

Värsta gård trafikutredning

2024-11-12



Beställare: JM AB
Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB
Uppdragsnamn: Värsta gård trafikutredning
Uppdragsnummer: 4565
Datum: 2024-11-12
Uppdragsledare: Sabine Saracco
Utredare: Sabine Saracco
Granskare: Patrik Lundqvist

Status: Version 1

Sammanfattning

I Solhem Spånga, Stockholms kommun, planerar JM för nya vårdbostäder. Den nya bebyggelsen ska ersätta befintlig bebyggelse på fastigheterna Värsta Gård 23 och 39 i Spånga vid korsningen Värstagårdsvägen och Sörgårdsvägen. Totalt planeras för ca 70 vårdbostäder. Planen ska även pröva möjlighet att anlägga lägenheter istället för vårdbostäder, det skulle då bli ca 67 lägenheter eller 70 studentlägenheter.

Planområdet ligger centralt i Spånga i ett mycket kollektivtrafikhärligt läge och intill ett primärt cykelstråk. Det finns goda möjligheter att ta sig till och från området med hållbara transportmedel. Värstagårdsvägen är idag avstängd mitt på sträckan mellan Sörgårdsvägen och Gryningsvägen vilket innebär att sopbilar och andra större fordon inte kan vända på körbanan utan idag backar in eller vänder på fastighetsmark.

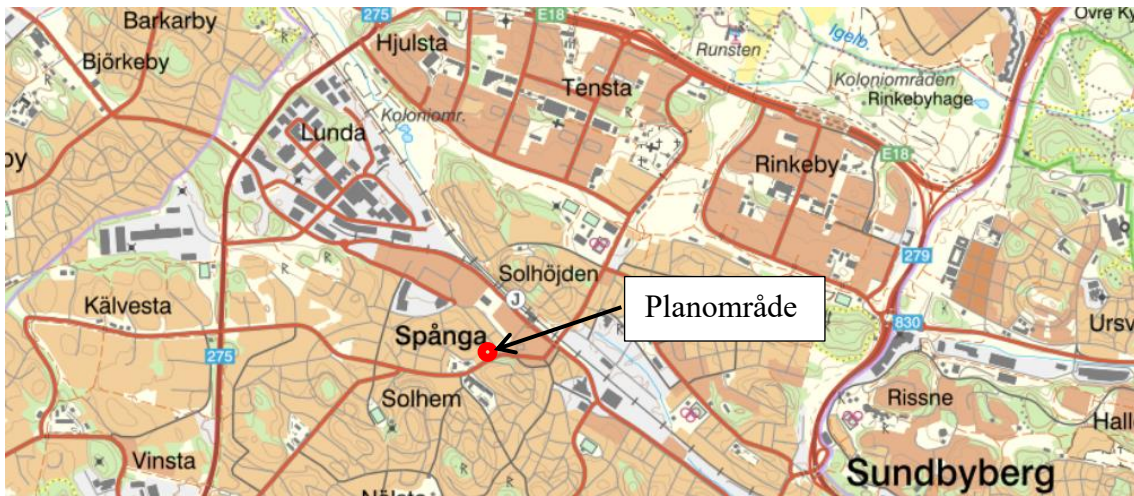
Med den nya planen bör gatan öppnas upp för att skapa trafiksäkra lösningar. Flera alternativ har utretts som enkelriktning, öppen gata men med förbud mot motorfordonstrafik som inte är behörig och flyttad avstängning. En enkelriktad gata bedöms vara en lämplig lösning för platsen med angöring på gatans västra sida och cykelbana på dess östra sida.

