

STORA SKÖNDAL - KONSEKVENSBESKRIVNING TRAFIK

2019-01-08, REV 2019-02-21

UPPDRAG

Uppdragsnamn: Trafikutredning Stora Sköndal, 283193
Titel på rapport: Stora Sköndal - Konsekvensbeskrivning trafik
Version: Version 1,0
Datum: 2019-02-21

MEDVERKANDE

Beställare: Stiftelsen Stora Sköndal
Kontaktperson: Pontus Nilsson, Ebab

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Per Francke
Handläggare: Per Francke och Hrund Skarphedinsdottir
Kvalitetsgranskning: Kristina Glitterstam

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING OCH SYFTE	4
1.1	Syfte	4
2	KONSEKVENSBESKRIVNING	6
2.1	Framtida resande	6
2.2	Gångtrafik	7
2.3	Cykeltrafik	8
2.4	Kollektivtrafik	10
2.5	Trafiksäkerhet	11
2.6	Biltrafik	12
2.7	Rekomendationer för fortsatt arbete	13



1 INLEDNING OCH SYFTE

Stora Sköndal kommer i och med utvecklingen enligt programförslaget få 3 700 nya bostäder och ett nytt gatunät som kopplar samman området med sin omvärld. Den nya bebyggelsen koncentreras till ett antal platser där Berga strand, Västra Flaten och Skogsbyn utgör de områden där den största volymen nya bostäder tillkommer. I Lövholmen & Ekbacken och Kyrkbyn kompletteras befintlig bebyggelse medan Magnolia är ett område som redan nu bebyggs med bostäder. Som strukturplanen för området visar utformas bebyggelsen för att öppna sig mot naturen med siktlinjer och stråk som leder mot Dreviken och Flatens naturreservat. Inom området skapas nya parker och platser för möten och aktiviteter där stor hänsyn tagits till att bevara de värdefulla träd som finns i området idag.

Gatunätet är strukturerat utifrån dagens anslutningar till Sköndalsvägen via Nils Lövgrens väg och Thorsten Levenstams väg och med kompletteringen att den nya huvudgatan i norr ansluter till Pepparkaksgränd. Dessa tre större gator utgör områdets huvudgator som också kommer trafikeras med buss. Till huvudgatorna ansluter lokalgator som sammankopplar dagens finmaskiga nät av kvartersgator och framtida planerade lågfartsgator. En så pass omfattande utveckling som planförslaget innebär kommer att medföra förändringar för resandet i området och utformningen av trafik- och gatumiljöer.

Denna konsekvensbeskrivning är en del av trafikutredningen för Stora Sköndal. Beskrivningen har ett speciellt fokus på tänkbara konsekvenser för trafiken i området utifrån programförslaget.

1.1 SYFTE

Konsekvensbeskrivningen syftar till att beskriva de positiva och negativa konsekvenser som programförslaget medför ur ett trafikperspektiv.



Figur 1. Förslag till strukturplan för utvecklingen av Stora Sköndal.
Källa: Program för Stora Sköndal.

2 KONSEKVENSBESKRIVNING

Med en utveckling av Stora Sköndal enligt programförslaget byter området skepnad och går från ett lågexploaterat och fragmenterat område med en otydlig gatustruktur till ett mer sammanhållet stadsområde med nya sammankopplande gator. Denna utveckling sker inom det befintliga Sköndal som redan har en etablerad gatu- och bebyggelsestruktur. Dessa två områden ska växa samman och bilda en mer sammanhållen stadsdel. Vid planering av ett nytt område finns möjlighet att utforma trafiksystemet för en högre och mer ändamålsenlig standard, vilket gör att befintliga brister kan byggas bort. De trafikala konsekvenserna av programförslaget beskrivs i denna rapport.

2.1 FRAMTIDA RESANDE

Med nya bostäder tillkommer ett ökat resande. Boende i framtida Stora Sköndal behöver resa för att nå arbetsplatser, skola, vård och andra målpunkter. En tydlig målsättning är att det framtida resandet ska gå i en hållbar riktning där gång-, cykel- och kollektivtrafik är de primära färdmedlen. Biltrafik kommer tillkomma men det är önskvärt att den hålls tillbaka till förmån för andra trafikslag.

