



Trivector.se

Trivector Rapport Version 1.3



# Storängen etapp 4

Trafikutredning

Lund | Göteborg | Stockholm



## Dokumentinformation

**Titel:** Storängen etapp 4 – Trafikutredning

**Projektnummer:** 21190

**Rapportnummer:** 2021:133

**Författare:** Cristoffer Collander, Hannes Englesson & Sara Malm

**Medverkande:** Adeyemi Adedokun, Astrid Michielsen, Cristoffer Collander, Hannes Englesson & Sara Malm

**Kvalitetsgranskning:** Sara Malm

**Beställare:** Vincero

**Kontaktperson:** Fredrik Drotte

### Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2021-10-29	Granskningsversion	Beställare
1.0	2021-12-01	Preliminär slutversion	Beställare
1.1	2022-02-27	Uppdatering inför plansamråd	Beställare
1.2	2022-03-24	Slutversion	Beställare
1.3	2024-04-05	Uppdaterad slutversion	Beställare

## Förord

Vincero gav hösten 2021 Trivector Traffic i uppdrag att studera konsekvenserna på det omkringliggande trafiksystemet av planerad ny bebyggelse i Storängen etapp 4. I uppdraget ingick att visa hur trafiksystemet i området kan fungera i framtiden med utgångspunkten att fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer ska prioriteras. Utredningen har uppdaterats efter samrådsskedet.

Från Trivector har följande personer deltagit i utredningen: Cristoffer Collander (projektledare), Sara Malm (kvalitetsgranskare), Hannes Englesson, Astrid Michielsen och Adeyemi Adedokun.

Stockholm, 2024-04-05

## Sammanfattning

Storängen etapp 4 är en del av den planerade nya bebyggelsen i Sjödalén. Planområdet är beläget strax sydost om Huddinge centrum. Den föreslagna strukturen innehåller nya bostäder, en närbutik samt förskolor.

Området planeras för att prioritera gående och cyklister, med till största delen gångfartsgator inom området, och prioriterade gång- och cykelstråk, som kommer att förbättras i och med exploateringen, i områdets ytterkanter. Stråket öster om planområdet bedöms vara särskilt viktigt för barn som ska ta sig till skolan i kv Aspen norr om etapp 4.

Biltrafiken tar sig in i och ut från området åt väster via Centralvägen (till Storängsleden och Lännavägen) och åt öster via Dalhemsvägen (till Storängsleden via en ny anslutning). Busstrafiken inom området planeras inte förändras i framtiden, utan går längs Storängsleden och Centralvägen likt idag.

15 % av det totala antalet resor som alstras förväntas sker med bil. En trafikanalys har gjorts av framtidens biltrafik för hela centrala Huddinge. Enligt analysen för år 2050 blir framkomligheten begränsad bland annat i korsningen Storängsleden/Centralvägen, vilket beror på att inga styrmedel för att hålla nere bilresandet finns implementerade i modellen. Samtidigt planeras både etapp 4 och övriga etapper inom Storängen med lägre bilparkeringstal och mobilitetstjänster för att minska efterfrågan på bilresande, vilket bör innebära en lägre bilandel och därmed bättre framkomlighet än vad modellen beskriver.

Både boende- och besöksparkering i planområdet ska ske på kvartersmark, i parkeringsanläggningar i bottenvåningarna, antingen inom det egna kvarteret eller inom intilliggande kvarter. Ambitiösa mobilitetsåtgärder planeras för att minska efterfrågan på att äga egen bil.

För att minska negativa effekter av biltrafik från omkringliggande områden till skolor och förskolor i och i anslutning till planområdet föreslås kommunen fortsätta sitt arbete med säkra skolresor och även inkludera förskolor i arbetet.

<b>1. Inledning .....</b>	<b>5</b>
1.1. Bakgrund .....	5
1.2. Syfte.....	5
1.3. Relevanta styrdokument .....	6
<b>2. Nulägesbeskrivning.....</b>	<b>8</b>
2.1. Målpunkter.....	9
2.2. Resvanor .....	10
2.3. Gångtrafik.....	11
2.4. Cykeltrafik .....	12
2.5. Kollektivtrafik .....	13
2.6. Biltrafik.....	14
<b>3. Förslag till kvarters- och trafikstruktur .....</b>	<b>16</b>
3.1. Struktur .....	16
3.2. Gatustruktur .....	17
3.3. Framtida målpunkter i närområdet .....	22
<b>4. Framtida trafikmässiga förutsättningar .....</b>	<b>23</b>
4.1. Alstrad trafik enligt planerad bebyggelse .....	23
4.2. Cykel- och gångtrafik .....	26
4.3. Kollektivtrafik .....	26
4.4. Biltrafik och fordonsflöden.....	27
4.5. Parkering och mobilitet .....	29
4.6. Förutsättningar för angöring och nyttotrafik .....	29
4.7. Siktlinjer .....	31
<b>5. Rekommendationer .....</b>	<b>31</b>

# 1. Inledning

## 1.1. Bakgrund

Stockholmsregionen förväntas växa med mellan 30 000 och 40 000 invånare per år de närmaste tio åren. År 2020 hade Huddinge kommun 113 200 invånare varav 23 700 var bosatta i områdena Fullersta/Sjödalen som innefattar centrala Huddinge<sup>1</sup>. Centrala Huddinge är ett av de starkast växande områdena i kommunen med potential för fler bostäder, offentlig och kommersiell service samt arbetsplatser. I Sverigeförhandlingen har Huddinge åtagit sig att bygga 18 500 bostäder fram till 2035 (inom Spårväg Syds influensområde, där även Huddinge centrum ingår) som antas motsvara drygt 45 000 invånare.<sup>2</sup>

Storängen etapp 4 är en del av de planerade nya stadsdelarna i Sjödalen och belägen strax sydost om Huddinge centrum.

## 1.2. Syfte

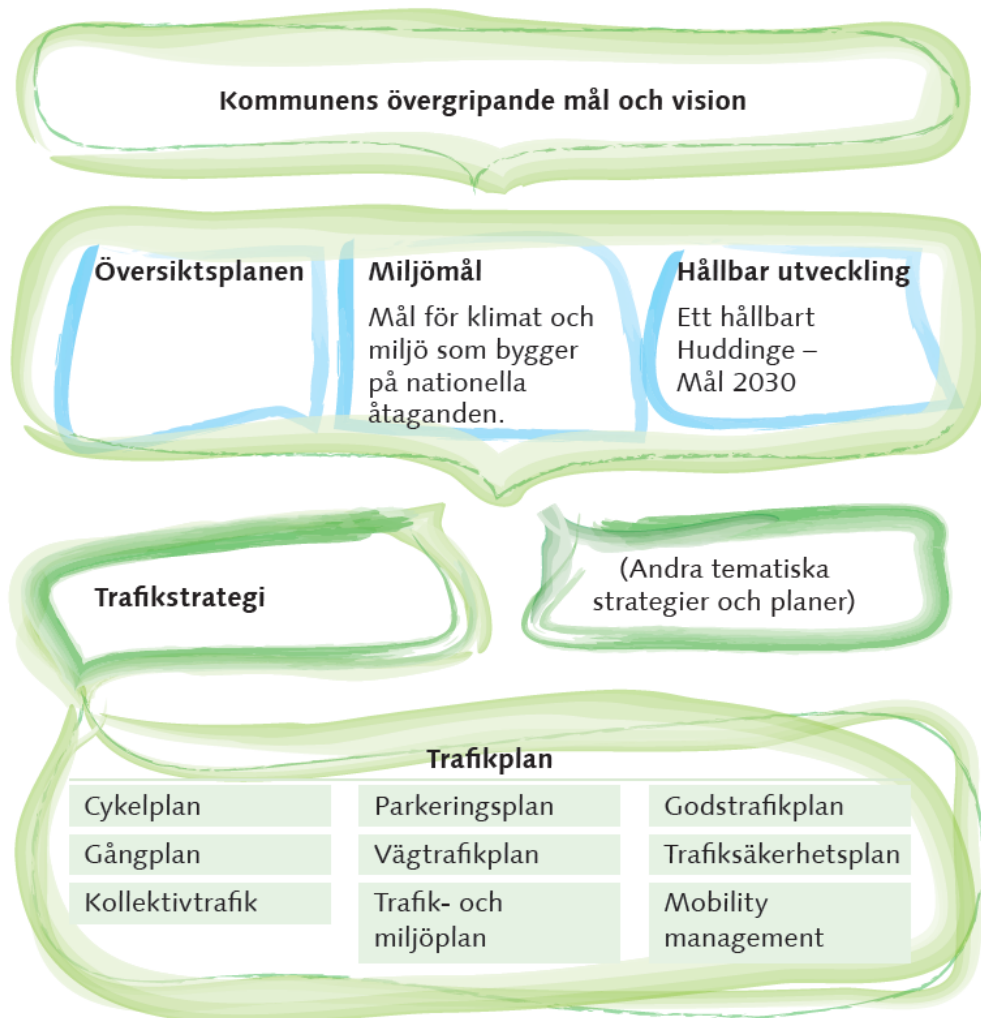
Syftet med denna trafikutredning är att beskriva hur trafiken till, från och inom utredningsområdet ska fungera. Trafikutredningen ska också tjäna som underlag för det fortsatta detaljplanarbetet.

---

<sup>1</sup> <https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/organisation-och-styrning/statistik-och-fakta/statistikrapporter/befolkningsstatistik-huddinge-kommun.pdf>, Huddinge.se, 2021-10-29

<sup>2</sup> Nulägesbeskrivning – Underlag till utvecklingsplan för centrala Huddinge, WSP 2019-09-06.

