

Ålgrytevägen strukturplan

Trafikutredning



Uppdrag: Ålgrytevägen trafik
Uppdragsnummer: 30023395
Kund: Exploateringskontoret, Stockholms stad
Datum: 2022-05-03
Upprättad av: Hanna Jakobsson och Maria Lindelöf
Dokumentreferens: \\sestofs010\projekt\27104\30023395_ålgrytevägen_trafik\000\07_arbetsmaterial\pm trafikutredning\ålgrytevägen trafikutredning_2022-05-03_ver 4.docx

Innehållsförteckning

1.	Inledning	5
1.1	Syfte och mål.....	6
1.2	Omfattning och avgränsning	6
2.	Förutsättningar	8
2.1	Området.....	8
2.2	Planeringsförutsättningar	9
2.2.1	Stockholms stads översiktsplan	9
2.2.2	Fokus Skärholmen	9
2.2.3	Detaljplan för Bredängs camping mm (kv Vingårdsmännen mm).....	9
2.2.4	Detaljplan för rumänsk ortodox kyrka.....	9
2.2.5	Stadsplan för Västra Bredäng	10
2.2.6	Intilliggande projekt, Centrala Bredäng	10
2.2.7	Kraftledning inom planområde	11
3.	Nulägesbeskrivning	12
3.1	Gång- och cykeltrafik.....	12
3.1.1	Trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet.....	14
3.2	Kollektivtrafik	16
3.3	Fordonstrafik.....	18
3.4	Parkering och angöring	19
3.4.1	Cykelparkering	19
3.4.2	Bilparkering bostäder	19
3.4.3	Gatuparkering och angöring.....	21
4.	Framtida utveckling	22
4.1	Planförslag.....	22
4.1.1	Gatusektioner	23
4.2	Gång- och cykeltrafik.....	26
4.3	Kollektivtrafik	30
4.4	Fordonstrafik.....	31
4.4.1	Trafikalstring	31
4.5	Parkering och angöring	34
4.5.1	Cykelparkering	34
4.5.2	Bilparkering.....	34
4.5.3	Angöring	35
5.	Utvärdering och rekommendation	38
	Referenser	40
	Bilagor.....	41

1. Inledning

I västra Bredäng, beläget i sydvästra delen av Stockholms stad, har ett planarbete inletts för att utveckla området längs med Ålgrytevägen och Stora Sällskapetets väg. Detaljplanen syftar till att utveckla delar av Ålgrytevägen och Stora Sällskapetets väg med ny bebyggelse samt skapa förutsättningar för goda och varierande boendekvaliteter samt möjliggöra för levande och aktiva gatumiljöer, välfungerande parkering, offentlig service och inslag av kommersiella lokaler. Planen föreslås möjliggöra för cirka 800 nya bostäder, lokaler, en ny fristående förskola och fortsatt campingverksamhet.

Stadsutvecklingen ska stärka och komplettera Bredäng med nya stadskvaliteter och förbättra kopplingar och entréer till Sätterskogens naturreservat. Syftet är även att öka tillgängligheten och tryggheten för fotgängare och cyklister.

Under hösten 2020 påbörjades arbete med strukturutredningar för exploateringsområdet.

Bredäng ligger i södra delen av Stockholm och ingår även i projektet Fokus Skärholmen.



Figur 1 Planområdet (röd rektangel), beläget sydväst om centrala Stockholm.

1.1 Syfte och mål

Detta uppdrag syftar till att utreda de trafikala frågorna i exploateringsområdet parallellt med strukturutredningen. Utredningen syftar vidare till att analysera befintlig trafiksituation på allmän platsmark inom planområdet samt planförslagets trafiksituation.

Följande mål har listats för trafikutredningen:

- Stärka kopplingarna i området och till entréerna till viktiga målpunkter i området
- Öka tillgängligheten och tryggheten för fotgängare och cyklister inom planområdet
- Ej försämra för kollektivtrafik i området
- Föreslå gaturumsbredder och sektioner som försörjer planförslagets funktioner

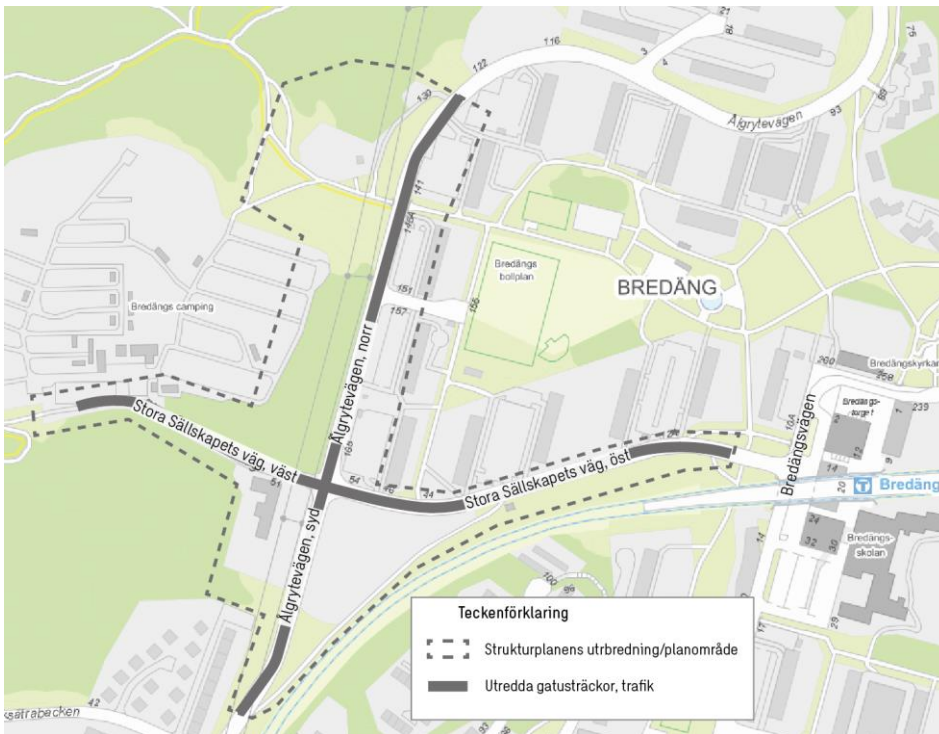
1.2 Omfattning och avgränsning

Planområdet utgörs av gatorna Stora Sällskapets väg samt Ålgrytevägen. Utredda gatusträckor har delats in i följande:

- Ålgrytevägen, norr
- Ålgrytevägen, syd
- Stora Sällskapets väg, väst
- Stora Sällskapets väg, öst

Planområdet på Stora Sällskapets väg avgränsas i väster av Sätterskogens naturreservat samt Bredängs Camping och i öster avgränsas området av intilliggande projekt, strax väster om Bredängsvägen och Bredäng centrum. Utmed Ålgrytevägen sträcker sig planområdet mellan Kråksättrabacken i söder och infarten till Bredängs Bangolf i norr.

I denna utredning har trafikmiljön inom allmän platsmark utretts. Föreslagen trafiksituation på kvartermark har ej ingått i denna utredning.



Figur 2 Planområdet för den nya exploateringen, markerat med streckad grå linje, samt de utredda gatusträckorna, markerat med heldragen grå linje i figuren.

2. Förutsättningar

2.1 Området

Området består idag av naturmark och ett bostadsområde med ett tiotal skivhus byggda på 1960-talet. Skivhusen har samma utformning där varje byggnad har en tillhörande markparkeringsyta. Bebyggelsen ingår i en stadsplan för Västra Bredäng från 1962 och uppskattas vara planerat utifrån den så kallade ABC-principen som var en planeringsprincip under 1960-talet. Området är ett tydligt bostadsområde där Bredäng Centrum utgör centrumområde.

Befintlig fastighetsindelning i området redovisas i Figur 3. Stora Sällskapets väg, väst tillhör i nuläget privat tomtmark men är planerad att omvandlas till allmän platsmark i samband med denna strukturplan, därav utreds även denna sträcka i denna utredning.

Övriga gatusträckor ingår inom allmän platsmark.



Figur 3 Fastighetsindelning i området. Orange färg är privata fastigheter, övrig mark är allmän platsmark

2.2 Planeringsförutsättningar

2.2.1 Stockholms stads översiktsplan

Bredäng tillhör ett av de fokusområden för stadsutveckling som pekas ut i Stockholms stads översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige 2018. Fler bostäder, förskolor, arbetsplatser, service samt kultur och idrott kan bidra med stads kvaliteter. Ett strategiskt samband mellan Bredäng och Mälärhöjden behöver stärkas genom utveckling av gång- och cykelstråk, parkfunktioner och bebyggelse.

2.2.2 Fokus Skärholmen

År 2015 beslutade stadsbyggnadsnämnden påbörja planarbete och stadsutvecklingsprojektet Fokus Skärholmen ambitionen att över 4 000 nya bostäder ska byggas. Planområdet utmed Ålgrytevägen samt intilliggande centrala Bredäng med Bredängs centrum ingår som ett utpekat område i detta stadsutvecklingsprojekt.

En viktig målsättning i projektet är att utveckla området med social hållbarhet i fokus. I projektet Fokus Skärholmen har bland annat följande utredning genomförts med relevans för Strukturplan för Ålgrytevägen:

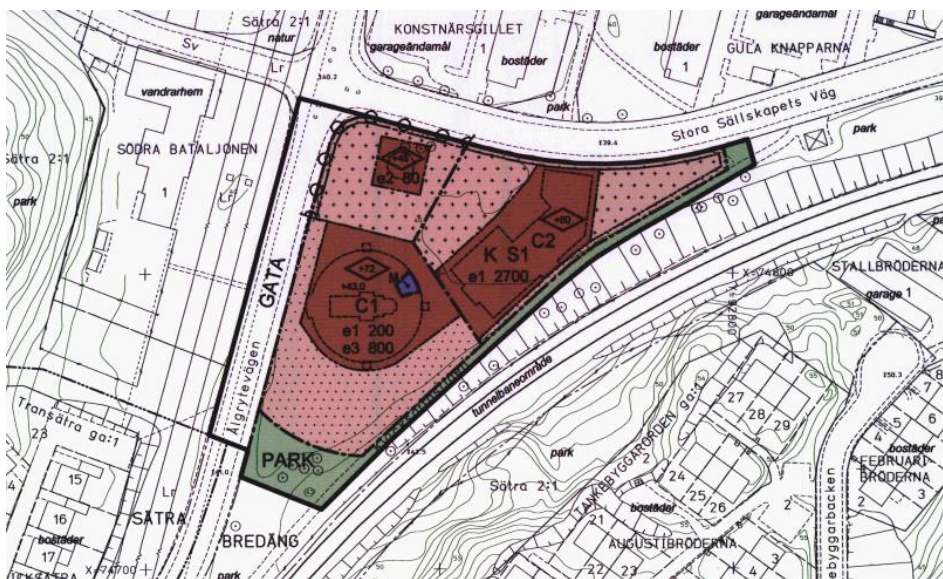
- Stråk- och strukturutredning Fokus Skärholmen, 2016
- Social hållbarhet i Fokus Skärholmen, Nycklar för det lokala behovet, 2017
- Stadsrumsanalys Vårberg – Skärholmen – Sättra - Bredäng, 2017

2.2.3 Detaljplan för Bredängs camping mm (kv Vingårdsmännen mm)

År 1995 vann detaljplanen för Bredängs camping laga kraft som inkluderar Stora Sällskapets väg, väst. Detaljplanen omfattar endast kvartersmark.