Vikten av ett hållbart resande kan beskrivas på olika sätt. De miljömässiga aspekterna är kända när det kommer till utsläpp av växthusgaser men minst lika viktiga är de lokala effekterna. Med färre biltrafikresor minskar buller samtidigt som trafiksäkerheten blir bättre vilket i sin tur ökar livskvaliteten. Med fler som går och cyklar ökar även folkhälsan. Vidare tar parkerade bilar stor plats och parkeringar är dyra att bygga. Med mindre parkering och mindre biltrafik skapas också mer utrymme för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

I planeringen av framtidens Stora Sköndal avspeglas denna ambition med att skapa ett hållbart resande i att kollektivtrafiken placeras centralt i området på huvudgatan, cykelbanor skapas utmed huvudgatan som knyter an till omgivande pendlingscykelstråk och för de nya bostäderna kommer så kallade M-hus med möjlighet till parkeringsköp skapas. Parkeringstalet är föreslaget till 0,5 p-platser per hushåll vilket är väl i linje med stadens riktlinjer för projektspecifika och gröna p-tal. Cirka 50% av beräknat parkeringsbehov antas ske i M-hus.

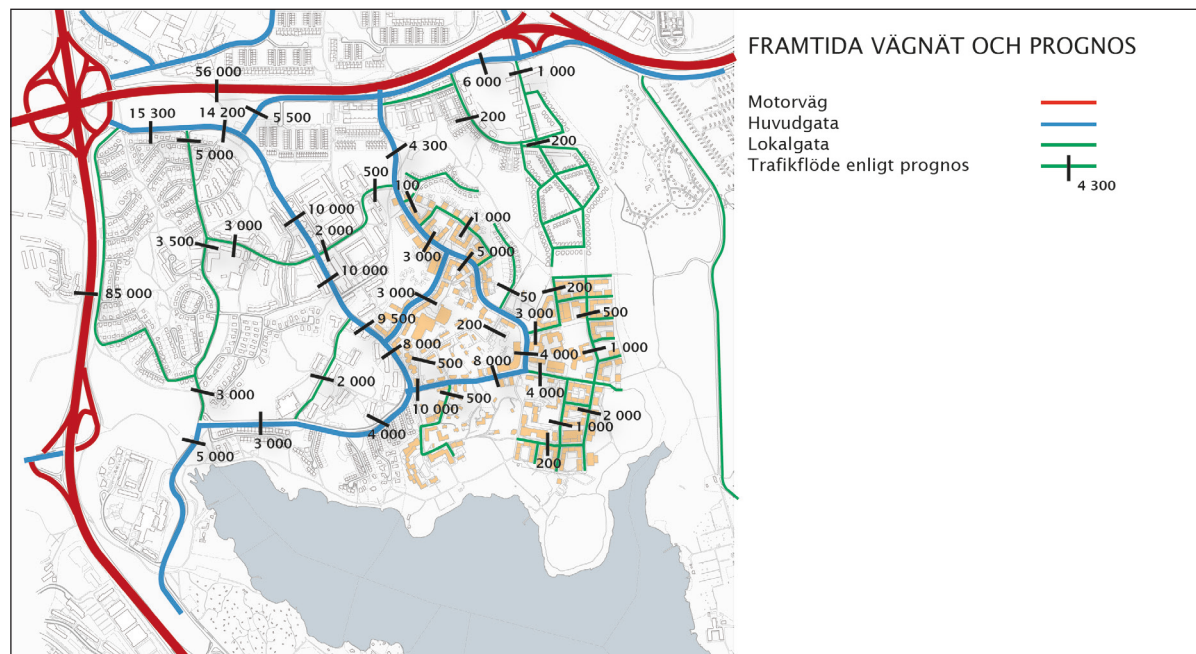
För att kvantifiera en framtida trafikutveckling kan olika verktyg användas. Alla dessa verktyg beskriver möjliga utfall utifrån deras inneboende kvalitéer. När det handlar om prognoser och beskrivningar av framtida trafik är det viktigt att beakta att de just är prognoser och således ska betraktas som den bästa uppskattningen just nu. I sammanhanget ska det också vägas in att Stockholmstrafiken har stabiliserats på en viss nivå när det gäller biltrafik. Den framkomlighetssituation som råder under