Innehåll

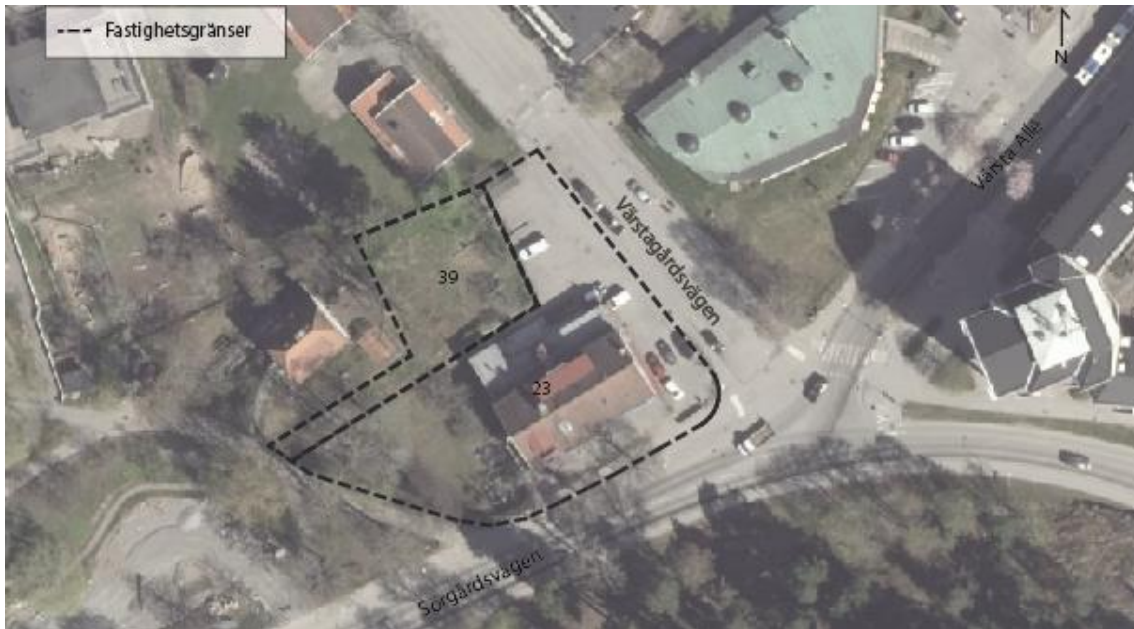
1. Inledning	5
1.1. Riktlinjer och styrande dokument	6
2. Nuläge	7
2.1. Allmänt.....	7
2.2. Gång och cykel.....	8
2.3. Kollektivtrafik	8
2.4. Parkering och angöring	9
2.5. Motorfordonstrafik	9
3. Planförslag	10
4. Alternativ Väsrtagårdsvägen	12
4.1. Enkelriktad gata.....	12
4.2. Öppen gata dubbelriktad trafik	14
4.3. Flyttad avstängning	14
5. Parkering	16
5.1. Vårdboende	16
5.2. Boendeparkering	16
6. Slutsats/rekommendation	17

1. INLEDNING

I Solhem Spånga, Stockholms kommun, planerar JM för nya vårdbostäder. Den nya bebyggelsen ska ersätta befintlig bebyggelse på fastigheterna Värsta Gård 23 och 39 i Spånga vid korsningen Värstagårdsvägen och Sörgårdsvägen. Totalt planeras för ca 70 vårdbostäder. Planen ska även pröva möjlighet att anlägga lägenheter istället för vårdbostäder, det skulle då bli ca 67 lägenheter eller 70 studentlägenheter.



Figur 1 Översikt med planområdet markerad i rött (karta Lantmäteriet)



Figur 2 De två berörda fastigheterna markerade (ortofoto Lantmäteriet)

Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag av JM att ta fram en trafikutredning för det nya bebyggelseförslaget med fokus på hantering av den idag avstängda Värstagårdsvägen och för att utreda projektets konsekvenser ur ett trafikperspektiv samt att ta fram förslag på parkeringstal för vårdboende och för bostäder samt studentlägenheter.

