 80 cm över gatunivå. Vid överhängande hinder, till exempel trädkronor eller balkonger ska även hänsyn tas så att de inte skymmer sikt för bussar, sopbilar eller liknande. Vid Korsning Lövstastigen och lokalgata 4 finns det en risk att ett av de planerade radhusen ligger i vägen för sikten för passerande trafikanter. Detta bör därför utredas mer vid vidare projektering.



Figur 17. Korsning Lövstastigen och lokalgata 4.

För att säkerställa en omfattande bedömning bör dock ytterligare kontroller utföras i alla riktningar längs hela vägnätet i området vid vidare och mer detaljerat arbete för respektive fastighet. Detta inkluderar sikten vid in- och utfarter, kurvor och andra potentiellt kritiska punkter.

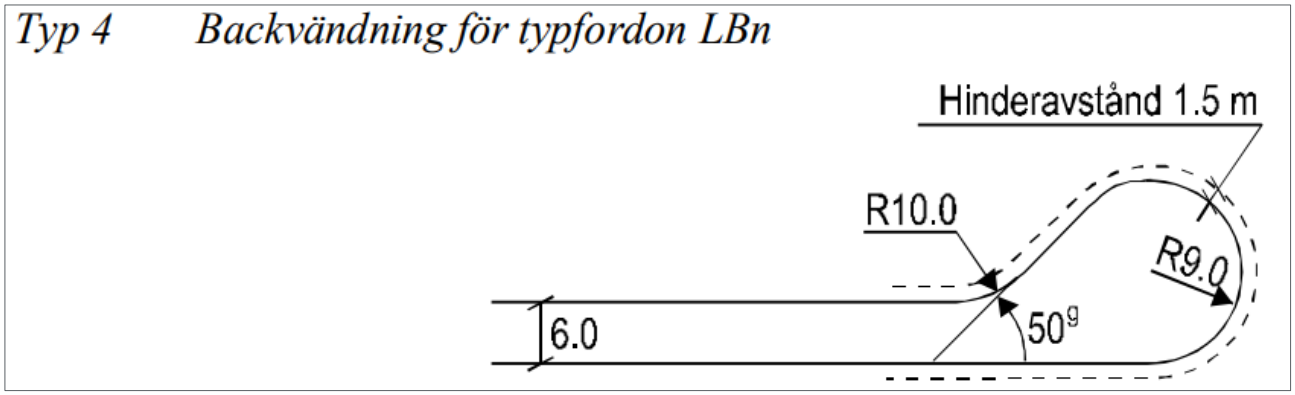
4.2 Framkomlighet

I bostadsområden behöver olika typer av fordon kunna ta sig fram, såsom sopbilar, flyttransporter, anläggningsfordon och räddningstjänst. För att säkerställa att olika typer av fordon kan trafikera området på ett lämpligt sätt har utformningsförslaget för scenario 2 kontrollerats stämts av enligt tekniska krav och med körspår.

4.2.1 Vändplaner

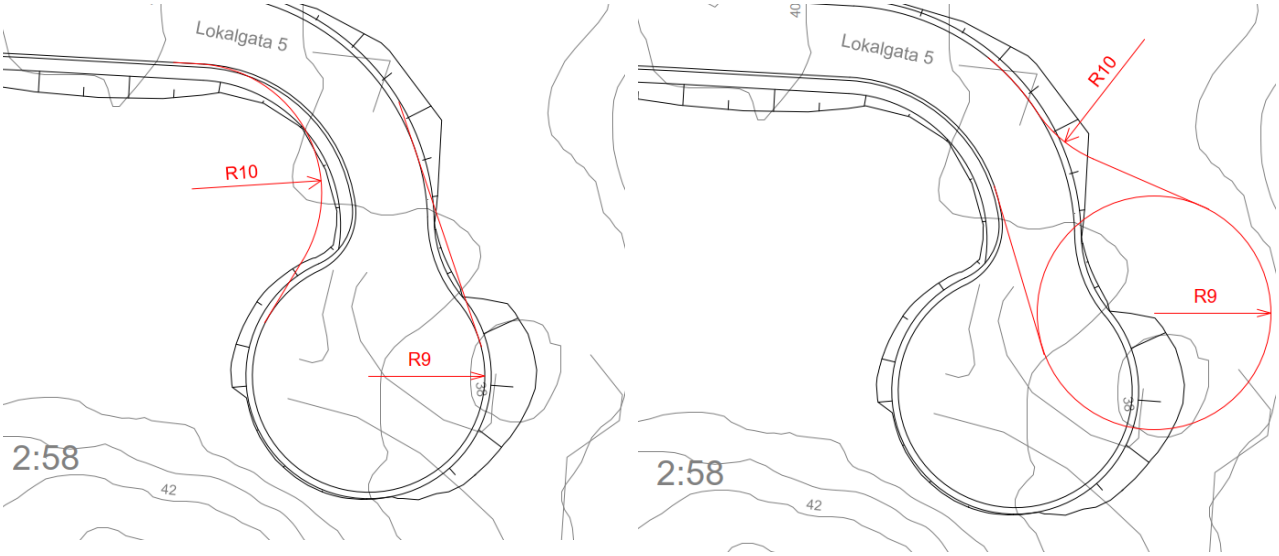
Enligt rekommendationer i Vägar och gators utformning (VGU) är det viktigt att backning endast sker i absolut undantagsfall och aldrig på gång- och cykelvägar, i bilfria områden, intill lekplatser och vid bostadsentréer eller i anslutning till skolor, förskolor eller äldreboende. Vändplatser behöver då anläggas.