maxtimmar gör att trafiken inte kan växa nämnvärt utan att ny infrastruktur tillförs. Med anledning av detta finns stora osäkerheter i att beskriva framtida tillväxt av biltrafiken som linjär. Dock kommer biltrafiken växa med anledning av den föreslagna utbyggnaden av Stora Sköndal. Utifrån detta resonemang kan de prognoser som redovisas tyckas vara aningen teoretiska i sin beskrivning av framtida trafik eftersom de förutspår en relativt linjär ökad biltrafik. Biltrafikens framtida tillväxt beror på fler aspekter än vad som kan hanteras i en prognosmodell. I tidigare studier har utbyggnaden av Stora Sköndal antagits alstra cirka 10 800 nya bilresor per dygn. Dock är det i ett scenario då inga större skillnader görs i kollektivtrafikutbud lokalt och exempelvis parkeringsavgifter samt förbättrad cykling.

Beräkningen och modelleringen av framtida trafik har gjorts med olika metoder. Först har en så kallad makromodell använts för att övergripande studera framtida trafikmängder i ett större område. Trafikmängder som framkommer ur den modellen är mest pålitliga när det gäller mängden bilresor och inte deras fördelning eftersom modellen inte kan styra ruttvalen om exempelvis köer uppstår. Därför har en till modell tillämpats på så kallad meso-nivå. Den modellen kan bättre beskriva och simulera hur framkomligheten blir genom att studera kölängder och omfördelning av biltrafik genom att justera ruttval. Utifrån modellen har en prognos för biltrafikmängder tagits fram som redovisas i figur 2.

Från prognosen och genomförda simuleringar kan det konstateras att:

- Sköndalsvägen får ökad trafik. Ökningen kan bli en dubbling mot idag i vissa snitt.
- Ökad köbildning intill Gubbängens trafikplats under förmiddagens maxtimme och till viss del också på eftermiddagen med anledningen av tillkommande handelsetablering.
- En öppning av ny väganslutning till Farsta trafikplats kan avlasta Sköndalsvägen men skapar mer trafik i södra delarna av Sköndal.
- Stora Sköndals trafiknät ger en bra spridning internt av trafiken och inga kapacitetsproblem finns där eller i dess anslutningar.
- Känslighetsanalyser har gjorts för att studera effekter av att ha öppet för trafik genom Lilla Sköndal. Denna trafik fördelar sig då mellan Lilla Sköndal och den nya vägen mot Pepparkaksgränd. Någon vinst med att ha öppning mot Lilla Sköndal framkommer ej i analyserna.
- Anslutningen mot Pepparkaksgränd får endast lokalt alstrad trafik och blir inte attraktiv för genomfartstrafik. Inga framkomlighetsproblem noteras i simuleringarna.



Figur 2. Sammanställning av prognos för framtida trafik år 2040. Källa: WSP och Movea.

2.2 GÅNGTRAFIK

Dagens gångtrafikanter får i programområdet röra sig på många olika typer av ytor. Ibland saknas gångbanor och i de fall gångbanor finns är de ofta för smala. När en ny gatustruktur planeras finns möjligheten att skapa gångbanor med en standard som skapar tillgängliga och trafiksäkra ytor för fotgängare.

