

PM

FRAMTIDA UTVECKLING AV SKÖNDALSVÄGEN



**GRANSKNINGSHANDLING
2018-11-09**

Uppdrag

Titel på rapport:

Status:

Datum:

283193, Trafikutredning Stora Sköndal

Framtida utveckling av Sköndalsvägen

Granskningshandling

2018-11-09

Medverkande

Beställare:

Kontaktperson:

Stiftelsen Stora Sköndal

Pontus Nilsson, Ebab

Konsult:

Uppdragsansvarig:

Kvalitetsgranskare:

Tyréns

Per Francke, Tyréns

Kristina Glitterstam, Tyréns

Revideringar

Revideringsdatum

Version:

Initialer:

2018-11-09

1.1

PF

Uppdragsansvarig:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

Handlingen granskad av:

Datum: ÅR-MÅN-DAG

Innehållsförteckning

1	INLEDNING.....	4
1.1	SYFTE.....	4
1.2	AVGRÄNSNING	4
2	SKÖNDALSVÄGEN IDAG	5
3	SKÖNDALSVÄGEN I FRAMTIDEN	9
3.1	FÖRUTSÄTTNINGAR	9
3.1.1	FRAMTIDA TRAFIKUTVECKLING	10
3.1.2	REFERENSGATOR I SÖDERORT	11
3.2	FÖRESLAGEN UTFORMNING.....	12
3.2.1	ÅTGÄRDER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I ANSLUTNING TILL GUBBÄNGENS TRAFIKPLATS	13
3.3	KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN UTFORMNING	15
3.3.1	PARKERING OCH ANGÖRING	15
3.3.2	MARKINTRÅNG	15
3.4	FORTSATT UTREDNING	16

Bilagor

Bilaga 1 – Skiss Sköndalsvägen södra delen

Bilaga 2 – Skiss Sköndalsvägen norra delen

1 INLEDNING

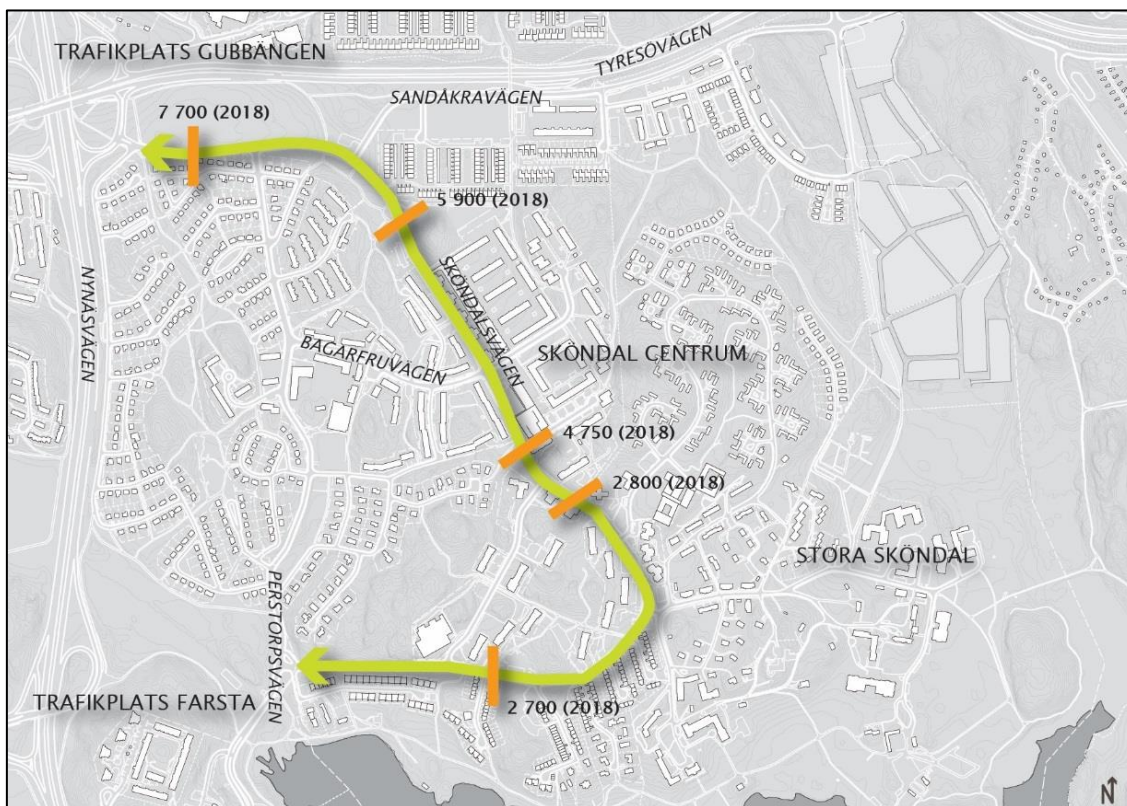
I Stora Sköndal planeras för en framtida stadsutveckling med cirka 3 500 – 4 000 bostäder, skolor och förskolor. Området ligger i östra delarna av Sköndal och är idag lågt exploaterat med en stor blandning av verksamheter. Denna utveckling av området kommer påverka dagens gator i Sköndal. Påverkan sker främst genom att fler kommer gå, cykla, åka kollektivt samt åka bil i området. Sköndalsvägen är tillsammans med Perstorpsvägen den gata som samlar upp och kopplar samman alla trafikflöden i Sköndal. Med anledning av detta har det under programsamrådet lyfts frågor kring hur Sköndalsvägen ska hantera en ökad trafik och vilka eventuella åtgärder som behövs. Även utifrån befintliga förhållanden utan en tänkt exploatering av Stora Sköndal finns behov av att se över framkomligheten för gående, cyklister och kollektivtrafiken.