### 1.3. Relevanta styrdokument



Figur 1 Schematisk bild över styrdokument i Huddinge kommun och deras inbördes relation till varandra.  
Källa: Trafikstrategi för Huddinge kommun, 2007

#### Trafikstrategi för Huddinge kommun

I Huddinge kommuns trafikstrategi konstateras att ett mer kapacitetsstarkt och robust transportsystem krävs för att möta dagens och morgondagens behov av att förflytta sig. Samtidigt växer utmaningen att minska miljöbelastningen och begränsa utsläppen av klimatpåverkande växthusgaser. Transportsystemet ska därför kunna förflytta ett större antal människor och möjliggöra ett ökat resande utan att öka miljöbelastningen och utsläppen av växthusgaser.

Som grund för framtagandet av trafikstrategin ligger kommunens vision för transportsystemet, som ska:

- ▷ vara långsiktigt hållbart samt tillgängligt, tryggt och säkert
- ▷ stödja en utveckling av attraktiva och hållbara livsmiljöer.

I arbetet med att ta fram trafikstrategin har visionen konkretiserats till en strategisk huvudinriktning:

- ▷ Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras
- ▷ Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering
- ▷ Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.

Enligt strategin ska gång och cykel ges bra förutsättningar eftersom dessa transportslag är bra för hälsan och klimatet, då de är resurseffektiva och ytsnåla. Gång och cykel ska vara det naturliga valet för kortare resor och i kombination med kollektivtrafik för längre resor. Om fler väljer att gå eller cykla blir det också mer folkligt i samhället och en tryggare miljö att vistas i. Det konstateras också att andelen förflyttningar som görs med bil måste minska för att trafiksystemet ska fungera effektivt.

Följande åtgärdsplaner finns framtagna för olika trafikantgrupper:

- ▷ Cykelplan
- ▷ MM-plan
- ▷ Kollektivtrafikplan
- ▷ Parkeringsprogram
- ▷ Trafiksäkerhetsplan
- ▷ Godstrafikplan
- ▷ Gångplan

### Utvecklingsplan för kommundelarna Sjödalen och Fullersta med fokus på centrala Huddinge

I utvecklingsplanen för centrala Huddinge<sup>3</sup> anges en vision för år 2050 där centrala Huddinge är en hemtrevlig plats med människan, mötesplatserna, grönskan och det enkla vardagslivet i centrum. Platsens historiska framväxt är tydlig och småstadens fördelar bibehålls samtidigt som det nya ger mervärden i form av stadskvaliteter. Utifrån visionen har fyra strategier för centrala Huddinge formulerats varav strategin *Enklare vardagsliv är tillgängligt och nära* är mest relevant ur ett trafikperspektiv:

*I centrala Huddinge är det gångavstånd mellan vardagens och fritidens platser. Prioriterade, gena, och aktiva stråk ombonar och skapar nyfikenhet. Centrala Huddinges struktur utvecklas så att den uppmuntrar till ett aktivt och gemensamt stadsliv.*

---

<sup>3</sup> Utvecklingsplan för centrala Huddinge för kommundelarna Sjödalen och Fullersta, godkänd av KF 2021-12-13.



*Kollektivtrafiken är effektiv och det enklaste valet för resor. Fler kopplingar och tätare bebyggelse ökar rörelsefriheten och minskar barriärerna.*

- ▷ *Koppla ihop området.*
- ▷ *Utveckla Huddinge station och gör kollektivtrafiken attraktivare.*
- ▷ *Prioritera gång och cykel.*
- ▷ *Utveckla parkeringslösningar och mobilitetshus.*

## 2. Nulägesbeskrivning

Planområdet ligger cirka 1 km sydost om Huddinge centrum. Området avgränsas av Storängsleden i sydlig riktning, Sjödalsvägen i nordlig riktning, Centralvägen åt väst och Björkholmsvägen åt öst.

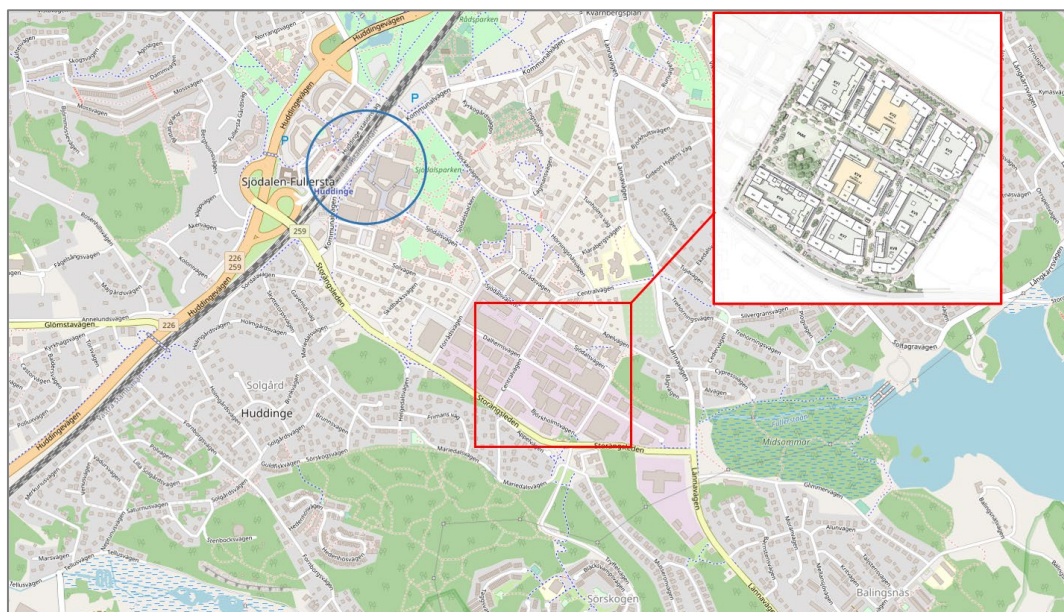
Befintlig bebyggelse inom etapp 4 består till största del av industriverksamheter, många med inriktning mot bilreparationer och -service, men här finns också bland annat ett bageri, ett Friskis och Svettis och en ungdomsgård. Nordväst om planområdet i kvarteret Brandstegen ligger nybyggda flerfamiljshus. Väster om etapp 4 ligger kvarteret Fabriken och kvarteret Förrådet, även kallat etapp 2, som också kommer att bebyggas, huvudsakligen med flerfamiljshus. I området öster om utredningsområdet, utpekat som etapp 5 i Storängens omvandling, ligger idag mindre industriverksamhet och verksamheter, exempelvis Byggnadssmide AB och Mekonomen bilverkstad. Etapp 5 planeras i likhet med intilliggande områden exploateras med fokus på bostäder.



*Figur 2 Kv Brandstegen norr om Sjödalsvägen (höger i bild), med nybyggda flerfamiljshus.*



Figur 3 Södalsvägen med etapp 4 på vänster sida i bild samt kv Aspen på höger sida.



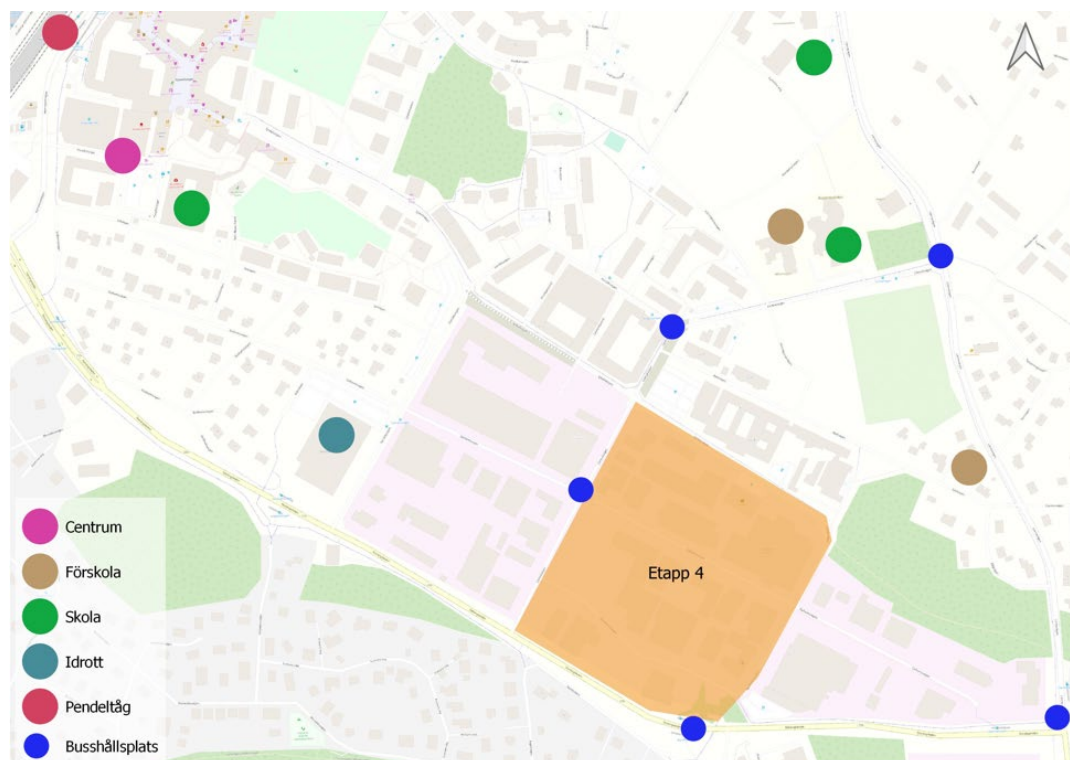
Figur 4 Planområdet Storängen etapp 4 i geografisk kontext. Områdets avgränsning illustreras med strukturskissen för det nya området och Huddinge centrum med pendeltågsstation har markerats med blå cirkel i kartan. Karta: OpenStreetmaps. Strukturskiss: ÅWL Arkitekter.