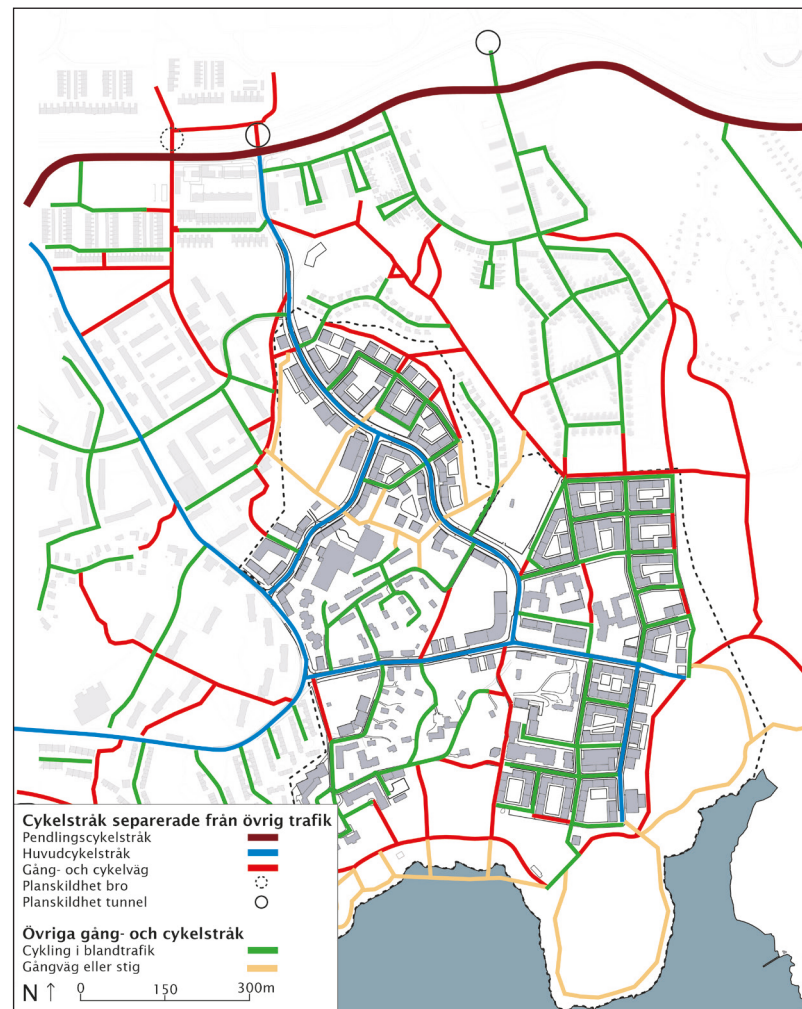
De gångbanor som planeras är alla minst 2,5 meter breda för att klara krav på tillgänglighet och snöröjning. För Stora Sköndal innebär detta en förbättrad och ökad standard. Dock är många av de befintliga gångbanorna i Sköndal smala och uppfyller inte samma krav som de som planeras för Stora Sköndal.

För tillgängligheten har 5% längslutning på alla gator eftersträfvats. Dock uppfylls inte det på en cirka 200 meter lång sträcka utmed den nya huvudgatan. Där blir lutningen 7%. På denna sträcka medger inte terrängen att en mindre brant gata kan skapas. I övrigt får fotgängare en förbättrad tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet jämfört med dagens situation.

2.3 CYKELTRAFIK

Idag saknas anordnade separata cykelbanor och cykling sker i blandtrafik eller på gemensamma gång- och cykelbanor. Vidare är cykelstråken genom Sköndal dåligt sammankopplade med stadens pendlingscykelstråk som finns utmed Tyresövägen och Nynäsvägen. Som det konstaterats i trafikutredningen och som programförslaget tar fasta på så krävs separerade cykelbanor som är gena och trafiksäkra för att skapa bra förutsättningar för ökad cykling.

Med programförslagets förslag till ny huvudgata med separerade cykelbanor som kopplar samman områdets södra delar med de norra skapas en gen och trafiksäker koppling genom Stora Sköndal. Denna koppling finns utpekad i stadens cykelplan och kommer innebära en positiv konsekvens för området och gör att Stora Sköndal och Sköndal kopplas till pendlingscykelstråken utmed Sandåkravägen och Gamla Tyresövägen. Utmed cykelbanorna inom programområdet kan cyklister nå viktiga målpunkter för kollektivtrafiken och barn och ungdomar kan nå områdets skolor och förskolor.



Figur 3. Illustration framtida cykelinfrastruktur.

2.3.1 SKÖNDALSVÄGEN

Sköndalsvägen är idag inte utformad med tanke på dagens och framtida behov av cykellösningar och har heller inte byggts om annat än i vissa korsningspunkter under åren. Med en framtida utveckling av Sköndalsvägen där cykelbanor skapas kommer cykelinfrastrukturen förbättras ytterligare och bli än mer gen och trafiksäker samt att kontinuiteten kraftigt förbättras. När nya cykelbanor skapas inom Stora Sköndal är det viktigt att Sköndalsvägen byggs om för att inte utgöra en saknad länk i systemet.