2.2.4 Detaljplan för rumänsk ortodox kyrka

År 2009 vann detaljplanen för rumänsk ortodox kyrka söder om Stora Sällskapets väg, öst och öster om Ålgrytevägen syd. Detaljplanen medger bebyggelse av en kyrkbyggnad och samlingslokaler, som dock ej är byggt. Detaljplanen omfattar både kvartersmark och allmän platsmark.



Figur 4 Antagen detaljplan för kyrka. Detaljplanen är dock ännu inte byggd.

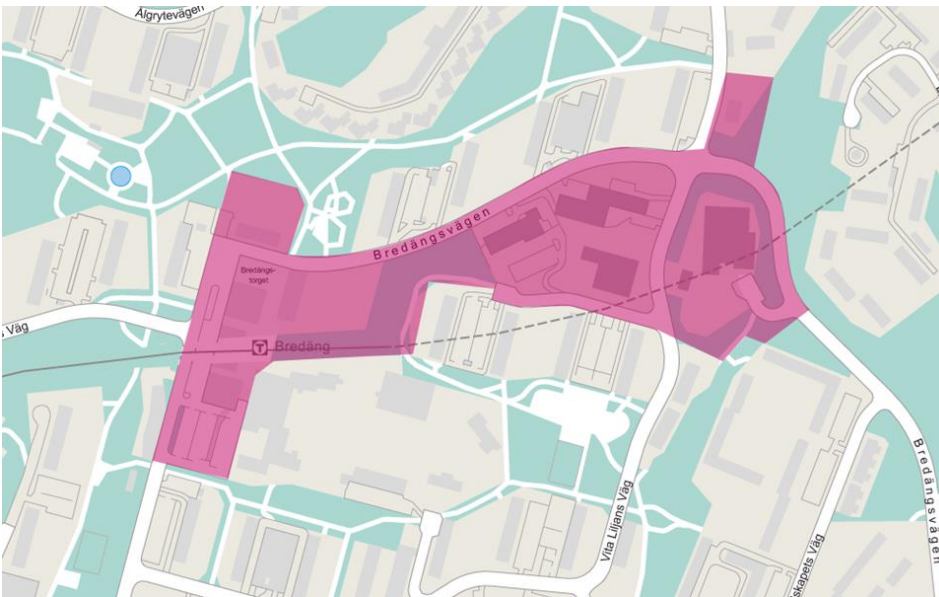
2.2.5 Stadsplan för Västra Bredäng

År 1961 antogs stadsplan för Västra Bredäng som omfattar bostadsbebyggelsen norr om Stora Sällskapets väg, väst och öster om Ålgrytevägen, norr. År 1962 reviderades stadsplanen med ny placering av byggnaderna längst söderut samt en ny dragning av gatusträckan Stora Sällskapets väg, väst (nuvarande sträcka).

2.2.6 Intilliggande projekt, Centrala Bredäng

Öster om planområdet för strukturplanen Ålgrytevägen Bredäng skall ett planförslag tas fram för Centrala Bredäng. Området ska utvecklas med målsättning att möjliggöra för cirka 800 bostäder samt lokaler för verksamheter i huvudsak i och kring den tidigare panncentralen samt i centrum.

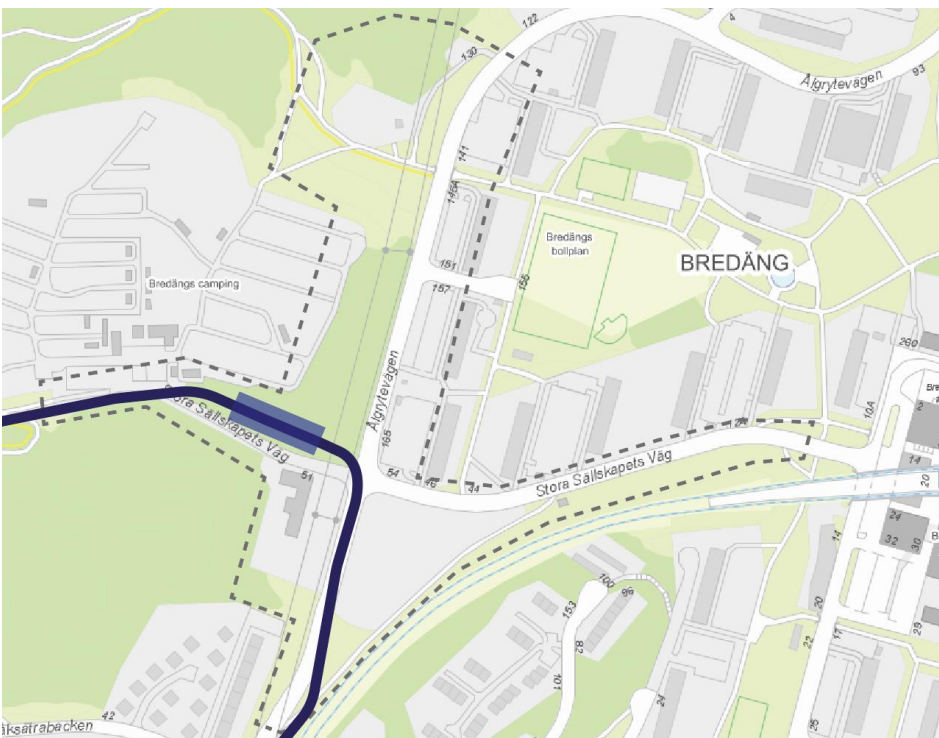
Utvecklingen av Centrala Bredäng omfattar bland annat Bredängsvägen som ansluter till Stora Sällskapets väg. Bredängsvägen är planerad att förses med ny dubbelriktad cykelbana på gatans västra sida. Arbete och projektering för denna sträcka är ett parallellt arbete. Detta projekt ansluter till sektion vid gång- och cykeltunneln på Stora Sällskapets väg, väst med cykelbana på södra sidan om körbanan.



Figur 5 Utvecklingsområde av Centrala Bredäng, bildkälla: vaxer.stockholm/projekt/centrala-bredang/

2.2.7 Kraftledning inom planområde

Inom planområdet sträcker sig en kraftledning med högspänning utmed Ålgrytevägen syd samt Stora Sällskapetets väg, väst. Kraftledning har även en skarvplatspunkt på Stora Sällskapetets väg, väst som bland annat ställer krav på stadigvarande vistelse och överbyggnad.



Figur 6 Blå linje redovisar kraftledningskablers sträckning genom planområdet och skarvplatsen som ligger utmed Stora Sällskapetets väg (blå rektangel)

Sweco | Ålgrytevägen strukturplan

Uppdragsnummer: 30023395

Datum: 2022-05-03

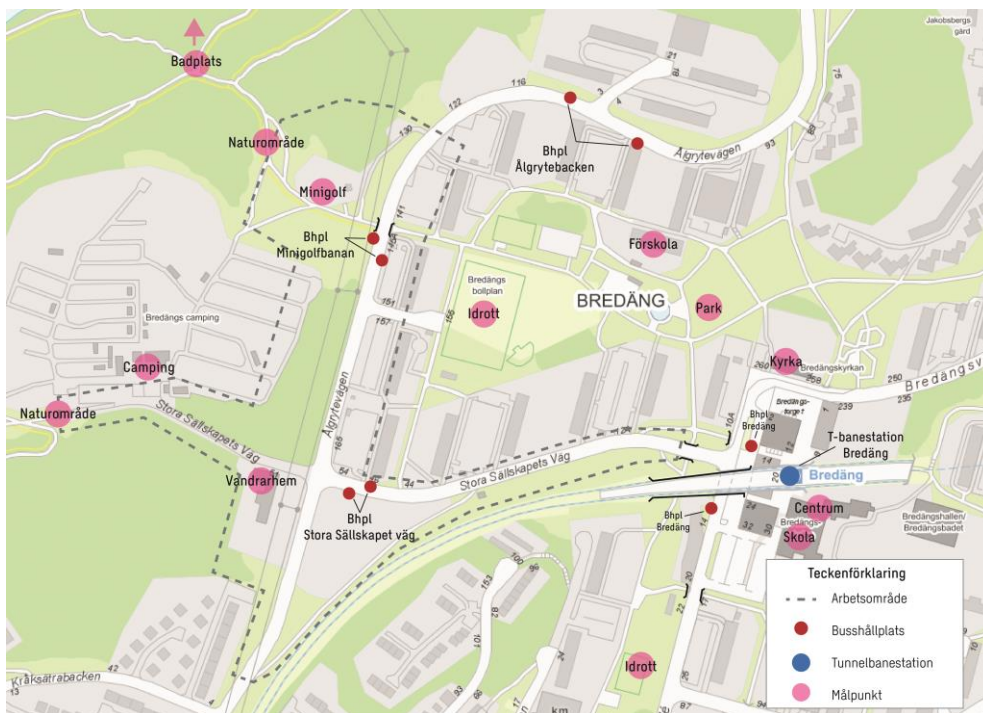
Ver: 4

Dokumentreferens: \\sestofs010\projekt\27104\30023395_ålgrytevägen_trafik\000\07_arbetsmaterial\pm trafikutredning\ålgrytevägen trafikutredning_2022-05-03_ver 4.docx

3. Nulägesbeskrivning

Planområdet är beläget strax väster om Bredängs centrum och Bredängs tunnelbanestation. Området består idag främst av flerfamiljshus med markparkering i direkt anslutning till byggnaderna.

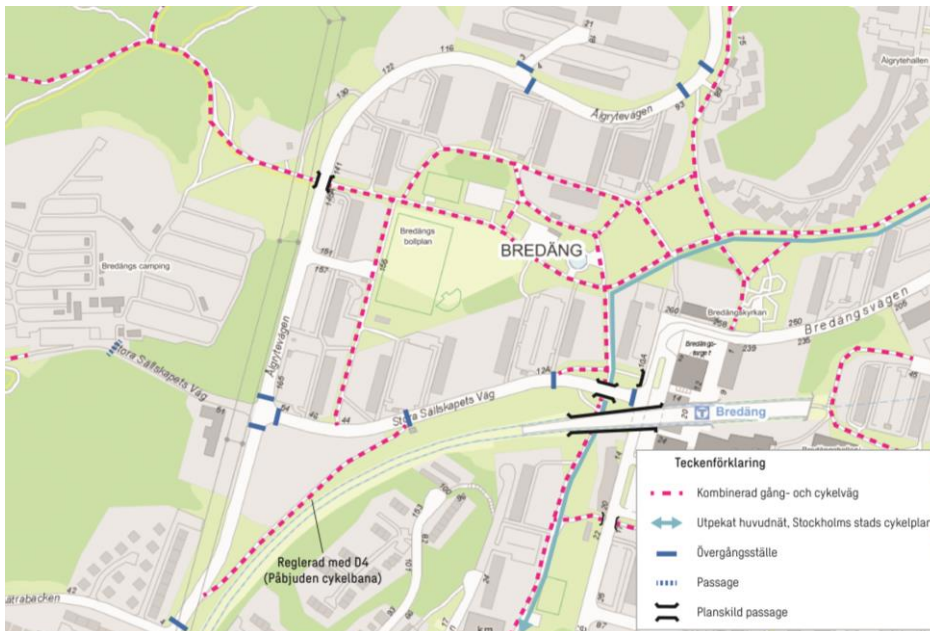
I anslutning till planområdet finns flera viktiga funktioner såsom skola, förskola rekreations-, idrotts- och friluftsområden samt kollektivtrafikmålpunkter. I Figur 7 redovisas viktiga utpekade målpunkter inom området.