1.1 SYFTE

Syftet med detta PM är att utreda hur Sköndalsvägen kan utvecklas med cykelbanor och bättre lösningar för oskyddade trafikanter samt framkomlighet för busstrafik i anslutning till Gubbängens trafikplats, i syfte att hantera de trafikmängder som tros uppstå när Stora Sköndal är utbyggt.

1.2 AVGRÄNSNING

Aktuell sträcka som studeras är hela Sköndalsvägen, från korsningen med Perstorpsvägen i söder till anslutningen mot Gubbängens trafikplats, se grön markering i figur 1. Studien är gjord utifrån stadens grundkarta och cykelplan.



Figur 1 Sammanställning av uppmätta trafikflöden. Mätår redovisas inom parentes.

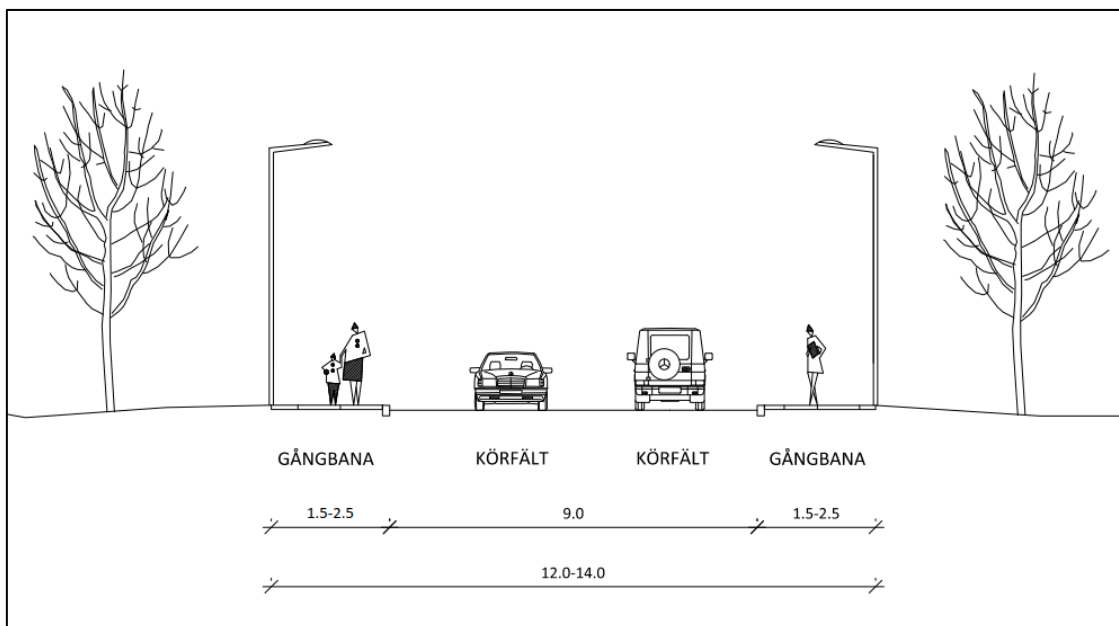
2 SKÖNDALSVÄGEN IDAG

Sköndalsvägen är idag att betrakta som huvudgata/opsamlingsgata för Sköndal och den kopplar samman andra huvudgator som Perstorpsvägen, Sandåkravägen och trafikplats Gubbängen. Vägen trafikeras av 2 400 – 7 700 fordon per dygn enligt tillgängliga mätningar sammanställda i figur 1. Skyltad hastighet är i grunden 50 km/h men är sänkt till 30 km/h intill förskolor. Flertalet busslinjer trafikerar framförallt södra delen av vägen mellan Perstorpsvägen och Bagarfruvägen.



Figur 2 Bild över Sköndalsvägen. Vy mot söder intill korsningen med Nils Lövgrens väg.

Vägen är utformad efter typiska mått för tiden då den planlades på slutet på 1950-talet. Mellan kantstenarna är det ca 9 meter brett med ett körfält i vardera riktning samt parkering/angöring på en sida. Gångbanorna har en varierande bredd på 1,5–2,5 meter. På många ställen begränsas gångbanelängden av möblering eller vildvuxna träd och buskar.



Figur 3 Sektion visandes befintlig situation.



Figur 4 Södra delen av Sköndalsvägen på sträckan mot korsningen med Perstorpsvägen. Till vänster i bild syns brant slänt bakom räcket mot Radhusen vid Sköndalsbrovägen. Flera stora ekar finns på södra sidan av vägen.