En omdaning av Sköndalsvägen innebär en stor förändring mot idag. Det som kan konstateras är att vissa intrång krävs utmed gatan för att kunna bereda plats för att omdisponera ytorna i gaturummet. Vidare krävs också att den rullande trafiken prioriteras över den stillastående. Alltså behöver all angöring och parkering utmed sträckan utgå för att skap plats för cykelbanan. För kollektivtrafiken görs busshållplatserna om till stopphållplatser. Detta för att undvika allt för stora intrång. Med stopphållplatser kommer biltrafiken tvingas stanna bakom busar vid hållplatser vilket kommer innebära att biltrafikens framkomlighet prioriteras ner på sträckan.

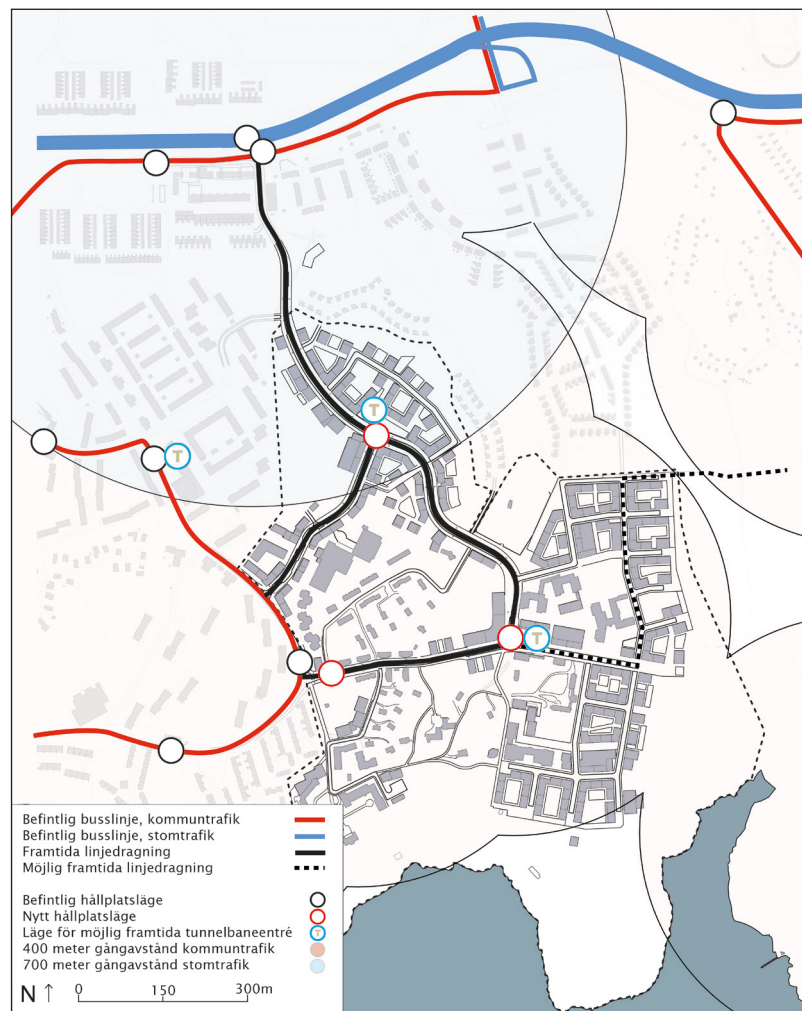


Figur 4. Förslag till framtida utformning av Sköndalsvägen. Cykelbanor markerade med rött. Illustration: Landskapslaget (Bild beskuren)

2.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Behovet av en förbättrad och utbyggd kollektivtrafik ökar i takt med att området byggs ut och är en förutsättning för att hålla biltrafikalstringen nere. I planeringen av Stora Sköndal har busstrafiken placerats centralt i området utmed huvudgatan. Idag finns ingen busstrafik inne i Stora Sköndal och som illustrationen i figur 5 visar så ger den föreslagna busslinjedragningen med sina hållplatslägen en bra täckning med gångavstånd enligt Trafikförvaltningens riktlinjer. Med denna linjedragning kan resenärer nå viktiga målpunkter som tunnelbanan i Skarpnäck, bytespunkt Norra Sköndal och Farsta där ett större centrum samt tunnelbana finns. I förlängningen går det att nå pendeltågen i Farsta strand.