## 2.1. Målpunkter

Huddinge centrum ligger 1 km västerut från planområdet och har ett stort utbud av service och butiker som vårdcentral, gym, matbutik och restauranger. Här ligger också närmsta pendeltågsstation, Huddinge station, som förbinder Huddinge med centrala Stockholm. Knappt 3 km sydväst om planområdet ligger Flemingsberg, med betydande målpunkter som

Karolinska Universitetssjukhuset i Huddinge och Södertörns högskola och Flemingsbergs pendeltågsstation.

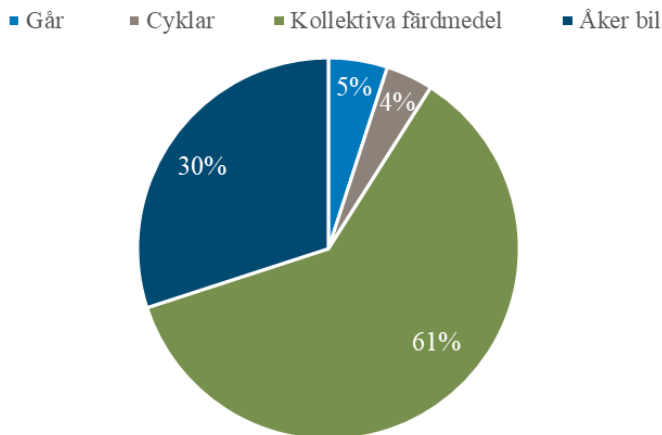
Mellanstadieskolan Ängnässkolan är i dag den närmst belägna skolan och är lokaliserad ca 700 m norr om planområdet. Närmare Huddinge centrum finns också Sjödalsgymnasiet.



Figur 5 Karta över befintliga målpunkter.

## 2.2. Resvanor

Planområdet är beläget i Sjödalen där (år 2018) 70 procent av de boende reser kollektivt (61 %), går (5 %) eller cyklar (4 %) till arbete eller skola. 30 procent åker bil. 43 procent av de boende i Sjödalen har sin arbetsplats eller skola i Stockholm och 22 procent i Huddinge, varav 14 procent av dessa är i centrala Huddinge.



Figur 6 Färdmedelsfördelning till arbete eller skola för Södalen-området. Källa: WSP.

Sedan år 2009 har Huddinge kommun arbetat med att få fler barn att gå och cykla till skolan genom arbetet med säkra skolvägar, vilket har gett goda resultat. Sedan starten av arbetet med säkra skolvägar uppger de skolor som deltar att antalet barn som skjutsas med bil ända fram till skolan har halverats. Endast 19 % (år 2017) av eleverna skjutsas medan övriga går, cyklar eller åker kollektivt.<sup>4</sup>

År 2020 gick eller cyklade närmare 80 % av eleverna till skolan närmast planområdet, Ängsnässkolan. Knappa 20 % fick skjuts med bil och en mycket liten andel reste kollektivt.<sup>5</sup>

### 2.3. Gångtrafik

Planområdet saknar idag sammanhängande gångbanor längs flera sträckor och de sträckor som finns är inte tillräckligt breda. Området har idag mycket parkering med backning ut på gatorna vilket skapar dåliga förutsättningar ur trafiksäkerhetssynpunkt för gång, särskilt för barn.

Centralvägen, Södalsvägen, Dalhemsvägen och Storängsleden, samt en del av Björkholmsvägen, är stråk i Huddinge kommuns övergripande gångnät. Enligt kommunens gångplan kan större gångflöden förväntas på det övergripande gångnätet. Därför behöver gångtrafikanter framkomlighet och tillgänglighet prioriteras extra (se Figur 7).

<sup>4</sup> Nulägesbeskrivning – Underlag till utvecklingsplan för centrala Huddinge, WSP 2019-09-06.

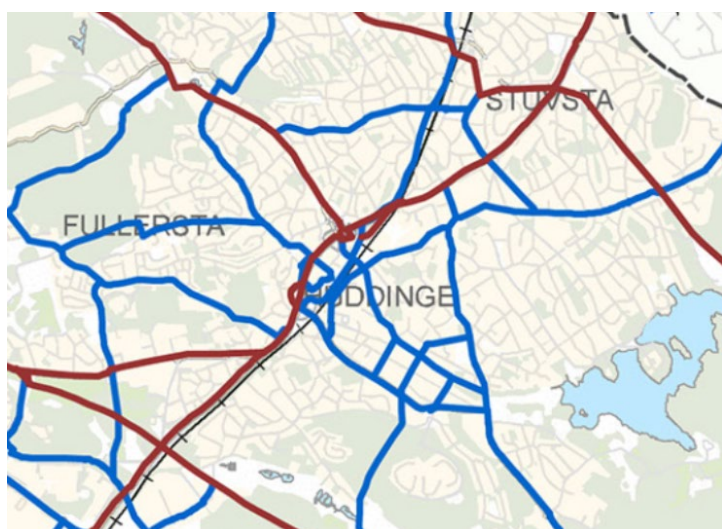
<sup>5</sup> <https://www.huddinge.se/forskola-och-skola/grundskola/till-och-fran-skolan/sakra-skolvagar/resebarometer---sakra-skolvagar/>, Huddinge.se, 2021-09-22.



Figur 7 Övergripande gångnät. Källa: Gångplan för Huddinge

## 2.4. Cykeltrafik

Enligt Huddinge kommuns cykelplan är Centralvägen, Sjödalsvägen, Storängsleden och delar av Björkholmsvägen huvudcykelstråk, se Figur 8. I dagsläget uppfyller inte stråken utformningskraven från cykelplanen.



Figur 8 Regionala cykelstråk (röda) samt huvudcykelstråk (blå) i det framtida cykelvägnätet enligt Huddinge kommuns cykelplan.

Minsta breddmått för huvudcykelstråk i Huddinge kommun framgår av Figur 9.

Tabell 1: Minsta breddmått för cykelvägnätet (ytor för sidoområden, slänt mm tillkommer)

Typ av bana	Regionala cykelstråk	Huvudcykelstråk	Lokala cykelstråk
Dubbelriktad gång- och cykelbana	4,5 m (gångbana 1,8 m)	4,0 m (gångbana 1,8 m)	3,0 m (Ej sep. vid bredd under 4,0 m)
Enkelriktad cykelbana	2,25 m	2,0 m	– *
Cykelfält	1,7 m	1,5 m	– *

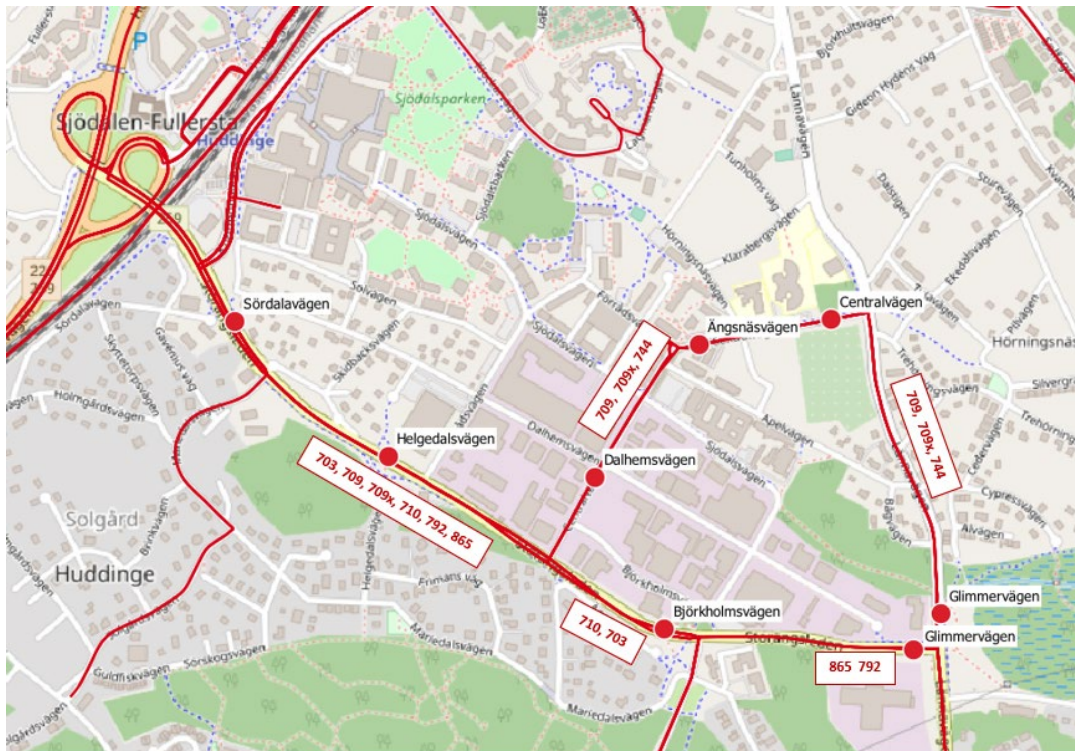
\* Inget krav, bedömning görs från fall till fall

Figur 9 Minsta breddmått för cykelvägnätet. Källa: Cykelplan för Huddinge.

## 2.5. Kollektivtrafik

Planområdet bedöms ha relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik. Pendeltåget nås till fots, med cykel eller buss. Gångavståndet till Huddinge station är ca 1 km. Huddinge station trafikeras av linje 40, Uppsala–Arlanda C–Stockholm City–Södertälje centrum, samt linje 41, Märsta–Stockholm City–Södertälje centrum. Pendeltågstrafiken avgår med 15-minutersintervall från Huddinge station i båda riktningarna. I högtrafik är det tätare avgångar, cirka var sjunde minut. Resan till station Stockholm City tar 16 minuter.