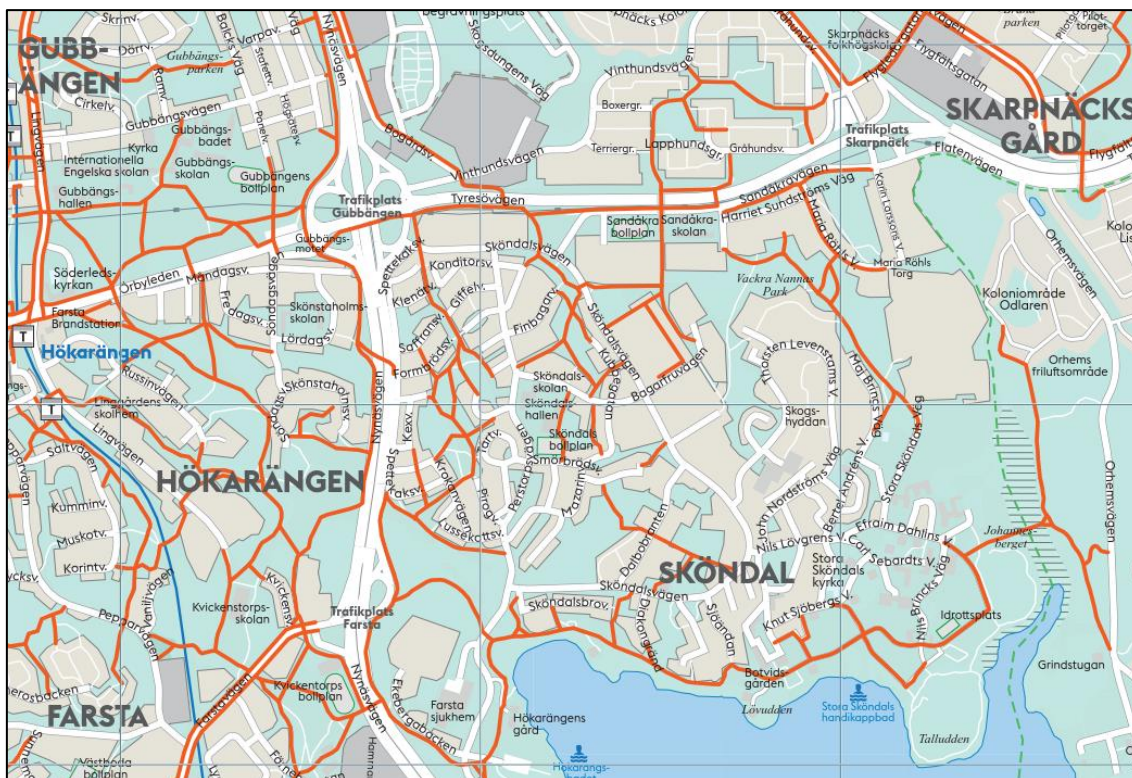
Figur 5 Vy mot Sköndals centrum på Sköndalsvägen. Vy mot söder.

Sköndalsvägen trafikeras av tre busslinjer, 181, 182 och 188. Bussarna trafikerar inte norra delen av Sköndalsvägen, norr om Bagarfruvägen. Via Bagarfruvägen trafikerar bussarna Perstorpsvägen innan de trafikerar Sköndalsvägen på en kort sträcka innan de når Gubbängens trafikplats. Totalt sex hållplatser finns på sträckan. Fem av sex hållplatser är stopphållplatser utmed kantsten och den sjätte intill Gubbängens trafikplats är en fickhållplats.



Figur 6 Vy över Sköndalsvägens korsning med Perstorpsvägen. Till höger i bild är platsen för den kommande externhandel som planeras. Trädallén är biotopskyddad.

Sköndalsvägen är idag inte anpassad för separerad cykling utan cykling sker i blandtrafik. De anordnade cykellösningar som finns är gång- och cykelvägar som ligger friliggande från vägar och gator och ofta i rekreationsområden. Som stadens cykelkarta visar i figur 7 finns brister i genhet och framförallt kontinuitet i cykelnätet.



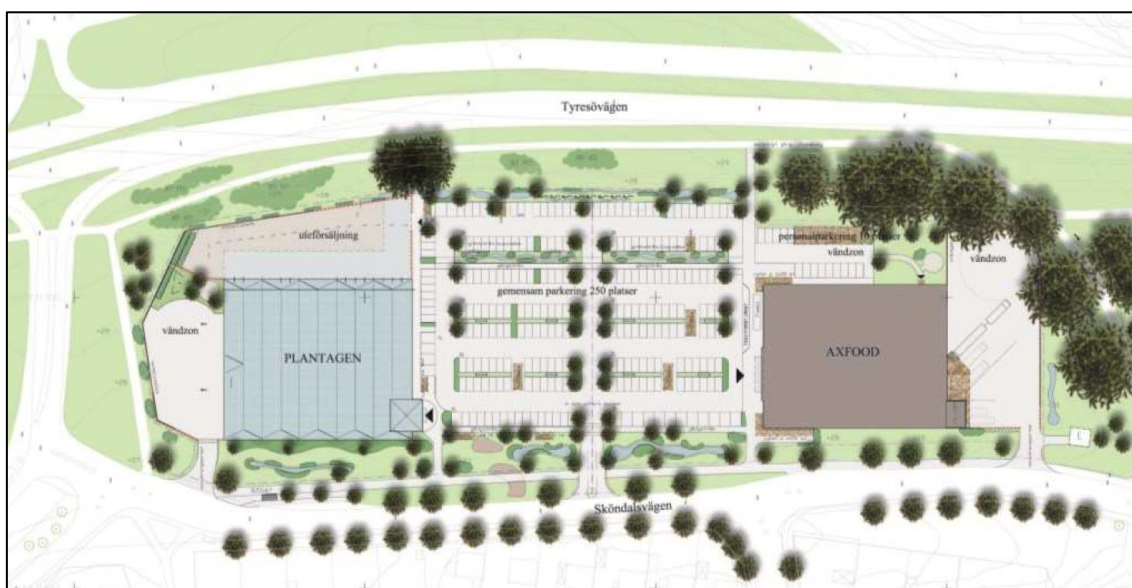
Figur 7 Utsnitt ur stadens cykelkarta för söderort. Orangea sträck markerar anordnade gång- och cykelvägar och/eller cykelbanor/cykelfält.