En vändplan enligt Figur 18 från VGU (Trafikverket, 2022) innebär god framkomlighet för sopfordon (typfordon Los) då de kan vända utan backning, medan större fordon såsom normalstora lastbilar (typfordon LBn) kan vända med backning.



Figur 18. Backvändning för typfordon LBn enligt VGU (Trafikverket, 2022).

Föreslagen gatuutformning har två vändplaner, i slutet av lokalgatorna 5 och 6. Dessa uppfyller rundkörningsradien enligt Figur 18 men utkörningsutrymmet är otillräckligt. Detta innebär att det finns stora vändplatser men in- och utkörningsvägarna är inte anpassade för större fordon såsom sopbilar. För att säkerställa god åtkomst för sopbilar i framtiden föreslås därför att utkörningsvägarna vidgas vid vidare projektering. Se grova exempel på justeringar vid vändplatser vid lokalgata 5 respektive 6 i Figur 19 och Figur 20 nedan samt i Bilaga Vändplaner.



Figur 19. Vändplan vid lokalgata 5 (grova alternativ för justering i rött).



Figur 20. Vändplan vid lokalgata 6 (grova alternativ för justering i rött).

4.2.2 Gångvägar

Vidare är det också viktigt att säkerställa god framkomlighet och tillgänglighet för personer till fots i området. Det inkluderar personer med funktionsvariation, särskilt med hänsyn till det planerade LSS-boendet. God framkomlighet innebär att gångvägar ska vara jämna och fria från eventuella hinder som exempelvis stolpar, möbler och bildörrar. Enligt Huddinge kommuns Tekniska handbok ska gångvägar ha en minsta bredd på 2 meter vilket bland annat möjliggör för möte av rullstolar och andra hjälpmedel. Minsta hinderfria bredd för att kunna sköta drift och underhåll är 2,5 meter varav minst 2 meter ska vara hårdgjort. Flera gångbanor har bredden 1,8 meter enligt framtaget samrådsförslag vilket innebär behov av en smalare hårdgjord yta i anslutning till gångbanan, exempelvis i trädzonerna bredvid gångbanorna, för att uppfylla Teknisk handbok. Se kapitel 5 Kontroll trafiklösning för en mer ingående bedömning för respektive sektion.

Vid övergångsställen och/eller gångpassager bör det även finnas nedsänkta trottoarkanter för att underlätta för personer med exempelvis rullstol, rullator eller barnvagn. Under vinterhalvåret är det viktigt att ytan på

gångvägar är halkfri och väl underhållen. Se ytterligare, mer specifika bedömningar under kapitel 5 Kontroll trafiklösning.

4.2.3 Utryckningstrafik

Utryckningstrafiken (räddningstjänst, ambulans och polis) har speciella krav på tidsmässig närhet vilket leder till behov av såväl gena färdvägar som god framkomlighet. Enligt Boverkets byggregler (2011:6) i Plan- och bygglagen bör avståndet mellan uppställningsplats för räddningstjänstens fordon och byggnadens angreppspunkt inte överstiga 50 meter. Regelns syfte är att räddningstjänsten ska kunna ställa upp ett släckfordon och att byggnaden sedan ska kunna nås utan orimligt lång slangdragning från släckbilen. En uppställningsplats för räddningstjänsten förväntas vanligtvis kunna vara allmän väg eller motsvarande körbar yta. Om en byggnad placeras så att avståndet mellan byggnadens angreppspunkt och räddningstjänstens uppställningsplats blir för långt krävs att särskild räddningsväg anordnas för att säkerställa räddningstjänstens tillgång till byggnaden.