Flera lokalbussar trafikerar Centralvägen intill projektområdet. Närmsta hållplatsläge (Dalhemsvägen) ligger inom utredningsområdet på Centralvägen. Hållplatsen trafikeras av linje 709 (Huddinge station–Gladö kvarn) och 744 (Balingsnäs–Högdalen). På Storängsleden finns det också en busshållplats (Björkholmsvägen) där busslinjerna 703 (Fruängen–Sörskogen), 710 (Skärholmen–Sörskogen) och 792 (Skärholmen–Balingsnäs) trafikerar. Hållplats Glimmervägen öster om planområdet trafikeras också av buss 865 (Handens station–Skärholmen).



Figur 10 Närliggande kollektivtrafik. Källa: Trafikförvaltningen - GIS-karta 2021

## 2.6. Biltrafik

De större trafikflödena i Huddinge återfinns på huvudvägnätet, primärt väg 226 (Huddingevägen) och 259 (Storängsleden) samt Kommunalvägen vid Huddinge centrum. I Figur 11, som visar modellberäknade dygnsflöden, redovisas en nulägesmodell för dagens flöden i centrala Huddinge.

Storängsleden passerar i anslutning till planområdets södra sida och trafikeras av ca 14 000 fordon/dygn. Vägen har fyra körfält och högsta tillåtna hastighet varierar mellan 40 och 50 km/tim. Planområdet avgränsas i väst av Centralvägen som är en tvåfältig väg med ca 3000 fordon/dygn. Båda dessa vägar ansluter till Lännavägen öster om området (norr om korsningen med Storängsleden trafikeras Lännavägen av 2000 fordon/dygn, söder om korsningen av ca 14 000 fordon/dygn). Samtliga tre vägar ingår i Huddinge kommuns huvudvägnät. Storängsleden och Lännavägen söderut är också funktionellt prioriterat vägnät och rekommenderad primär väg för farligt gods. I rusningstid kan långa köer uppstå på Storängsleden i västlig riktning, vilket försvårar för trafik på de anslutande kommunala vägarna att ta sig ut med köbildning i det kommunala vägnätet som följd. En annan konsekvens av köerna på Storängsleden är att regional trafik genar via Lännavägen till väg 226, och passerar då flera skolor och förskolor utmed Lännavägen.



Figur 11 Modellberäknade dygnsflöden i nulägesmodellen Källa: WSP, Centrala Huddinge Trafikanalys, 2023.



## 3. Förslag till kvarters- och trafikstruktur

### 3.1. Struktur

Planförslaget innebär att dagens verksamhetsområde helt ersätts av bostäder i flerbostadshus, två förskolor, en närbutik samt eventuellt ytterligare verksamheter. Kvartersstrukturen kompletteras med en ny park i den västra delen av planområdet. Den befintliga väginfrastrukturen planeras om för att skapa förutsättningar för en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor.



Figur 12 Illustrationsplan Storängen Etapp 4. Källa: ÅWL arkitekter

### Bostäder

De planerade bostäderna förväntas byggas i kvartersstruktur med tillhörande upphöjda innergårdar på bjälklag, för att inrymma parkeringsplatser undertill. Inom två av bostadskvarteren kommer det också att inrymmas förskolor.

### Närbutik och verksamheter

Inom området planeras för en mindre närbutik med lokalyta motsvarande ca 700 kvm, som ska ligga nära hörnet Centralvägen–Sjödalsvägen. Det kommer också att finnas verksamheter i området som totalt omfattar en lika stor lokalyta som närbutiken.

### Park

I områdets västra del, i direkt anslutning till Centralvägen i väst, planeras det för en ny närpark. Dalhemsvägen föreslås enbart vara öppen för gående och cyklister längs park- respektive torgområdet. Längs med närparkens södra och östra sida föreslås gator öppna för enkelriktad biltrafik som möjliggör angöring till de bostäder som har sina huvudentréer mot parken. Gatorna ska enbart trafikeras av angöringstrafik och transporter till eventuella lokaler i anslutande kvarter och utformas för att minska attraktiviteten för genomfart. De utformas som gångfartsområden där fordonsrörelser sker på gåendes villkor. Total gatubredd föreslås vara 6 meter plus 2 meter förgårdsmark. Längs parken på Centralvägen kommer en busshållplats att finnas.

## 3.2. Gatustruktur

Den framtida gatustrukturen i området utgår i huvudsak från befintligt gatunät och befintliga anslutningar till intilliggande gatunät. Dagens industriområde har idag Centralvägen som enda in- och utfart. För att transporter till det kvarvarande industriområdet öster om planområdet inte ska behöva gå genom planområdet planeras en ny in- och utfart i Dalhemsvägens östra ände mot Storängsleden, 100–150 m från korsningen mot Lännavägen.

Centralvägen, Sjödalsvägen och Östra huvudstråket, samt Dalhemsvägen (på sträckan mellan Östra huvudstråket och parken) föreslås utformas med separerade ytor för gång och cykel samt för låga fordons hastigheter, som mest 30 km/tim (eventuellt 40 km/tim på Centralvägen). Övriga gator föreslås utformas som gångfartsgator utan separering, så kallad shared space, med syfte att prioritera gående.

En del av byggnaderna planeras byggas med förgårdsmark för att möjliggöra dagvattenhantering, som föreslås avgränsas mot gångbanan med en kantsten, vilket möjliggör orientering för personer med synnedsättning längs denna kant. Övriga byggnader ligger med fasad i tomtgräns vilket möjliggör orientering längs med fasad.

Nedan beskrivs de olika typerna av gaturum, med tillhörande sektioner, som föreslås i och kring planområdet.

### Sjödalsvägen

Sjödalsvägens funktion för planområdet är att fungera som en av in- och utfarterna för alstrad trafik till och från bostäder och verksamheter inom området. Viss angöring till skola och förskola i kvarteret Aspen, samt angöring till bostäder inom etapp 4, ska ske via denna väg.

En separerad fyra meter bred gång- och cykelbana föreslås längs gatans södra sida, motsvarande den som planeras på gatans norra sida, utanför planområdet. Angöringsfickor kommer att finnas mot körbanan. På Sjödalsvägen anläggs övergångsställen för ökad framkomlighet mellan planområdet och kvarteret Aspen. Totala breddmåtten på gatan är drygt 22 meter.



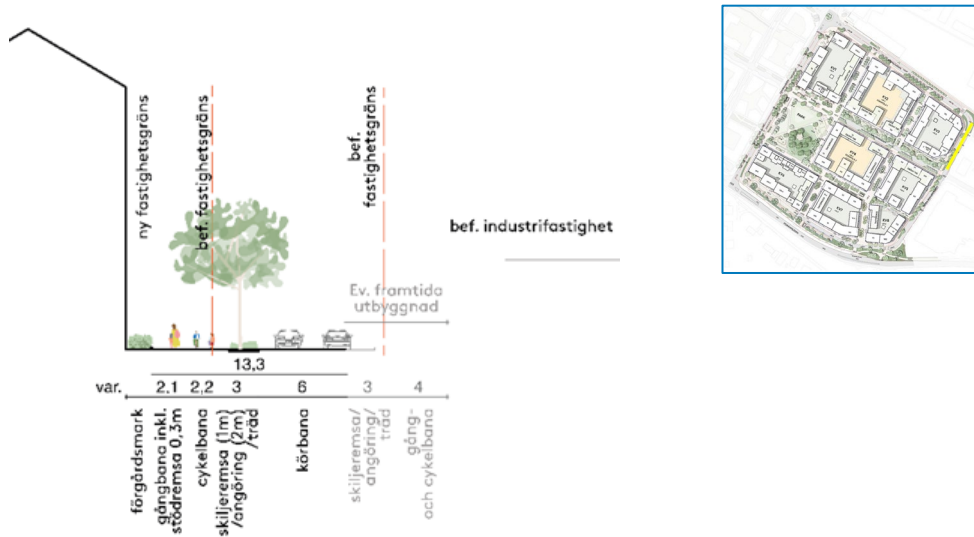
Figur 13 Sektion för Sjödalsvägen i anslutning till planområdet. Källa: Sektionsförslag och strukturskiss: ÅWL arkitekter. Gulmarkering: Trivector.

### Östra huvudstråket

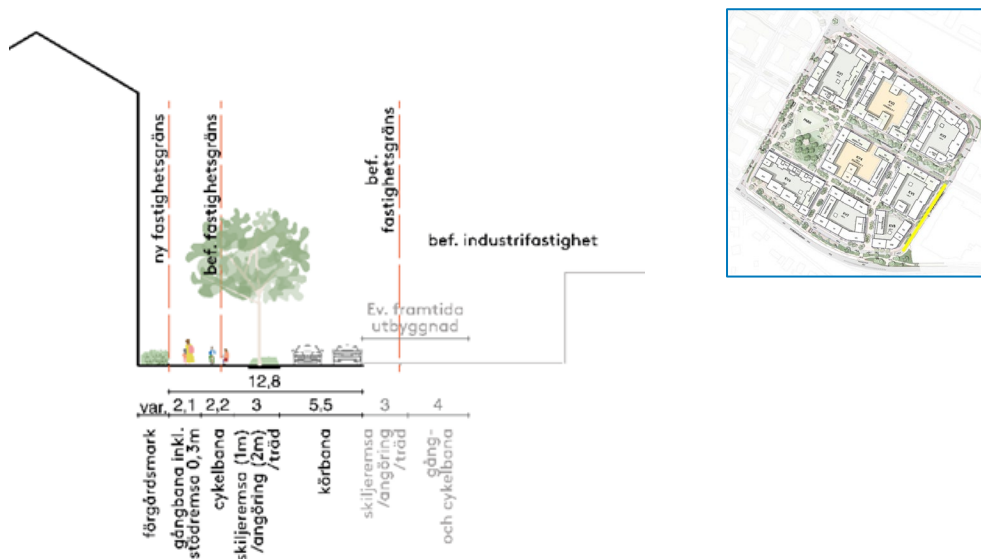
För att skapa en bättre skolväg till skolor norr om planområdet från Sörskogen har ett särskilt stråk längs med det som idag utgörs av Sjödalsvägens och Björkholmsvägens nord-sydliga riktning pekats ut. Stråket kommer anpassas för barns resor och prioritering av oskyddade trafikanter ska vara tydlig i korsningspunkter.