3 SKÖNDALSVÄGEN I FRAMTIDEN

Som det konstaterats i de trafikanalyser som gjorts inom ramen för programmet kommer trafiken på Sköndalsvägen att öka. Trafiken bedöms på vissa ställen dubblas i jämförelse mot dagens nivåer. Med en trafikökning kan framkomlighetsproblem uppstå i anslutningen till Gubbängens trafikplats. En ökad biltrafik för även med sig en försämrade trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Den planerade bebyggelsen i Stora Sköndal skapar även ökade gång- och cykelströmmar och fler som reser med kollektivtrafiken som till viss del kommer att använda Sköndalsvägen. Utifrån detta perspektiv och att Sköndalsvägen finns utpekad i cykelplanen finns ett behov av att se över vägen med målsättningen att skapa bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister samt förbättra busstrafikens framkomlighet i anslutning till Gubbängens trafikplats.

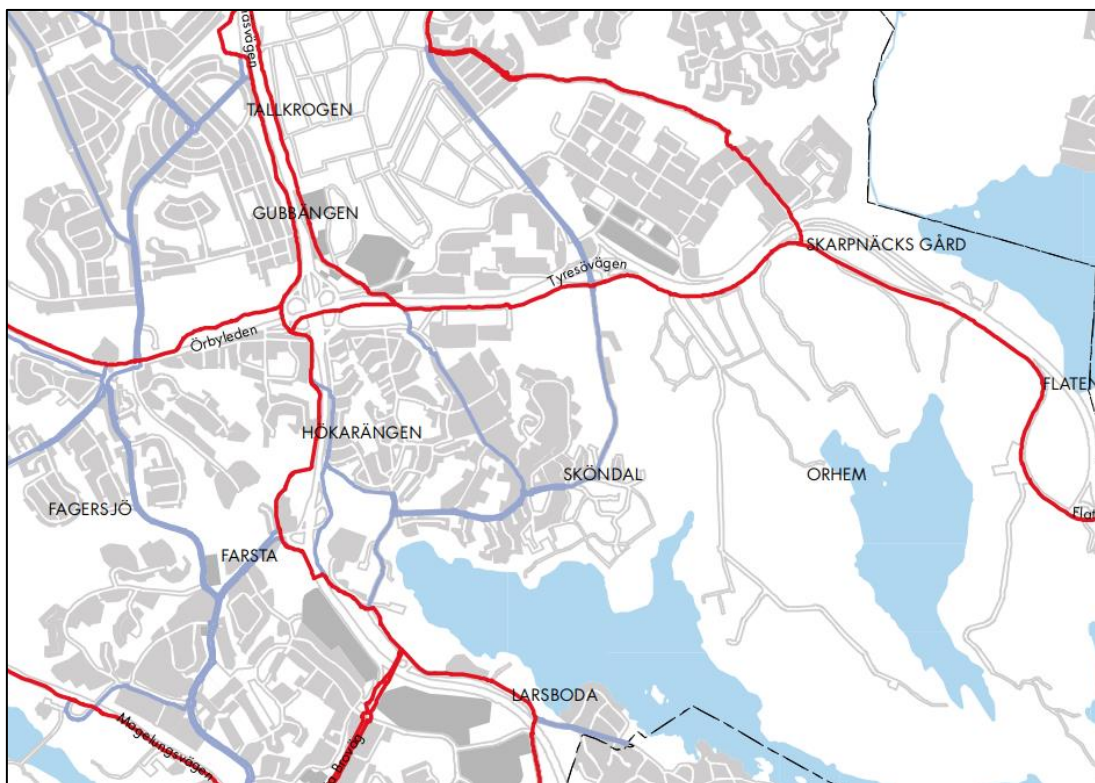
3.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

En viktig utgångspunkt är de aktuella planer som finns för området. Utmed Sköndalsvägen finns ett antal exploateringsprojekt. Direkt söder om Sköndalsvägens korsning med Sandåkravägen planeras för 15 radhus i kvarteret Korintkakakan. I kvarteret Kaksmulan, intill korsningen med Bengt Bagares Gränd, planeras 70 hyresrätter. Intill Gubbängens trafikplats planeras två externhandelsanläggningar på Sköndalsvägens norra sida. Som bilden visar nedan skapas en stor parkering i mitten mellan de två butikerna. En gång- och cykelbana skapas på norra sidan av Sköndalsvägen. Totalt tre nya korsningspunkter skapas med Sköndalsvägen. En för parkeringen och två för inlastning till respektive butik.



Figur 8 Illustration över planerad handelsetablering intill Tyresövägen. Bild tagen från antagen planbeskrivning.

Vid sidan av dessa exploateringsprojekt finns Sköndalsvägen utpekad i stadens cykelplan. I figur 9 framgår att Sköndalsvägen klassas som ett så kallat huvudcykelstråk. Dessa cykelstråk är utpekade eftersom de kopplar ihop viktiga målpunkter och kan av trafiksäkerhetsskäl behöva cykelåtgärder. Direkt norr om området byggs pendlingscykelstråk ut på Sandåkravägen och Flatenvägen samt på Gamla Tyresövägen. Med denna utveckling blir då en Sköndalsväg utan cykelbanor en saknad länk i systemet. Någon tidplan för utbyggnad av Sköndalsvägen finns inte i dagsläget.