Exempel på vanligt förekommande mått och krav på räddningsvägar är:

- Bredd på körbanan: minst 3 meter
- Vertikalradie: minst 50 meter
- Fri höjd (avser såväl byggnader som växtlighet): 4 meter
- Högsta längslutning: 8 %

Utformningen enligt scenario 2 bedöms uppnå dessa krav. Det är även viktigt att säkerställa att dessa uppnås vid vidare projektering utan eventuella hinder. Den befintliga anslutningen till området, via Sigvardsvägen och Peter Pans väg, är däremot inte lämplig för utryckningstrafik då anslutningen har en lutning på ungefär 12 % och utryckningstrafik bör hänvisas till Blåsvägen.

Lokalgata 7 som är en gång- och cykelväg är utformad för att rymma utryckningstrafik, för att området ska kunna nås från två håll. Gatunätet har stämts av med räddningstjänsten.

Inom utredningsområdet planeras för trädzoner på en del av gatorna som kan begränsa den fria höjden för utryckningsfordon. Val av träd kan påverka hur begränsad den fria höjden blir, det är därför viktigt att ta hänsyn till detta vid fortsatt arbete. Träd som har naturligt högt bärande grenar eller smala kronor är bättre lämpade för planteringar längs vägar. Regelbundet underhåll och beskäring av träd är även nödvändigt för att upprätthålla den fria höjden för utryckningsfordon och andra större fordon.

Det är också viktigt att säkerställa tillräckligt utrymme för angöring. Enligt Huddinge kommun ska längsgående parkering och angöringsplats vara minst 2 meter bred och lastplats ska vara minst 2,5 meter bred.

5 Kontroll trafiklösning

Följande kapitel utvärderar tidigare föreslagna gatusektioner i samrådsförslaget med hänsyn till scenario 2, se avsnitt 3.4 Valt scenario.

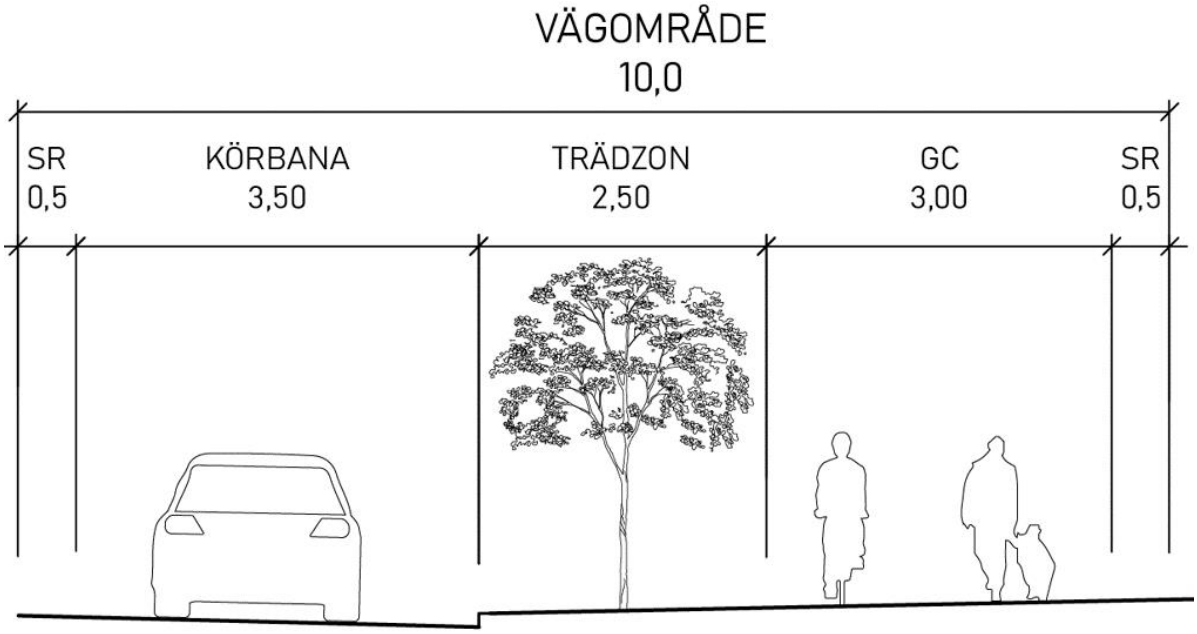
Generellt har körbanorna i sektionerna 5,5 meters bredd för dubbelriktad trafik och 3,5 meter för enkelriktad trafik samt stödremsor på 0,5 meter, vilket följer Teknisk handbok. Flera gångbanor har dock bredden 1,8 meter. Huddinge kommuns Tekniska handbok specificerar minsta mått 2 meter för gångbana. 2 meter möjliggör bland annat utrymme för vändning av till exempel rullstol eller möte mellan exempelvis rullstol och barnvagn. Vidare anges att minsta hinderfria bredd för att sköta drift är 2,5 meter, varav minst 2 meter ska vara hårdgjort.