Figur 7 Målpunkter i och i anslutning till planområdet

3.1 Gång- och cykeltrafik

Planområdet består av ett trafikseparerat trafiksystem med planskilda passager med flertalet kombinerade gång- och cykelvägar som sträcker sig genom bostads- och parkområdet. Ålgrytevägen och Stora Sällskapet väg består av breda körbanor (cirka 9 meter) och smala gångbanor (cirka 2 - 2,5 m), där cykel hänvisas till blandtrafik, se Figur 8.



Figur 8 Gång- och cykelvägar, övergångsställen och passager i området.

De kombinerade gång- och cykelvägarna i det separerade nätet är generellt cirka 3 meter breda och ansluter till Ålgrytevägen, Stora Sällskapets väg och Bredängsvägen, se Figur 8. Gång- och cykelvägarna kopplar samman Sätorskogens naturreservat genom bostad- och parkområdet till Bredäng Centrum. Huvudcykelnätet löper nordöstlig-sydvästlig riktning utmed en av dessa gång- och cykelvägar som sträcker sig parallellt med Bredängsvägen och under Stora Sällskapets väg i östra delen av planområdet, se Figur 8. Huvudnätet fortsätter norrut och ansluter till ett primärt stråk några kilometer norrut, vid Mälärhöjdens tunnelbanestation. Söderut fortsätter huvudnätet mot Skärholmen där ett primärt stråk ansluter.

Längs med Ålgrytevägen och Stora Sällskapets väg, öst sträcker sig gångbanor på vardera sida om körbanan och är cirka 2 - 2,5 meter breda. Utmed dessa sträckor finns belysningsstolpar som belyser körbana och gångbanor. Utmed Stora Sällskapets väg, väst finns endast gångbana på norra sidan om körbanan medan belysning endast finns på södra sidan om körbanan.

Figur 8 redovisar placering av befintliga övergångsställen och passager i området. I korsningen mellan Ålgrytevägen och Stora Sällskapets väg finns oreglerade övergångsställen i korsningens södra, norra och östra ben. Övergångsställena är försedda med smala mittrefuger som är långt framskjutna i korsningen. På Stora Sällskapets väg finns två övergångsställen mitt på sträckan. Dels ett övergångsställe mellan bostadsområdet och restaurangen Ortens Favorit, dels ett övergångsställe där gång- och cykelbanan, Idrottsstigen, ansluter till Stora Sällskapets väg vid viadukten närmast Bredängs centrum. Övergångsställena som ligger mitt på Stora Sällskapets väg saknar hastighetssänkande åtgärder. Övergångsställena är cirka 9 meter långa och saknar mittrefug.

I planområdet finns även tre planskilda passager; en gång- och cykeltunnel under Ålgrytevägen norr, en under Stora Sällskapets väg öst och en under tunnelbanans spår, se Figur 8.

Gång- och cykeltunneln under Ålgrytevägen är cirka 14 meter lång och cirka 10 meter bred med goda siktförhållanden trots avsaknad av belysning i tunneln, se Figur 9.



Figur 9 Gång- och cykeltunnel under Ålgrytevägen

Följande kopplingar bedöms saknas/behöver förbättras för gående och cyklister:

- Bredare gångbanor utmed Stora Sällskapets väg öst och Ålgrytevägen
- Cykelbana främst utmed Stora Sällskapets väg vilket skulle koppla samman gång- och cykelvägarna som ansluter till Stora Sällskapets väg med Bredäng Centrum
- Gång- och cykelvägen som sträcker sig parallellt med tunnelbanespåret saknar cykelpassage vid anslutning till Ålgrytevägen
- Gång- och cykelvägen som löper parallellt med Ålgrytevägen och ansluter till Stora Sällskapets väg norrifrån saknar cykelpassage.

3.1.1 Trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet

Ur trafiksäkerhetssynpunkt kan gatustrukturen i planområdet ses som god för oskyddade trafikanter, då det är planskilda korsningar och gångbanor som är separerade från körbanan med kantsten och nivåskillnad. Dock är körbanorna breda och det finns sträckor som uppmuntrar till högre hastigheter än de tillåtna.

Längs med gatusträckorna är det få lokaler som vetter ut mot gatan, vilket innebär att det är låg aktivitet under dygnets alla timmar. Detta medför att området kan upplevas som otryggt då det är få människor i rörelse och låg

uppsikt över gatuområdet. Belysning finns dock utmed gångbanorna på Ålgrytevägen och Stora Sällskapet väg öst men saknas på norra sidan på Stora Sällskapet väg väst

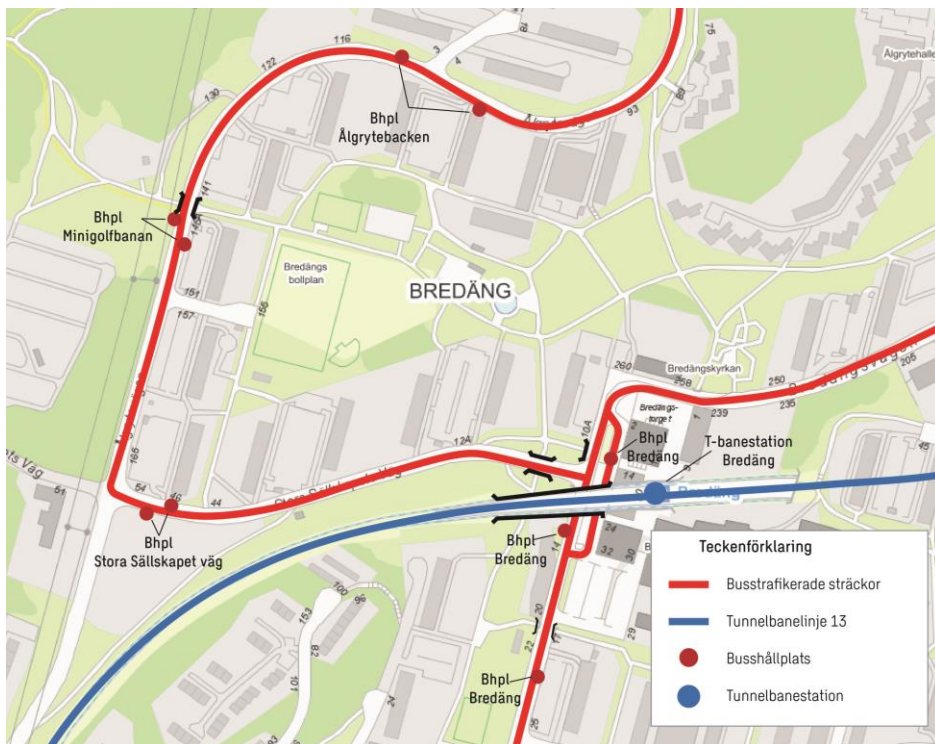
Enligt utdrag från STRADA olycksstatistik har det under den senaste 10-årsperioden inträffat 9 olyckor inom planområdet. Av dessa olyckor var två måttliga och resterande lindriga eller ingen personskada.

Lutningarna på gatusträckorna samt gång- och cykelvägarna är generellt sett relativt låga vilket ger goda förutsättningar för tillgänglighet. Ålgrytevägen norr, på sträckan norr om gång- och cykeltunneln, är längslutningen uppskattningsvis cirka 5 - 6 %. I denna backe har en lindrig olycka inträffat där cyklist tappat balansen och ramlade av cykeln. Stora Sällskapet väg, väst har en längslutning på omkring cirka 3 %. På övriga gatusträckor uppgår längslutningen till 1–2%. Vidare består markbeläggningen på gångytor i området till stor del av asfalt, vilket är bra ur tillgänglighetsaspekt.

Samtliga övergångsställen i området saknar tillgänglighetsanpassning med ramper, kontrastmarkering eller taktila orienteringsplattor. Övergångställena är försedda med nedfasad kantsten på cirka 3 - 5 centimeter. Dessa tillgänglighetsanpassningar saknas även vid kollektivtrafikshållplatserna längs med vägarna. Detta försvårar orientering och försämrar framkomligheten i området för funktionsnedsatta. I området saknas cykelpassager helt, där varken kantstensramper eller reglerade passager finns.

På Ålgrytevägen syd har en lindrig olycka skett vid övergångsstället där cyklist skulle uppför trottoarkant och hamnat snett och ramlat.

3.2 Kollektivtrafik



Figur 10 Kollektivtrafik i Bredäng

Stora Sällskapetets väg inom planområdet leder fram till Bredäng centrum och tunnelbanestationen Bredäng som passeras av röd tunnelbanelinje 13 (Ropsten - Norsborg) med avgång med turtäthet var 10:e minut under dagtid. Planområdets centrala delar (korsning Ålgrytevägen och Stora Sällskapetets väg) ligger cirka 400 meter från tunnelbanestationen.

Ålgrytevägen norr och Stora Sällskapetets väg väst trafikeras av kommunala busslinjen 135 mellan Mälarhöjden och Vårberg. Busslinjen har en turtäthet på var 30:e minut. Inom planområdet finns två busshållplatser varav en på Stora Sällskapetets väg (hållplats Stora Sällskapetets Väg) och en på Ålgrytevägen (hållplats Minigolfbanan). Hållplatserna ligger cirka 300 meter från varandra.

Hållplats Stora Sällskapetets väg i vardera riktningen är försedd med väderskydd och saknar tillgänglighetsanpassning i form av taktila ledstråk kantstenshöjd under 16 centimeter. Hållplatsen är en körbanehållplats och ligger cirka 400 meter från hållplats Bredäng C som är närmsta hållplatsen utanför planområdet.

Hållplatslägena för Stora Sällskapetets väg har idag förskjutna lägen mot varandra. Närmsta övergångsställe ligger cirka 40 meter västerut (korsningen mellan Ålgrytevägen och Stora Sällskapetets väg). Uppskattningsvis genar många resenärer över körbanan istället för att gå omväg via övergångsstället.



Figur 11 Busshållplats Stora Sällskapetets väg i västlig färdriktning. Hållplatsen har väderskydd men saknar tillgänglighetsanpassning så som plattor och kantstenshöjd 16 centimeter

Hållplats Minigolfbanan på Ålgrytevägen i norrgående färdriktning saknar väderskydd medan hållplatsen i södergående färdriktning har väderskydd. Båda hållplatserna saknar tillgänglighetsanpassning i form av taktila ledstråk och kantstenshöjd 16 centimeter. Hållplatsen i vardera riktningen är en körbanehållplats och ligger cirka 280 meter från hållplats Ålgrytevägen som är närmsta hållplats utanför planområdet.

