

Gång- och cykeltrafik

Gångtrafik

Nästan alla trafikanter är fotgängare vid någon del av en resa. I en fjärdedel av alla resor är gång det huvudsakliga färdmedlet och dominerar på korta avstånd upp till två kilometer. Inom analysområdet finns en väl utbyggd struktur av gångbanor längs med gatorna vilket skapar goda möjligheter för fotgängare att röra sig separerat från biltrafiken. Gångbanorna är normalt smalare än vad dagens utformningskrav anger, vilket medför problem för två barnvagnar att mötas. I regel finns det däremot gångbanor på båda sidor av gatorna.

För fotgängare är gena, trygga gångvägar med god standard och minimal lutningsförändring önskvärda. Därtill är alternativa stråk attraktiva ur ett fotgängarperspektiv för att uppnå variation, liv och rörelse på gatorna. Inom analysområdet finns utbyggda stråk för gående till de lokala målpunkterna, exempelvis skolor och tunnelbaneuppgångar. Gångvägsnätet är generellt väl sammankopplat men stråken brister delvis i orienterbarhet vilket gör flera målpunkter svårtillgängliga, framförallt för besökare.

I analysområdets rand mot Nackareservatet och Hammarbyskogen är gatunätet uppbyggt med återvändsgator. Analysområdets kuperade terräng medför många gånger begränsningar med få alternativa tillgänglighetsanpassade färdvägar för gående. Sammanbindande gångvägar och stigar genom grönområden är sällan tillgänglighetsanpassade.

I grönområden och parker finns såväl anlagda gångvägar som upptrampade stigar. Vid Nytorps Gärde erbjuds ett väl utbyggt system av gångvägar för rekreativ promenad och gena förbindelser mot bland annat Kärrtorps IP och Johanneshov.

Cykeltrafik inklusive mopedtrafik

Det finns ett utbyggt nät av cykelbanor inom analysområdet, vilket i huvudsak löper längs med analysområdets huvudgator och genom parkmark. Normalt kan cykelbanor även trafikeras av moped klass II men undantag finns med lokala begränsningar där mopedtrafik är förbjuden på delsträckor. På absoluta merparten av analysområdets gator hänvisas cyklister och mopedister till att färdas på körbana i blandtrafik med övrig fordonstrafik. På Olaus Magnus väg finns det markerade cykelfält längs en kortare sträcka. Cyklister prioriteras endast i låg utsträckning i relation till övrig fordonstrafik i analysområdets korsningsutformningar.

De utbyggda cykelbanorna inom analysområdet håller en varierande kvalitet. Huvudstråket för cyklister saknar viktiga länkar och brister delvis i kontinuitet. Gång- och cykelbanorna vilka löper genom parkmark inom analysområdet erbjuder högre kvalitet med sammanbundna stråk.



Gångbana och cykelfält på Olaus Magnus väg

Tunnelbanans sträckning går inom analysområdet ovan jord vilket delvis skapar en barriär för cyklister. Vid flertalet passager saknas för cyklister välanpassade passagepunkter och kopplingar tvärs tunnelbanan. Stråken vid Sofielundsvägen och Malmövägen är goda undantag.

Nätet av cykelbanor sammanlänkar några av de viktigare målpunkterna inom analysområdet. Vid Markuskyrkan leder en gång- och cykelbana ut till Nackareservatet. Till och från analysområdet är det annars bristfälliga kopplingar till angränsande områden väster- och norrut. I väster utgör Nynäsvägen en barriär med få passager, vilka därtill erbjuder mindre god standard för cykeltrafik. Förutom cykelbanan längs Hammarbybacken erbjuder stråket i Ulricehamnsvägens förlängning den enda kopplingen för cyklister norrut mot Hammarby sjöstad.

I Stockholms stads cykelplan har stadens cykelvägnät inventerats och klassificerats. I cykelplanen redovisas behov av förlängningar och sammanlänknings av befintliga cykelbanor längs analysområdets huvudstråk. Genomförandet av sådana åtgärder skulle framförallt innebära förbättrade kopplingar i nordsydlig riktning.

Parallellt med Nynäsvägen och Hammarbyvägen, i analysområdets ytterkant löper i cykelplanen utpekade pendlingsstråk. Stråken håller god kvalitet men har med hänsyn till de stora flödena av cyklister ytterligare behov av att breddas för att uppnå önskvärd standard.

På nästa sida redovisas analysområdets gång- och cykelvägar vilka är baserade på underlag från Stockholms stads cykelkarta, LVDB och NVDB (lokala- och nationella vägdatabasen) samt kompletterande inventering.