I stråkets södra ände ansluter det till en befintlig planskild passage för gående och cyklister under Storängsleden, och i norr kommer det att finnas en anslutande gång- och cykelväg genom detaljplanen för Aspen och vidare genom detaljplanen för Hängbjörken. Detta innebär att stråket har potential att bli viktigt för gående och cyklande barn på väg till skolan.

Det östra huvudstråket består av Björkholmsvägen upp till Dalhemsvägens korsning där sedan Sjödalsvägen tar vid. Sjödalsvägen i det östra huvudstråket får en bredare körbana jämfört med den södra delen av det östra huvudstråket, detta då mer trafik förväntas förekomma, inklusive en större andel tunga fordon, till exempel leveranstrafik till skolområdet inom Aspen. Längs norra delen behöver barn korsa vägen för att ta sig vidare till skolan, vilket innebär att ett trafiksäkert övergångsställe i kombination med en cykelpassage behöver finnas på sträckan.



Figur 14 Sektion för östra huvudstråket mellan Sjödalsvägen och Dalhemsvägen. Källa: Sektionsförslag och strukturskiss: ÅWL arkitekter. Gulmarkering: Trivector.



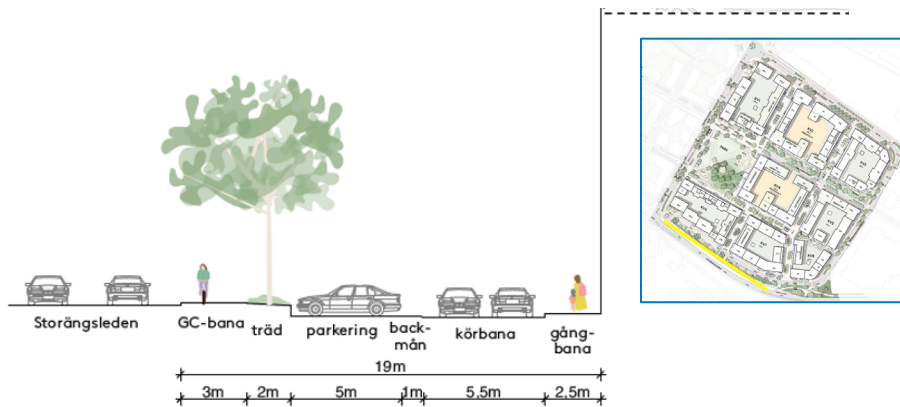
Figur 15 Sektion för östra huvudstråket från Dalhemsvägen söderut. Källa: Sektionsförslag och strukturskiss: ÅWL arkitekter. Gulmarkering: Trivector.

### Parkerings- och angöringsgata längs Storängsleden

Eftersom Storängsleden utgör rekommenderad led för farligt gods krävs ett skyddsavstånd mellan väg och byggnader på minst 25 meter. Utrymmet mellan Storängsleden och den nya bebyggelsen planeras nyttjas för parkering samt som angöringsgata till de nya bostädernas entréer. Gångbanan på norra sidan föreslås vara 2,5 meter bred, gatubredden föreslås vara 5,5 meter. För att det ska gå att backa ut från parkeringsplatserna ges de en extra backmån på en meter. Gatan avslutas med en vändyta i väster dimensionerad för personbil. Det ska

på denna plats också finnas en räddningsväg mellan Centralvägen och angöringsgatan, som kan användas vid större skyfall.

En gång- och cykelbana förläggs längs med Storängsleden för att skapa en förbindelse förbi planområdet. Gång och cykelbanan fortsätter västerut genom etapp 2, Fabriken-Förrådet, för att koppla samman gång- och cykelnätet.

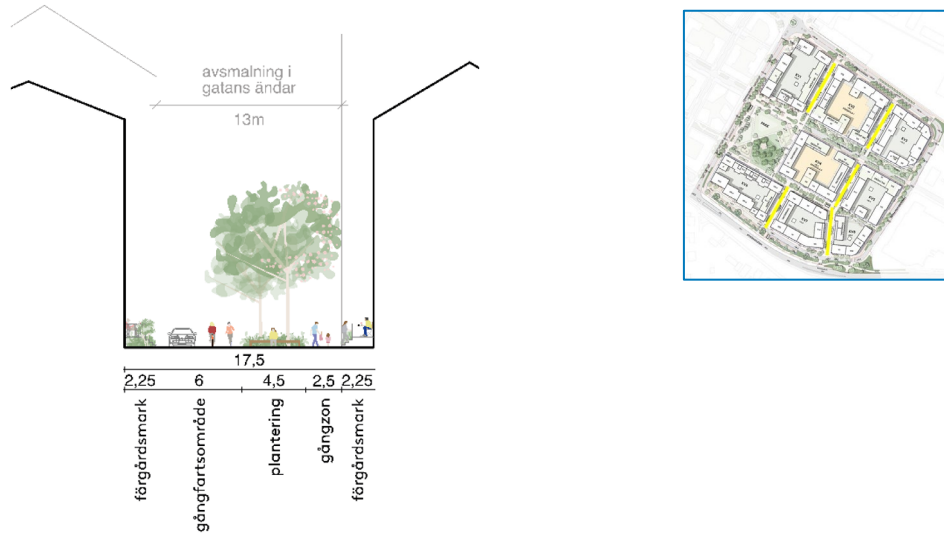


Figur 16 Sektionsförslag för parkerings- och angöringsgata längs Storängsleden. Parkerings- och angöringsgatan är markerat i gult på strukturskiss i högra övre hörnet. Källa: Sektionsförslag och strukturskiss: ÅWL arkitekter. Gulmarkering: Trivector.

### ”Hemmagator”

De nordsydliga lokalgatorna föreslås vara småskaliga och ha en egen ”hemma-identitet”. Trafikflödena på gatorna förväntas vara låga. De föreslås utformas som gångfartsområden där fordonsrörelser sker på gåendes villkor vilket minskar attraktiviteten för genomfartstrafik. Gatorna får en intim karaktär och erbjuder rum för vistelse och grannsamverkan samt möjliggör angöring till bostäder och tillgång till parkeringsanläggningar inom intilliggande byggnader.

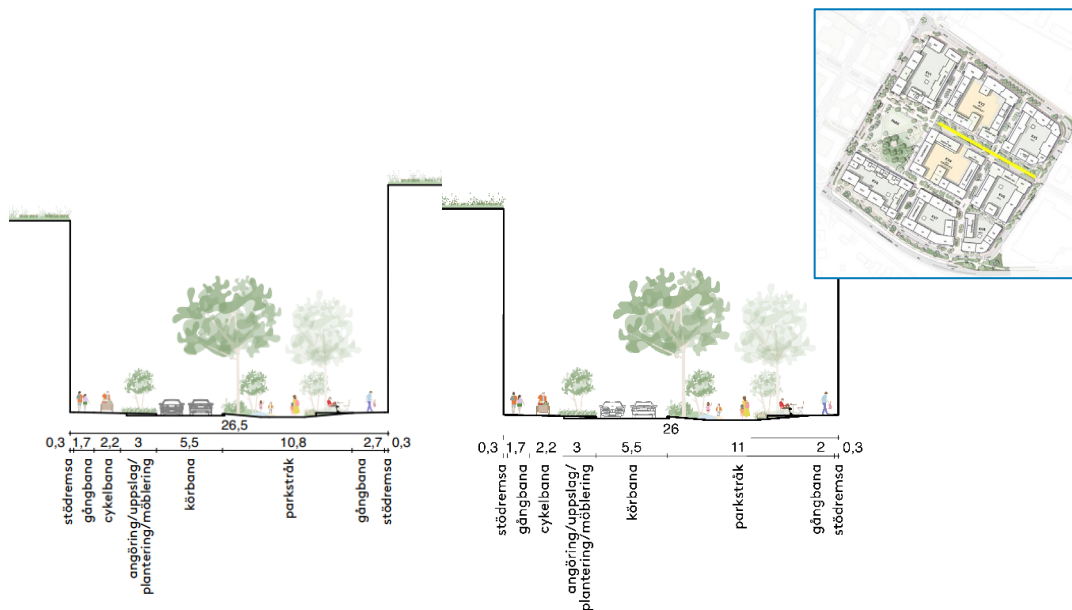
Gatorna föreslås göras 13 meter breda med 2,25 meter djup förgårdsmark inom kvartersmark på vardera sida. Sektionen mellan byggnaderna blir 17,5 meter bred i sin breda del och 13 meter bred i avsmalningarna i kvartershörnen där bebyggelsen landar i fastighetsgräns utan förgårdsmark. Gångfartsområdena utformas för att möjliggöra 6 meters bredd på körytan vilket innebär att det är möjligt för till exempel två personbilar att passera varandra samtidigt som de passerar en cykel, eller för en lastbil att passera en personbil samt för angöring att ske direkt i gatan. Körytan knäcks med generösa möblerings- och planteringszoner som växlar sida vilket hindrar fordonsrörelser i höga hastigheter.