Den nya huvudgatan i Stora Sköndal är anpassad efter de krav Trafikförvaltningen ställer gällande utrymme i gatan och ger då en bättre framkomlighet och standard än vad exempelvis Sköndalsvägen kan erbjuda idag. Utanför området är det viktigt att bevaka att busstrafikens framkomlighet inte försämras i framtiden och att eventuella framkomlighetshöjande åtgärder för kollektivtrafiken planeras i tid. En sådan åtgärd som planeras nu är att skapa busskörfält i västlig riktning på Sköndalsvägen utmed det nya handelsområdet intill Gubbängens trafikplats.



Figur 5. Illustration framtida kollektivtrafik.

2.5 TRAFIKSÄKERHET

Eftersom mängden trafikanter ökar med alla trafikslag är det centralt att även trafiksäkerheten säkerställs genom ändamålsenligt utformade ytor för respektive trafikantgrupp. Eftersom majoriteten av alla gator inom Stora Sköndal blir nya kommer många befintliga brister i trafiksäkerhet att kunna byggas bort då nya gator anläggs med en högre och mer modern standard. Med en ändamålsenlig utformning görs stora trafiksäkerhetsvinster eftersom om de ytor som alla trafikanter ska samspela på är utformade på ett sätt så bra sikt, tydlig separering och låga hastigheter kan åstadkommas.

Områden där trafiksäkerheten är extra viktig är vid skolor och förskolor samt platser där barn och ungdomar rör sig. I arbetet med programförslaget har stadens riktlinjer för trygga och säkra skolvägar använts. Detta syns i programförslaget genom att inga transporter till och från skolor ska korsa gång och cykelvägar utan angör utmed gatan med en säkerhetszon mellan angöringen och närmsta cykelbana eller gångbana. Inga backrörelser ska heller förekomma på dessa platser. Ytorna intill skolor och förskolor har också mer generösa mått på gångbanor för att undvika konflikter med till exempel cyklister och resenärer som väntar på bussen. En positiv aspekt med att M-hus används för att ombesörja parkering är att mindre in- och utfarter behövs till garage vilket ökar trafiksäkerheten.

2.5.1 SANDÅKRASKOLAN OCH LILLA SKOGENS FÖRSKOLA

Sandåkraskolan och Lilla Skogens förskola ligger intill planförslaget dragning av den nya vägen mot Sandåkravägen vid Pepparkaksgränd. Idag angör föräldrar som lämnar barn och transporter till Lilla Skogens förskola från Pepparkaksgränd. Denna gata har idag smala gångbanor och cykelbanor saknas. Den befintliga gatubreddens ska möjliggöra dubbelriktad trafik och angöring på västra sidan.

Denna trafikmiljö är inte att betrakta som trafiksäker. Med planförslaget förbättras trafikmiljön då bredare gångbanor skapas och separerade cykelbanor tillkommer. Möjlighet till angöring kommer finnas på östra sidan mot förskolan där även leveranser och parkering för personer med funktionsvariationer kommer finnas. Mellan angöring och cykelbana skapas en skyddszon enligt de krav som finns i stadens cykelplan.



Figur 6. Förslag till ny utformning av Pepparkaksgränd. Cykelbanor markerade med rött.
Illustration: Landskapslaget

Där fotgängare ska passera på övergångsställen föreslås avsmalningar av körbanan med utbyggda klackar som gör att endast ett fordon kan passera mellan klackarna.

Hur Sandåkraskolan ska angöras i framtiden är i skrivande stund oklart då det pågår ett arbete med att studera hur skolan kan byggas om. Idag angör bilar till Sandåkraskolans parkering via Pepparkaksgränd och även leveranser har infart via den vägen.

Sammantaget kan planförslaget anses öka trafiksäkerheten och framkomligheten på platsen. Förbättrade möjligheter att nå platsen med cykel och kollektivtrafik skapas också samt att föräldrar som lämnar sina barn kan lättare göra en kombinationsresa med cykel och buss då bytespunkt Norra Sköndal byggs om och cykelinfrastrukturen byggs ut.

2.6 BILTRAFIK

Med den omfattande utveckling som planeras för Stora Sköndal kommer både bebyggelse och gatustrukturen förändras. Dagens småskaliga, osammanhängande och slingriga gatunät ersätts delvis med en ny huvudgatustruktur. Inne i Stora Sköndal blir förändringen stor eftersom det till stor del planeras nya gator som är bredare och ska innehålla fler funktioner samt möjliggöra för fler resor. I omgivande vägnät kommer konsekvensen av planförslaget bli att en ny korsning skapas mot Sandåkravägen via Pepparkaksgränd och där befintliga korsningar mot Sköndalsvägen byggs om.