1.1. Riktlinjer och styrande dokument

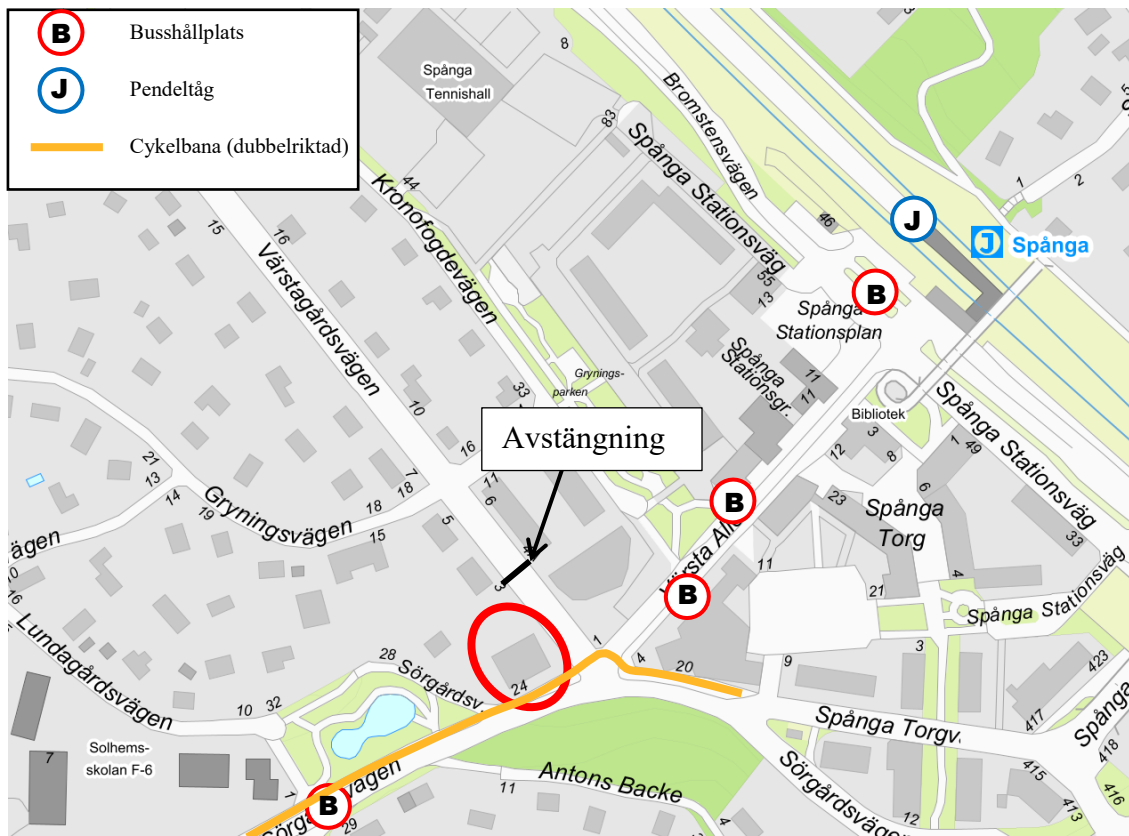
För utredningen har följande styrdokument och riktlinjer använts:

- Cykelplan 2022 (Stockholms stad)
- Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholm för bilparkering (Stockholms stad)
- Projektera och bygg för god avfallshantering (Stockholms stad)

2. NULÄGE

2.1. Allmänt

Planområdet ligger i nära anslutning till Spånga centrum och består idag av en byggnad med lokaler för flera mindre verksamheter samt en obebyggd fastighet. Området avskämmas i söder av Sörgårdsvägen som har gång- och cykelbanor och trafikeras av buss och i öster av Värstagårdsvägen som idag är avstängd för genomfartstrafik. Värstagårdsvägen avslutas med vändplats från båda sidor om avstängningen. Norr om området har SISAB en fastighet och i väster ligger Svandammsparken med en mindre parkväg som även fungerar som angöringsväg till en fastighet.