Figur 17 Sektionsförslag för hemmagator. Hemmagator i området är markerat i gult på strukturskiss i övre högra hörnet. Källa: Sektionsförslag och strukturskiss: ÅWL arkitekter. Gulmarkering: Trivector.

### Dalhemsvägen

Dalhemsvägen utformas som en fortsättning på parken med prioritering av vistelse och grönska. Gatan utformas med ett parkstråk som är elva meter brett som ger en trafikseparerad zon på norra sidan med möjligheter till vistelse. Körbanan görs 5,5 meter bred med angöringsfickor på södra sidan. På södra sidan finns en 4,2 meter bred gång- och cykelbana.

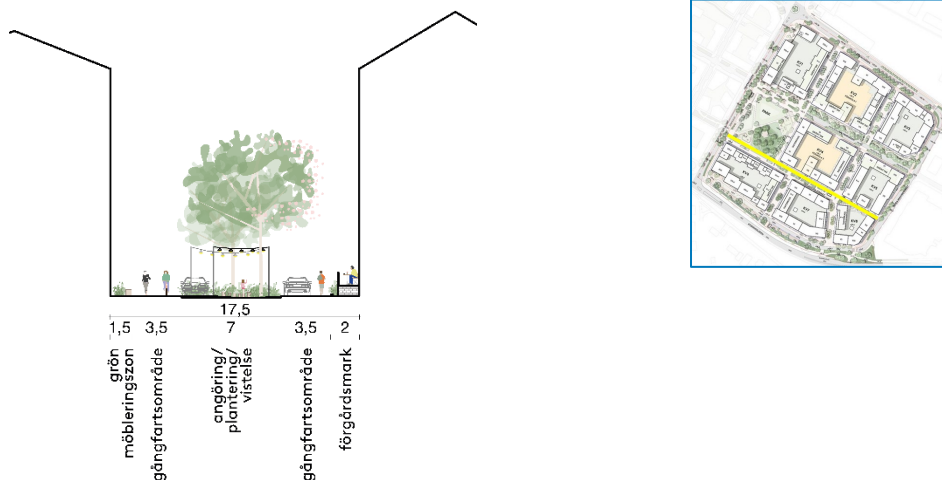


Figur 18 Sektionsförslag för västra (t.v) respektive östra (t.h) delen av Dalhemsvägen. Den del av Dalhemsvägen som är öppen för biltrafik är markerad i gult i på strukturskiss i övre högra hörnet. Källa: Sektionsförslag och strukturskiss: ÅWL arkitekter. Gulmarkering: Trivector.

Mellan kvarter 2 och 4 finns på norra sidan en 3 meter bred gångbana. För östra delen av Dalhemsvägen är gångbanan på den norra sidan något smalare. Över torget som ligger i anslutning till Centralvägen går endast ett gång- och cykelstråk som löper vidare västerut medan biltrafiken leds av mot tvärgator. Cykelvägen över torget utformas på de vinstandes villkor med låg hastighet.

### Östvästliga stråket

Det östvästliga stråket sträcker sig från närparken i väst till planområdets östra del där gatan går över till ett parkstråk mellan kvarter 5 och kvarter 8. Stråkets sträckning har utvecklats från den befintliga Björkholmsvägens dragning och rätats ut för att få till ett bättre stadsrum. Justeringen av gatan bidrar till en tydligare gatustruktur med bättre siktlinjer samt sammanhängande stråk som löper genom planområdet och intilliggande etapp 2 (Fabriken-Förrådet). Sträckan mellan Centralvägen och Gatan föreslås regleras som gångfartsområde samt förses med 3,5 meter breda körbara ytor på vardera sida om en upp till 7 meter bred möblerings- och planteringszon i gatans mitt som möjliggör grönska och vistelse.



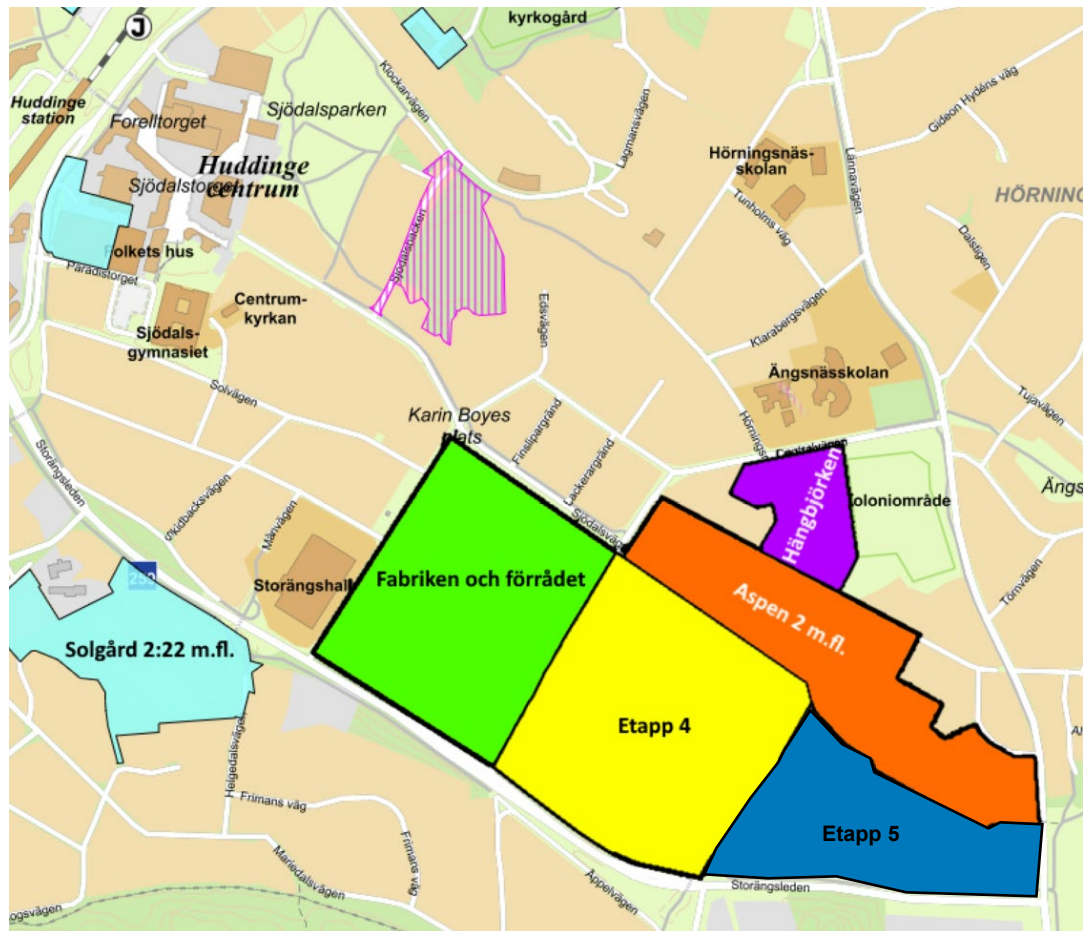
Figur 19 Sektionsförslag för det östvästliga stråket (sektionen visar sträckan mellan kv 4 och 7). Källa: Sektionsförslag och strukturskiss: ÅWL arkitekter. Gulmarkering: Trivector.

### 3.3. Framtida målpunkter i närområdet

Utöver redan nämnda kommande målpunkter inom planområdet; närbutik, parkområde, verksamheter och förskolor, sker stadsutveckling i närliggande områden och nya målpunkter tillkommer i nära anslutning till etapp 4:

- ▷ Direkt norr om etapp 4-området, inom planområdet *Aspen 2 m.fl.*, planeras det för en ny skola, förskola samt idrottshall och bollplan med genomskärande gång- och cykelstråk.
- ▷ Inom området Hängbjörken planeras nya flerbostadshus och en förskola med genomskärande gång- och cykelstråk.

- ▷ Direkt väster om etapp 4 ligger planområdet *Fabriken och Förrådet* där det planeras för cirka 1 650 bostäder i flerbostadshus samt förskolor, lokaler och LSS-boende.
- ▷ Öster om etapp 4 ligger etapp 5, som finns utpekad i utvecklingsplanen, men inget beslut om påbörjad detaljplan finns.



Figur 20 Etapp 4 med närliggande planområden. Grundkarta: Huddinge kommun, bearbetad av Trivector.