Hållplatslägena för Minigolfbanan har idag förskjutna lägen mot varandra. Utöver gång- och cykeltunneln under Ålgrytevägen saknas det idag övergångsställe eller passage i anslutning till denna hållplats. Uppskattningsvis genar många resenärer över körbanan istället för att gå omväg via övergångsstället. Vid denna hållplats har en lindrig olycka skett där resenär har sprungit efter buss och blivit påkörd på foten av en bil.

I Tabell 1 redovisas de medeltal för av- och påstigande vid hållplatsen Minigolfbanan som mättes hösten 2019 respektive 2017.

Tabell 1 Medeltal för av- och påstigande vid hållplatsen

Busshållplats Minigolfbanan, färdriktning:	Antal påstigningar		Antal avstigningar	
	2017	2019	2017	2019
Nordlig färdriktning (Vårberg c-Klubbacken)	13	7	41	49
Sydlig färdriktning Klubbacken-Vårberg c)	32	30	9	5

3.3 Fordonstrafik

Ålgrytevägen och Stora Sällskapets väg har båda en bred körbanebredd på cirka 9 meter. Gatusträckorna genom området är raka och uppmanar till höga hastigheter med dess breda körbanor. Utmed Ålgrytevägen är hastighetsbegränsningen 40 km/timme. På Stora Sällskapets väg, öst är hastighetsbegränsningen 50 km/timme och 30 km/timme på Stora Sällskapets väg, väst. Ålgrytevägen har trafikmängd på 2 900 f/d och Stora Sällskapets väg 1 500 f/d (Stockholms stad, 2022).

Ålgrytevägen, norr och Stora Sällskapets väg, öst kan klassas som en uppsamlingsgata eller huvudgata med busstrafik. Ålgrytevägen, syd leder söderut mot Sätra och har i nuläget ingen busstrafik på sträckan.

Stora Sällskapets väg, väst är en återvändsgata som leder till Bredäng camping samt en parkeringsplats. Denna gatusträcka tillhör i nuläget inte allmän platsmark utan privat tomtmark. Gatan saknar idag en ordentlig vändplan.

Till Ålgrytevägen norr ansluter en kort gatusträcka som är en återvändsgata. Gatan avslutas i en vändplan med en radie på cirka 8 meter, vilket innebär att sopbil troligen kräver backning vid vändning. Gatan kan klassas som en lokalgata.

Dimensionerande fordon på gatorna och maximala fordonslängd (enligt NVDB) är 12 meter.



Figur 12 Foto på Ålgrytevägen, taget i nordlig riktning. Ålgrytevägen har idag bred körbana med smala gångbanor

Vid korsningspunkten mellan Ålgrytevägen och Stora Sällskapets väg är det stopplikt från både Stora Sällskapets väg väst och öst, vilket indikerar att sikten är begränsad vid korsningspunkten. En lindrig olycka mellan två bilar har skett vid denna korsning där ena bilen från Stora Sällskapets väg väst ej iakttog väjningsplikt.

Bredäng camping, vandrarhemmet och restaurangen är verksamheter som i nuläget antas alstra varuleveranser. Uppskattningsvis sker leveranser veckovis.

3.4 Parkering och angöring

3.4.1 Cykelparkering

På allmän platsmark saknas i nuläget cykelparkering vid målpunkter i området. Identifierade platser där cykelparkering saknas:

- Entré till naturområdet
- Entré till Bredäng camping
- Busshållplatser
- Idrottsplan

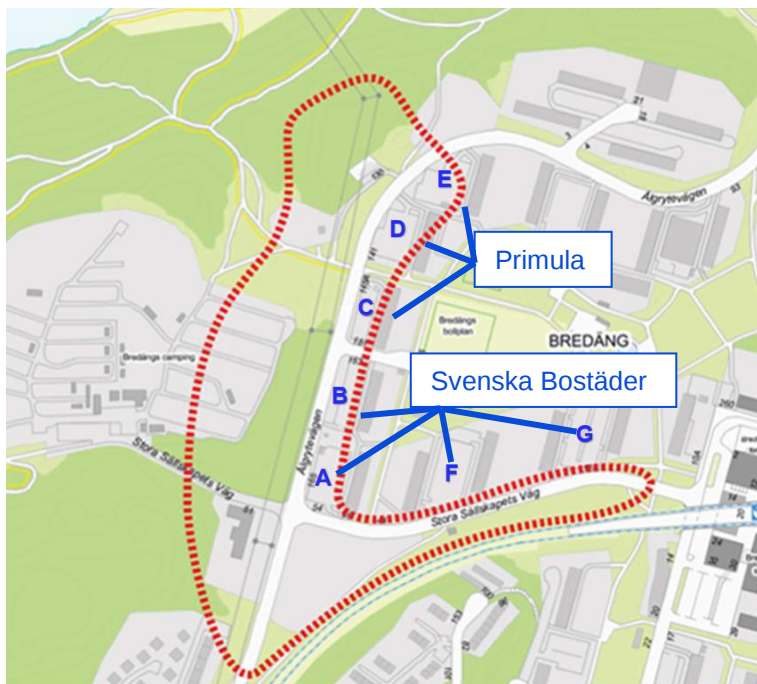
Bostadshusen i området ägs av Svenska Bostäder och Primula, se områdesfördelning i Figur 13. I dessa byggnader finns cykelrum till bostäderna där cykelrummen vetter ut mot respektive parkering för varje utpekad område A, B, F och G som redovisas i Figur 13. På Svenska Bostäders mark finns även cykelparkeringsplatser utomhus i form av cykelställ där område A och B har ramlåsparkering och område F har framhjulsställ och område G saknar cykelparkering utomhus.

På Primulas mark finns två cykelrum som vetter ut mot respektive parkering för varje utpekad område C, D och E.

3.4.2 Bilparkering bostäder

Bostadshusen med dess markparkeringsytor utgör en tydlig karaktär i området där varje byggnad har sin tillhörande markparkeringsyta. En parkeringsinventering har genomförts av fastighetsägarna Svenska Bostäder och Primula. Generellt i området är det idag höga parkeringstal på omkring 0,7 p-platser per bostad och inga av parkeringsytorna är idag fullbelagda, se sammanställning i

Tabell 2. Svenska bostäder äger parkeringsytorna A, B, F och G medan Primula äger parkeringsytorna C, D och E, se Figur 13.



Figur 13 Befintlig bostadsparkering finns på områdena A-G. Svenska Bostäder äger parkeringsplatserna på A, B, F och G. Primula äger parkeringsplatserna på C, D och E.

Tabell 2 Befintliga parkeringstal och beläggning i området utifrån genomförda parkeringsutredningar (Trivector/Svenska Bostäder, 2021 och DaniellJohansson/Primula, 2021).

Område	Fastighets-ägare	Antal bostäder	Antal p-platser	P-tal exkl. besöksparkering	P-tal inkl. besöksparkering	Beläggning 2021 (max)
A	Svenska Bostäder	70 lgh (majoritet 3:or)	69 P uthyrning + 4 P besök	0,99 p-platser/lgh	1,04 p-platser/lgh	51 %
B	Svenska Bostäder	71 lgh (majoritet 3:or)	43 P uthyrning + 7 P besök	0,61 p-platser/lgh	0,70 p-platser/lgh	63 %
F	Svenska Bostäder	138 lgh (majoritet 3:or)	96 P uthyrning+ 8 P besök	0,70 p-platser/lgh	0,75 p-platser/lgh	68 %
G	Svenska Bostäder	138 lgh (majoritet 3:or)	103 P uthyrning + 7 P besök	0,75 p-platser/lgh	0,80 p-platser/lgh	45 %
C	Primula	69 lgh (majoritet 3:or)	37 P uthyrning + 5 P besök	0,54 p-platser/lgh	0,62 p-platser/lgh	71 %
D	Primula	70 lgh (majoritet 3:or)	38 P uthyrning + 5 P besök	0,54 p-platser/lgh	0,61 p-platser/lgh	53 %
E	Primula	72 lgh (majoritet 3:or)	42 P uthyrning + 6 P besök	0,58 p-platser/lgh	0,67 p-platser/lgh	69 %

3.4.3 Gatuparkering och angöring

Inom planområdet finns få parkeringsplatser på allmän platsmark. Utmed Ålgrytevägen, genom planområdet, råder idag parkeringsförbud vilket innebär att fordon inte får parkeras utmed gatan. På Stora Sällskapetets väg öst, råder parkeringsförbud utmed hela sträckan utom ca 50 meter med 30-minutersparkering på södra sidan om körbanan invid restaurangen Ortens favorit som ligger utmed sträckan (LTF 0180 2020:00061).

Ålgrytevägen har en kort tvärgata (återvändsgata) som med kantstensparkering på södra sidan om körbanan. På norra sidan om körbanan råder parkeringsförbud.

Stora Sällskapetets väg, väst är i nuläget inte allmän platsmark, dock är det parkeringsförbud även utmed denna sträcka. Längst in på Stora Sällskapetets väg väst, invid Bredäng campings entré, finns en parkeringsplats med 38 oreglerade parkeringsplatser, även dessa på privat fastighetsmark.

Generellt i området sker tillgänglig angöring till bostäder från kvartersmark med hänsyn de parkeringsytor och kvartersgator som är belägna invid byggnaderna. Angöring för sophantering till befintlig bebyggelse antas också ske från kvartersmark med angöringspunkt från parkeringsytorna.

Till restaurangen Ortens favorit sker varuleveransangöring och tillgänglig angöring från Stora Sällskapetets väg, öst från tidsreglerad kantstensparkering. I övrigt gäller parkeringsförbud utmed sträckan.

Bredängs vandrarhem har markparkeringsplatser och angöring för personbilar från kvartersmark. Varuleveransangöring antas ske från körbanan på Stora Sällskapetets väg, väst.

Till Bredäng minigolf sker tillgänglig angöring från kvartersmark där en grusväg avgränsad med bom ansluter från Ålgrytevägen. Enligt ägare till minigolfsen sker inga varuleveranser till verksamheten idag.

I nuläget finns inga parkeringsplatser för rörelsehindrade på allmän platsmark utmed Stora Sällskapetets väg eller Ålgrytevägen.

4. Framtida utveckling

4.1 Planförslag

Planförslaget föreslår totalt cirka 800 nya bostäder på totalt cirka 80 000 ljust BTA (100 m²/lägenhet), lokaler, verksamheter och en fristående förskola. Förslaget har delats in i sju kvarter, där kvarter 1-5 är bostadshus och återstående två kvarteren är förskola och ateljékluster, se Figur 14. Kvarterens innehåll redovisas i Tabell 3.

I planförslaget illustreras ytterligare ett punkthus i kvarter 5. Då punkthuset ej planeras ingå i detaljplanen har byggnaden ej beaktats i denna utredning.



Figur 14 Föreslagna kvarter i strukturplan Ålgrytevägen Bredäng. Strukturplan av Kod Arkitekter och Veronika Borg, 2022-01-11.

