

Trafikutredning Bagarmossen - Skarpnäck

Oktober 2015

Uppdrag Trafikutredning Bagarmossen - Skarpnäck, 261794

Titel på rapport: Trafikutredning Bagarmossen - Skarpnäck
Datum: 2015-10-29

Medverkande

Beställare: Stockholms stad, Exploateringskontoret
Kontaktperson: Patrik Berglin

Konsult: Tyréns
Uppdragsansvarig: Per Francke
Handläggare: Ali Esmaili och Per Francke
Kvalitetsgranskare: Carolina Stenbeck

Revideringar

Revideringsdatum: 2015-10-02
Version: 1.1
Initialer: PF, AE

Revideringsdatum: 2015-10-12
Version: 1.2
Initialer: PF, AE

Revideringsdatum: 2015-10-29
Version: 1.3
Initialer: PF

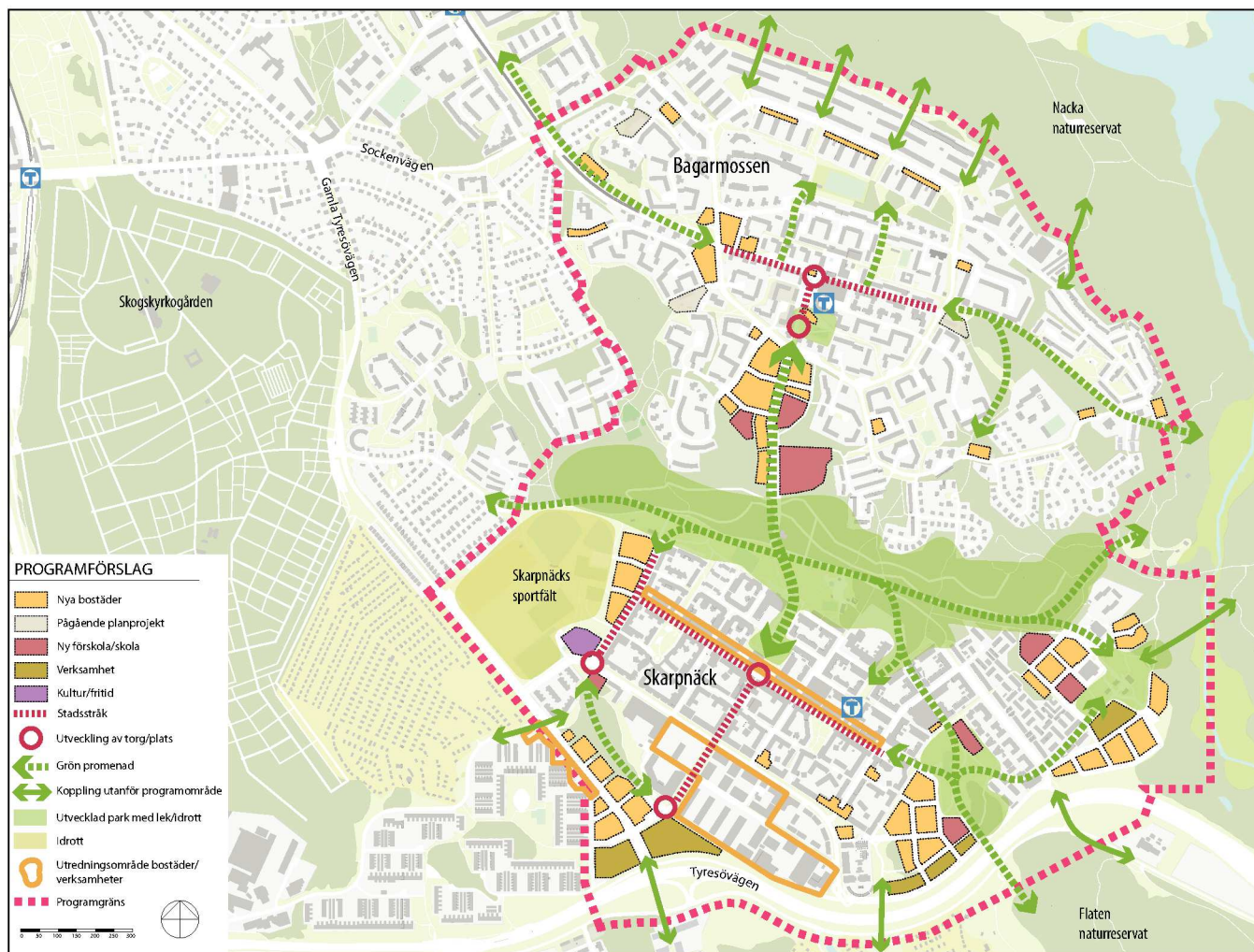
Sammanfattning

I Bagarmossen och Skarpnäck planeras cirka 2 500 - 3 000 nya bostäder. Bebyggelsen ska bidra till att binda samman Bagarmossen och Skarpnäck och utveckla stadsdelarna till att bli mer attraktiva, trygga och hållbara. I samband med programarbetet har en trafikutredning genomförts för att klargöra dagens trafiksystem men även den planerade exploaterings påverkan på trafiksystemet.

Idag präglas programområdet, liksom andra tunnelbaneförorter, av stort resande mot innerstaden vid morgonrusningen. Resandemönstret innebär begränsad framkomlighet för biltrafik under rusningen och köer bildas från Nynäsvägen till Sockenvägen och Gamla Tyresövägen. Stadsdelarnas gatustruktur skiljer sig och har olika karaktär. I Bagarmossen är bebyggelsen mer varierad och gatustrukturen är SCAFT-influerad med sina trafikseparerade uppsamlingsgator och anslutande säckgator. Skarpnäck har en mer stadsmässig, lättorienterad kvartersstruktur.

Större delen av tillkommande bebyggelse skapas utmed redan befintliga gator och vägar och därför krävs endast mindre kompletterande utbyggnad av gator. Dessa kompletteringar behövs kring ny bebyggelse vid Bergholmsskolan och i Skarpa By. Vidare utvecklas Gamla Tyresövägen från genomfartsled med landsvägskaraktär till stadsgata med bebyggelse direkt in på gatan.

Det framtida resandet kommer i större utsträckning att behöva ske med hållbara transportslag. Detta eftersom mest ledig kapacitet kommer finnas för kollektivtrafik, gång och cykel.



Figur 1. Programförslag för utveckling av Bagarmossen och Skarpnäck.

Framför allt kommer kollektivtrafiken att få ombesörja en övervägande majoritet av det framtida resandet. I och med att Hagsätragrenen övergår till blå linje i framtiden kan mer kapacitet frigöras på Skarpnäcksgrenen. I och med detta finns goda förutsättningar för att nå målet om att fler ska resa hållbart.

Utifrån de trafikanalyser som genomförts kan det konstateras att programförslaget utformats på ett sätt som skapar goda förutsättningar för ett fungerande trafiksystem. Dock krävs en del åtgärder. Det gäller främst utveckling av gång, cykel och kollektivtrafik.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
-----------------------------	----------

1 Inledning	6
--------------------------	----------

1.1 Syfte	6
-----------------	---

1.2 Avgränsning.....	6
----------------------	---

1.3 Programområdets läge i staden.....	7
--	---

2 Trafiksituation 2015	8
-------------------------------------	----------

2.1 Dagens resandemönster	8
---------------------------------	---

2.2 Gångtrafik.....	8
---------------------	---

2.3 Cykeltrafik	8
-----------------------	---

2.4 Kollektivtrafik	11
---------------------------	----

2.5 Biltrafik.....	13
--------------------	----

3 Program för Bagarmossen - Skarpnäck	16
--	-----------

3.1 Programförslaget	16
----------------------------	----

4 Trafikutveckling inom programområdet	18
---	-----------

4.1 Framtida resmönster	18
-------------------------------	----

4.2 Framtida trafikutveckling.....	19
------------------------------------	----

5 Utveckling av programområdets infrastruktur ...	21
--	-----------

5.1 Gångtrafik.....	21
---------------------	----

5.2 Cykeltrafik	21
-----------------------	----

5.3 Kollektivtrafik	24
---------------------------	----

5.4 Biltrafik.....	25
--------------------	----

5.5 Bilparkering	27
------------------------	----

6 Samlad bedömning	28
---------------------------------	-----------

1 Inledning

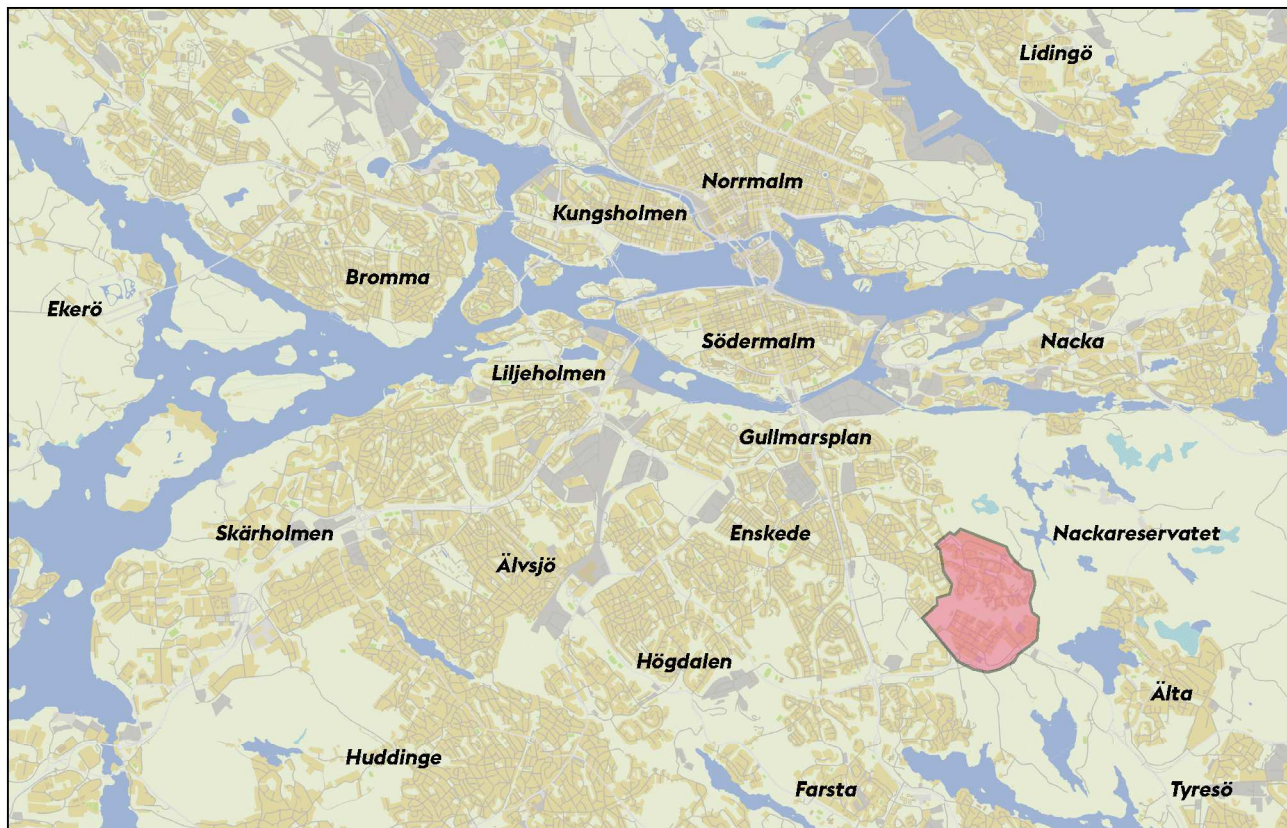
Stockholm växer och fler bostäder efterfrågas i den växande staden. I Översiktsplanen finns flertalet tyngdpunkter och utvecklingsområden utpekade utanför tullarna.