Figur 3 Nuläge

Gång och cykel

I de centrala delarna av Spånga har de flesta gator gångbanor på ena eller båda sidor. Flertalet av de lokala villagatorna, bland annat Gryningsvägen, saknar idag gångbanor. Värstagårdsvägen är en lokalgata med gångbanor på gatans båda sidor. Sörgårdsvägen är något kuperad större gata i Spånga med gångbanor på båda sidor om gatan. Vid korsningen Sörgårdsvägen och Värstagårdsvägen finns en genomgående gångbana.



Figur 4 Befintlig avstängning på Värstagårdsvägen

En dubbelriktad cykelbana finns längs med Sörgårdsvägen på den norra sidan. Den är utpekad som primärt stråk enligt cykelplanen. Längs Värstagårdsvägen sker cykel i blandtrafik.

En räkning genomfördes 2024-06-10 kl 7.30-8.30 för att få en uppfattning om flöden på Värstagårdsvägen förbi planområdet. Resultat visas nedan:

- 86 cyklister
- 50 gående, varav 5 barn
- 9 fordonsrörelser, varav två körde till avstängningen och vände för att köra tillbaka (letade troligen parkering)

2.2. Kollektivtrafik

Utredningsområdet ligger centralt i Spånga med ett gångavstånd om ca 280 meter till Spånga station där pendeltåg och bytespunkt till buss finns. Busshållplatser finns även på Sörgårdsvägen samt Värsta Allé med ca 80 samt 105 meters avstånd. Hållplatserna trafikeras av flertalet linjer med hög turtäthet. Busshållplatser finns även vid Svandammen.

2.3. Parkering och angöring

Längs Sörgårdsvägen är det parkeringsförbud och på Värsta Allé är det parkerings- och stoppförbud. På Värstagårdsvägen vid planområdet är det tillåtet att parkera på dess östra sida förutom tisdagar mellan 1/11 – 15/5. Inom planområdet finns parkering på de befintliga fastigheterna. Troligen nyttjas parkeringsytan vid Värstagårdsvägen 1 för att större fordon ska kunna vända.

Kyrkan som ligger öster om Värstagårdsvägen har parkeringsplatser norr om sin byggnad med infart från Värstagårdsvägen. Där är även sopbehållare placerade så troligen sker sophämtning från Värstagårdsvägen med backvändning.

Vid platsbesök 2024-05-13 backar sopbil in på Värstagårdsvägen från Gryningsvägen för sophämtning från flerbostadshuset.

2.4. Motorfordonstrafik

Sörgårdsvägen har en hastighetsbegränsning om 40 km/tim. De flesta lokalgator har en hastighetsbegränsning på 30 km/tim vilket ger goda förutsättningar för att cykla säkert i blandtrafik. År 2014 uppmättes trafikflödet längs Sörgårdsvägen till ca 9400 fordon/dygn, lokalgatorna/villagatorna hade ett flöde på ca 200 fordon/dygn.

Värstagårdsvägen är avstängd för motorfordonstrafik mellan nr 1 och nummer 3. Vändplaner finns inte på gatan utan vändning sker i befintlig körbana som är ca 8,9 meter bred.