Tabell 3 Beskrivning av de nya kvarteren som ingår i strukturplanen

Kvarter:	Beskrivning:
Kvarter 1	Ca 190 bostäder, ca 19 000 BTA ljus (preliminär) Ca 80 p-platser Lokaler i bottenvåning
Kvarter 2	Ca 260 bostäder, ca 26 000 ljus BTA (preliminär) Ca 145 p-platser Lokaler i bottenvåning
Kvarter 3	Ca 180 bostäder, ca 18 000 ljus BTA (preliminär) Ca 80 p-platser Lokaler i bottenvåning
Kvarter 4	Ca 135 bostäder, ca 13 500 ljus BTA (preliminär) Ca 55 p-platser Lokaler i bottenvåning
Kvarter 5	Ca 50 bostäder, ca 5 000 ljus BTA Utan garage Lokaler i bottenvåning
Ateljékluster	Ateljéverksamhet, ca 3 200 kvm
Förskola	Fristående förskola, ca 1 300 kvm, 8 avdelningar och ca 120 - 160 förskolebarn
Minigolfbana	Befintlig minigolfbansanläggning flyttas till sydvästra delen av planområdet Placering söder om Bredängs camping och väster om vändplatsen på Stora Sällskapetets väg, väst) Parkering på angöringsyta på Stora Sällskapetets väg, väst (allmän platsmark)
Totalt	Ca 800 bostäder (80 000 kvm ljus BTA), 1 Ateljékluster (2000 kvm BTA), 1 förskola (1200 kvm BTA).

4.1.1 Gatusektioner

Detta planförslag innebär inga förändringar i gatornas struktur, det vill säga befintliga gatusträckor behålls i befintliga lägen. Samtliga gatusträckor inom planområdet föreslås byggas om med ny sektion för att skapa mer yta för plantering, gående och cyklister och mindre yta för fordonstrafik.

Den högsta tillåtna hastighet på Ålgrytevägen behålls enligt befintligt till 40 km/timme. Stora Sällskapetets väg, öst har idag hastighetsbegränsningen 50 km/timmen och föreslås i detta projekt sänkas till 40 km/timmen (sträckan har inte pekats ut i Stockholms stads hastighetsplan). Stora Sällskapetets väg, väst är fortsatt en lokalgata och föreslås behållas med befintlig hastighetsgräns 30 km/timmen.

Samtliga gatusträckor föreslås få olika gatusektioner, detta med hänsyn till anpassning mot befintlig mark, behov och exploateringen. I Tabell 4 redovisas gatornas funktioner och totala gatubredd. Figur 16 illustrerar fem sektioner (A-F)

för gatusträckorna, sektionerna redovisas även i separat bilaga 1. Måttättning av sektionerna har haft som utgångspunkt att följa Gata Stockholm för huvudgata (Ålgrytevägen och Stora Sällskapets väg, öst) och lokalgata (Stora Sällskapets väg, väst).

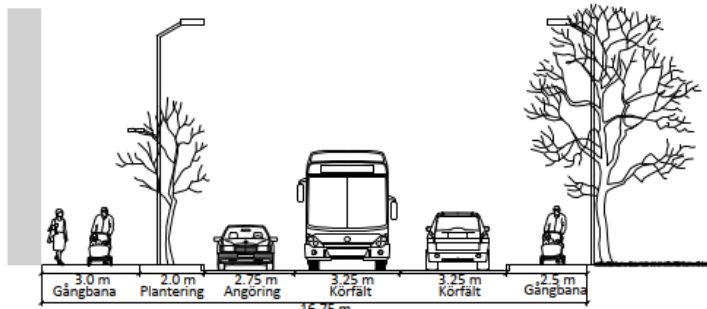


Figur 15 Sektionsutsnitt A-F till strukturplanen

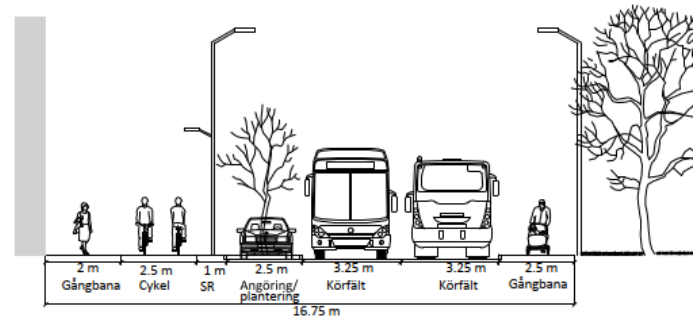
Tabell 4 Sammanställning av gatusträckorna och dess sektioner

Gatusträcka	Typ av gata	Vr	Total gatubredd	Trafikfunktioner
Ålgrytevägen, norr	Huvudgata	40 km/t	Sektion A = 16,75 m Sektion B = 15 m	<ul style="list-style-type: none"> Gångbanor (båda sidor) Cykel i blandtrafik Körbana med buss Angöringsrad (västra sidan) Planteringsrad (västra sidan)
Ålgrytevägen, syd	Huvudgata	40 km/t	Sektion C = 19,5 m	<ul style="list-style-type: none"> Gångbanor (båda sidor) Cykel i blandtrafik Körbana utan buss Angöringsrad (båda sidor) Planteringsrad (östra sidan)
Stora Sällskapets väg, öst	Huvudgata	40 km/t	Sektion D = 17,5 m	<ul style="list-style-type: none"> Gångbanor (båda sidor) Dubbelriktad cykelbana (södra sidan) Körbana med buss Angöring- och planteringsrad (södra sidan)
Stora Sällskapets väg, väst	Lokalgata	30 km/t	Sektion E = 19,5 m	<ul style="list-style-type: none"> Gångbanor (båda sidor) Dubbelriktad cykelbana (södra sidan) Körbana utan buss Angöring- och planteringsrad (södra sidan) Angöringsrad (norra sidan, del av sträckan)

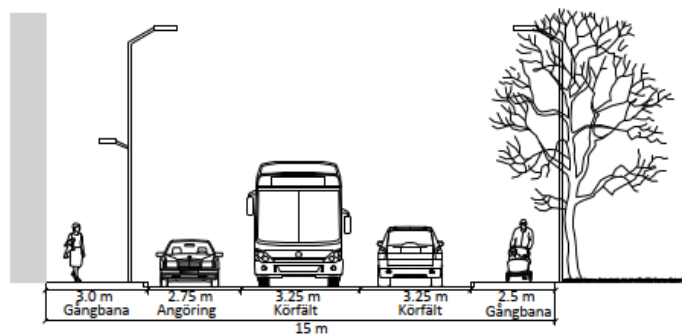
Sektion A, Ålgrytevägen norr



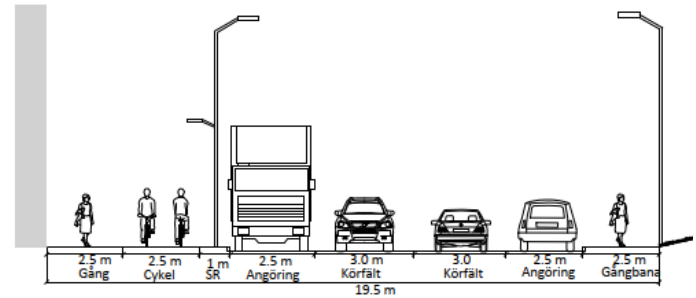
Sektion D, Stora Sällskapet väg, väst



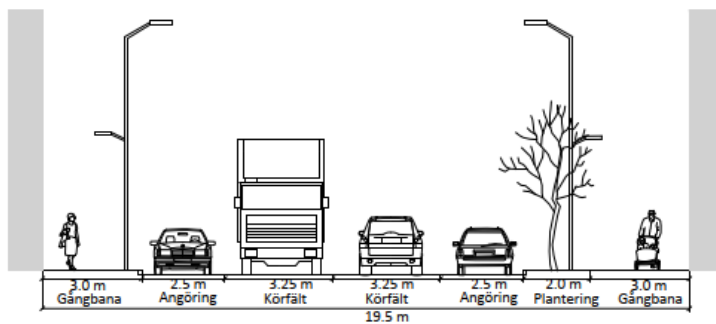
Sektion B, Ålgrytevägen norr



Sektion E, Stora Sällskapet väg, öst



Sektion C, Ålgrytevägen syd



Figur 16 Sektion A-F för gatusträckorna i strukturplanen, se även sektioner i bilaga 1.

4.2 Gång- och cykeltrafik

Planförslaget möjliggör för nya målpunkter utmed Stora Sällskapet väg och Ålgrytevägen, se Figur 17. Tillkommande målpunkter utmed Stora Sällskapet väg förstärker befintligt gångstråk utmed gatan och identifieras som ett viktigt stråk i området. Utmed Ålgrytevägen skapas nya målpunkter utmed sträckan vilket stärker stråket utmed gatan i nord-sydlig riktning. De nya målpunkterna skapar en mer aktiv gatumiljö med lokaler i bottenvåningar och skapar en tryggare gatumiljö.



Figur 17 Stråk till och från ny bebyggelse och lokala cykelstråk i området.

Utifrån Gata Stockholm är minsta gångbanelbredd på huvudgator 3,5 meter. Minsta bredd som Stockholms stad tillåter ur driftsynpunkt för en gångbana som är avgränsad med kantsten är 2,5 meter.

I detta planförslag föreslås gångbanor med 2,5 meters bredd. Bredare gångbanor har eftersträvat och hade varit önskvärt även i detta projekt som ej har kunnat möjliggöras med hänsyn till möjliggörande av den nya exploateringen.

Cykelstråken inom planområdet omfattas av ett lokalt cykelnät. Det lokala cykelnätet omfattar lokalgator och cykelinfrastruktur som inte är en del av det utpekade huvudcykelnätet. Det lokala cykelnätet underlättar för cyklister som har målpunkter inom den egna stadsdelen/området och utgör länkar från primära stråk och huvudnät till lokala målpunkter (Stockholms stads cykelplan, 2021). För att möjliggöra säker och trygg cykling för barn till förskola, skola och fritidsaktiviteter behöver cykeltrafiken utöver det lokala nätet av gemensamma gång- och cykelbanor normalt eget utrymme även på lokalgator (på huvudgator rekommenderas eget utrymme enligt Gata Stockholm).

Dubbelriktade cykelbanor skall enligt Stockholms stads cykelplan byggas med minsta bredd på 2,5 meter (3,25 vid högre flöden).

Samtliga övergångsställen och passager föreslås tillgänglighetsanpassas enligt teknisk handbok.

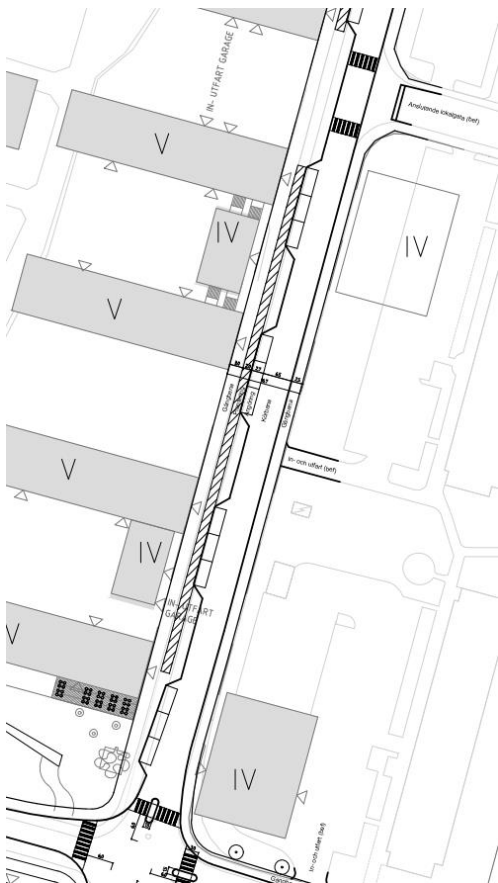
Ålgrytevägen, norr:

I planförslaget föreslås den östra gångbanan på Ålgrytevägen norr behållas befintlig (cirka 2,5 meter bred) medan den västra gångbanan blir 3 meter bred.