Om en totalt 2 meter bred hårdgjord yta vid gångbanorna samt 2,5 meter hinderfritt säkerställs kan båda dessa krav uppnås. Eftersom området ska inrymma ett LSS-boende bedöms det som särskilt viktigt att uppnå tillgänglighets- och framkomlighetskraven enligt Teknisk handbok, både i närheten av boendet och till målpunkter såsom den planerade parken vid Peter Pans väg.

Samrådsförslagens sektioner inrymmer dock mycket yta för gröna inslag genom exempelvis trädzoner. Det kan medföra trivsel och bibehållen lummig karaktär samtidigt som det kan bidra till att hastigheterna hålls låga vilket är positivt.

5.1 Lövstastigen

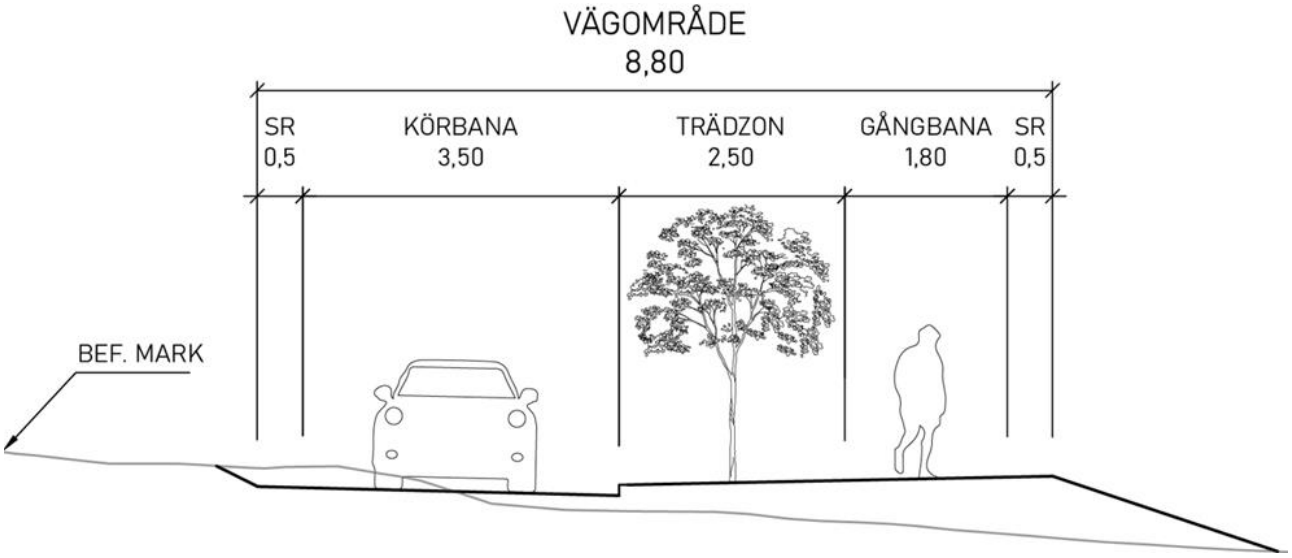
Lövstastigen föreslås som en smal enkelriktad gata med en parallell gång- och cykelväg avskild från körbanan med en trädzon. Mycket utrymme ges till oskyddade trafikanter och växtlighet vilket är positivt. Vid varje fastighet söder om gatan ordnas en infart som korsar trädzonen och gång- och cykelvägen. Det gör det viktigt att tydliggöra dessa eventuella konfliktpunkter, exempelvis genom att gång- och cykelbanan har en genomgående utformning som inte påverkas i höjd eller sidoförskjutning av infarterna.