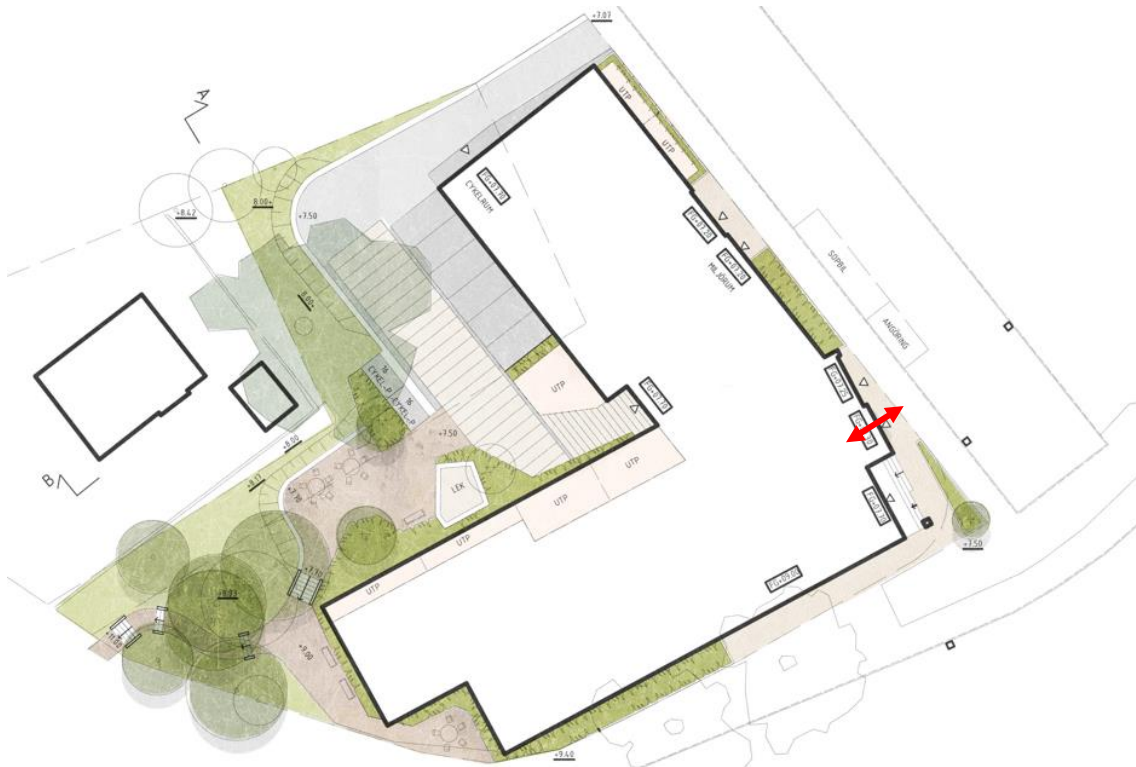
3. PLANFÖRSLAG

Planförslaget innebär att vårdbostäder anläggs med åtta parkeringsplatser på gården varav en plats för rörelsehindrad (RHP). För att nå gården krävs en anslutning till Värstagårdsvägen över gångbanan. Vändning kan ske på kvartersmark. Angöring som leveranser och sophämtning är tänkt att ske från gatan, Värstagårdsvägen, vilket innebär att någon form av åtgärd behövs på gatan då den idag inte rymmer vändplan för större fordon.



Figur 5. Illustration planförslag vårdbostäder.

Som alternativ till vårdbostäderna planeras för lägenheter och då med garage under den nya byggnaden som löper längs med Sörgårdsvägen. In- och utfart till garaget är planerad från Värstagårdsvägen, se figur 5.



Figur 6 Illustration planförslag bostäder, garagefart markerad i rött.

Ingen större förändring sker på allmän platsmark jämfört med nuläget i förslagen men angöring för tex sophämtning behöver ske från Värstagårdsvägen.