## 4. Framtida trafikmässiga förutsättningar

### 4.1. Alstrad trafik enligt planerad bebyggelse

En trafikallstrad har utförts med Trafikverkets alstringsverktyg för att utreda hur exploateringen påverkar det framtida trafiknätet. Det ska dock påpekas att resultatet bör tolkas försiktigt. Faktorer som bland annat socioekonomi, lägenhetsyta, familjesammansättning, och upplåtelseform kan påverka hur boende väljer att resa. Skulle



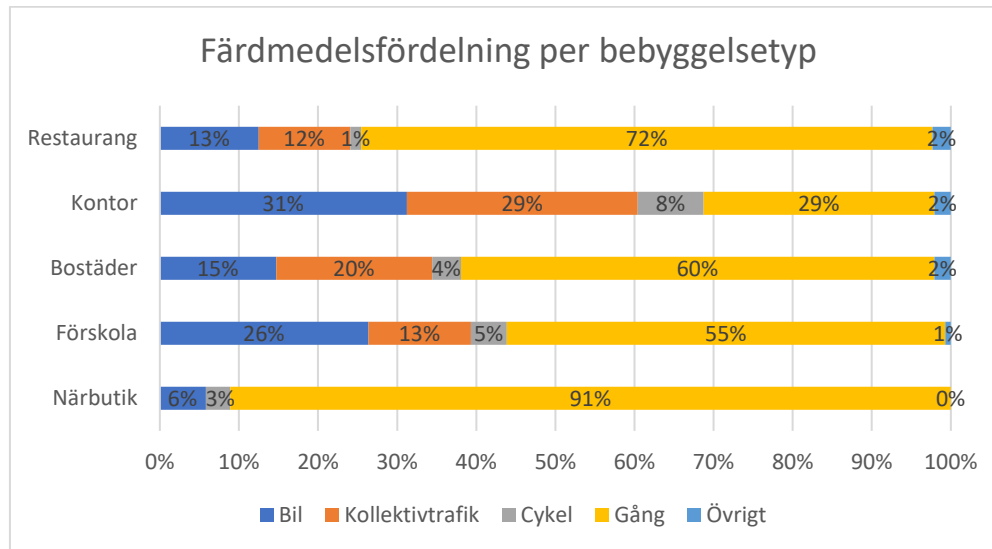
etapp 4 exempelvis inriktas mot att erbjuda mindre studentbostäder är sannolikheten att bilanvändandet bland de boende blir lägre, i förhållande till om större bostadsrätter byggs.

Inom etapp 4 förväntas främst bostäder byggas. Utifrån föreslagen strukturskiss har en uppskattning gjorts av förväntat antal boende i området. Utöver bostäder planeras det även för en mindre närbutik med lokalyta på ca 700 kvm samt två förskolor med respektive 5 avdelningar vardera. Inom området tillkommer också ytterligare verksamheter motsvarande en total yta på ca 700 kvm. Därför gjordes en trafikallstring med bebyggelsestyperna restaurang (350 kvm) samt kontor (350 kvm), för att ej underskatta framtida trafikflöden. Förutsättningar som använts för trafikallstring för varje bebyggelsestyp finns beskrivna i Tabell 1. Som lokaliseringsalternativ i allstringsverktyget valdes *centralt i huvudorten*. Detta är i linje med antaganden i tidigare trafikutredningar för intilliggande planområden.

Tabell 1 Indata för respektive bebyggelsestyp i Trafikallstringsverktyget.

Bebyggelsestyp	Kvm	Antal barn (16 barn/avd)	Antal boende
Närbutik	700	-	-
Restaurang	350	-	-
Kontor	350	-	-
Förskola	-	160	-
Bostäder	-	-	4200

Totalt uppskattas området alstra 13 500 resor där gångresor står för 60 % (ca 8 200 resor), cykelresor för 4 % (ca 500) och kollektivtrafikresor för 19 % (ca 2 600). Bilresor står för en betydligt lägre andel, motsvarande 15 % (ca 2 100 resor). Med hänsyn till bostadsbebyggelsen centrala läge med god tillgång till kollektivtrafik, bedöms andelen bilresor vara trolig. Dock kan andelen resor för cykel, gång och kollektivtrafik antas fördelas mer jämt mellan färdställen. Se Figur 21 för färdmedelsandelar per bebyggelsestyp.



Figur 21 Färdmedelsfördelning per bebyggelsestyp. Källa: Alstringverket, Trafikverket 2021

Sammantaget uppskattas antalet alstrade fordon rörelser motsvara cirka 1 800 ÅDT (årsdygnstrafik), inklusive nyttotrafik<sup>6</sup>. För att räkna fram maxtimme trafiken från ÅDT analyserades trafikmätningar på närliggande vägnät (Trafikverkets trafikflödeskarta). Enligt analysen motsvarar maxtimme trafiken ca 12 % av ÅDT, vilken användes för att beräkna maxtimme trafiken för de planerade bostäderna. För närbutiken antogs i stället att 100 % av alla bilresor (12 st), sker under maxtimmen för att undvika underskattning. Vidare gjordes ett antagande att 50 % respektive 20 % av ÅDT för kontor och restaurang sker under maxtimmen. För de planerade förskolorna antogs att de alstrade bilresorna sker under för- och eftermiddagens maxtimme (50 %/50 %), se Tabell 2.

Tabell 2 Beräknad alstrad fordonstrafik utifrån Trafikverkets alstringsverktyg, för respektive bebyggelsestyp. Siffrorna för maxtimme trafiken är avrundade för att tydliggöra att de innehåller osäkerheter. Källa: Trafikverket.se

Bebyggelsestyp	ÅDT	ÅDT till maxtimme (%)	Maxtimme trafik (antal fordon rörelser)
Närbutik	12	100%	10
Restaurang	20	20%	5
Kontor	10	50%	5
Förskola	210	50%	100
Bostäder	1550	12%	190
<b>Totalt</b>	<b>1800</b>		<b>310</b>

<sup>6</sup> Nyttotransporter, t ex service och godsleveranser

## 4.2. Cykel- och gångtrafik

En förutsättning för de uppskattade färdmedelsandelarna för den alstrade trafiken till och från planområdet, med stor andel gående och cyklister, är att goda möjligheter att cykla och gå inom, till och från området skapas.

Inom planområdet ska cykling ske i blandtrafik utom på Dalhemsvägen, som har en gemensam gång- och cykelbana på södra sidan. Planområdets ytterkanter utgörs samtliga av huvudcykelstråk som idag har stora brister i utformningen, men som planeras få god standard i och med exploateringen. Cykelvägnätets huvudstråk behöver få förbättrad standard även för målpunkter längre bort, till exempel för resor till Flemingsberg, som troligen kommer att vara en viktig målpunkt för många boende inom planområdet. Möjliga cykelförbindelser mellan Storängen och Flemingsberg har utretts i *PM Cykelstråk till Flemingsberg*.

Även Dalhemsvägen utgör ett viktigt gång- och cykelstråk, och planeras leda vidare mot den framtida nya entrén till pendeltågsstationen. Planområdets viktigaste stråk till skolan är troligen östra huvudstråket, som behöver utformas med barns trygghet och säkerhet som utgångspunkt. Även Sjödalsvägen norr om planområdet kommer att utgöra ett viktigt stråk för skolbarn som kommer från väster. Inom planområdet är gående högst prioriterade genom att merparten av gatorna utgörs av gångfartsgator.

Det är också viktigt att skapa trafiksäkra korsningspunkter på de platser där de viktiga gångstråken har korsande fordonstrafik. Störst trafikflöden i anslutning till planområdet kommer att finnas på Storängsleden (som dock korsas planskilt i sydöst), samt på Centralvägen och Sjödalsvägen.

Korsningspunkter mellan gång- och cykeltrafik och biltrafik ska utformas så att gående och cyklister prioriteras, för att skapa sammanhängande stråk med god framkomlighet. I anslutning till skolan norr om planområdet läggs särskild vikt vid hastighetssäkring av korsningspunkter för att åstadkomma säkra skolvägar.

## 4.3. Kollektivtrafik

Inga förändringar planeras för närvarande i det befintliga linjenätet, vilket innebär att två bussar även fortsättningsvis kommer att angöra hållplatsen på Centralvägen, samt tre bussar hållplatsen på Storängsleden. Tillgången till kollektivtrafik i området är redan idag relativt god. Definitionen av god kollektivtrafikförsörjning är att ha som längst 900 m till en hållplats i stomnätet och 500 m till en hållplats i lokaltrafiknätet, uppmätt i verkligt gångavstånd. Delar av etapp 4 har dock något längre än 900 m verkligt gångavstånd till hållplats i stomlinjenätet.

Huddinge kommun har som ambition att på sikt arbeta för en ny entré till pendeltåget i den befintliga plattformens södra ände, vilket skulle minska gångavståndet till pendeltåget från

planområdet med 100–200 m, vilket kan innebära ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken.

Enligt förslag på in- och utfarter från etapp 4 förväntas inte busstrafikens framkomlighet påverkas nämnvärt. Den alstrade motorfordonstrafiken kommer till största del till och från området via Själdalsvägen och Björkholmsvägen, men också via den nya anslutningen mot Storängsleden i Dalhemsvägens förlängning.

En simulering för år 2050 (se kapitel 4.4) visar att framkomlighetsproblematik kan uppstå under kortare tidsperioder under förmiddagens maxtimme år 2050. Främst uppstår en temporär hastighetsnedsättning på Centralvägen i anslutning mot Storängsleden och Lännavägen vilket kan leda till att busstrafikens körtider påverkas negativt under kortare tidsperioder under förmiddagens maxtimme. Detta är inte en konsekvens av föreslagen struktur för etapp 4, utan beror på tillkommande trafik från hela Storängen.

#### 4.4. Biltrafik och fordonsflöden

År 2023 gjordes en trafikanalys av konsultföretaget WSP för centrala Huddinge<sup>7</sup>, och det är denna som används med syftet att beskriva konsekvenserna i trafiksystemet till följd av planerad utveckling i området. Simuleringen gjordes för:

- ▷ Nuläget
- ▷ Prognosår 2040
  - Utan tvärförbindelse Södertörn och med Trafikverkets basprognos som markanvändning, vägnät enligt basprognosen.
  - Med tvärförbindelse Södertörn, markanvändning enligt Huddinge kommuns översiktsplan för 2050, kostnadsutveckling enligt basprognos 2020 och bilinnehav/capita samma som nuläge, vägnät enligt basprognosen.
- ▷ Prognosår 2050
  - Med tvärförbindelse Södertörn, markanvändning enligt Huddinge kommuns översiktsplan för 2050, kostnadsutveckling enligt RUFSS och bilinnehav enligt RUFSS, vägnät enligt Huddinge kommuns lokala åtgärder.

Det är scenariot för prognosår 2050 som beskrivs nedan. Strukturen och markanvändningen i detta scenario ligger i linje med föreslagen utveckling av planområdet.