Figur 21. Typsektion för Lövstastigen i samrådsförslaget, ”230608 gatusektioner gestaltningsprogram”.

5.2 Lokalgata 1

Lokalgata 1 föreslås som enkelriktad med typsektion enligt Figur 22. För cyklister, som är känsliga för omvägar, är det dock viktigt att möjliggöra dubbelriktad trafik. Den mest trafiksäkra lösningen skulle vara en separerad cykelbana eller cykelfält i körbanans motsatta riktning. Eftersom de förväntade trafikmängderna på gatan är låga bedöms det dock som att cykling i blandtrafik kan tillåtas med hjälp av reglering. Det kan exempelvis ske genom att gatan regleras med förbjuden infart i söder som inte gäller cyklister och därmed fungera som enkelriktad för motorfordon på väg till området; en reglering som bland annat används av Stockholms stad. En sådan reglering innebär dock att alla fordon som startar sin resa inne i området inte måste köra söderut på vägen enligt föreslagen enkelriktning vilket kan skapa förvirring i trafiken. Det rekommenderas att någon av nämnda, eller likvärdig, lösning för dubbelriktad cykeltrafik utreds vidare.



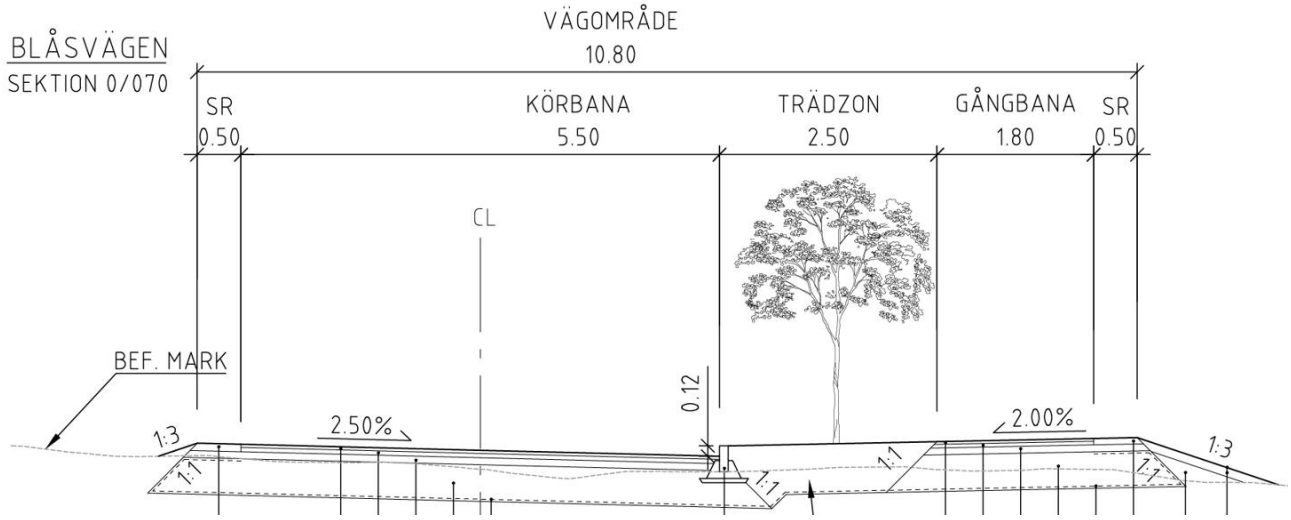
Figur 22. Typsektion för lokalgata 1 i samrådsförslaget, ”230608 gatusektioner gestaltningsprogram”.

Ett alternativ för att fortsatt hålla planen öppen för dubbelriktad trafik men med samma utformningsidé är att lägga in mötesplatser längs sträckan. Det kan antingen göras genom att ta bort några angöringsplatser och/eller ha längre avstånd mellan träd i trädzonerna. Då kan gatan användas som en dubbelriktad gata med avsmalningar vid varje trädgrupp där bara ett fordon i taget kan passera vilket möjliggör för ett mer flexibelt trafiksystem samt dubbelriktad cykeltrafik.