Utmed tunnelbanans Skarpnäckslinje finns två områden som står inför en större utveckling. I Bagarmossen och Skarpnäck pågår planering för att skapa cirka 2 500 - 3 000 nya bostäder. Vid sidan av nya bostäder ska den nya bebyggelsen bidra till att binda samman områdena och utveckla dem till att bli mer attraktiva, trygga och hållbara.

De två områdena är av olika karaktär och präglas av de olika tidsepoker de uppförts under. Bagarmossen har allt från villakvarter från 20-talet med smala lokalgator till miljonprogrammets flerfamiljshus med loftgångar och breda trafikseparerade huvudgator. I Skarpnäck är bebyggelsen mer homogen och uppfördes på 1980 och 1990-talet och där en tydlig kvartersstruktur finns och trafikslagen är mer integrerade. Centralt placerad i båda områdena finns tunnelbanan som utgör stommen i resandet till och från området.

1.1 Syfte

Programarbete pågår för en utveckling av Bagarmossen och Skarpnäck med fler bostäder och verksamheter. I programskedet genomförs en trafikutredning för att klarlägga hur dagens trafiksystem fungerar och analyser genomförs över planerad exploaterings påverkan på trafiksystemet och behov av eventuella framtida åtgärder.



Figur 2. Karta över Stockholms stad med programområdet markerat med rosa. Programområdet ligger cirka 7 km från Stockholms city.

1.2 Avgränsning

Trafikutredningens geografiska avgränsning utgörs av programområdet. Dock är det viktigt att beakta påverkansfaktorer i angränsade stadsdelar eftersom programområdets trafiksituation till stor del styrs av hur trafiksystemet fungerar i övriga Storstockholm.

1.3 Programområdet

Programområdet ligger i sydöstra delen av Stockholm och gränsar mot Nackareservatet i öst, Sköndal i syd, Skogskyrkogården i väst och Kärrtorp i norr.

Bagarmossen är en tidstypisk 50-tals förort uppbyggd kring tunnelbanan som invigdes 1958. Bebyggelsen är blandad med småhus och villabebyggelse utanför centrum och flerfamiljshus, byggda i allmännyttas regi, i centrum.

2 Trafiksituation 2015

Resandet inom programområdet präglas likt andra tunnelbaneförorter av stort resande mot innerstaden under morgonrusningen. Resorna görs främst med tunnelbanan men även med bil och cykel. Samtliga trafikslags infrastruktur är tydligt radiell mot centrala Stockholm. Det resulterar i större köbildningar och framkomlighetsproblem på Nynäsvägen med anslutande vägar. Framkomligheten och kapaciteten för kollektivtrafiken, speciellt tunnelbanan, är att betrakta som god.

Mer lokalt inom programområdet skiljer sig gatustrukturen åt mellan Bagarmossen och Skarpnäck. I Bagarmossen är gatustrukturen anpassad efter biltrafiken där de flesta gator har liknande karaktär med smala gångbanor och breda körbanor med parkerade bilar längs kantsten. I Skarpnäck är gatustrukturen mer stadsmässig utifrån den etablerade kvartersstrukturen och är således mer anpassad för fotgängare.

2.1 Dagens resandemönster

För att beskriva dagens resande har statistik på färdmedelsfördelning inhämtats från olika källor. Dessa olika underlag har sedan sammanvägts till en bedömd färdmedelsfördelning för Bagarmossen och Skarpnäck. Underlagen som använts är "SL:s statistik redovisad i Fakta om SL och länet 2013" och statistik från Trafikkontoret.

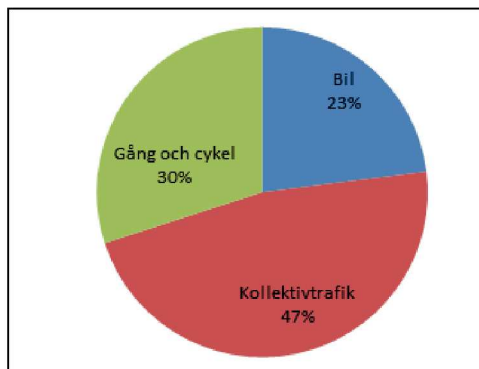
I figur 4 redovisas en sammanvägning för färdmedelsvalen som bedömts vara representativt för Bagarmossen och Skarpnäck.

2.2 Gångtrafik

Gångtrafikens förutsättningar styrs av hur tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet upplevs på gångstråken. Inom programområdet är dessa förutsättningar olika beroende på Bagarmossens och Skarpnäcks planering. Gemensamt för områdena är att kollektivtrafiken och tunnelbanan i synnerhet alstrar resor till fots.

I Bagarmossen saknas en tydlig huvudgata och för fotgängare är gatustrukturen svårorienterad. Blandningen av gångstråk inom kvarter, i parker och utmed gatorna bidrar till en otydlig struktur. För att hitta till centrum och tunnelbana krävs lokalkännedom.

I planeringen av Bagarmossens gator har trafikseparering tillämpats på större och mer trafikerade gator. På Byälvsvägen finns exempelvis flera planskilda passager för fotgängare och cyklister. I dagens trafikplanering är det inte alltid som planskildheter anses vara lämpliga i stadsmiljö, då de skapar otrygga platser framförallt nattetid och bidrar till ett allmänt försämrat samspel mellan gång- cykel- och biltrafik. Dock kan planskildheter vara motiverade om det till exempel handlar om att skapa säkra gångvägar för barn till skolan.



Figur 4. Dagens bedömda färdmedelsfördelning.

Kopplingen mellan Bagarmossen och Skarpnäck går tvärs över Skarpnäcksvägen genom skogsparterna mellan stadsdelarna. Belysningen på stråken är delvis bristfällig och tryggheten upplevs idag som mindre bra. På dessa sträckor är också nivåskillnaden mellan områdena tydlig med branta lutningar på gång- och cykelvägar vilket försämrar tillgängligheten.

I Skarpnäck finns en tydligare kvartersstruktur vilket gör att gatunätet är mer lättorienterat och tydligt. Gångbanebredderna är generellt mer generösa i Skarpnäck än i Bagarmossen. För Skarpnäck utgör Tyresövägen en tydlig barriär och gräns mot Sköndal. Marken i Skarpnäck är också att betrakta som flack, vilket leder till god tillgänglighet.



Figur 5. Gång- och cykelvägen utmed Skarpnäcks Allé i höjd med entrén till tunnelbanan.

2.3 Cykeltrafik

Precis som för gångtrafiken är förutsättningarna för cykeltrafiken olika i Bagarmossen och Skarpnäck. Generellt ska en cykelväg vara gen och tydligt separerad från övriga trafikslag. För det övergripande cykelvägnätet kan dessa kriterier sägas vara uppfyllda på stråk som exempelvis Gamla Tyresövägen, Sockenvägen och Flatenvägen. Dock är de lokala stråken, framför allt inom Bagarmossen, bristfälliga när det gäller separering från biltrafik och fotgängare samt att de bitvis är osammanhängande. Detta gör att de lokala stråken upplevs mer svårorienterade eftersom gatustrukturen är mer anpassad för resor med bil.

I figur 7 redovisas stråk för gång- och cykel i Bagarmossen och Skarpnäck. Dessa stråk finns redovisade i Stockholms stads Cykelplan och i stadens cykelkarta.

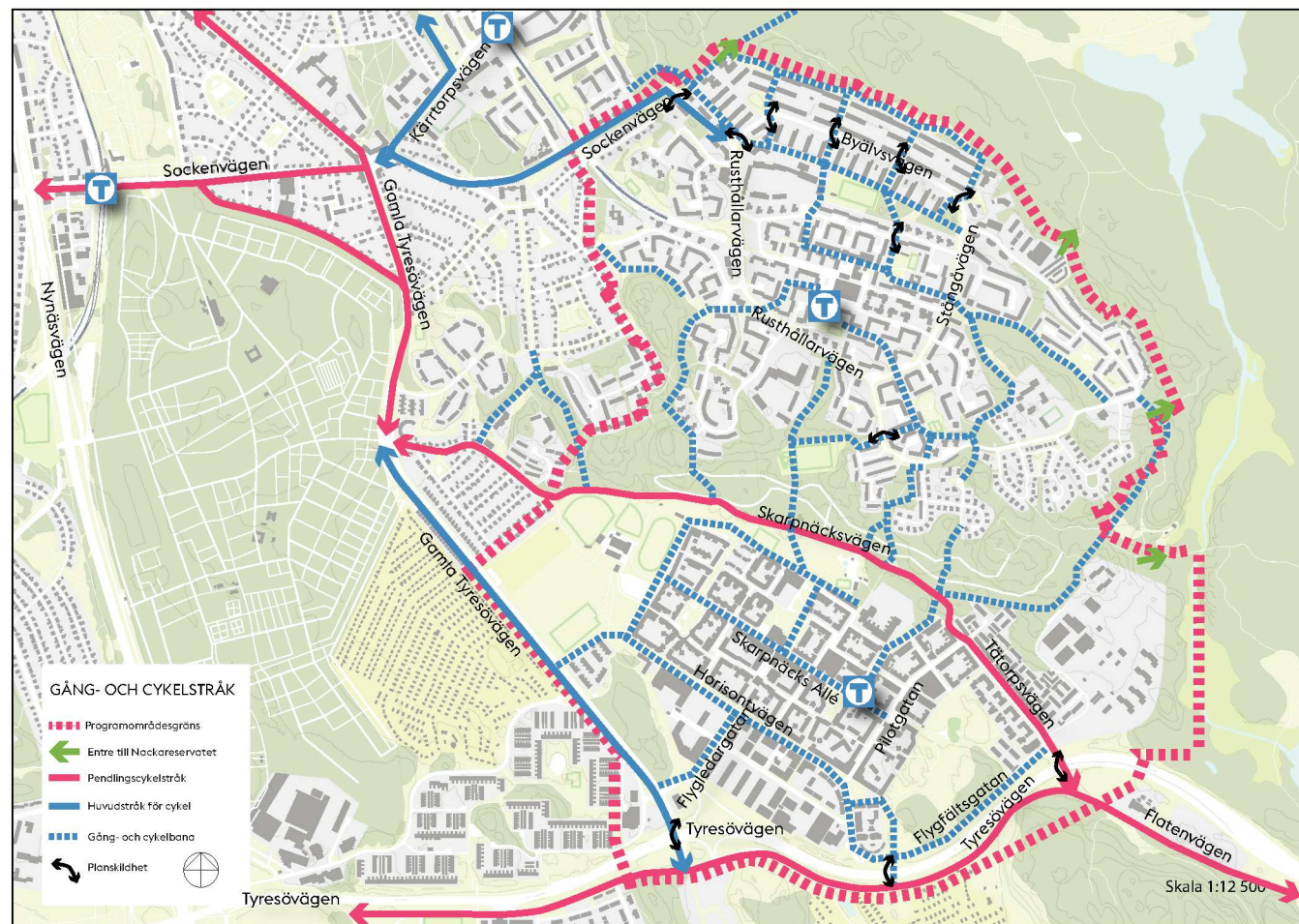


Figur 6. Cykelbana på Gamla Tyresövägen, som är ett utpekat pendlingscykelstråk.