4. ALTERNATIV VÄRSTAGÅRDSVÄGEN

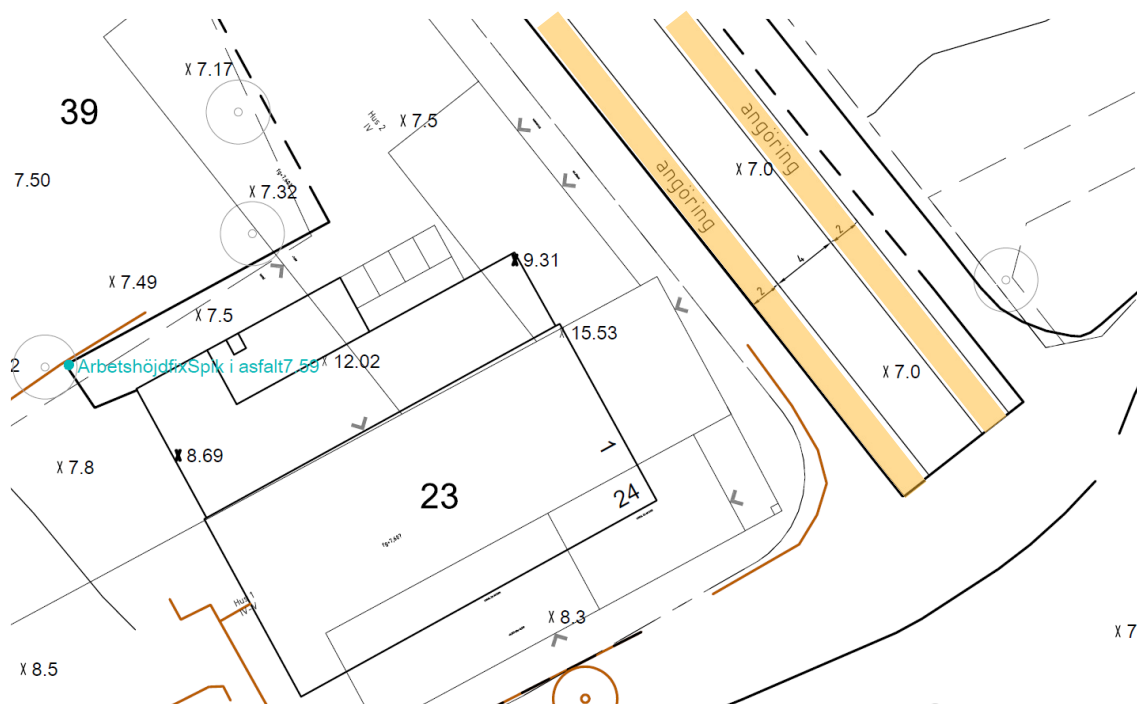
Om Värstagårdsvägen fortsatt är avstängd likt idag blir det mindre yta för backvändning vid avstängningen i och med att dagens parkering och asfalterade yta på fastighetsmark utgår. En vändplan på Värstagårdsvägen ryms inte utan backvändning skulle ske med flera omtag för att vända runt ett större fordon som sopbil. Alternativt att större fordon backar in på gatan från Sörgårdsvägen och Gryningsvägen vilket inte är trafiksäkert eller förenligt med riktlinjer för god avfallshantering.

Att inrymma en lastplats längs Sörgårdsvägen är svårt på grund av den dubbelriktade cykelbanan, befintliga stora träd och busstrafik med stombusstrafik och generellt hög turtäthet. Flera alternativa lösningar redovisas nedan för Värstagårdsvägen.

4.1. Enkelriktad gata

Genom att enkelrikta gatan förbi planområdet kan större fordon som tex leveransfordon och sopbil angöra befintliga och nya fastigheter. Trafik skulle då vara tillåten att köra från Gryningsvägen till Sörgårdsvägen för att undvika att trafik blir stående i korsningen på Sörgårdsvägen för att ta sig in på Värstagårdsvägen. Stillastående trafik på Sörgårdsvägen skulle medföra konsekvenser för busstrafiken.

För att förtydliga enkelriktningen skulle parkering och angöring kunna tillåtas på gatans båda sidor. Vilket ryms inom befintlig gata.



Figur 7 Förslag med angöring/parkering på båda sidor (gulmarkerade)

Ett alternativ till detta är att endast tillåta parkering på gatans västra sida och måla dubbelriktat cykelfält på gatans östra sida alternativt använda limmad kantsten eller pollare för att anlägga en cykelbana med enklare medel.