Som prognosen för framtida biltrafik visar kommer biltrafiken öka generellt i Sköndal och i vissa delar kommer biltrafiken dubbleras mot idag. Även om det finns en stor osäkerhet i prognoser kommer biltrafiken öka. Med en ökad biltrafik tillkommer en ökad bullernivå i vissa delar. Ökar biltrafiken behöver också trafiksäkra lösningar för oskyddade trafikanter skapas. Ökningen av biltrafik kommer märkas främst på Sköndalsvägen där Stora Sköndal ansluts mot omvärlden. Som det noterats tidigare finns ett behov av att omdana Sköndalsvägen i framtiden för att bli bättre anpassad för en ökad mängd trafik med alla trafikslag. Sköndalsvägen behöver kunna tillhandahålla en mer framkomlig och säker cykling via separata cykelbanor och vid övergångsställen behöver hastighetsdämpande åtgärder studeras för att säkra fotgängares framkomlighet och trafiksäkerhet.

Inom Stora Sköndal skapas ett gatunät med en tydlig hierarki mellan huvudgata, lokalgata och lågfartsgata. Med denna tydligare hierarki skapas en bättre orienterbarhet i området. Med en tydlighet i hierarki och stråk samt en bättre orienterbarhet ökar också tryggheten. Målpunkter blir också mer lättillgängliga. I de föreslagna gatusektionerna ges också plats för trädplantering, dagvattenhantering och vistelse så gatorna kan uppfylla fler funktioner än att ombesörja transporter. För biltrafiken kommer principen med angöring utmed en sida av huvudgatan eller lokalgatan att gälla. I vissa fall kan angöring ske direkt i körbanan eftersom det på mindre trafikerade gator inte utgör någon försämring i framkomlighet. För att skapa ett mer hållbart resande är det viktigt att inte göra det för smidigt att använda bilen, vilket det skulle kunna bli om angöring görs för tillgänglig.

En fråga som diskuteras som ligger utanför programområdet är om en koppling till Farsta trafikplats ska skapas österifrån i Sköndalsvägens förlängning. En sådan koppling har lyfts i flera sammanhang eftersom den skulle integrera Sköndal och Farsta på ett bättre sätt och överbrygga den barriär som Nynäsvägen är. En sådan ambition finns även uttalad i översiktsplanen. Att skapa en sådan koppling kan ur ett trafikperspektiv ha flera positiva men också en del negativa konsekvenser. Utvärderingen av en sådan koppling beror ytterst på hur den utformas men till de positiva aspekterna räknas den förkortade restiden för alla trafikslag och möjligheten till att skapa mer byggbar mark samt öka tillgängligheten till Farsta C. Vidare får en sådan koppling också positiva effekter genom att trafiken kan fördelas ut på Nynäsvägen i flera punkter vilket kan avlasta Sköndalsvägen och Gubbängsmotet. På minuskontot hamnar det faktum att nya vägar tenderar att öka biltrafikalstringen eftersom nya attraktiva väglänkar ökar bilens konkurrenskraft mot andra trafikslag. I föreliggande fall kan detta tänkas ske främst utanför tiden för trafikens maxtimmar eftersom det då redan är långa köer på Nynäsvägen och denna koppling skulle då bara ge en annan plats i kön.

2.7 REKOMENDATIONER FÖR FORTSATT ARBETE

För att säkerställa att de negativa och positiva konsekvenser som noterats i denna rapport kontinuerligt bevakas och arbetas med lämnas följande rekommendation:

- I kommande projekteringsskede ska det säkerställas att gator och allmän plats projekteras utifrån stadens riktlinjer.
- Cykelplanens krav på utformning ska gälla för cykelinfrastrukturen.
- Fortsatt dialog med Trafikförvaltningen om linjedragningar och utformning av busshållplatser.
- Säkerställa att de ambitioner som finns om att skapa ett hållbart resande uppfylls.
- Dialog med byggaktörer för att säkerställa utformningen av mötet mellan allmänplats och kvartersmark.



Tyréns AB, 118 86 Stockholm, www.tyrens.se