Utmed gatan föreslås ingen cykelbana på grund av utrymmesbrist. Cyklister hänvisas till cykelstråket utmed gång- och cykelvägen som löper parallellt utmed Ålgrytevägen eller i blandtrafik, se Figur 17. Stråket i nord-sydlig riktning bedöms främst utnyttjas av de boende i nya exploateringen.

Kompletterande trafiksäkerhetsåtgärder föreslås för att försörja de lokala kopplingarna från nya bostäderna väster om Ålgrytevägen till gång- och cykelstråket genom parken. Passager utmed Ålgrytevägen föreslås med hastighetsäkrad utformning (exempelvis upphöjning, busskudde eller dylikt).

Vid korsningen mellan Ålgrytevägen och Stora Sällskapet väg föreslås övergångsställe över Ålgrytevägen norr med refug. Refug placeras för att prioritera trafiksäkerheten och styra upp trafiken i fyrvägs korsningen.



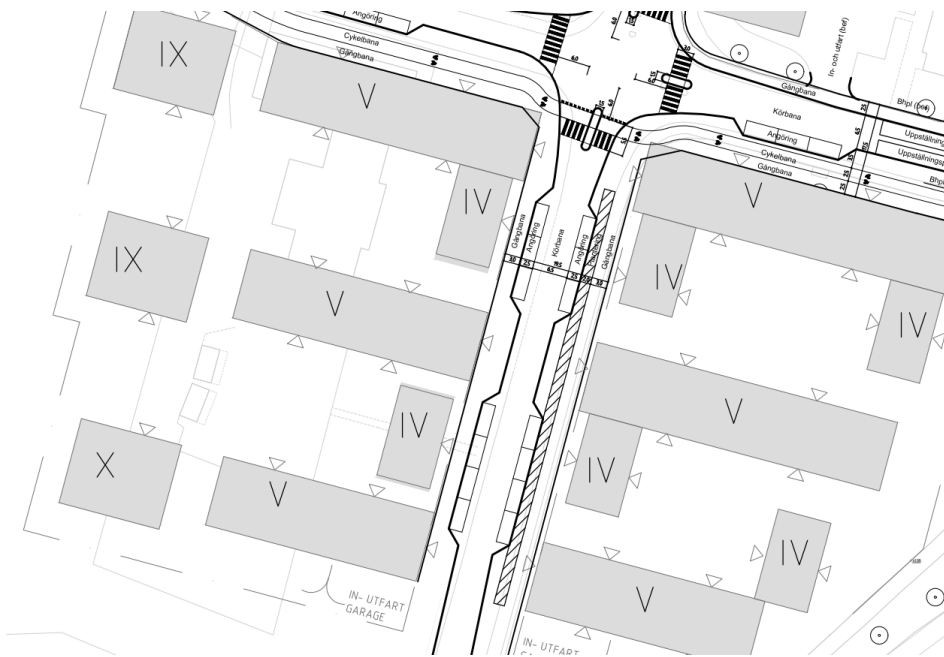
Figur 18 Planskiss på delsträcka av Ålgrytevägen, norr. Se även Bilaga 2.

Ålgrytevägen, syd:

Utmed Ålgrytevägen syd breddas gångbanans bredd till 3 meter på vardera sida om körbanan.

Gång- och cykelvägen utmed tunnelbanespåren söder om kvarter 4 föreslås att justeras i plan med ett nytt läge på anslutning till Stora Sällskapets väg. Gång- och cykelvägen kopplas samman till gång- och cykelvägen norr om Stora Sällskapets väg som fortsätter vidare till Bredängsparken. Kopplingen gör sträckan till Bredäng centrum lite längre, dock stärks kopplingen i nord-sydlig riktning.

Vid korsningen mellan Ålgrytevägen och Stora Sällskapets väg föreslås övergångsställe med cykelpassage över Ålgrytevägen syd med refug. Refug placeras för att prioritera trafiksäkerheten och styra upp trafiken (framförallt busstrafiken) i fyrvägskorsningen.



Figur 19 Planskiss på Ålgrytevägen, syd. Se även Bilaga 2.

Stora Sällskapets väg, öst:

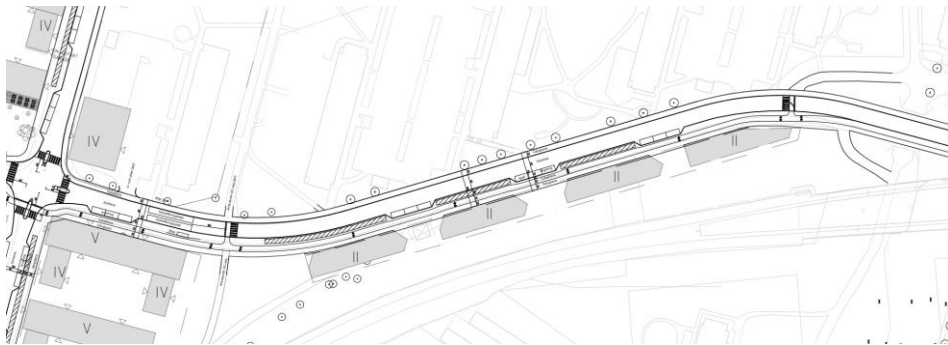
I planförslaget föreslås den norra gångbanan behållas befintlig med befintlig bredd (cirka 2,5 meter bred).

På södra sidan om körbanan byggs gångbanan om för att inrymma bland annat en separerad dubbelriktad cykelbana. Gångbanan får en bredd på 2,5 meter och 2 meter utmed ateljéhusen på grund av utrymmesbrist, vilket är enligt befintlig standard. Den dubbelriktade cykelbanan förbättrar den lokala kopplingen mellan Bredäng Centrum och Sätreskogens naturreservat och Bredäng camping. Cykelbanan är utformad med bredden 2,5 meter samt 1 meters skyddszon utifrån Stockholms stads cykelplan.

Gång- och cykelvägen som sträcker sig parallellt med tunnelbanespåren, söder om Stora Sällskapets väg får delvis en ny sträckning och ny anslutningspunkt i mer västligt läge till Stora Sällskapets väg. Ett nytt, hastighetssäkrat övergångsställe med cykelpassage föreslås vid anslutningen som kopplar samman de två gång- och cykelvägarna som går i nord-sydlig riktning.

Det befintliga övergångsstället längst österut i planområdet (kopplar till huvudcykelnätet) föreslås byggas om till övergångsställe med cykelpassage och med hastighetssäkring.

Vid korsningen mellan Ålgrytevägen och Stora Sällskapets väg föreslås övergångsställe över Stora Sällskapets väg, öst med refug. Refug placeras för att prioritera trafiksäkerheten och styra upp trafiken (framförallt busstrafiken) i fyrvägskorsningen.



Figur 20 Planskiss på Stora Sällskapets väg, väst. Se även Bilaga 2.

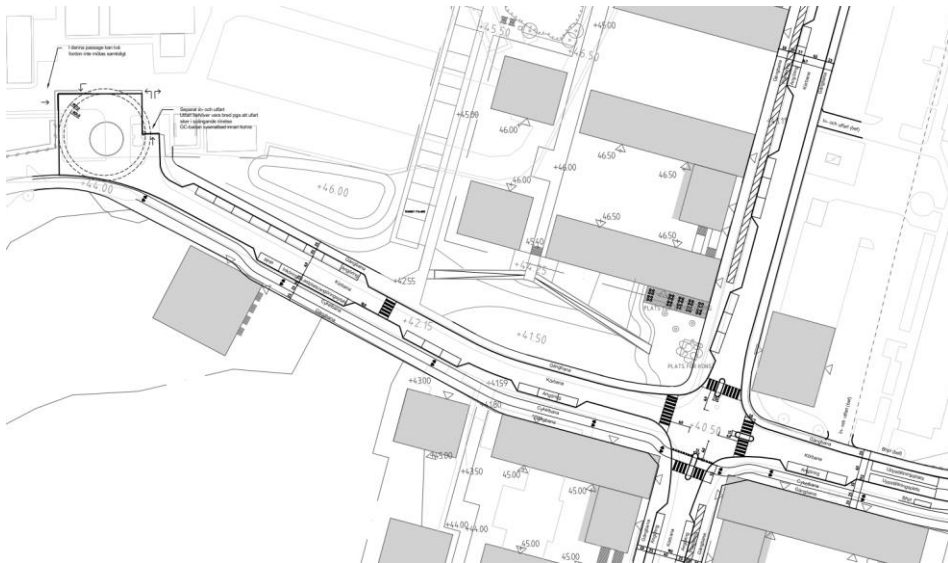
Stora Sällskapets väg, väst:

Utmed Stora Sällskapets väg väst föreslås gångbanan på norra sidan om körbanan få en bredd på 2,5 meter. På södra sidan föreslås en ny gångbana samt dubbelriktad cykelbana. Gångbanan får en bredd på 2,5 meter, med undantag för sträckan utmed ateljéhusen där gångbana får en bredd på 2 meter. Gång- och cykelbanan leder vidare till Bredängs camping och vidare in i naturområdet som övergår till en kombinerad gång- och cykelväg.

Väster om kv. 2 skapas ett nytt gång- och cykelstråk med namnet Odlingsstråket som sträcker sig parallellt med Ålgrytevägen, norr. Odlingsstråket ansluter i söder till Stora Sällskapets väg, väst och i norr till den befintliga gång- och cykelvägen (parkstråket) som ansluter vidare under Ålgrytevägen. Odlingsstråkets anslutning i norr har i planförslaget en brant lutning med risk för att endast trappkoppling kan lösas. Cyklister och rörelsehindrade behöver ta den längre vägen för att nå parkstråket.

Där Odlingsstråket ansluter till Stora Sällskapets väg, väst placeras ett övergångsställe/passage för att stärka kopplingen för boende till gång- och cykelstråket utmed Stora Sällskapets väg. Övergångsstället föreslås hastighetssäkras genom att höjas upp.

Vid korsningen mellan Ålgrytevägen och Stora Sällskapets väg föreslås ett övergångsställe över Stora Sällskapets väg, väst utan refug. Gatusträckan är en lokalgata med smalare körbanor och mindre trafik. Därav bedöms refug ej behövas vid detta övergångsställe.



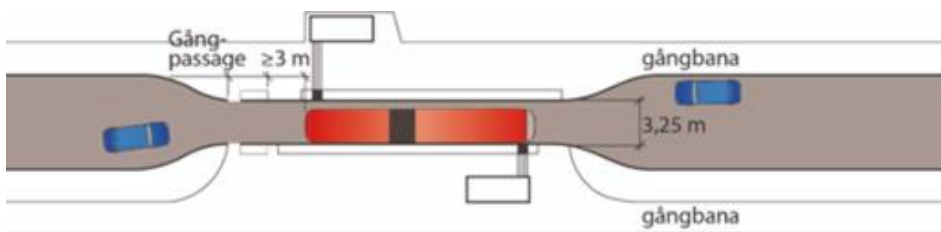
Figur 21 Planskiss på Stora Sällskapetets väg, väst. Se även Bilaga 2.