2050-prognosen i trafiksimuleringen innehåller inte några styrmedel för att hålla nere bilresandet i modellen. Huddinge kommun arbetar dock aktivt med MM-åtgärder för att hålla nere parkeringstal och öka andelen hållbara resor, inte minst i Storängen där det

---

<sup>7</sup> Centrala Huddinge – Trafikanalys, WSP, 2023-08-16

planeras för en stor befolkningsökning. Flödena i trafikmodellen kan därmed vara överskattade, och resultatet från scenariot beskrivs som ett ”worst-case”.

Exakt hur många fordon som alstras från planområdet enligt efterfrågemodellen i trafiksimuleringen är svårt att avgöra eftersom den endast redovisar totala resulterande flödessiffror på vägnätet. Det innebär att det inte går att göra en direkt jämförelse med alstrad trafik enligt Trafikalstringsverktyget.

Största trafikflödet år 2050 i planområdet återfinns på Centralvägen (cirka 5500 fordon/dygn på södra delen av Centralvägen samt cirka 2400 fordon/dygn på norra delen), som leder lokaltrafiken i området främst till Storängsleden. På Sjödalsvägen visas också en del trafik (1000 fordon/dygn) på grund av trafik till och från planerade bostäder samt skola och förskola i Aspen. Trafikflödet på Storängsleden minskar, vilket beror på en överflyttning av trafik till Tvärförbindelse Södertörn.



Figur 22 Modellbaserade dygnsflöden år 2050 enligt UA2-scenariot från trafiksimuleringen (Källa: Centrala Huddinge – Trafikanalys, WSP, 2023-08-16).

Trafiksimuleringen utvärderade framkomligheten i vägnätet år 2050 genom att jämföra skyltad hastighet med medelhastighet i modellkörningen. På Storängsleden kan man se, på samma sätt som i nuläget, nedsatt hastighet i korsningarna med intilliggande vägar, bland annat vid korsningen med Centralvägen och även i förlängningen av Dalhemsvägen utanför utredningsområdet (genom området för etapp 5), mot Storängsleden. Framkomligheten i korsningen Centralvägen-Sjödalsvägen är dock god. Kommunen arbetar aktivt med att hålla nere p-talen i Storängen, vilket inte ligger med i trafiksimuleringen. Det innebär att flödena i trafiksimuleringen i området förmodligen är överskattade, och framkomligheten i korsningarna kan förväntas bli bättre än vad trafiksimuleringen visar.

#### 4.5. Parkering och mobilitet

Både boende- och besöksparkering i området ska ske på kvartersmark, i parkeringsanläggning under gården på bottenplan i byggnaderna, antingen inom den egna fastigheten eller i intilliggande fastighet. En in- och utfart från respektive kvarter planeras att finnas.

Enligt kommunens parkeringstal ska 5 % av samtliga bilplatser, eller minst en plats, kunna användas av personer med nedsatt rörelseförmåga. Detta bedöms kunna tillgodoses inom de planerade parkeringsanläggningarna. I dagsläget planeras bilparkering i samtliga kvarter, men om bostadshus utan eget garage ska byggas någonstans i området behöver parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga kunna anordnas på kvartersmark inom 25 m från respektive entré. Detta föreslås i så fall ske enligt någon av följande principer, beroende på förutsättningarna i anslutning till entrén:

- ▷ Parkering i portik i anslutning till entré
- ▷ Parkering på gårdsgata inom kvarteret
- ▷ Parkering på kvartersmarksyta i anslutning till gatumarken

Ambitiösa mobilitetsåtgärder planeras för den nya bebyggelsen, bland annat en omfattande bilpool, vilket ska minska incitamentet för att äga egen bil och möjliggöra en sänkning av parkeringstalen. En separat mobilitetsutredning finns som beskriver planerade mobilitetsåtgärder samt hur kommunens krav på parkering för bil och cykel uppfyllas, se *Storängen etapp 4 – Mobilitetsutredning för kvarteren Verkstaden, Hantverket och Tonfisken* (Trivector 2024).

#### 4.6. Förutsättningar för angöring och nyttotrafik

##### Leveranstrafik

I områdets nordvästra del planeras för verksamheter i bottenplan. Detta innebär att det behöver finnas angöringsytor för varuleveranser och avfallshantering inom ett avstånd som ger korta dragvägar och en funktionell godshantering som inte hamnar i konflikt med övriga

trafikanter. Detsamma gäller vid tänkta förskolor i området, som också medför en högre frekvens av varuleveranser. Genom att säkerställa angöring för avfallsinsamling enligt befintliga riktlinjer (se avsnitt ”Avfallsinsamling”) kan goda förutsättningar säkerställas även för leveranstrafik.

Angöring längs Sjödalsvägen, Dalhemsvägen och östra huvudstråket planeras i första hand ske i angöringsfickor. Övriga gator, som är gångfartsgator, har utrymme för angöring genom att breddmättet möjliggör att ett stillastående fordon kan köras förbi. Leveranstrafik kan angöra i hela området utom den sista biten av gatan längs Storängsleden, som är utformad som parkerings- och angöringsgata för personbilar och inte kommer att trafikeras av sopbil.

### Avfallsinsamling

Avfallshantering föreslås ske med avfallskärl placerade i miljörum i husen. Insamling sker då på konventionellt sätt med baklastande avfallsbilar, via angöringsplatser i gaturummet. Avfallshantering bör korrelera med råd och riktlinjer från kommunernas branschorganisation Avfall Sverige<sup>8</sup>:

Avståndet mellan byggnadens entréer och avfallsutrymmen ska inte överstiga 50 m. För att möjliggöra en rimlig dragväg placeras miljörummen ut mot gaturummet. Planområdets gatustruktur möjliggör hämtning utan backningsrörelser. Dragvägar mellan miljörum och uppställningsplats ska utformas så att kärnen kan flyttas utan svårighet och vara så korta som möjligt (maximalt 10 m). Ramper får luta maximalt 1:12.

### Persontransporter

Det är möjligt att stanna en bil för angöring med t ex taxi eller färdtjänst inom 25 m från samtliga entréer i området.

### Räddningstjänst

För räddningstjänstens framkomlighet finns det riktlinjer<sup>9</sup> som områdets utformning ska uppfylla:

- ▷ Avståndet från uppställningsplats för räddningstjänstens fordon till en byggnads angreppsvägar bör inte vara längre än 50 m. Om utrymningen i en byggnad förutsätter hjälp från räddningstjänsten finns ytterligare krav på framkomlighet.
- ▷ Om det allmänna gatu- och vägnätet inte medger tillräcklig framkomlighet skall en speciell räddningsväg anordnas. En räddningsväg ska enligt Boverkets byggregler (BBR) vara skyltad.

---

<sup>8</sup> Handbok för avfallsutrymmen – Riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation, Avfall Sverige 2018.

<sup>9</sup> PM Framkomlighet för räddningstjänsten, Södertörns brandförsvarsförbund 2018-09-17. Hämtat från <https://www.sbff.se/globalassets/pdf/dokumentbibliotek/pm-609-framkomlighet-for-raddningstjanstens-fordon.pdf>, 2021-09-29.

- ▷ Räddningsväg bör utgöras av hårdgjort ytlager av grus, asfalt eller motsvarande.
- ▷ En räddningsväg ska på raksträckor ha en minsta körbanebredd om 3,0 m, fri höjd om 4,0 m och tåla ett axeltryck av 100 kN. Maximal tillåten längslutning är 8 %, tvärfall 2 % och vertikalradien skall vara minst 50 m.
- ▷ Innerradien i kurvor ska vara minst 7,0 m och i ytterradien ska finnas sådan breddökning och hinderfritt område att stegfordon kan framföras med tanke på det främre överhänget.

Räddningsvägar vid skyfall och BHF (beräknat högsta flöde) beskrivs i utredningen ”Översvämningrisker i Storängen” (Ramboll, Sweco 2024-03-21).

#### 4.7. Siktlinjer

Siktlinjerna inom planområdet uppfyller kraven för god standard enligt Teknisk handbok.

## 5. Rekommendationer

Målsättningen med den föreslagna trafikutformningen är att Storängen etapp 4 ska bli ett område där det är naturligt och attraktivt att gå och cykla till lokala målpunkter, där andelen kollektivtrafikresor är högre än i kommunen i stort, samt där få upplever ett behov av att äga egen bil, eftersom tillgången till delad mobilitet är mycket god. Detta ställer krav både på trafikutformningen inom området och runt omkring.

För resor till målpunkter i eller nära Storängen kan det vara svårare att styra färdmedelsfördelningen, eftersom den till en del beror på faktorer utanför planområdet. Resor till och från skolor och förskolor i och i anslutning till planområdet kan utgöra en negativ påverkan på trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister. Det är särskilt viktigt att arbeta med resmönstren för både skolor och förskolor när förskolor är lokaliserade tillsammans med skolor, vilket innebär att trafiken till och från förskolorna kan utgöra en risk för skolbarnen.

Följande externa faktorer har identifierats som viktiga för att minska eventuell negativ påverkan av bilresor till och från skolor och förskolor:

- ▷ Arbeta med säkra skolvägar, gående skolbussar, kampanjer och påverkansåtgärder för att minska andelen bilresor till och från skolor, i enlighet med de processer som kommunen använder idag.
- ▷ Skapa hämta-lämna-platser på lite längre avstånd från skolan, med en säker gångförbindelse till skolområdet, där äldre barn kan släppas av för att minska antalet fordonsrörelser vid skolan och därmed öka trafiksäkerheten.
- ▷ Arbeta med resbeteende för resor även till och från förskolor.