2.3.1 Pendlingsstråk

Inom programområdet finns två utpekade pendlingsstråk i Cykelplanen. Ett stråk sträcker sig längs Skarpnäcksvägen mellan Flatenvägen och Gamla Tyresövägen. Stråket binder samman sydöstra Stockholm med övriga söderort samt pendlingsstråk vidare mot innerstaden. Skarpnäcksvägen var tidigare en landsväg men används idag främst av cyklister men även fotgängare.

På sträckan finns enligt Cykelplanen förbättringsmöjligheter för att höja standarden, genom att bredda stråket. På Flatenvägen mellan korsningen med Tatorpsvägen och Sandåkravägen finns ett utpekat pendlingsstråk för resor i öst-västlig riktning. Idag sker cykling i blandtrafik och i Cykelplanen föreslås en ny cykelbana anläggas på denna sträcka.



Figur 7. Befintliga gång- och cykelstråk.

2.3.2 Huvudstråk

Till respektive område finns ett huvudstråk som kopplar samman lokalstråken i stadsdelarna till det mer övergripande cykelvägnätet. Längs Sockenvägen finns ett huvudstråk som ansluter till Bagarmossen. Huvudstråket som ansluter till Skarpnäck finns längs Gamla Tyresövägen.

Cykellösningen på sträckorna varierar. Längs Gamla Tyresövägen och Sockenvägen finns skyltad kombinerad gång- och cykelbana, delar av sträckan uppfyller ej krav på breddmått och separering enligt stadens Cykelplan.



Figur 8. Huvudstråk för cyklister utmed Gamla Tyresövägen.

2.3.3 Lokalstråk

De centrala delarna av områdena utgörs av lokalstråk där cykling sker i blandtrafik. Tydliga kopplingar till huvud- och pendlingsstråk saknas idag vilket gör att cykelvägnätet som helhet blir osammanhängande. För det lokala cykelvägnätet finns behov av förbättringsåtgärder som prioriterar upp cykeln som transportmedel och blir mer konkurrenskraftig gentemot bilen. Cykling i blandtrafik på gator med 30 km/h är godkänd standard enligt Cykelplanen.



Figur 9. Lokal gång- och cykelväg mellan Bagarmossen och Skarpnäck.



Figur 10. Huvudstråk för cyklister utmed Sockenvägen. För smal för att anses ha god standard enligt Cykelplanen.

2.3.4 Cykelparkering

Cykelparkering finns i Bagarmossen och Skarpnäck centrum, främst i anslutning till tunnelbanestationerna. Under vardagar överstiger beläggningen på cykelparkering vid Bagarmossen tunnelbanestation ofta 100 %. Cykelparkeringen har idag bristande kvalitet då varken väderskydd eller säkra parkeringsplatser finns. När ordnade parkeringar saknas eller är fullbelagda parkeras cyklar på andra platser, där de kan vara i vägen för fotgängare och cyklister och i värsta fall utgöra en fara för personer med synnedsättning. Cyklar utanför cykelställ försvårar också renhållning och underhåll.

I Skarpnäck är beläggningen på cykelparkeringen något lägre. Den främsta anledningen till detta bedöms vara parkeringens kvalitet, bland annat saknas väderskydd och att färre reser med tunnelbanan från Skarpnäck.

Beläggningen på cykelparkeringarna i Bagarmossen tyder på god potential att öka andelen cykelresor ytterligare.



Figur 11. Cykelparkering på torget utanför tunnelbanan i Bagarmossen.

2.4 Kollektivtrafik

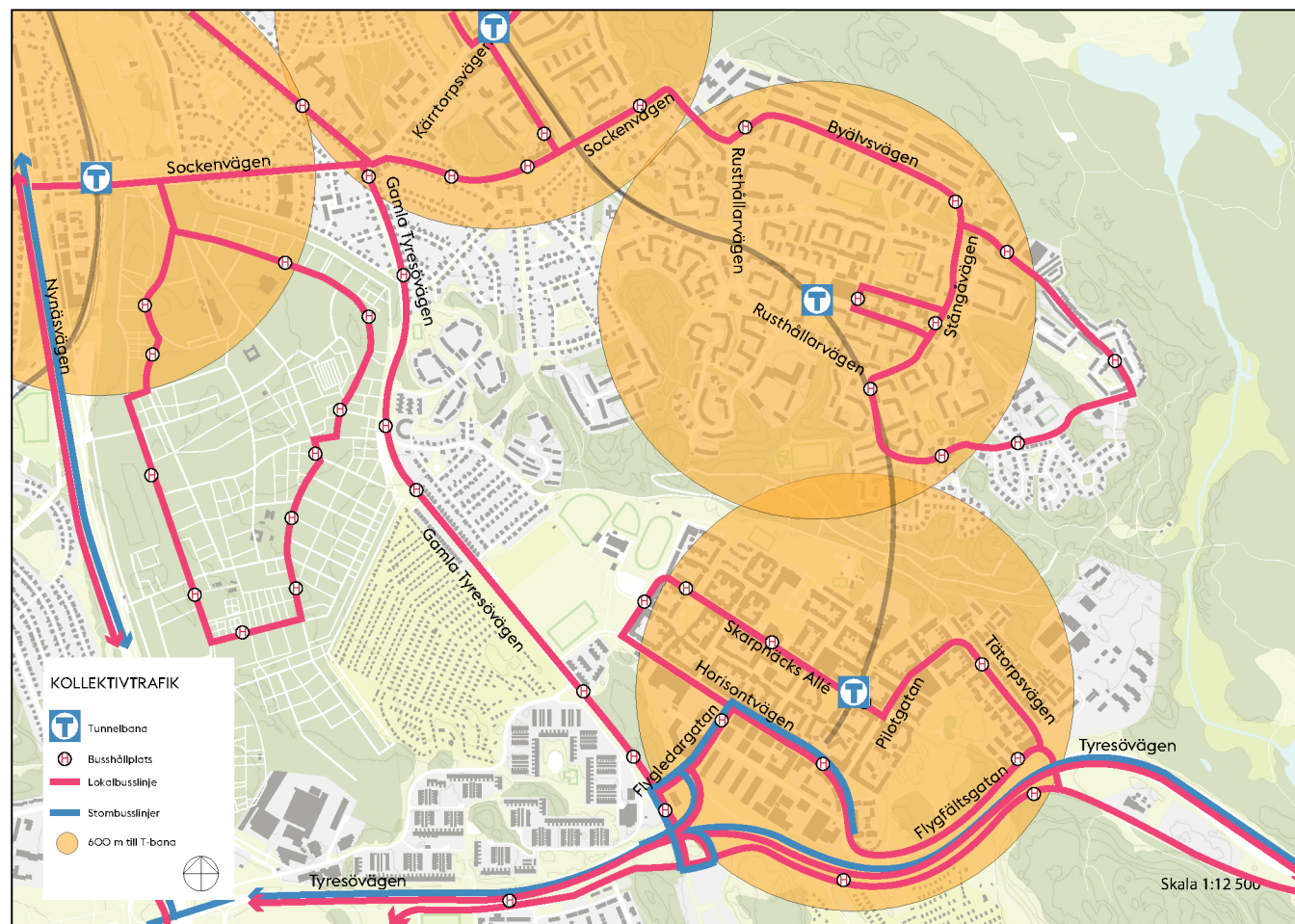
Bagarmossen och Skarpnäck försörjs med både tunnelbana och buss. Kollektivtrafikutbudet bedöms i sin helhet vara god. Påstigande i både Bagarmossen och Skarpnäck kan under morgonrusningen erbjudas sittplats. Kapacitetsbrister uppstår i närheten av Gullmarsplan och Skanstull. Resandet präglas av tydlig morgonrusning där nästan hälften av alla resor från Bagarmossen och Skarpnäck görs under tre timmar. Under eftermiddagen är rusningstiden inte lika intensiv och resandet är mer utspritt över flera timmar.

2.4.1 Tunnelbana

Tunnelbanan trafikeras av grön linje 17 som går mellan Åkeshov och Skarpnäck. Från Skarpnäck till Gullmarsplan, som är Söderorts knutpunkt, tar en resa cirka 10 minuter. Vidare tar en resa till Stockholms centralstation cirka 20 minuter där byte till pendeltåg, samtliga tunnelbanelinjer och bussar kan göras.

Dagens kapacitet kommer i framtiden att öka då Hagsätragrenen integreras med blå linjes Nackagren. Tidigare bedömningar från Trafikförvaltningen indikerar ca 40-50 % ökad kapacitet genom fler avgångar.

Enligt statistik från SL var det år 2013 cirka 5 000 påstigande och 4 800 avstigande på tunnelbanan i Skarpnäck under ett vardagsdygn. Vid morgonrusningen (06.00-09.00) är antalet påstigande 1 900 resenärer vilket motsvarar cirka 40 % av totala resandet från Skarpnäck.



Figur 12. Kollektivtrafik inom programområdet.

För Bagarmossen var det cirka 6 600 påstigande och 6 400 avstigande per vardagsdygn. Vid morgonrusningen (06.00-09.00) var antalet påstigande 2 400 resenärer vilket motsvarar cirka 35 % av det totala resandet.

För en vanlig kollektivtrafikresenär är 400-600 meter ett önskvärd gångavstånd till hållplats enligt Trafikförvaltningens riktlinjer. I figur 12 redovisas radier på 600 meter från tunnelbanastationer. Både i Bagarmossen och Skarpnäck ligger

stadsdelens tyngdpunkt inom dessa radier. Längs Gamla Tyresövägen och vid Skarpa By överstiger dock avståndet 600 meter. Dessa områden är delvis försedda med busslinjer men åtgärder krävs för att öka tillgängligheten till tunnelbanan. I båda stadsdelarna har det vid medborgardialoger uttryckts önskemål om nya tunnelbaneuppgångar. Detta tyder på att tillgängligheten till tunnelbanan kan förbättras. Dock krävs ett större underlag, cirka 4 500 resenärer per dygn i båda riktningar för att motivera en ny uppgång.