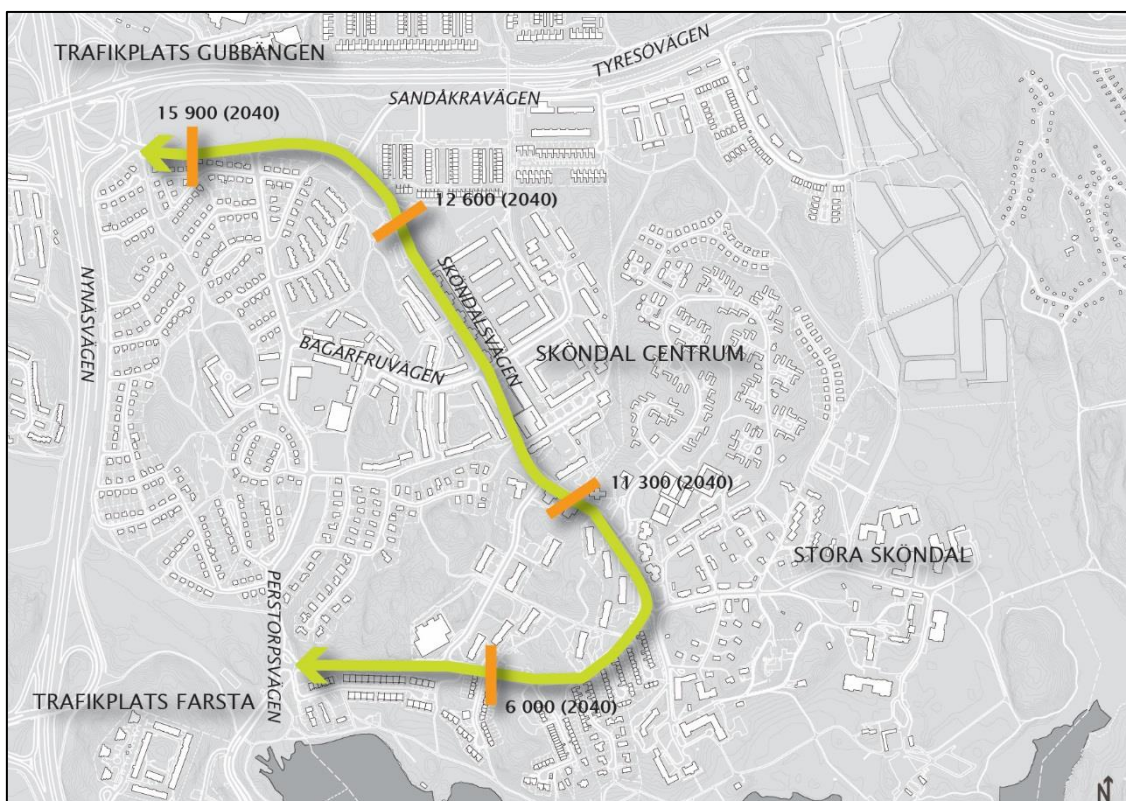
Figur 9 Utsnitt ut stadens cykelplan som visar föreslagna pendlingscykelstråk i rött och huvudcykelstråk i blått.

Eftersom Sköndalsvägen beräknas få ökad trafik och att busstrafik med hög turtäthet trafikerar vägen är det rimligt att anta att separata cykelbanor krävs för att skapa en trafiksäker lösning. I detta fall är också cykeltrafiken det trafikslag som har störst potential att tillgodose ett ökat resande i området då flera av de större vägarna utanför området har problem med köbildning. Med en utbyggnad av cykelinfrastrukturen skapas även bättre möjlighet till kombinationsresor med kollektivtrafiken. För att till fulla nyttja den potentialen behövs en generös mängd cykelparkeringar som också är väderskyddade och säkra. Den hållplats som framför allt har denna potential till kombinationsresor och bytespunkt Norra Sköndal. Där kan man vi stombussar nå viktiga målpunkter som Gullmarsplan och Centralen/Cityterminalen.

3.1.1 FRAMTIDA TRAFIKUTVECKLING

Som tidigare nämnts är ett viktigt motiv till att studera utvecklingen av Sköndalsvägen just att trafiken beräknas öka i framtiden. 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 den modellen kan justera ruttval. Utifrån den modellen har en prognos tagits fram som redovisas i figur 7¹. Där syns att biltrafiken ökar utmed hela Sköndalsvägen.

¹ PM – Mesosimulering Vägkapacitet i samband med utbyggnaden av Sköndal. Movea 2018



Figur 10 Prognosticerade trafikmängder 2040.

En viktig sak att notera är att en prognos av detta slag är väldigt teoretisk och ger en bild av en möjligt scenario 2040 utifrån de vi vet idag. Därför är det viktigt att se dessa siffror som ett möjligt utfall som kommer påverkas av flera olika faktorer fram till 2040. Sådana faktorer kan vara införandet av parkeringsavgifter i ytterstaden som kommer påverka efterfrågan på att köra bil. Andra åtgärder som flyttat snitt för trängselskatter, dyrare drivmedelspriser och utbyggnad av andra trafikslag på bilens bekostnad kan alla göra att biltrafikmängderna blir lägre än de som visas i figur 10.

3.1.2 REFERENSGATOR I SÖDERORT

För att sätta Sköndalsvägens utveckling i relation till andra gator i Söderort har ett antal referensgator studerats. Dessa har liknande funktion och trafikflöde².