Figur 8 Förslag med dubbelriktat cykelfält på östra sidan (grönmarkerat)

För båda förslagen kan avsmalningar anläggas i samband med övergångsställe (vid Gryningsvägen) samt genomgående gångbana (vid Sörgårdsvägen) för att ytterligare förstärka enkelriktningen och inte bjuda in till att köra där. Skyltning och förändrade lokala trafikföreskrifter krävs även.

Konsekvenser

- All trafik till delen av Värstasgårdsvägen skulle då behöva åka via lokalgatorna i villaområdet västerifrån alternativt via Bromstensvägen och Nyhammarsgatan vilket leder till lite längre resvägar för de som ska till vårdboendet.
- Angöring och sophämtning till befintliga och planförslagets nya bebyggelse kan ske utan backning.
- Med parkering och angöring på båda sidor av gatan kan fler allmänna parkeringsplatser tillskapas.
- Med dubbelriktad cykel på gatans östra sida ges cykeln en högre prioritet i gaturummet.

4.2. Öppen gata dubbelriktad trafik

Om gatan ska vara öppen för dubbelriktad trafik finns risk för en ökning av trafik på grund av gatans läge och koppling mellan Sörgårdsvägen och Kronofogdevägen, den blir en möjlig smitväg istället för att åka Bromstensvägen. För att undvika eventuell genomfartstrafik skulle genomfartsförbud med tillägg om att endast behörig trafik får köra där införas (likt Värsta allé).



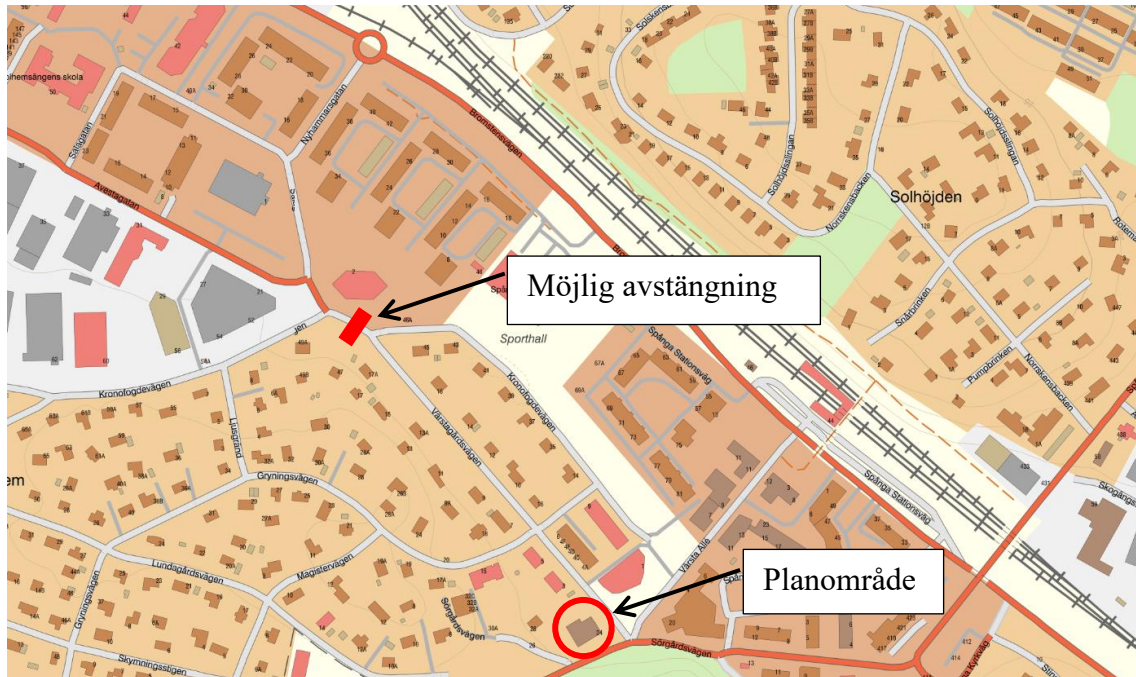
Figur 9 foto på genomfartsförbud på Värsta Allé

Konsekvenser

- Med förbud för genomfartstrafik är det svårt att kontrollera efterlevnaden och vägen kan lätt bli en smitväg då den är gen och förbinder olika delar av Spånga.
- Ökad trafik i korsningen med Sörgårdsvägen vilket i sin tur kan påverka busstrafiken.