2.4.2 Busstrafik i programområdet

Bussförbindelserna till Skarpnäck är goda. Sex busslinjer trafikerar området. Stomlinje 172 (Skarpnäck-Norsborg) och 173 (Skarpnäck-Älvsjö station- Skärholmen), lokallinje 180 (Kärrtorp-Skarpnäck-Orhem), 181 (Skarpnäck-Sköndal C-Farsta Strand) och nattlinje 890 (Stockholm C-Tyresö). Idag går endast lokallinjerna 180 och 181 via Skarpnäcks Allé och ansluter till tunnelbanestationen. Kopplingen mellan tunnelbana och stombuss är idag bristfällig och för att kunna göra ett byte krävs att resenären går cirka 300-400 meter. Stombussarna trafikerar Skarpnäck med 15 minuterstrafik under rusningstid. Gatunätet i Skarpnäck är väl anpassat efter busstrafik med raka gator och tydliga huvudstråk.

Bagarmossen trafikeras av två busslinjer. Busslinje 161 är en lokallinje och trafikerar sträckan Bagarmossen - Midsommarkransen - Gröndal. Nattlinjen 194 trafikerar sträckan Bagarmossen - Sergels torg. Busslinje 161 trafikerar Bagarmossen med 30 minuterstrafik under maxtimmar. Även i Bagarmossen är kopplingen mellan tunnelbana och buss bristfällig, kopplingen är otydlig och för att byta från buss till tunnelbana krävs lokalkännedom.

I Bagarmossen är gatunätet mindre bra anpassat för busstrafik. Stadsdelens gatunät består av små kurviga lokalgator som gör körförhållandena svåra och sänker komforten. Byälsvägen-Stångåvägen-Rusthållarvägen är den ringled som är bäst anpassad för busstrafik. Idag trafikeras endast Byälsvägen-Stångåvägen av busstrafik.

Vid dialogmöten som staden haft tillsammans med boende i Bagarmossen och Skarpnäck har önskemål om utvecklad busstrafik i Bagarmossen framförts. Detta tyder på att busstrafiken i Bagarmossen idag är bristfällig och inte motsvarar de boendes behov och önskemål. Utbudet av busstrafik styrs dock av tunnelbanan där tanken är att busstrafiken ska komplettera tunnelbanan på sträckor där det antingen är för långt till tunnelbanan eller i relationer där sammankopplingar mellan andra linjer eller stadsdelar kan göras.



Figur 13. Entrén till tunnelbanan i Skarpnäck. Hållplats för lokalbuss finns direkt utanför.



Figur 14. Parkerad lådcykel vid hållplatsläge för stom- och lokalbussar på Flygledargatan. Cykelparkering kan förseas med väderskydd för att bli än mer attraktiv.



Figur 15. Linje 161 trängs med bilar på Sockenvägen.

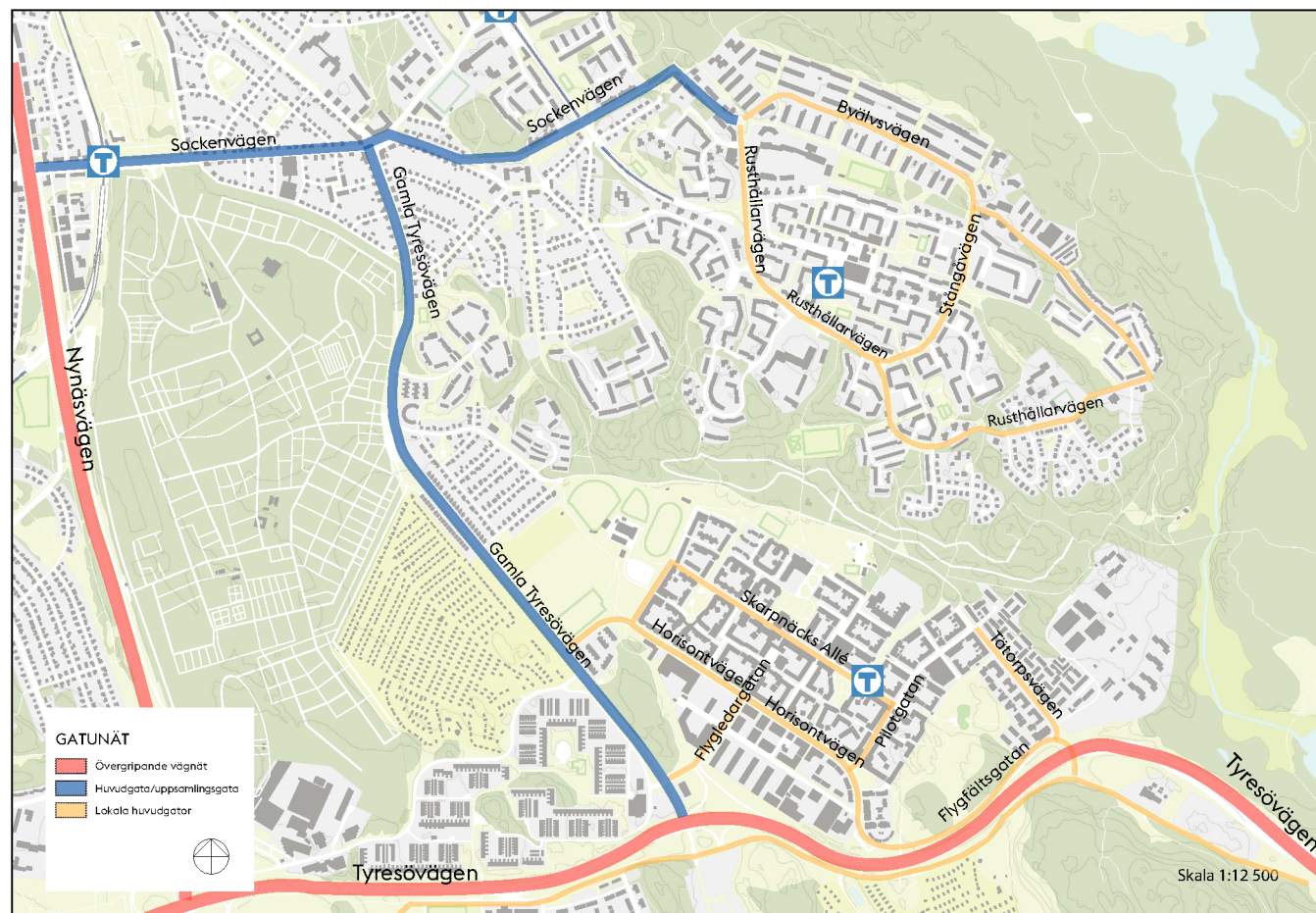
2.5 Biltrafik

Biltrafiken i programområdet har som gemensam nämnare att den största målpunkten är Nynäsvägen. Från väg 73, Nynäsvägen, länkas Skarpnäck och Bagarmossen ihop med Tyresövägen, Gamla Tyresövägen och Sockenvägen. Trafiksituationen liknar övriga Storstockholm med ett stort resande mot innerstaden och norra länshalvan under förmiddagen med längre köbildningar och framkomlighetsproblem.

2.5.1 Gatustruktur

Mer lokalt skiljer sig Bagarmossen och Skarpnäck gällande gatustruktur och utformning av gaturummen. I Bagarmossen är bebyggelsen mer varierad och gatustrukturen är SCAFT-influerad med sina trafikseparerade uppsamlingsgator och anslutande säckgator. I Skarpnäck är bebyggelsen mindre varierad gällande planutformning och en tydlig kvartersstruktur finns som formar gatustrukturen. I Skarpnäck finns inte samma trafikseparering och orienterbarheten är generellt högre än i Bagarmossen.

I Bagarmossen utgörs det lokala huvudvägnätet av Sockenvägen, Rusthållarvägen, Stångåvägen, Ljusnevägen och Byälvsvägen. All trafik samlas upp på Sockenvägen och leds ut till det övergripande vägnätet (Nynäsvägen och Tyresövägen). Inom stadsdelen är högsta tillåtna hastighet 30 km/h, Sockenvägen och Gamla Tyresövägen har dock 50 km/h som högsta tillåtna hastighet.



Figur 16. Gatunät 2015.

I Skarpnäck består huvudvägnätet av Horisontvägen, Flygledargatan, Skarpnäcks Allé, Pilotgatan, Tåtorpsvägen och Flygfältsgatan. Flygledargatan och Horisontvägen är kopplingar från stadsdelen till det övergripande vägnätet (Tyresövägen), även Flygfältsvägen och Tåtorpsvägen kopplar till det övergripande vägnätet vidare mot Tyresövägen och Nynäsvägen.

Inom stadsdelen är högsta tillåtna hastighet 30 km/h, delar av Skarpnäcks Allé är dock reglerat som gångfartsområde. Horisontvägen och Flygfältsgatan som utgör en del av huvudvägnätet i Skarpnäck har 50 km/h som högsta tillåtna hastighet.

2.5.2 Koppling mellan stadsdelarna

Biltrafiken saknar i dagsläget en direktkoppling mellan Skarpnäck och Bagarmossen. En bilresa mellan stadsdelarna måste idag göras via Gamla Tyresövägen och Sockenvägen. Med avsaknaden av en direktkoppling finns både för- och nackdelar som analyseras mer ingående i kapitel 5.4.6. Den stora nackdelen är att en kort bilresa, vid fel tidpunkt på dygnet, kan ta väldigt lång tid och belasta redan hårt belastade Gamla Tyresövägen och Sockenvägen. Fördelen med att ingen direktkoppling finns är att korta "onödiga" bilresor minskar och mer hållbara transportmedels konkurrenskraft ökar. Vidare skulle en gatukoppling kunna stärka integrationen mellan områdena eftersom tillgängligheten ökar. Men då krävs sannolikt åtgärder för att förhindra onödig genomfartstrafik så gatan inte upplevs som en barriär.

2.5.3 Trafikflöden

På Sockenvägen väster om Gamla Tyresövägen är trafikflödet cirka 11 700 fordon/dygn. Öster om Gamla Tyresövägen sjunker trafikflödet. På Gamla Tyresövägen är trafikflödet cirka 6 500 fordon/dygn och på Flygledargatan är trafikflödet cirka 9 000 fordon/dygn. Trafikflöden på gator i programområdet framgår av figur 18.

De senaste 10-15 åren har trafikflöden endast förändrats marginellt. På vissa sträckor har trafikflödena till och med sjunkit. Detta trots att ny bebyggelse uppförts under denna period.