Gång- och cykelvägar

- Gångbana
- Gång- och cykelbana
- Cykelfält
- Gångväg/Stig

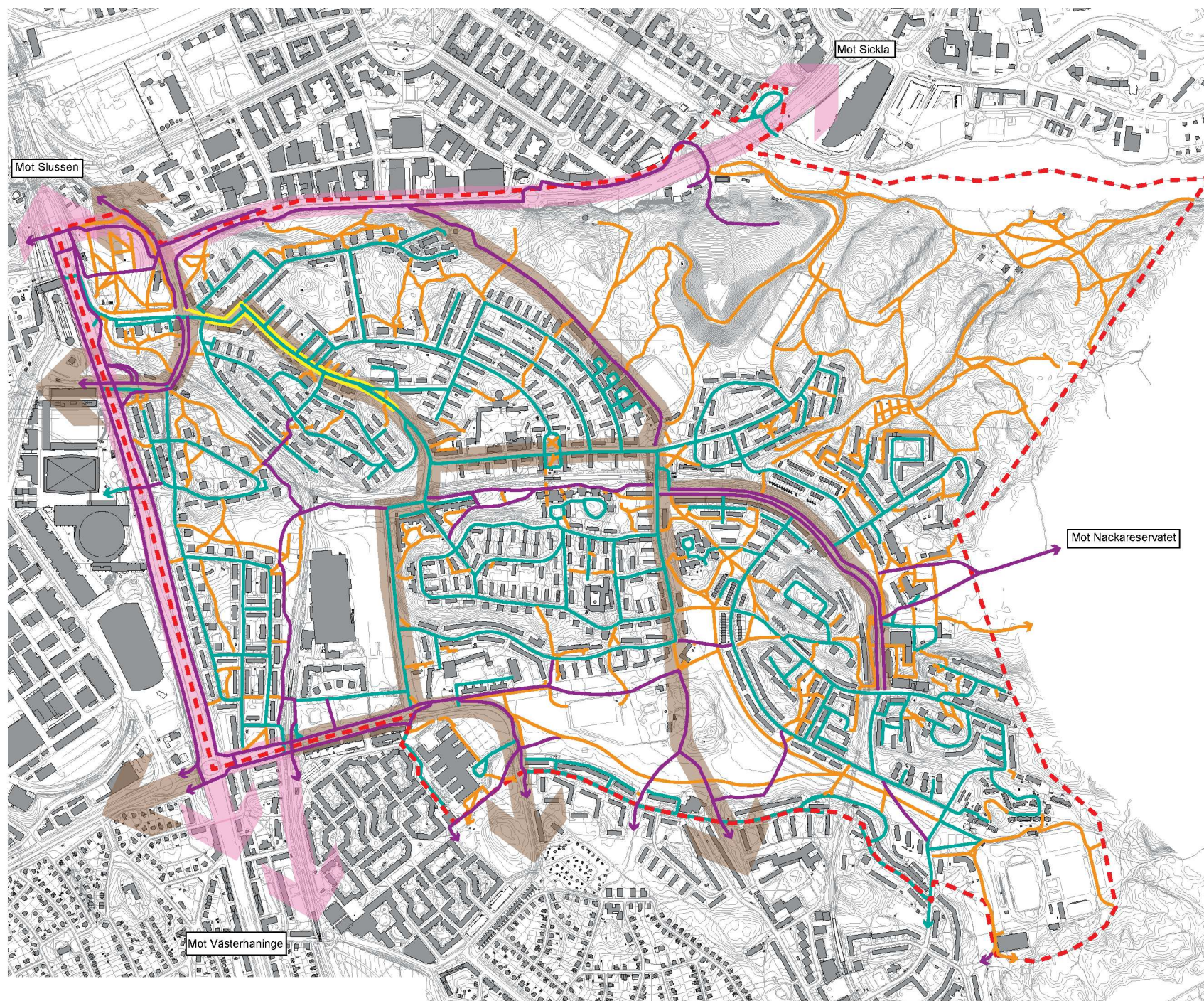
Utpökade cykelstråk i
Stockholms stads cykelplan

- Pendlingsstråk
- Huvudstråk

- Befintlig bebyggelse
- - - Områdesanalysgräns



0 100 500



Områdesanalys Hammarbyhöjden - Björkhagen

Tillgänglighet

Tillgänglighet är möjligheten för individer att nå någonting önskvärt. Det vill säga möjligheten för människor att nå och få tillgång till önskvärda målpunkter. Exempelvis arbete, utbildning och kultur. Tillgänglighetsbegreppet är komplext och baseras på förhållandet mellan en individs funktionella kapacitet och de krav och möjligheter som miljön erbjuder. Utredningsområdet har ett strategiskt mycket gott läge i förhållande till Stockholms innerstad. Tillgängligheten till och från analysområdet är generellt god men begränsas av barriärer mellan området och dess omgivning i flera riktningar.