5.3 Lokalgata 2

Typsektionen för lokalgata 2 är en 5,5 meter bred dubbelriktad körbana, 2,5 meter trädzon och 1,8 meter gångbana. Föreslagen typsektion innebär även att cyklister hänvisas till blandtrafik. Gatan är både del av den större entrén till området där många fordon och oskyddade trafikanter kommer trafikera samt ligger nära LSS-boendet.

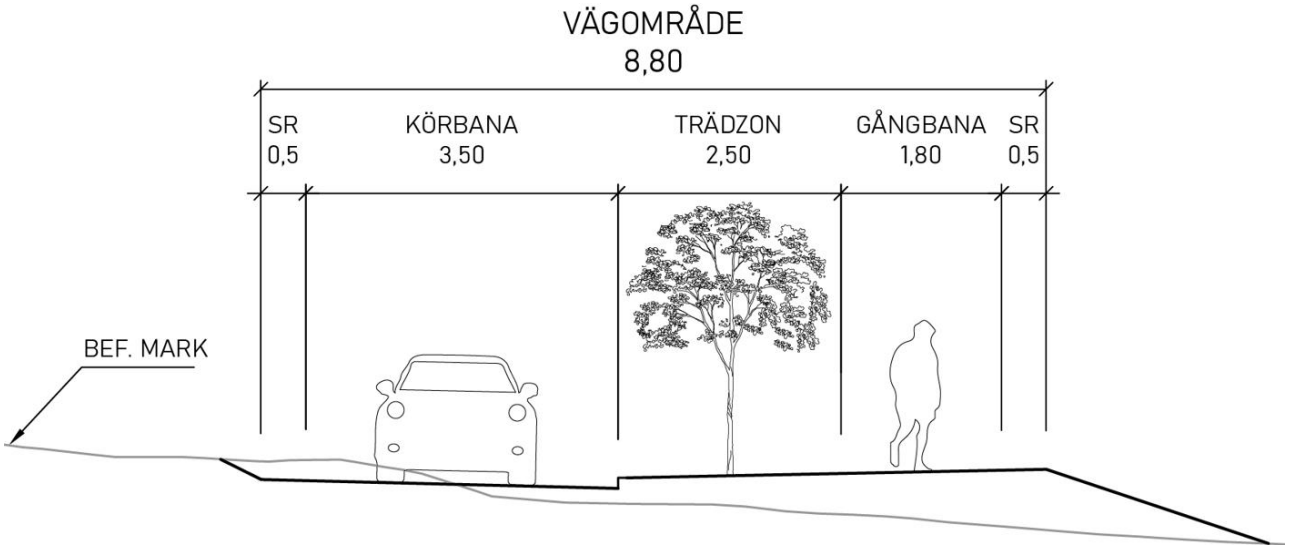
För att åstadkomma tillgänglig och framkomlig bredd enligt Teknisk Handbok för såväl oskyddade trafikanter som drift behöver ett utrymme som har en jämn, hårdgjord beläggning uppnå 2 meter. Vidare utredning bör säkerställa att gångbanan tillsammans med sidoområden uppfyller detta krav.



Figur 23. Typsektion för lokalgata 2 i samrådsförslaget, ”230608 gatusektioner gestaltningsprogram”.

5.4 Lokalgata 3

Lokalgata 3 föreslås som enkelriktad med typsektion enligt Figur 24 med gångbanan och trädzonen längs västra sidan gatan. Likt lokalgata 1 (5.2) behövs en lösning som tillåter cykling i båda riktningar.