2.5.4 Tillgänglighet och Framkomlighet

Då Gamla Tyresövägen och framför allt Sockenvägen är uppsamlingsgator för Bagarmossen och

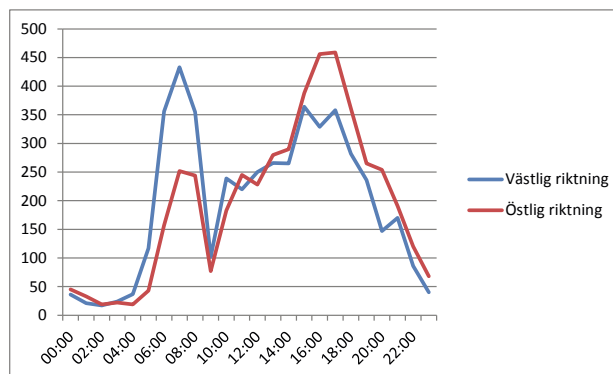


Diagram 1. Trafikflöde fördelat över dygnet på Sockenvägen mellan Statsrådsv. och Kärrtorpsv. (2013-03-13)

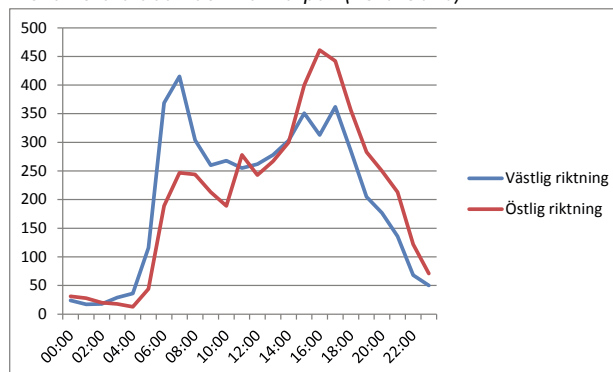


Diagram 2. Trafikflöde fördelat över dygnet på Sockenvägen mellan Statsrådsv. och Kärrtorpsv. (2013-03-14)

Skarpnäck bildas i rusningstider köer. Detta beror på att kapacitetstaket är nått. I diagram 1 och 2 redovisas trafikflödet per timma i ett snitt på Sockenvägen. Tydligt är att det finns två rusningsperioder under ett dygn.

Idag är Sockenvägen hårt belastad under högttrafikperioderna vid för- och eftermiddag. Tydligast är problemen i korsningen med Gamla Tyresövägen där köer uppstår och blockerar intelligande korsningar. Köer på 300 meter eller mer

på Sockenvägen är inte ovanligt och bilister blir stående 5-10 minuter innan de kan passera genom korsningen med Gamla Tyresövägen. Samma typ av framkomlighetsproblematik finns vid Sockenvägens anslutning till Nynäsvägen. Denna trafiksituation liknar övriga större infartsleder till centrala Stockholm och är att betrakta som normal under rusningstid. Åtgärder i korsningen Sockenvägen och Gamla Tyresövägen kan inte minska köerna så länge framkomlighetsproblemen finns på Nynäsvägen.

Då framkomligheten på Sockenvägen och Nynäsvägen är bristande i rusningstrafik söker biltrafiken alternativa "smitvägar". Ett exempel är Gamla Tyresövägen som sträcker sig parallellt med Nynäsvägen. Köer söderut från korsningen med Sockenvägen kan ibland uppgå till mellan 500 - 1 000 meter och bilar kan bli ståendes upp till 15 minuter i kö.



Figur 17. Köbildning under förmiddagens maximtid på Gamla Tyresövägen.

2.5.5 Bilparkering

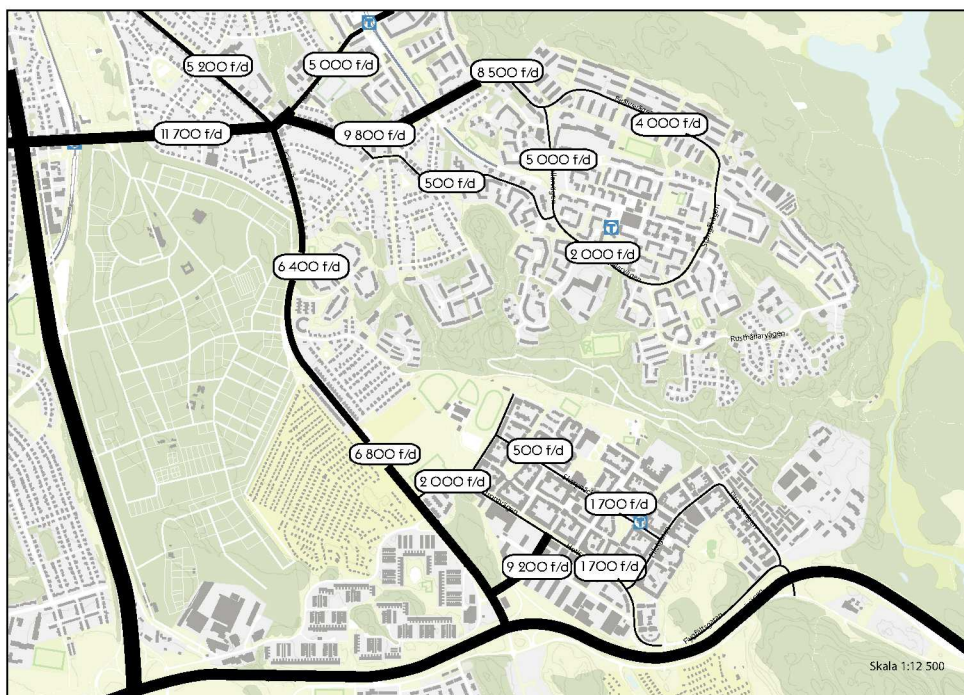
Utbudet och utformningen av parkering skiljer sig mellan Bagarmossen och Skarpnäck. I Skarpnäck gäller generellt parkeringsförbud på gator i området och parkering finns inom kvarter-smark. Dock tillåts parkering utmed kantsten på delar av Horisontvägen och Tåtorpsvägen. Utmed Skarpnäcks Allé finns besöksparkering. I Bagarmossen sker parkering utmed kantsten på ena en sida av gatan. Detta gäller generellt i området bortsett Byälvsvägen och Sockenvägen.

Den allmänna parkeringen inom programom-rådet är främst i form av kantstensparkering. Utöver dessa platser finns även parkeringsplatser på tomtmark som tillhör bostadsrättsföreningar och verksamheter. Kantstensparkeringen är idag gratis med parkeringsförbud vissa servicedagar.

Den höga beläggningen på parkering i området gör att söktrafik kan uppstå och bidrar därför till ökade trafikmängder. Utbudet av parkering gör dessutom att bilinnehavet underlättas och således till fler bilresor, vilket i sin tur bidrar till ökade framkomlighetsproblem vid Sockenvägen och Nynäsvägen.

2.5.6 Trafiksäkerhet

I Bagarmossen och Skarpnäck har inga större eller allvarliga brister kunnat konstateras gällande trafiksäkerhet. Den eventuella förbättringspo-tential som finns gäller att säkerställa hastig-hetsefterlevnaden. Generellt är hastighetsefterlevnaden lägre på längre sträckor med raka och breda gaturum.



Figur 18. Uppmåttade biltrafikflöden 2010 - 2015.



Figur 19. Byälvsvägens breda och raka gaturum ger inte intryck av att vara en 30-gata.



Figur 20. Skarpnäcks Allé har byggts om för att sänka hastig-heterna och minska genomfartstrafiken. Åtgärderna inkluderar timglashållplatser och gångfartsområden.

3 Program för Bagarmossen - Skarpnäck

Programförslaget för Bagarmossen - Skarpnäck är ett resultat av de ambitioner som finns i Översiktsplanen om att skapa ett samband mellan Bagarmossen och Skarpnäck. Planering för utveckling av detta samband med ny bebyggelse har pågått i olika former sedan 2012. Initialt studerades främst Bagarmossen där ett antal förtätningsprojekt föreslogs. Efter samråd valde staden att ta ett omtag och revidera inriktningen för arbetet. Ambitionen höjdes gällande den mängd bostäder som skulle skapas och programområdet utökades.

Inför den planering som nu pågår genomfördes en designdialog. Denna dialog innebar att allmänheten bjöds in för att framföra sina åsikter kring programmets inriktning. I dialogen diskuterades allt från bebyggelseplacering till trafikfrågor. Efter genomförd designdialog påbörjades arbetet med att ta fram förslag till ny bebyggelse. Parallellt med detta startades ett antal utredningar vars syfte är att studera tillkommande bebyggelse ur olika perspektiv.

Programförslaget ska ut på samråd under hösten 2015 med ambitionen att ha ett godkänt program färdigt till sommaren 2016.

3.1 Programförslaget

I processen med att ta fram ett programförslag har olika typer och placering av bebyggelse studerats. Det slutliga förslaget har tillkommit genom en iterativ process där olika sidoutredningar kopplat till programmet har kommenterat och analyserat den tillkommande bebyggelsen.

Programförslaget omfattar cirka 2 500 - 3 000 nya bostäder i Bagarmossen och Skarpnäck. I figur 21 framgår tillkommande bebyggelses placering, innehåll och samband med befintlig bebyggelse.

Tillkommande bebyggelse sker i stor utsträckning genom förtätningar i befintliga kvarter och områden. Majoriteten av den nya bebyggelsen skapas genom att bebygga sportfältet, Skarpa By och Skärgårdsskogen i Skarpnäck och området kring Bergholmsskolan i Bagarmossen.

Vid sidan av att tillskapa nya bostäder läggs stor vikt i programförslaget att skapa kopplingar mellan och inom områdena. Framför allt märks det i stråket som går genom den planerade bebyggelsen kring Bergholmsskolan och som sedan leder vidare mot tunnelbanan i respektive område. I öst-västlig riktning utvecklas Skarpnäcksvägen till ett parkstråk där nya och befintliga aktiviteter och verksamheter utvecklas. Tanken är att stråket ska skapa en attraktiv mötesplats för boende i Bagarmossen och Skarpnäck.

Eftersom större delen av bebyggelsen skapas utmed redan befintliga gator och vägar krävs endast mindre kompletterande utbyggnad av gator. De kompletteringar som behövs är främst kring Bergholmsskolan och i Skarpa By. Vidare utvecklas Gamla Tyresövägen från genomfartsled med landsvägskaraktär till stadsgata med bebyggelse direkt intill gatan. Eftersom den framtida möjligheten att öka kapaciteten för biltrafiken är begränsad kommer inriktningen vara att det framtida resandet i större utsträckning kommer behöva ske med hållbara transportslag. Kollektivtrafik, gång och cykel är de mest utvecklingsbara trafikslagen inom programområdet. I och med att Hagsätragrenen som övergår till blå linje i framtiden kan mer kapacitet frigöras på Skarpnäcksgrenen. Med anledning av detta finns goda förutsättningar för att nå målet om att fler ska resa hållbart.



Figur 21. Programförslag för utveckling av Bagarmossen och Skarpnäck.