Nynäsvägen har endast ett fåtal passagepunkter och utgör därför ett funktionellt men även mentalt hinder vid resor västerut. Gullmarsplan är en viktig knutpunkt och entré till området, vars tillgänglighet begränsas förutom av den relativt kuperade miljön, av ett hårt trafikerat gatunät. Den mest markanta höjdskillnaden finns i områdets norra delar med en högrygg som sträcker sig fram där Hammarbyhöjden möter Hammarby sjöstad. Hammarbyskogen korsas på ett funktionellt sett endast av gång- och cykelvägen som löper norrut i Ulricehamnsvägens förlängning. Nackareservatet är en ovärderlig naturtillgång men en barriär för förbindelser österut. Reservatet erbjuder ett flertal stråk för oskyddade trafikanter, vilket medför en överlag god tillgänglighet till friluftsområdet trots delvis otydliga entréer.

Hammarbyhöjden och Björkhagen korsas diagonalt och separeras delvis av att tunnelbanan går genom området. Planskilda passager finns över och under tunnelbanan med cirka 250 meters mellanrum vilket medför att dess barriärverkan mildras. På kartan på nästa sida visas höjdskillnader som är överbyggda med hjälp av trappa samt var planskilda gångpassager finns.

Gångstråken skapar generellt ett gent och finmaskigt nät genom området för personer utan funktionshinder. Möjligheten att nå målpunkter inom de olika stadsdelarna tillgodoses i relativt hög grad även om den administrativa gränsen mellan stadsdelar delvis kan urskiljas i området. För gångtrafikanter är ofta gångstråkens utformning och upplevelsen av det offentliga rummet lika viktig som det faktiska avståndet. Individer med rörelsehinder begränsas dock av längre förflyttningar och nivåskillnader. Områdets topografi har i stora delar bevarats vid exploatering, varför dagens tillgänglighetskrav på lutning av gångbanor inte alltid uppfylls.

Merparten av områdets övergångsställen är tillgänglighetsanpassade. Längs flera stråk saknas dock bänkar på eftersträvnadsvärda avstånd där äldre och personer med rörelsenedsättning kan sätta sig och vila. För att bryta ner de topografiska skillnaderna är det viktigt att tydliga stråk binder samman stadsdelarna med varandra och dess närområde, något som i dagsläget i hög grad saknas.



Planskild passage under Björkhagens tunnelbanestation.

VGA-analys

För att visa på analysområdets tillgänglighetspotential har en VGA-analys (Visibility Graph Analysis) genomförts. Baserat på fotgängarens synfält vid varje enskild plats beräknas gångstråkets tillgänglighet i systemet. I praktiken innebär det att öppna ytor och raka stråk är mer tillgängliga än ytor som är omgivna av exempelvis byggnader eller tät skog. Analysen tar hänsyn till nivåskillnader inom analysområdet. Resultatet hjälper oss att förstå hur människor som inte är bekanta med platsen kan förväntas röra sig inom analysområdet. Analysen visar hur små förändringar av exempelvis stråkriktningar eller byggnaders utformning kan påverka människors rörelsemönster.



Den tematiska kartan på nästa sida visar resultatet av analysen. Färgskalan i kartan går från röd (ytor med potentiellt hög tillgänglighet) till blå (ytor som är isolerade och/eller mindre tillgängliga).

I analysen framträder en hierarki bland gångstråken inom analysområdet där primära och sekundära stråk går att urskilja. Olaus Magnus väg, Finn Malmgrens väg och Garagevägen är primära gångstråk vilket den röda färgen vittnar om. Dessa gångstråk erbjuder en hög grad av tillgänglighet till det övergripande vägnätet för fotgängare, de är visuellt väl sammankopplade och är lätta att följa. Nytorps Gärde har i analysen hög potential för att vara en tillgänglig plats då gärdet är väl sammankopplat med det övergripande vägnätet för fotgängare samt erbjuder direkta och bekväma rutter mellan bostadsområdena.

Platser med branta lutningar så som grönområdet mellan Hammarbyhöjden och Hammarby sjöstad är mindre tillgängliga platser, vilket framgår i analysen.

Tillgänglighet

-  Mycket tillgängliga ytor med långa siktstråk, primära val för fotgängare.
-  Tillgängliga ytor, sekundära val för fotgängare.
-  Stråk i närheten av de primära och sekundära vägvalen.
-  Avskilda stråk eller platser med korta siktstråk, ofta återvändsgränder eller liknande.
-  Trappa
-  Planskildhet

-  Befintlig bebyggelse
-  Områdesanalysgräns



Områdesanalys Hammarbyhöjden - Björkhagen