• Enskedevägen (i höjd med Svedmyra)	9 000 fordon per dygn
• Farstavägen (intill Farsta centrum)	10 000 fordon per dygn
• Farstavägen (intill Nynäsvägen)	16 000 fordon per dygn
• Sjöviksbacken	8 000 fordon per dygn
• Skebokvarnsvägen	8 500 fordon per dygn
• Sockenvägen (i höjd med Enskedefältet)	9 000 fordon per dygn
• Sockenvägen (vid infart mot Bagarmossen)	9 600 fordon per dygn
• Ågesta Broväg (norr om Magelungsvägen)	8 700 fordon per dygn
• Årstavägen	8 500 fordon per dygn

Samtliga gator ovan utgör bra exempel på gator som liknar Sköndalsvägen i en framtid. På Sjöviksbacken, Skebokvarnsvägen, Ågesta Broväg och Årstavägen finns angöring utmed

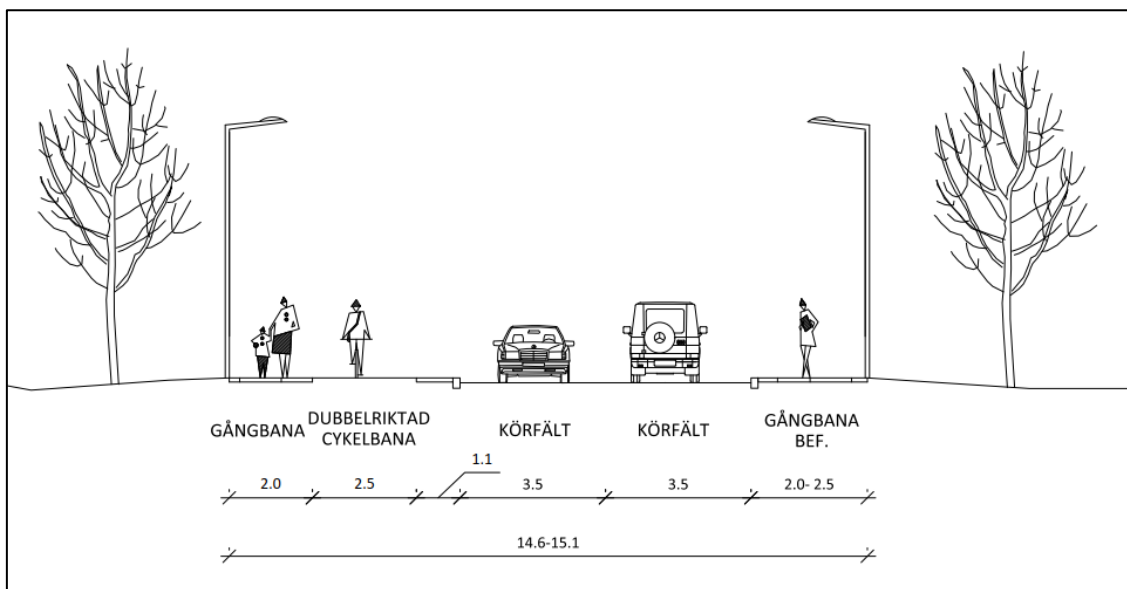
² Trafikflöden hämtade från vtr.trafika.se och <http://miljobarometern.stockholm.se/trafik/motorfordon/trafikfloden-i-stockholm/>. Mätningar är från 2014 – 2018.

gatan. Dock saknar Årstavägen och Sockenvägen separerad cykellösning medan Ågesta Broväg har separata cykelbanor och Sjöviksbacken har cykelfält på ena sidan gatan och cykelbana på andra. På Farstavägen, Enskedevägen och Sockenvägen finns i princip ingen angöring utmed gatan utan endast ett fåtal fickor för angöring. På dessa tre gator finns separerade cykelbanor på vardera sida gatan.

En ytterligare slutsats som kan dras vid jämförelse med andra gator i söderort är att gatorna behöver andra former av reglering av korsningar. Med det menas att separata svängkörfält, signalreglering och cirkulationsplatser är aktuella för att lösa framkomligheten för bussar, cyklister, gående och biltrafik. Det syns bland annat på Farstavägen som har flera cirkulationsplatser och korsningar med separata svängkörfält.

3.2 FÖRESLAGEN UTFORMNING

Ett första steg i att utreda möjligheterna för att skapa en ny cykellösning separerad från biltrafiken är att fastslå ett antal principer. Dessa principer styrs av tillgängligt utrymme i gatan och hur anslutande stråk kan anslutas för att få en bra kontinuitet. För Sköndalsvägen finns idag ett cirka 14 meter brett vägområde. En separerad cykellösning med cykelbanor är mest yteffektiv om cykelbanans båda riktningar ligger på en sida av gatan. Då sparas bland annat utrymme för skyddszon. En lösning med dubbelriktad cykelbana på en sida av gatan är också en vanlig lösning i ytterstaden där bebyggelsen ofta är placerad i terrängen och inte direkt inpå gatan som i innerstaden. Med anledning av detta har utgångspunkten varit att skapa en separerad dubbelriktad cykelbana på en sida av vägen. Val av sida styrs av mängden korsningar som passeras samt hur de anslutande stråken ligger för att skapa bra kontinuitet. I detta fall ansluter de större pendlingscykelstråken och Stora Sköndals nya cykelbanor från öster. Vidare får radhusbebyggelsen i söder också en bra access till cykelbanan om den placeras på östra/södra sidan av Sköndalsvägen.