4.3. Flyttad avstängning

Ett annat alternativ är att stänga av Värstagårdsvägen/Kronofogdevägen längre norrut för att inte få genomfartstrafik.



Figur 10 möjlig avstängning markerad (karta Lantmäteriet)

Konsekvenser

- Att stänga av gatan på annan del skulle troligen leda till mindre trafik på norra delen av Värstasgårdsvägen.
- På den södra delen av Värstasgårdsvägen, förbi planområdet, ökar trafikflödet jämfört med idag.

Utöver dessa alternativ har även cykelgata på Värstasgårdsvägen mellan Sörgårdsvägen och Gryningsvägen utretts men avfärdats.

5. PARKERING

5.1. Vårdboende

För vårdboende finns inga specifika parkeringstal framtagna för Stockholms stad. Vårdboende har främst parkeringsbehov för besökare och personal då boendet riktar sig till den som har någon form av funktionsnedsättning (psykisk eller fysisk) eller demenssjukdom. På boendena finns vårdpersonal och sjuksköterska dygnet runt. Det finns även ofta tillgång till sjukgymnaster och arbetsterapeuter. Här planeras det för ca 70 rum för boende.

Då det saknas parkeringstal har en mindre jämförelse gjorts med andra vårdboenden:

- Abrahamsberg (2020): nytt vårdboende som planerar inhysa 80 lägenheter. Här har p-talet satts till 0,125 per bostad inklusive personalparkering. Platsen ligger något längre ifrån kollektivtrafik jämfört med planområdet i Spånga.
- Järfälla (2017): p-tal om 0,1 platser/ lgh för vårdboende i zon A+.
- Täby (2019): planerat vårdboende med p-tal 0,225 per vårdplats (inkl. plats för besökare).

För detta projekt med ett nära läge till kollektivtrafik och bytespunkt mellan buss och pendeltåg samt relativt nära Stockholms centrala delar (ca 20 minuter från centralen med pendeltåg) bör ett parkeringstal om 0,1 likt det i Järfälla kunna appliceras.

5.2. Boendeparkering

För projektet har ett projektspecifikt parkeringstal tagits fram för boendeparkering där bedömning gjorts från staden om att planområdet ligger inom klassning B gällande närhet till kollektivtrafik. Detta ger ett p-tal på 0,5 men som med ambitiös nivå på mobilitetsåtgärder med rabatt om 25% ger ett p-tal på 0,37. Detta lägre p-tal skulle innebära 25 platser om det blir lägenheter.

För att uppnå den ambitiösa nivån på mobilitetsåtgärder behöver stadens krav enligt gröna p-tal uppnås.

6. SLUTSATS

För den nya detaljplanen krävs en justering av nuvarande utformning på Värstagårdsvägen för att leveranser och sophantering ska kunna ske på ett trafiksäkert och rationellt sätt. I denna utredning har flertalet alternativ studerats med beskrivning av möjliga konsekvenser. En enkelriktning av gatan ger en tydlig och trafiksäker lösning för motorfordonstrafiken. Konsekvenser med risk för ökad trafik finns i samtliga förslag men i detta alternativ bedöms ingen stor trafikökning ske och inte heller någon påverkan på kollektivtrafiken då trafik enbart tillåts köra ut från Värstagårdsvägen mot Sörgårdsvägen. För att främja ett hållbart resande och öka trafiksäkerheten för cyklister bör en cykelbana anläggas på gatans östra sida tex med enklare åtgärder.