4 Trafikutveckling inom programområdet

I arbetet med att ta fram programförslaget har ett antal trafikanalyser gjorts. Dessa analyser har fokuserat på det framtida resandet, utvecklingen av kollektivtrafiken, anslutning av nya gator och cykelvägar.

4.1 Framtida resandemönster

Att ta fram trafikprognoser för dessa typer av områden i nära anslutning till Stockholms innerstad är komplext. Denna komplexitet ligger i ett störningskänsligt och överbelastat vägnät samt ett framtida växande tunnelbanesystem och där framför allt biltrafikens roll i ett ökat resande är svårbedömd.

För att göra bedömningar om den framtida trafikutvecklingen har olika underlag studerats. Tidigare trafikanalys för Bagarmossen har analyserats likväl som underlag från Trafikkontoret gällande trafikprognoser för angränsande områden. Vidare kommer tunnelbanans utbyggnad innebära att kapacitet frigörs på Skarpnäcksgrenen vilket möjliggör ökat kollektivt resande.

Det framtida resandet styrs av respektive trafikslags kapacitet att ombesörja ett ökat resande. Slutsatsen är att det framtida resandet kommer att ske med kollektivtrafik, cykel eller som fotgängare i större utsträckning än idag. Detta beror på biltrafikens begränsade möjlighet att växa. Begränsningen beror på att Sockenvägen och Nynäsvägen idag är kraftigt belastade med begränsad framkomlighet vid maxtimmar. En ökning av biltrafiken innebär en försämrad framkomlighet förutsatt att en utbyggnad av vägkapaciteten inte görs, en utveckling som inte bedöms vara trolig. Att trafiken skulle kvarstå eller inte öka över dagens nivå är troligt och efterliknar den trafikutveckling som varit i Bagarmossen och Skarpnäck de senaste 10-15 åren (trafikmängderna är kvar på samma nivå även efter att cirka 500 bostäder tillkommit). Samma mönster finns för Stockholms innerstad. I innerstaden har biltrafikmängderna minskat. Minskningen beror på att det införts trängselavgift, blivit dyrare att parkera och att vägkapaciteten inte kan byggas ut mer. Vägkapaciteten kommer sannolikt minska till följd av att biltrafikens framkomlighet prioriteras ned till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik.



Figur 22. Redan idag sker stor inpendling med cykel till tunnelbanan i framför allt Bagarmossen. Med förbättrade cykelvägar och parkeringsmöjligheter kan cykelpendlingen öka ytterligare.

4.2 Framtida trafikutveckling

Eftersom det framtida resandet med framför allt biltrafik är svårbedömt har två scenarion tagits fram. Dessa har tagits fram för att resonera kring olika nivåer av biltrafikökningar och vad de styrs av. De två scenarion som tagits fram är:

Scenario låg med biltrafikmängder likt idag och där det framtida resandet sker med kollektiv-, gång- och cykeltrafik.

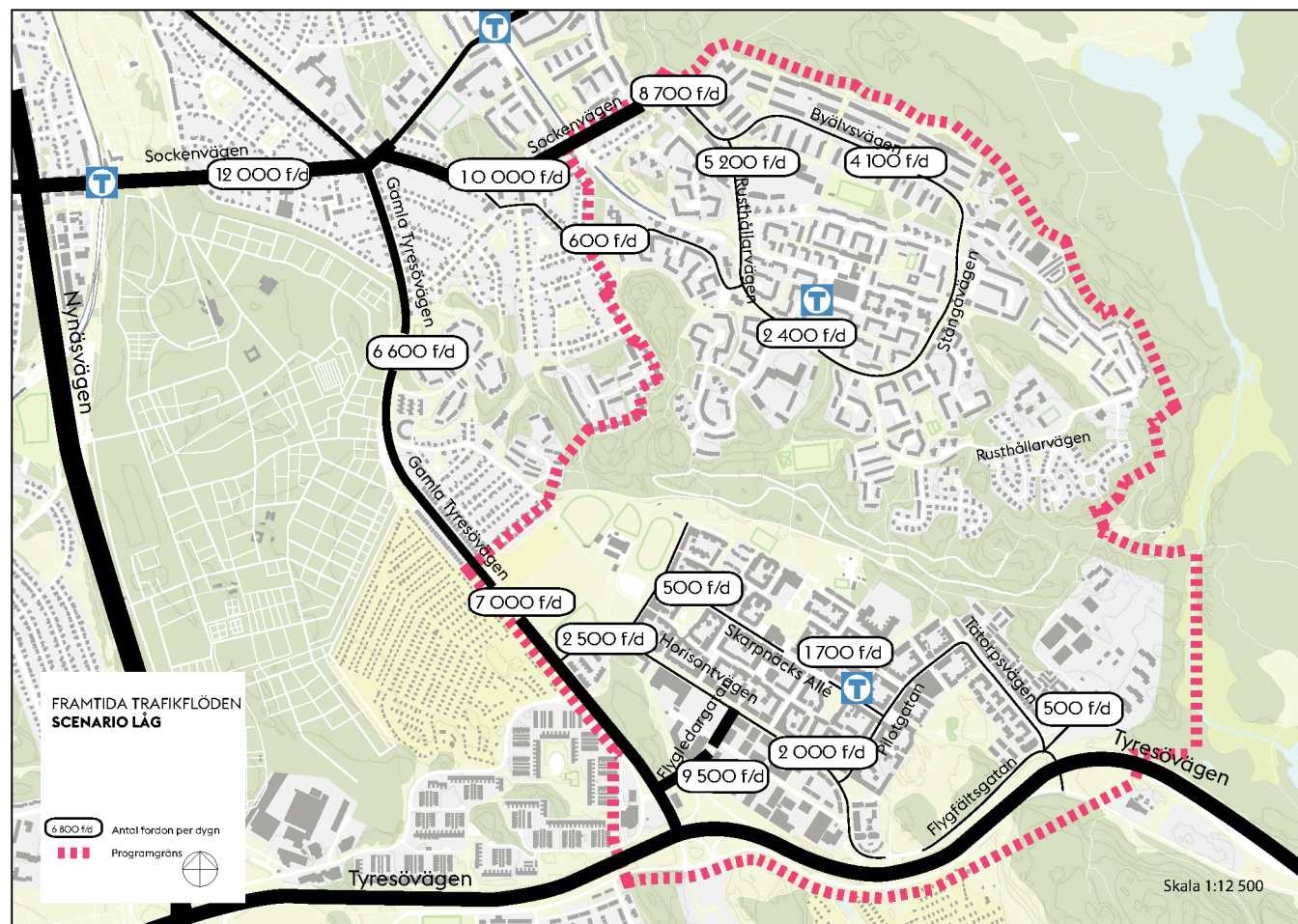
Scenario hög med ökade biltrafikmängder utifrån de alstringstal som finns för området idag.

4.2.1 Scenario låg

I detta scenario antas mängden biltrafikresor kvarstå på dagens nivå med endast marginella ökningar. Detta scenario bygger på antagandet om att tunnelbanans kapacitet ökar, att kapacitetstaket för biltrafiken är nådd och gång- samt cykeltrafik ska ta en större andel av resandet.

Bedömda framtida trafikmängder i figur 23 visar endast marginella skillnader mot idag. Några områden pekas ut där biltrafikbelastningen eventuellt skulle kunna öka. Det gäller framför allt områden med sämre kontakt med kollektivtrafiken eller som det utvecklade sportfältet som får fler besökare med nya verksamheter.

Med de antaganden som gjorts i detta scenario bedöms problematiken för biltrafiken kring Sockenvägen och Nynäsvägen vara av samma karaktär och på samma platser som idag.



Figur 23. Bedömda trafikmängder i scenario låg.

För att skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande krävs åtgärder, bland annat följande:

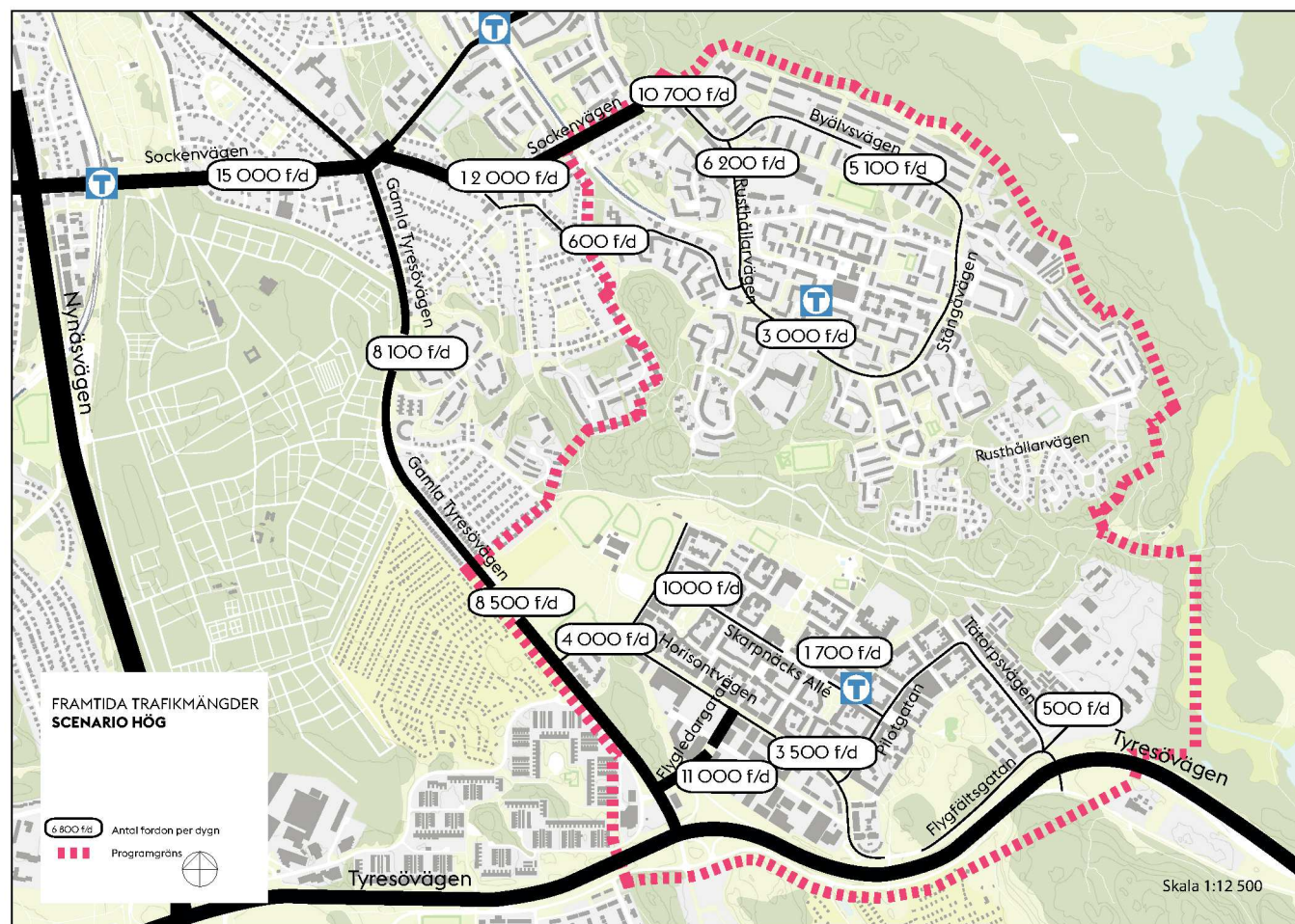
- Utbyggnad av det lokala cykelvägnätet med förbättrad cykelvägvisning mot kollektivtrafiken
- Rusta upp och skapa nya gångstråk som är tydligt orienterade mot tunnelbanestationerna