Figur 11 Föreslagen typsektion för Sköndalsvägen med dubbelriktade cykelbanor. Bildens vänstra sida representerar vägens östra sida

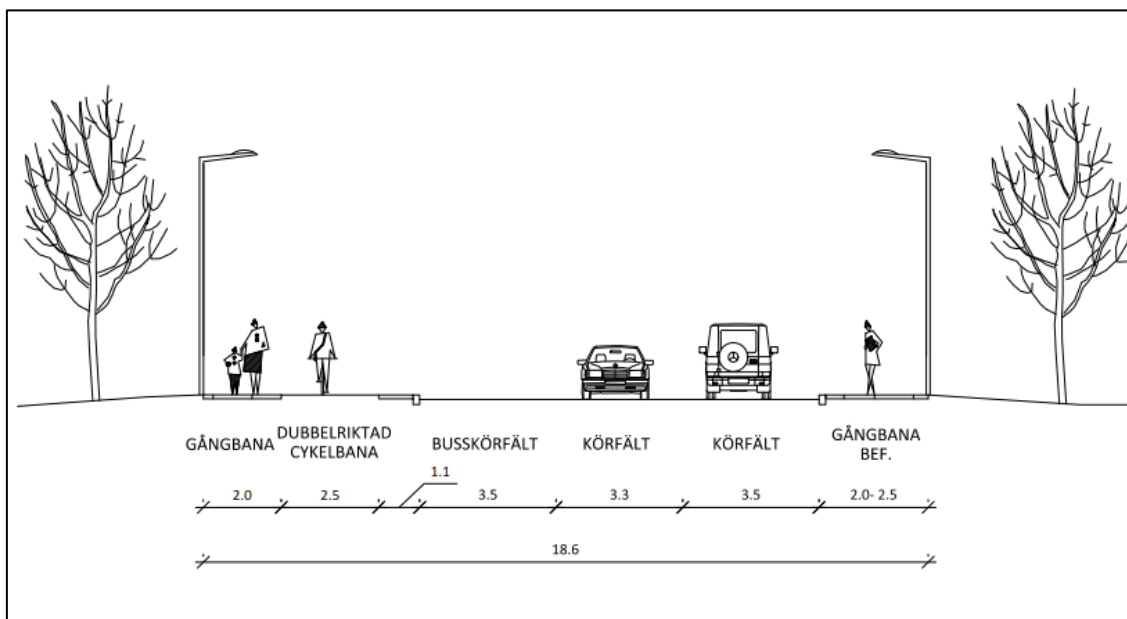
Föreslagen typsektion framgår av figur 11. Som synes vid jämförelse med figur 3 över befintlig situation har all angöring och parkering tagits bort för att kunna inrymma cykelbanan. Breddmättet på cykelbanan uppfyller cykelplanens krav på huvudcykelstråk. Vidare är bredden på körbanan vald för att klara busstrafik. Gångbanan på västra sidan bör göras 2,5 meter bred för att kunna säkerställa en god framkomlighet för fotgängare och för

att den ska kunna snöröjas effektivt. För att öka trafiksäkerheten för fotgängare behöver övergångsställen över Sköndalsvägen utformas för att medge bra sikt och tillräckliga ytor för att möjliggöra ett bra samspel mellan gående och cyklister samt bilister. Övergångsställen kan också utformas som avsmalningar eller göras upphöjda. Val av utformning behöver studeras vidare och styrs framförallt av om busstrafik finns på aktuell sträcka. Vid korsningar där sekundärgator ansluter till Sköndalsvägen kan gång- och cykelbanor i vissa fall göras genomgående beroende på trafikmängder. Mer detaljerade beskrivningar om påverkan på omgivningen och den föreslagna utformningen framgår av bilagor.

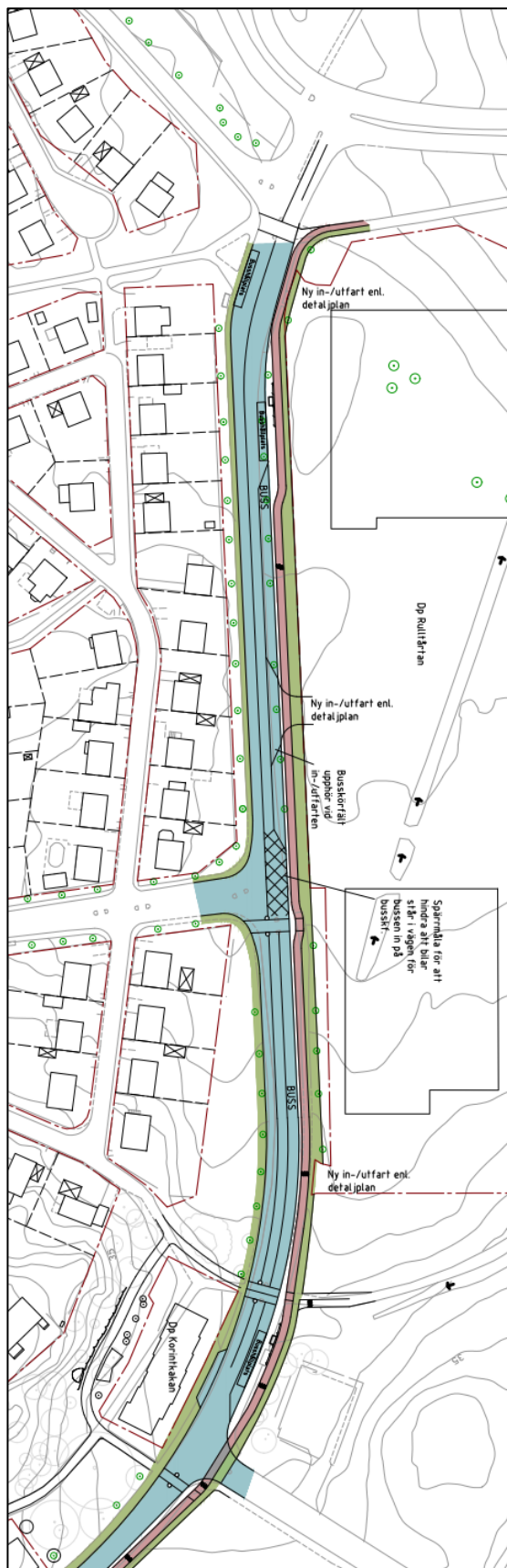
3.2.1 ÅTGÄRDER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I ANSLUTNING TILL GUBBÄNGENS TRAFIKPLATS