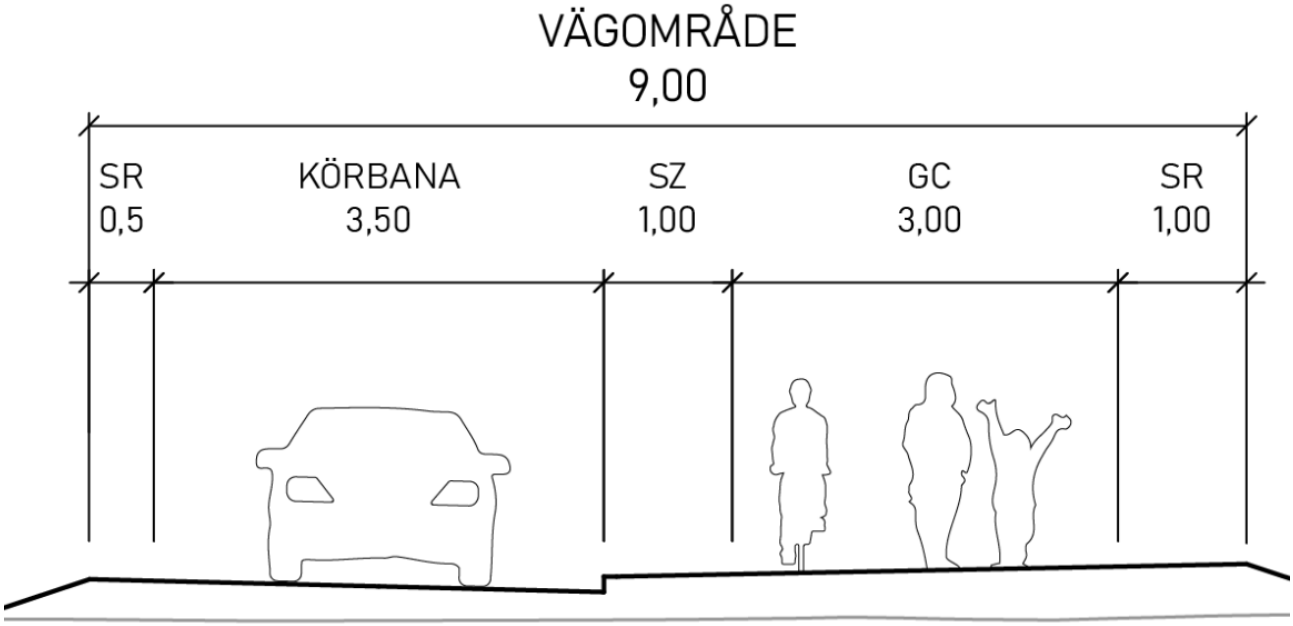


Figur 24. Typsektion för lokalgata 1 och 3 i samrådsförslaget, ”230608 gatusektioner gestaltningsprogram”.

En lämplig lösning skulle kunna vara att enbart förbjuda infart för motorfordon längst i söder på lokalgata 3, det vill säga förbjuda infart norrut från Peter Pans väg men i övrigt ha gatorna som dubbelriktade men med mötesplatser där södergående trafik har företräde.

5.5 Lokalgata 4

Lokalgata 4 är den gata som i och med scenario 2 föreslås ändras jämfört med samrådsförslaget. Tidigare föreslagen typsektion, se Figur 25 från *Gatusektioner gestaltningsprogram* (2023-06-08), med 3,5 meter körbana och 3 meter gång- och cykelbana ryms inte när gatan dubbelriktas.



Figur 25. Typsektion för lokalgata 4 i samrådsförslaget, ”230608 gatusektioner gestaltningsprogram”.

För lokalgata 4 finns exempelvis följande två alternativ:

1. Samma typsektion men med 5,5 meter bred körbana → breddning av vägområdet med 2 meter.
2. Fortsatt vägområde 9 meter → minska bredder för säkerhetszon, gång- och cykelbana samt stödremsor totalt 2 meter.

För att erhålla en 5,5 meter bred körbana med alternativ 2 behövs hela säkerhetszonen tas i anspråk och del av sidoområde längs gång- och cykelbanan. Med fortsatt 0,5 meter breda stödremsor enligt Teknisk Handbok behöver gång- och cykelbanan då minska till 2,5 meter. Det uppfyller inte bredden för en gemensam gång- och cykelbana enligt Teknisk Handbok för lokala cykelstråk.

Eftersom bredden inte uppfyller nödvändig bredd för en dubbelriktad gång- och cykelbana kommer cyklister hänvisas till körbanan. Lokalgata 4 är en typ av uppsamlingsgata med flertalet av de nya bostäderna, där många fordon kommer passera och oskyddade trafikanter, däribland barn, kommer vistas. Det anses därmed inte lämpligt att utforma lokalgata 4 för blandtrafik.

Det bedöms dock inte som nödvändigt att likt alternativ 1 i punktlistan ovan fortsatt ha en 1 meter bred stödremsa utanför gång- och cykelbanan. Eventuellt kan även säkerhetszonen minskas. Med hänsyn till gatans lokala funktion bedöms en breddning av vägområdet till åtminstone 10 meter vara den lämpligaste lösningen där en 3 meter bred gång- och cykelbana samt en 0,5 meter bred säkerhetszon kan inrymmas.

5.6 Lokalgata 5

Lokalgata 5 föreslås har en sektion med en vägbana på 5,5 meter med blandtrafik. Eftersom gatan leder till enstaka fastigheter bedöms cykling i blandtrafik inte som ett problem och sektionen är lämplig.