4.3 Kollektivtrafik

Hållplats Minigolfbanan:

Hållplatsen Minigolfbanan på Ålgrytevägen för södergående trafik skjuts cirka 30 meter söderut på gatusträckan och hållplatsens läge i norrgående färdriktning behålls oförändrad.

Hållplatsen i båda färdriktningar har möjlighet att få utformningen körbanehållplats (befintlig hållplatstyp) eller timglashållplats som innebär en avsmalning av körbanan och används vid prioritering av trafiksäkerhet, se typskiss i Figur 22. Vidare utredning av val av hållplatstyp föreslås att utredas vidare i kommande skeden.



Figur 22 Utformningsprincip för timglashållplats, Bildkälla: RiGata 2021, Trafikförvaltningen

Hållplatsen tillgänglighetsanpassas enligt Stockholms stads tekniska handbok.

Hållplats Stora Sällskapetets väg:

Hållplatsen Stora Sällskapetets väg för östergående trafik skjuts cirka 25 meter österut på gatusträckan och hållplatsens läge i västergående färdriktning behålls oförändrad.

Hållplatsen i östergående färdriktning utformas i förslaget som en klackhållplats medan hållplatsen i västergående färdriktning behålls som körbanehållplats. Bakom plattformen sträcker sig en dubbelriktad cykelbana vilket innebär att räcke bör placeras mellan väderskydd och cykelbana. Räcke kan även placeras längs kantstödet före bussen för att förhindra farlig gångpassage.

Hållplatserna i båda färdriktningar tillgänglighetsanpassas enligt Stockholms stads tekniska handbok.

4.4 Fordonstrafik

Dimensionerande fordon på samtliga gatusträckor samt korsningspunkt är fortsatt Normal buss (LBN), fordonslängd 12 meter. Stora Sällskapets väg, väst förses med en vändplats dimensionerad för LBN utan backning, vändplatsens radie har därmed 13,5 meter inklusive svepyta.

4.4.1 Trafikalstring

I planförslaget föreslås fem nya bostadskvarter med lokaler i bottenvåningarna, en fristående förskola samt ett kvarter med ateljébyggnader. Totalt planeras det för 815 nya bostäder och 360 parkeringsplatser. Totalt planeras det för 84 700 m² ljus BTA, med fördelning enligt Tabell 5.

Tabell 5. Fördelning av BTA, antal lägenheter och parkeringsplatser enligt planförslaget.

Verksamhet:	BTA (m ²)	Lägenheter	P-platser
Bostäder	81 500	815	80 + 145 + 80 + 55 + 0 =360 (Kv1 + Kv2 + Kv3 + Kv4 + Kv5=
Ateljékluster	2 000	-	0
Förskola	1 200	-	0
Totalt	84 700	-	360

Planförslagets trafikstring har beräknats med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg. För lägenheter har två alternativ studerats. Dels alternativ där antal lägenheter används som indata i alstringsverktyget. Dels alternativ där BTA används som indata. Utifrån detta antas planområdet totalt generera en årsvardagsmedeldygnstrafik (ÅVD) på cirka 675 – 885 resor.

Vidare antas antalet resor med kollektivtrafik uppgå till cirka 2 085 – 2 890, cirka 410 – 545 med cykel, cirka 1 625 – 2 265 till fots och cirka 135 – 190 resor med annat färd sätt, se Tabell 6 och Tabell 7. ÅDT och ÅVDT baseras på att det vid arbetsresor är 1,2 personer per bil, för service- och inköpsresor 1,4 personer per bil och för fritidsresor 1,5 personer per bil.

Tabell 6. Planförslagets trafikallsträng beräknat med Trafikverkets alstringverktyg, baserat på antal planerade lägenheter och BTA för ateljékluster och förskola.

Verksamhet:	ÅDT	ÅVDT	Bilresor	Kollektiv	Cykel	Gående	Annat	Totalt
Bostäder	421	466	570	1 787	299	1 432	123	4 211
Ateljékluster	102	114	139	149	61	34	7	390
Förskola	85	94	115	150	51	159	5	480
Totalt	606	674	824	2 086	411	1 625	135	5 081

Tabell 7. Planförslagets trafikallsträng beräknat med Trafikverkets alstringverktyg, baserat BTA för bostäder, ateljékluster och förskola.

Verksamhet:	ÅDT	ÅVDT	Bilresor	Kollektiv	Cykel	Gående	Annat	Totalt
Bostäder	608	675	826	2 589	434	2 074	178	6 101
Ateljékluster	102	114	139	149	61	34	7	390
Förskola	85	94	115	150	51	159	5	480
Totalt	795	883	1 080	2 888	546	2 267	190	6 971

Av de resor som planområdet alstrar antas cirka 40 % ske med kollektivtrafik, 10 % med cykel, 30 % till fots och 15 % med bil, se Tabell 8.

Tabell 8. Andel resor fördelade på trafikslag som planområdet väntas alstra.

Verksamhet:	Bilresor	Kollektiv	Cykel	Gående	Annat
Bostäder	14 %	42 %	7 %	34 %	3 %
Ateljékluster	36 %	38 %	16 %	9 %	2 %
Förskola	24 %	31 %	11 %	33 %	1 %
Totalt	16 %	41 %	8 %	32 %	3 %

En jämförelse har gjorts med planerat antal parkeringsplatser i planområdet. Antalet parkeringsplatser uppgår till 360. Bostäderna genererar en ÅVDT på cirka 465 – 675 resor. Om maxtimmen antas utgöra 12 % av ÅVDT skulle trafikallsträngen för bostäder bli 55 – 80 under maxtimmen.

Med avseende på tillgängligheten till mycket god kollektivtrafik (Bredängs tunnelbanestation) bedöms flertalet ställa bilen under veckodagarna. Av de som nyttjar bilen väntas cirka 50 % nyttja bilen under maxtimmen. En jämförelse med Trafikverkets alstringstal visar att andelen som nyttjar bilen under dagen uppgår till cirka 30 % om trafikallsträngen baseras på andelen lägenheter och 40 % om trafikallsträngen baseras på BTA, se Tabell 9. Med avseende på det kollektivtrafiknära läget bedöms det som ett rimligt antagande. Det innebär att planområdet totalt väntas generera cirka 675 – 885 fordon per vardagsmedeldygn eller 80 – 105 fordon under maxtimmen. Med avseende på dagens trafikflöde, där ÅDT på Ålgrytevägen uppgår till cirka 2 900 fordon och

på Stora Sällskapetets väg cirka 1 500 fordon, bedöms kapaciteten vara fortsatt god i hela planområdet.

Tabell 9. Trafikalstring för planområdet baserat på antal parkeringsplatser och nyttjandegrad.

		Andel som nyttjar bilen under maxtimmen (av de som nyttjar bilen)					
		30 %	40 %	50 %	60 %	70 %	80 %
Andel som nyttjar bilen under dagen	30 %	32	43	54	65	76	86
	40 %	43	58	72	86	101	115
	50 %	54	72	90	108	126	144
	60 %	65	86	108	130	151	173
	70 %	76	101	126	151	176	202
	80 %	86	115	144	173	202	230

4.5 Parkering och angöring

4.5.1 Cykelparkering

Vid nyproduktion skall bostäder förses med cykelparkeringstal mellan 2,5 - 4 parkeringsplatser per 100 kvm BTA. För strukturplanen Ålgrytevägen Bredäng innebär detta ett behov på totalt cirka 2000 - 3200 cykelparkeringsplatser.

Vid hållplatser rekommenderas 5 - 15 platser per 100 resenärer, påstigande under morgonrusningen. Utifrån antalet påstigande vid hållplats Minigolfbanan med 30 påstigande 2019, finns behov för 2 - 5 cykelparkeringsplatser vid busshållplatserna. Antalet påstigande uppskattas dock öka i samband med exploateringen, ett förslag är därmed att förse hållplatsen med 5 - 10 cykelparkeringsplatser.

Entréerna till naturreservatet kan identifieras som rekreationsanläggningar, det är dock svårt att avgöra antalet besökare till naturområdet vilket gör det svårt att utnyttja föreslagna parkeringstal i riktlinjerna. Förslagsvis förses de två entréerna till naturområdet med 10 - 20 cykelparkeringsplatser.

4.5.2 Bilparkering

Det lägesbaserade parkeringstalet är 0,46 platser/lägenhet och besöksparkering skall anordnas inom fastighet (Stockholms stad, 2021b).

Detta p-tal skall räknas upp med +10% om samnyttjande med flytande parkering ej kan lösas.

Om övervägande små lägenheter: skall parkeringstalet räknas *ned* med -30 %.

Om övervägande stora lägenheter skall parkeringstalet räknas *upp* med 20 %.

Bostäderna förväntas få en normal fördelning av bostadsstorlekar, vilket innebär att ingen upp- eller nedräkning behöver göras. Vid antagande om att parkeringstalet 0,46 p-platser/lägenhet blir gällande så behövs 368 p-platser för 800 bostäder.

I inritad strukturförslag (22-01-11) ryms totalt ca 360- 400 parkeringsplatser för 800 bostäder, vilket innebär att inritad förslag resulterar i parkeringstal 0,45-0,5 p-platser per bostad som är högre än det projektspecifika p-talet.

Kvarter 5 byggs på befintliga markparkeringsplatser (område A, D och E i Figur 13), där område A ägs av Svenska Bostäder och D och E av Primula. De nya kvarteren innebär att cirka 16 platser försvinner på område A, cirka 25 platser byggs bort på område D och cirka 20 platser byggs bort på område E. Det befintliga parkeringstalet för befintlig bebyggelse redovisas i Tabell 10. Till följd av exploateringen minskar parkeringstalet för befintlig bebyggelse då platser försvinner, se Tabell 11. Bilparkering till kvarter 5 antas lösas antingen via garageparkering i de andra kvarteren, exempelvis i kvarter 2 eller på Primulas och Svenska Bostäders befintliga markparkeringsytor.

Tabell 10 Befintligt parkeringstal ändras för bostäder i områdena A, D och E. Denna tabell redovisar befintligt antal parkeringsplatser och parkeringstal för områdena.

Område	Fastighetsägare	Antal bostäder	Antal p-platser	P-tal exkl. besöksparkering	P-tal inkl. besöksparkering
A	Svenska Bostäder	70 lgh (majoritet 3:or)	69 uthyrningsplatser + 4 besöksplatser	0,99 p-platser/lgh	1,04 p-platser/lgh
D	Primula	70 lgh (majoritet 3:or)	38 uthyrningsplatser + 5 besöksplatser	0,54 p-platser/lgh	0,61 p-platser/lgh
E	Primula	72 lgh (majoritet 3:or)	42 uthyrningsplatser + 6 besöksplatser	0,58 p-platser/lgh	0,67 p-platser/lgh

Tabell 11 Befintligt parkeringstal ändras för bostäder i områdena A, D och E. Denna tabell redovisar justerat antal parkeringsplatser och parkeringstal till följd av exploateringen.