- Utbyggnad av cykelparkeringen i anslutning till kollektivtrafiken
- Införa bil- och cykelpool
- Begränsa parkeringsutbudet genom gröna p-tal och parkeringsköp
- Resplaner för programområdet
- Informationskampanjer om smarta resval

4.2.2 Scenario hög

För detta scenario antas biltrafiken öka enligt de biltrafikstringstal som finns för området idag. Dagens biltrafikstringstal är hämtade från en av Trafikkontorets prognosmodeller. I modellen ligger biltrafikstringen för småhusområdena i programområdet på cirka 1,0 bilresor per invånare och i de mest centrala delarna på cirka 0,35 bilresor per invånare. Således ger en översiktlig beräkning och bedömning att ett biltrafikstringstal på cirka 0,6 kan anses gälla generellt för området. Detta ger att cirka 3 800 – 4 500 biltrafikresor per dygn alstras från 2 500 – 3 000 bostäder. Osäkerheter finns i vilken nivå av alstring som tillkommer från verksamheter och arbetsplatser.

Dessa tillkommande 3 800 – 4 500 biltrafikresor fördelar sig enligt figur 24. Notera dock att detta är antaganden och teoretiska beräkningar. Om dessa trafikmängder ska trafikera gatunätet kräver det en utbyggnad av vägkapaciteten eller att dessa resor genomförs på andra tider än maxtimmar.



Figur 24. Bedömda trafikmängder i scenario hög.

5.2.1 Pendlingsstråk

För den regionala cykelinfrastrukturen, som ska möjliggöra cykelpendling över längre sträckor, är fokus för framtida åtgärder att binda samman och höja standarden på befintliga stråk.

I Cykelplanen är Skarpnäcksvägen och Flatenvägen utpekade som pendlingsstråk. På Flatenvägen saknas idag cykellösning.

Idén kring ytterliggare ett nytt cykelstråk har väckts under utredningsarbetet. Detta stråk som redovisas i figur 25 på föregående sida utgår från Bagarmossen centrum och går längs med tunnelbanan och passerar anslutande gator och vägar planskilt. Ett sådant stråk skulle bättre kunna sammanbinda Bagarmossen, Kärrtorp och Nytorpsgårde.



Figur 26. Pendlingscykelstråket på Skarpnäcksvägen.

För en framtida utbyggnad av cykelinfrastrukturen bör cykelbanor intill bebyggelse byggas separerade från gång- och biltrafik samt vara enkelriktade på gatans båda sidor. Med enkelriktade cykelbanor skapas mindre behov av att korsa gatan och cyklisterna följer biltrafiken på ett bättre sätt som underlättar samspel i korsningspunkter. Med detta i åtanke skulle det vara önskvärt att bygga enkelriktade cykelbanor utmed Gamla Tyresövägens norra del för att skapa en bättre kontinuitet i pendlingscykelstråket. Längs sträckor där bebyggelse inte finns direkt inpå cykelbanan kan dubbelriktad cykelbana tillåtas utmed en sida av gatan, detta gäller exempelvis cykelstråk utmed Flatenvägen. För utbyggnad av eventuella pendlingscykelstråk av högre standard krävs mer detaljerade studier eftersom dessa stråk ska vara helt separerade från annan trafik.



Figur 27. Pendlingscykelstråket delar sig i denna korsning på Flatenvägen.

5.2.2 Huvudstråk

Standarden på huvudstråken längs Sockenvägen och Gamla Tyresövägen är acceptabla men bör vid framtida ökade cykelmängder utredas för att se om kapaciteten och trafiksäkerheten kan höjas.

5.2.3 Lokalstråk

För de lokala stråken finns behov av att förbättra möjligheten att cykla separerat från biltrafiken i gatunivå i Bagarmossen. För att förbättra cyklisters förhållanden på lokalstråken föreslås att enkelriktade cykelbanor utmed Ruställarvägens, Byälsvägens och Stångåvägens båda sidor anläggas för att möjliggöra säker cykling utmed de större gatorna. Dock innebär detta att dagens kantstensparkering utmed dessa gator måste utgå och hänvisas till andra platser.

I den framtida trafikprognosen slås det fast att cykelresor måste öka för att klara den färdmedelsandel som anges. Som tidigare beskrivet bör därför cykelinfrastrukturen anpassas och byggas ut för att möjliggöra lokala resor till tunnelbanestationerna och att där kunna erbjuda högklassig cykelparkering med smidig omstigning till tunnelbanan. Med en utbyggnad av cykelbanor utmed de större gatorna i Bagarmossen, som tidigare beskrivet, skulle tillgängligheten och orienterbarheten med cykel till tunnelbanan öka markant.

5.2.4 Cykelparkering

Eftersom cykeltrafiken ökar och behöver öka för att uppnå önskvärd färdmedelsfördelning, måste möjligheten att parkera sin cykel bli bättre. Precis som för biltrafik kommer tillgången på gratis och tillgänglig parkering göra att parkeringen används. En cykelresa innebär förutom själva cyklingen även parkering och ofta en gångsträcka till och från parkeringen. För att cykeln ska bli mer attraktiv är det viktigt att kvaliteten på hela resan är hög.

Vid utbyggnad av cykelparkering bör tunnelbanestationerna i Bagarmossen och Skarpnäck prioriteras. För att skapa attraktiva cykelparkeringar behöver de vara säkra och väderskyddade. Parkeringen ska även ligga nära entrén eller placeras så att det är enkelt att nå spärrlinjen från parkeringen. Dessa två platser lämpar sig väl för att bygga ett parkeringsgarage för cyklar där exempelvis cykelservice och café kan inrymmas.

En annan plats som kan komma att behöva en speciellt anordnad cykelparkering är sportfältet och vid den planerade simhallen.

Utöver dessa platser krävs även goda parkeringsmöjligheter inom kvartersmark, både utomhus och inomhus.

För dimensionering av cykelparkering har Stockholm stad tagit fram parkeringsnormer. Följande cykelparkeringsnormer bör användas i den fortsatta planeringen:

- Bostäder 2,5 - 4 platser per 100 kvm BTA
- Studentbostäder 1,5 platser per lägenhet för lägenheter mindre än 35 kvm BTA
- 2,5 platser/lägenhet för lägenheter större än 35 kvm BTA
- Arbetsplatser Minst 0,2 platser per anställd. Alternativt, Kontor: 10-20 platser per 1000 kvm BTA och Industri: 5-10 platser per 1000 kvm BTA
- Handel 20-30 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA.
- Kollektivtrafikknutpunkter och hållplatser 5-15 platser per 100 resenärer

Om bilparkeringsnormen hålls låg kan cykelparkeringsnormen i programområdet att behöva justeras upp.



Figur 28. Exempel på modernt utformad cykelparkering i garage med närhet till kollektivtrafik. Bild från cykelparkering på Malmö C.

5.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken inom programområdet kommer i framtiden att få ökad kapacitet. När tunnelbanans Hagsätragen övergår till att bli en av blå linjes två södra grenar kommer gröna linjens befintliga linjer att kunna ges ökad kapacitet. I underlagsrapporterna till den så kallade Stockholmsförhandlingen nämns att dagens 6-minuterstrafik under rusning i framtiden kan bli 4-minuterstrafik. Detta motsvarar en ökning på cirka 50 %. En sådan ökning ligger i linje med de antaganden som görs för områdets framtida resande där det anges att resor med kollektivtrafik i framtiden antas öka med över 50 %.

Även om programområdet överlag har bra tillgänglighet till tunnelbanan finns områden som har över 600 meter gångavstånd till närmsta tunnelbanestation. Även delar av den planerade exploateringen kommer att ligga upp mot 800 meter från närmsta tunnelbanestation. På avstånd över 600 meter ligger en brytpunkt för valet mellan kollektivtrafik och andra trafikslag, främst bil. Ska kollektivtrafiken tillgängliggöras och utgöra ett attraktivt alternativ på gångavstånd upp mot 800 meter ställs högre krav på utformning av gångstråket. För att upplevas attraktivt bör det vara gent, tryggt och kantas av element som ger fotgängaren en känsla av att något intressant händer längs vägen. Med sådana åtgärder minskar det upplevda avståndet. Även förbättrade lokala stråk för cyklister och bättre cykelparkeringsmöjligheter vid tunnelbanan ökar tillgängligheten för resenärer som bor över 600 meter från tunnelbanan.

Eftersom kopplingen mellan stombussar och tunnelbanan är bristfällig i Skarpnäck finns tankar på att öppna en tunnelbaneuppgång längre söderut mot Skärgårdsskogen i Skarpnäcks Allés förlängning. I detta skede är det inte aktuellt eftersom det förutsätter en mer omfattande exploatering kopplat till en ny uppgång. Men en framtida möjlighet bör inte byggas bort eftersom en omstigning mellan stombussar och tunnelbana skulle skapa bättre möjligheter att resa kollektivt.

I gällande planer finns inga förändringar gällande busslinjenätet att vänta. Den förändring som sker är att dagens stombusslinje 172 byter namn till linje N och förlängs till Tyresö. För busstrafiken är det dock intressant att öka resandet i öst-västlig riktning och söderut mot Sköndal och Farsta. I detta skede finns ingen fördjupad analys över framtida resande med busstrafiken i området utan får behandlas av Trafikförvaltningen i kommande planeringsskeden. Ett antal intressanta målpunkter finns och utvecklas, bland annat planeras Älvsjöstaden i anslutning till en av Sveriges största pendels- och fjärrtågsstationer. Där finns även andra viktiga busslinjer och i framtiden eventuellt spårvägs- och tunnelbane-linjer ansluter.

Söderut är det viktigt att utveckla busstrafiken mot Sköndal och Farsta. Detta stråk är utpekad i Översiktsplanen och både Sköndal och Farsta kommer under kommande år förtätas och utvecklas med fler bostäder och arbetsplatser. I Farsta finns också möjlighet att byta till pendeltåg och tunnelbanans linje 18, som trafikerar sträckan Alvik – Farsta Strand.

5.4 Biltrafik

Större delen av den planerade bebyggelsen placeras utmed befintliga eller ombyggda gator. I några fall tillkommer nya. För de större gatorna som innehåller flera viktiga trafikfunktioner har detaljstudier gjorts.