5.7 Lokalgata 6

Lokalgata 6 har enligt samrådsförslaget en typsektion med 5,5 meter bred körbana och 3 meter bred gång- och cykelbana på större delen av sträckan, bortsett från en kortare bit väster om bostäderna längst söderut. Gång- och cykelbanan uppfyller bredden enligt Teknisk Handbok vilket är positivt då det är en viktig koppling till förskolan och många barn förväntas använda sträckan. Avsteget på den korta biten längst söderut bedöms befogad.

6 Konsekvensbeskrivning och slutsats

Den siktkontroll som har utförts visar hur stora områden som behöver vara fria från hinder vid korsningar. Vid korsningen Lövstastigen och lokalgata 4 är området större eftersom gatorna inte är vinkelräta mot varandra och det rekommenderas att särskilt denna punkt bevakas för att tillgodose goda siktförhållanden. Vid vidare arbete bör planering och placering av bostäder samt eventuella hinder på fastigheterna fortsatt ta hänsyn till siktlinjerna i korsningarna.

Vid kontroll av de föreslagna gatusektionerna i samrådsförslaget med hänsyn till scenario 2 framkommer flera viktiga punkter som påverkar områdets tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet.

Gångbanorna i området är 1,8 meter breda, vilket uppfyller kraven enligt Teknisk handbok då de är placerade bredvid cykelbanor. För att bland annat tillgodose tillgänglighet för personer med funktionsvariation som exempelvis har rullstol behövs 2 meter hårdgjord, jämn yta. Inom planområdet är det särskilt viktigt i närheten av LSS-boendet och på vägar till viktiga målpunkter såsom den planerade lekparken vid Peter Pans väg. Eftersom gångbanorna är placerade bredvid trädzoner finns möjligheten att tillgodose tillgänglig bredd genom exempelvis en rad med plattor mot trädzonen. Detta bör utredas vidare i kommande skeden.

Vidare innebär enkelriktade gator ofta en risk för att trafikanter, särskilt cyklister, bryter mot enkelriktade regler på grund av att de är känsliga för omvägar och letar efter genaste vägen. På lokalgata 1 och 3 bör antingen cykelbana/-fält eller reglering tillåta cykling i båda riktningar. Vilken lösning som förordas i kommunen föreslås utredas vidare.

En dubbelriktning av trafik behöver dock inte nödvändigtvis innebära ett stort avsteg från samrådsförslagets önskan om grönska och cykelbana som separeras från biltrafik. På vissa gator, exempelvis vid befintlig bebyggelse på Lövstastigen och Peter Pans väg, skulle smalare gator med mötesfickor kunna vara ett alternativ. Däremot bör inte vägnätet överdimensioneras då det kan leda till inducerad trafik, det vill säga att fler personer väljer att åka bil eftersom kapaciteten är bättre än nödvändigt. Ju mer infrastrukturen anpassas för biltrafik, desto mer sannolikt är det att boende väljer bil som transportmedel. Enligt Huddinge kommuns cykelplan har kommunen som mål att andelen cykelresor ska öka till 15 procent år 2030. Därför bör kommunen prioritera lösningar som gynnar cykeltrafik framför motorfordonstrafik.

Flera av lokalgatorna i utformningsförslagen hänvisar cyklister till blandtrafik, vilket kan vara särskilt farligt vid gator med högre trafikflöden. Detta skulle kunna leda till en ökad risk för olyckor mellan cyklister och motorfordon. Dock är trafikmängderna på lokalgatorna relativt låga och området är inte föremål för genomfartstrafik. De gator som har blandtrafik för cyklister bedöms därmed inte som olämpliga i detta område. Därtill får barn till och med det år de fyller åtta använda gångbanor att cykla på om cykelbanor saknas, men då gångbanorna är smala kan det ändå innebära påverkan på trafiksäkerheten. Det är dock positivt att en 3 meter bred gång- och cykelbana ansluter nära förskolan.

Planerade trädzoner och gröna inslag är positivt för områdets trivsel och kan medföra till lägre hastigheter, vilket även förbättrar säkerheten för oskyddade trafikanter. Dock är det viktigt att balansera detta med behovet av tillräcklig bredd på gång- och cykelbanor för att även uppfylla tillgänglighetskrav. Det är också viktigt att träden inte begränsar den fria höjden för utryckningsfordon.