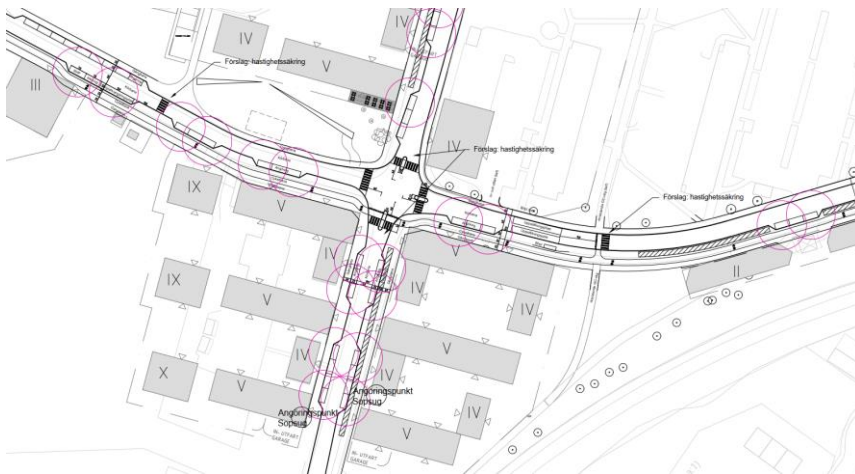
Område	Fastighetsägare	Antal bostäder	Antal p-platser	P-tal exkl. besöksparkering	P-tal inkl. besöksparkering
A	Svenska Bostäder	70 lgh (majoritet 3:or)	53 uthyrningsplatser + 4 besöksplatser	0,76 p-platser/lgh	0,81 p-platser/lgh
D	Primula	70 lgh (majoritet 3:or)	13 uthyrningsplatser + 5 besöksplatser	0,19 p-platser/lgh	0,26 p-platser/lgh
E	Primula	72 lgh (majoritet 3:or)	22 uthyrningsplatser + 6 besöksplatser	0,31 p-platser/lgh	0,39 p-platser/lgh

Planförslaget innebär att parkeringsplatserna vid Bredäng campings entré byggs bort, dessa 38 platser ersätts av 9 kantstensparkeringsplatser placerade utmed Stora Sällskapetets väg, väst. Behovet av de befintliga 38 parkeringsplatserna är utan inventering svårt att bedöma, däremot uppskattas de utnyttjas av användare av naturområdet. Genom ersättning av vissa av dessa p-platser samt nya cykelparkeringsplatser är en grov uppskattning av parkeringsbehovet för entrén till naturområdet uppnått.

4.5.3 Angöring

Tillgänglig angöring och parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP):

Till de entréer som vetter utmed gatorna som ingår i allmän platsmark behöver tillgänglig angöring ske från allmän platsmark, övriga entréer angörs från kvartersgator. Tillgänglig angöring skall enligt Stockholms stads riktlinjer ske från 10 meter, annars gäller Boverkets regler om tillgänglig angöring inom 25 meter. Till entréer utmed huvudgator rekommenderas tillgänglig angöring ske från angöringsficka.



Figur 23 Angöringscirklar med 10 meters radie från iritade angöringsfickor, se även Bilaga 2

Parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP) skall kunna anordnas när behov uppstår. Till bostäderna antas RHP lösas på kvartersmark. Till ateljéklustret samt till förskolan antas RHP behöva placeras på allmän platsmark, i parkeringsficka.

Invid yta för RHP till förskolan placeras en lastplats avsedd för angöring för varuleveranser och sophantering. Lastplatsen kan även nyttjas av hämta/lämna-trafik. Utöver denna lastplats placeras angöringsficka på motsatt sida om körbanan som möjlig plats för hämta/lämna-plats till förskolan.

Kravet om tillgänglig angöring och RHP vid behov gäller för användbara och tillgängliga entréer till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus (Boverkets byggregler, 3:122). Tillhörande byggnad till minigolfbanan bedöms klassas som en arbetslokal vilket innebär att ovanstående krav även gäller för minigolfbanan. RHP för minigolfbanan skall lösas på kvartersmark.

Angöring sophantering:

Soppantering till bostäderna i området sker via mobil sopsug som innebär att avfall lagras tillfälligt i slutna tankar i fastigheten (Stockholm Vatten och Avfall, 2018). Tömning sker genom att sopsugsbilen ansluter till dockningspunkter där avfallet sugts direkt in i bilen. Tömning får inte hindra övrig trafik och behov av lastplats eller parkeringsförbud i anslutning till dockningspunkten skall beaktas.

Tömningspunkterna är placerade (kv 5 ej beaktat) utmed Ålgrytevägen norr och syd, totalt fem tömningspunkter (Sweco, 2022). Ålgrytevägen är en uppsamlingsgata/huvudgata och tömningspunkterna skall placeras så att angöring kan ske från angöringsficka (förslagsvis genom tidsreglerat parkeringsförbud).

Mobil sopsug tar hand om mat- och restavfall där bostadskvarteren även utformas med miljörum för avfall så som exempelvis papp eller glas. Tömning till dessa miljörum sker genom drag av kärl och angörs från samma angöringsplats som för mobil sopsug. Dragvägen till miljörummet ska vara kort (10 m), plan (1:20), hårdgjord och jämn samt hållas fri från hinder (Stockholm Vatten och Avfall, 2018).

Till förskolan antas sophantering ske genom kärllhämtning där hämtning uppskattningsvis sker dags- eller veckovis. Angöring sker från lastplats som samnyttjas med angöring för leveranser till förskolan.

Angöring varuleveranser:

Till den friliggande förskolan alstras varuleveranser, uppskattningsvis dagligen. En lastplats i angöringsficka är placerad invid förskolebyggnaden. Stora Sällskapetets väg, väst utformas med en vändplats dimensionerad för 12-meters fordon utan backning.

Lokaler i bottenvåningar och ateljéverksamheter antas alstra varuleveranser veckovis, beroende på vilken typ av verksamhet som placeras. Leveranser till dessa sker från angöringsfickor utmed Ålgrytevägen och Stora Sällskapetets väg.

Bredäng camping bedöms ha oförändrat behov av varuleveranser. Angöring sker på kvartersmark.

Bredängs minigolf bedöms ha oförändrat behov av varuleveranser (litet/obefintligt behov av varuleveranser). I och med att minigolften flyttas behöver denna form av angöring ske från vändplatsen på Stora Sällskapetets väg, väst, cirka 70 meter ifrån anläggningen.

5. Utvärdering och rekommendation

Planförslaget innebär cirka 800 nya bostäder, en ny förskola och verksamheter i västra Bredäng. Planförslaget innebär att befintliga gatustruktur behålls men gatorna föreslås att byggas om med nya sektioner. Detta för att inrymma fler funktioner, så som cykelbanor, grönytor och angöring.

Trafiksituationen i detta område bedöms generellt förbättras i detta planförslag, där befintlig yta för fordonstrafik prioriteras ned för att inrymma mer hållbara trafikslag i form av planteringsytor, yta för cykel utmed Stora Sällskapetets väg och bredare gångbanor utmed Ålgrytevägen. Tryggheten bedöms ökas utmed gatusträckorna i och med att den nya bebyggelsen skapar mer aktivitet under dygnets timmar. Dock har även brister, risker och medskick identifierats för fortsatt arbete:

- Säkerställa tömningspunkter för mobil sopsug
- Enligt Gata Stockholm skall sophanteringsangöring i första hand utredas att lösas från tvärgata och kvartersgata. I och med att sophantering löses på allmän platsmark i planförslaget minskar flexibiliteten för framtida gaturumsbehov.
- Avsaknad av cykelbanor utmed huvudgata - Ålgrytevägen (lokalt cykelstråk). På huvudgator rekommenderas eget utrymme för cykel enligt Gata Stockholm. Framkomlighetsåtgärder kan behövas utmed den interna gång- och cykelvägen som löper parallellt och öster om Ålgrytevägen. Åtgärden föreslås vara en breddning av gång- och cykelvägen utmed sträckan där den passerar vändplatsen där det idag är en avsmalning av gång- och cykelvägen.
- På Ålgrytevägen, norr blir kopplingen via lokalgatan in mot Bredängs bollplan ett viktigt stråk för att koppla ny bebyggelse till det befintliga cykelstråket. Cykeltrafik leds i blandtrafik och tillgänglighetsanpassningar föreslås genom nedsänkningar i vändplatsen.
- Körbanemåtten på sträckorna med busstrafik är i förslaget satt till 6,5 meter, det vill säga 3,25 meter per körfält. Detta bör stämmas av med Trafikförvaltningen.
- Val av busshållplatstyp för busshållplats Minigolfbanan är i trafikskissen irriterad som körbanehållplats. Gatuutrymmet inrymmer dock en timglashållplats vilket kan vara ett bra alternativ för att prioritera trafiksäkerheten.

- Föreslagen korsningsutformning baseras på utformningsprincip med parkeringsklack med maximerat utrymme för plantering, det vill säga korsning utformad med övergångsradier. Utformningsprincipen med parkeringsficka utgår från funktionen att sophantering sker från huvudgata. Även utformningsprincip utan övergångsradier ryms inom planförslaget, dock omöjliggörs parkeringsklack närmast korsningspunkten.
- Tillgängligt stråk mellan Stora Sällskapetets väg väst och Odlingsstråket behöver beakta behovet av vilplan och räcken.
- Tillgängligheten i området uppfyller ej krav på allmän platsmark.
 - 12,5 % gång- och cykelväg från odlingsstråket till naturreservatet norr om kvarter 2. Gräns för allmän platsmark är 5 %. (Om del av lekyta flyttas kan lutning på 5,5 - 6 % klaras).
 - Trappkopplingar i stora delar av området, ex från Ålgrytevägen till naturreservatet (ger en omväg på 322 meter)
- Risk för otydlig och otrygg plats vid campingens entré med vändplats och entré (med staket) på samlad yta.
- Risk att campingens gäster blockerar vändplatsen och angöringsficka till förskola, naturreservat och minigolf.
- Kvartersmark som kan påverka utbredning av allmän platsmark (och exploatering):
 - Angörings- och utrymmesbehov på kvartersmark behöver utredas.
 - Risk för att större fordon än personbil, såsom färdtjänst/matvaruleveranser/flyttbil ej kan vända. Medför exempelvis risk för backning längre sträckor och även ut på allmän platsmark. Det medför en risk att kvartersgator behöver ta yta från planerad exploatering.
 - Sikt och vilplan vid garagetillfarter behöver beaktas
 - Tillgänglighet för boende från övre till nedre nivåer behöver beaktas. Viktigt säkerställa att boende kan ta sig till naturreservatet på ett tillgängligt sätt utan allt för stora omvägar.
 - Parkeringsplats för rörelsehindrade skall i normalfall lösas på kvartersmark. Risk att placering på allmän platsmark ej godtas i senare skede.

Referenser

Stockholms stad, u.å. Cykelparkeringstal vid nyproduktion

Stockholms stad, 2018. Översiktsplan för Stockholms stad

Stockholms stad 2021a, Cykelstaden, Remissversion av cykelplan för Stockholm 2021.

Stockholms stad, 2021b. Uppskattade antalet p-platser till Ålgrytevägen, 2021-01-15.

Stockholm Vatten och Avfall, 2018. Projektera och bygg för god avfallshantering.

Sweco, 2022. PM Avfall Ålgrytevägen.

Bilagor

Bilaga 1 – Gatusektioner Trafik

Bilaga 2 – Planskiss Trafik