5.4.1 Sockenvägen

Som det konstateras i bedömningen kring områdets framtida trafikutveckling kan kapacitetsbegränsning på Sockenvägen ses som en fördel för att uppnå en hållbar trafikutveckling. Om biltrafiken ökar innebär det att kölängderna ökar om tillkommande biltrafik väljer att resa under maxtimmen.

Några enkla åtgärder finns inte för att öka kapaciteten. Även om kapaciteten skulle öka lokalt kommer den att försvinna i ett större perspektiv eftersom köproblematiken endast flyttas längre ut i systemet.



Figur 29. Köbildning på Sockenvägen.

Konsekvenserna av ökade kölängder blir att resandet växer utanför maxtimmarna och att restiderna med bil och buss ökar. För busstrafiken finns ingen möjlighet till separata busskörfält vilket gör att bussen blir ståendes i köer och kan därför inte hålla tidtabell. Påverkan på närområdet blir buller och utsläpp under längder tider. Vidare kan också intilliggande korsningar påverkas av ökade köer och de riskerar att bli blockerade. Med detta ökar vägens barriäreffekt. Risk för ökad mängd smittrafik finns också.

Att precisera hur denna utveckling kan tänkas bli är svårt och det är oklart hur mycket kö som faktiskt kan skapas. Eftersom bra resalternativ finns är det inte sannolikt att biltrafiken ökar i större omfattning eftersom restidsvinsterna blir så mycket högre med kollektivtrafiken. Dock är det svårt att säga var en sådan brytpunkt finns.



Figur 30. Dagens utformning av Byälsvägen är tydligt bilorienterad.

5.4.2 Byälsvägen

Denna gata är den som är mest präglad av tidigare SCAFT-planering med gång- och cykeltrafiken separerad från biltrafiken i planskildheter under vägen. Denna väg är tänkt att omgestaltas till stadsgata då omgivande bebyggelse planeras rustas upp och eventuellt kompletteras. Idag är körbanan bred medan gångbanorna är smala. Ingen parkering tillåts och busstrafik trafikerar sträckan. För att skapa en tätare stadsgata krävs att körbana smalnas av så att nya gång- och cykelbanor kan byggas. Åtgärder för att få ner hastigheterna kommer behövas.

5.4.3 Gamla Tyresövägen

Idag upplevs Gamla Tyresövägen som en landsväg med få korsningspunkter och lite eller ingen bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Med en framtida utbyggnad av bostäder utmed vägen bör den gestaltas och utformas som en stadsgata.



Figur 31. Dagens cykelbanor kan behöva breddas i framtiden.

Vidare är det viktigt att ta höjd för att inrymma ett pendlingscykelstråk på vardera sida gatan.

Gamla Tyresövägen är en av de mer trafikerade gatorna inom programområdet. Med ny bebyggelse längs gatan tillkommer flera nya anslutningar vilket ställer nya krav på gatan. Dagens landsvägskänsla behöver övergå till stadsgata för att få ett fungera system. Med en stadsgata som har flera övergångsställen minskar även barriäreffekten samt skapar luckor för biltrafik från lokalgatorna.

5.4.4 Ny koppling mellan Sockenvägen och Kärrtorps IP

En möjlig framtida exploatering av ett område mellan Sockenvägen och Kärrtorps IP har diskuterats. Dock finns inga konkreta planer eller ställningstaganden än. Planeringen av bebyggelse och infrastruktur inom programområdet ska beakta en framtida exploatering av den platsen genom att inte bygga bort en sådan möjlighet. Ett

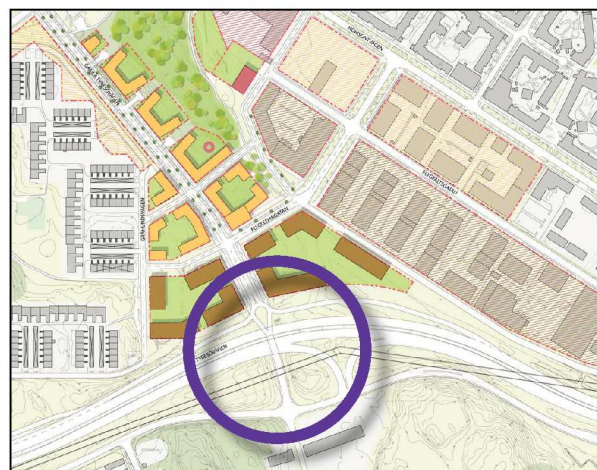


Figur 32. Lila cirkel markerar område där framtida exploatering utreds.

viktigt medskick till planeringen för det området är att studera hur eventuella gator ska anslutas. Ska en ny gata ansluta söderut kommer Sockenvägens belastning öka och risk för smittrafik finns.

5.4.5 Trafikplats Skarpnäck

I detta skede har det översiktligt studerats om trafikplatsen skulle kunna ges en ny utformning som är mer yteffektiv. Med en sådan utformning skulle mer utvecklingsbar mark frigöras. Den nya utformningen bygger på principen att raka ramper anläggs och ansluter i cirkulationsplatser eller så kallade droppcirkulationer på Gamla Tyresövägen.

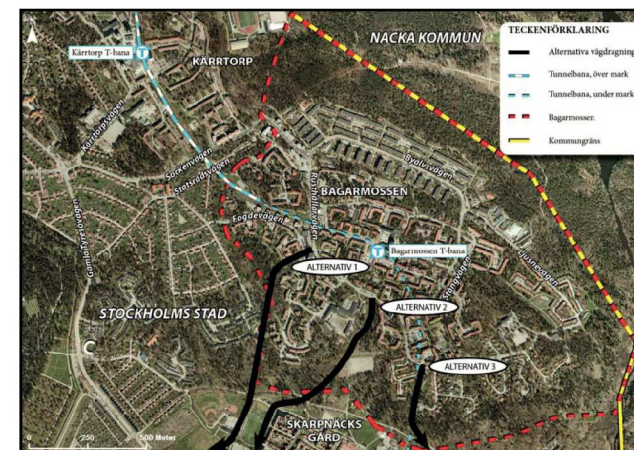


Figur 33. Området kring trafikplats Skarpnäck.

5.4.6 Eventuell koppling mellan Bagarmossen och Skarpnäck

En eventuell koppling för biltrafik mellan Bagarmossen och Skarpnäck har tidigare utretts. En sådan koppling skulle passera genom grönområden med delvis utmanande topografiska förhållanden. I grunden är det osäkert om behov finns och som det redovisas i kapitel 4, bör all planering för ökad vägkapacitet ske med försiktighet. Detta eftersom biltrafiken ändå kommer att fastna i köer på Nynäsvägen eller Tyresövägen.

Även om inte en gata för biltrafik skapas kommer ett brett gång- och cykelstråk skapas mellan Rusthållarvägen och Skarpnäcksvägen. En del av stråket kommer passera utmed ny bebyggelse. På resterande del av stråket är det viktigt att säkerställa att inte bilister letar sig upp på stråket.



Figur 34. Tidigare förslag till nya vägdragningar mellan Bagarmossen och Skarpnäck. Bild från Atkins tidigare utredning.

Att skapa ett stråk med en bra koppling mellan områdena är viktigt. Dock finns det flera avväganden att göra om stråket ska tillåta biltrafik eller inte. Flera negativa, såväl som positiva aspekter med en koppling för biltrafik finns. Som tidigare beskrivet finns det inget som tyder på att köproblematiken på Sockenvägen och Gamla Tyresövägen skulle avhjälpas eftersom kapacitetsbristen ligger på Nynäsvägen. Den positiva effekt som skulle uppnås för biltrafiken ligger utanför rusningstrafikens tider då tillgängligheten med bil skulle kunna öka mellan områdena. Vidare skulle sårbarheten i vägsystemet minska till fördel för uttryckningsfordon.

I fortsatta utredningar ska flera aspekter vägas in för att kunna göra en komplett bedömning.

5.5 Bilparkering

Den totala mängden bilresor bedöms ligga kvar vid dagens nivåer eller öka marginellt, andelen resor med bil antas dock minska. Med anledning av det och framkomlighetsproblemen på Sockenvägen och Nynäsvägen är det viktigt att betrakta parkering som ett styrmedel för det framtida resandet. Parkeringsplaneringen är ett viktigt styrmedel för att skapa en hållbar trafikutveckling. Är tillgången till parkering för generös kommer det sannolikt bidra till att öka bilinnehavet.

I Bagarmossen föreslås exempelvis att Rusthållarvägen, Stångåvägen och Byälsvägen ska prioritera den rörliga trafiken, dvs att parkering endast ska medges i undantagsfall och dagens yta som upptas av parkering istället bör överlätas till fotgängare och cyklister. På mindre lokalgator kan parkering kvarstå.

Riktlinjer har tagits fram inom Stockholms stad att införa "Projektspecifika och gröna parkeringstal". Detta innebär att vid nyexploatering ska ett projektspecifikt parkeringstal tas fram som bygger på närhet till kollektivtrafik, bostadstyp och byggherrens intresse av att ombesörja mobilitetstjänster som underlättar för användning av andra trafikslag än bil.

Exakt utformning av parkeringstal bör göras först efter mer konkreta bebyggelseförslag finns framtagna och efter att en eventuell parkeringsutredning gjorts. En parkeringsutredning kan med fördel ta ett större grepp om programområdet och studera efterfrågan, utbud och beläggning på parkering i området.

6 Samlad bedömning

Utifrån de trafikanalyser som genomförts kan det konstateras att området har goda förutsättningar att skapa ett fungerande trafiksystem. Tunnelbanans framtida kapacitetsökning är näst intill avgörande för att möjliggöra en hög nivå av exploatering.

Som det konstaterats är trafiksystemet idag till stora delar anpassat efter biltrafiken. Trafikutvecklingen och det antagna resandemönstret ställer krav på förbättrad kvalitet för hållbara färdmedel. Med den framtida utbyggnaden av tunnelbanan ökar kapaciteten, vilket leder till bekvämare och enklare resor med kollektivtrafik. Cykeltrafiken väntas öka och innebär växande behov av cykelinfrastruktur av god kvalitet. Befintliga pendlingsstråk bör förbättras och det lokala cykelvägnätet utvecklas. Behovet av cykelparkering som håller hög kvalitet vid tunnelbanestationer och större busshållplatser väntas öka och är en viktig del i cykelinfrastrukturen men även för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken.

6.1 Vidare utredning

I detta programskede utreds trafikfrågorna på en mer övergripande strategisk nivå. I kommande skeden detaljeras arbetet och blir mer konkret. Redan nu har ett antal saker identifierats som kommer kräva vidare utredning. Dessa är:

- Fördjupad trafikanalys för att tydligare bestämma nivåer av framtida resande.
- Utformning av cykelstråk och beslut kring pendlingsstråkens placering.
- Framtida utbud av busstrafik behöver detaljstuderas av Trafikförvaltningen.