I anslutningen till Gubbängens trafikplats har det under utredningsskedet studerats om kollektivtrafikkörfält kan skapas för att undvika att bussar fastnar i köerna. Gränssättande för att rymma ett kollektivtrafikkörfält är de beslutade planerna på norra sidan Sköndalsvägen där Willys och Plantagen ska etablera nya butiker. Det som studerats är om det går att rymma ett kollektivtrafikkörfält i riktning mot trafikplatsen från korsningen med Sandåkravägen. Detaljplanen har inte tagit höjd för det utrymme som krävs. Alltså måste sannolikt intrång göras om det ska gå att rymma en gångbana, en cykelbana, kollektivtrafikkörfält och två körfält för biltrafik. Intrånget blir i västra delen av det nya handelsområdet, se illustration på nästa sida. Vidare kommer förslaget busskörfält på norra sidan gatan att komma i konflikt med de befintliga träderna.

I denna utredning har ett kollektivtrafikkörfält endast studerats översiktligt på denna sträcka. Denna föreslagna åtgärd behöver också ses i ett större perspektiv utanför detta projekt där både Trafikverket och Trafikförvaltningen drivit och driver olika åtgärdsvalstudier av åtgärder i och i anslutning till Gubbängens trafikplats och Nynäsvägen.



Figur 12 Föreslagen typsektion för busskörfält på Sköndalsvägens norra del. Vänstra sidan av bilden representerar norr.



3.3 KONSEKVENSER AV FÖRESLAGEN UTFORMNING

Dagens väg är inte utformad med tanke på dagens och framtida behov av cykellösningar och har heller inte byggts om annat än i vissa korsningspunkter under åren. Som denna utredning visat krävs vissa intrång för att kunna bereda plats för att omdisponera ytorna i gaturummet. Dock är den stora förändringen att all angöring och parkering utmed sträckan behöver utgå. I bilagorna till denna utredning framgår var intrången krävs samt vilka andra justeringar som krävs. Dessa justeringar innefattar flytt av parkering, angöring och en annan princip för busshållplatser. Även belysningsstolpars placering behöver justeras.

3.3.1 PARKERING OCH ANGÖRING

På ett antal platser finns mer specifika utmaningar med parkering och angöring via Sköndalsvägen. Dessa områden planeras just nu eller är nybyggda. Följande platser behöver studeras mer detaljerat:

- Pågående planering för nya radhus i Kv Korintkakan förutsätter att angöringsficka skapas på södra sidan Sköndalsvägen och att viss angöring tillåts på Sköndalsvägen utmed befintlig kantsten. För radhusen skapas parkering, med p-tal 1,0, på kvartermark och Sköndalsvägen antas användas för besöksparkering samt hämtning av avfall. Påverkan på denna detaljplan utifrån de planer som läggs fram i detta PM är att längre angöring och parkering inte är lämpligt på Sköndalsvägen i framtiden. Kortare angöring utanför maxtimmar kan eventuellt fungera för att lösa hämtning av avfall.
- Direkt norr om Sköndals centrum finns nyare bebyggelse som ligger utmed Sköndalsvägen. Angöring till bostäderna sker från Sockerkaksvägen. Utmed bebyggelsen är det parkeringsförbud på Sköndalsvägen. Dock antas avfallshämtning ske utmed denna sträcka. Angöring för hämtning av avfall som behöver lyftas över en framtida cykelbana är inte önskvärd. Denna fråga behöver utredas vidare.
- I Sköndals centrum kommer fördjupade studier behövas. Dels handlar det om hur nivåskillnader på västra sidan kan hanteras men också dels hur intrång kan göras på östra sidan. På den östra sidan Sköndalsvägen, söder om korsningen med Bagarfruvägen, påverkas ett antal taxiplatser och två platser för personer med funktionsvariationer. Dessa platser bör kunna flyttas till andra delar av centrum.
- Byggnation pågår vid den så kallade Magnoliatomten vid Thorsten Levenstams väg. För de nya bostäderna förutsätts att angöring kan ske via Sköndalsvägen. Parkeringsgarage skapas under kvarteren och infart placeras mot Sköndalsvägen. I en framtid då cykelbana anläggs är det önskvärt att ta bort angöringen vilket torde fungera med tanke på att tillgänglighetskrav kan uppfyllas via garage. Övrig angöring får ske via Thorsten Levenstams väg.

3.3.2 MARKINTRÅNG

Att markintrång görs är ofrånkomligt med den föreslagna utformningen. Dock ska det nämnas att detta bara är översiktligt studerat i ett tidigt skede utan inmätningar. Några platser som bör studeras lite extra i kommande sked:

- På sträckan mellan Dalbobranten och Perstorpsvägen ligger föreslagen cykelbanan utmed en brant slänt. I detta parti bör det övervägas om intrång ska göras mot slänten eller om intrång ska göras mot berget på motsatt sida. Som det är ritat nu görs intrång i slänten men hur realistiskt det är med hänsyn till naturvärden med värdefulla ekar och troligtvis stort behov av markförstärkning för fortsatt utredning visa.
- På Sköndalsvägens västra sida finns fem skivhus i höjd med Nils Lövgrens väg. Dessa hus har markparkering i direkt anslutning mot Sköndalsvägen. Intrång görs i kanten av dessa ytor och eventuellt behöver in- och utfart till parkeringarna flyttas.

3.4 FORTSATT UTREDNING

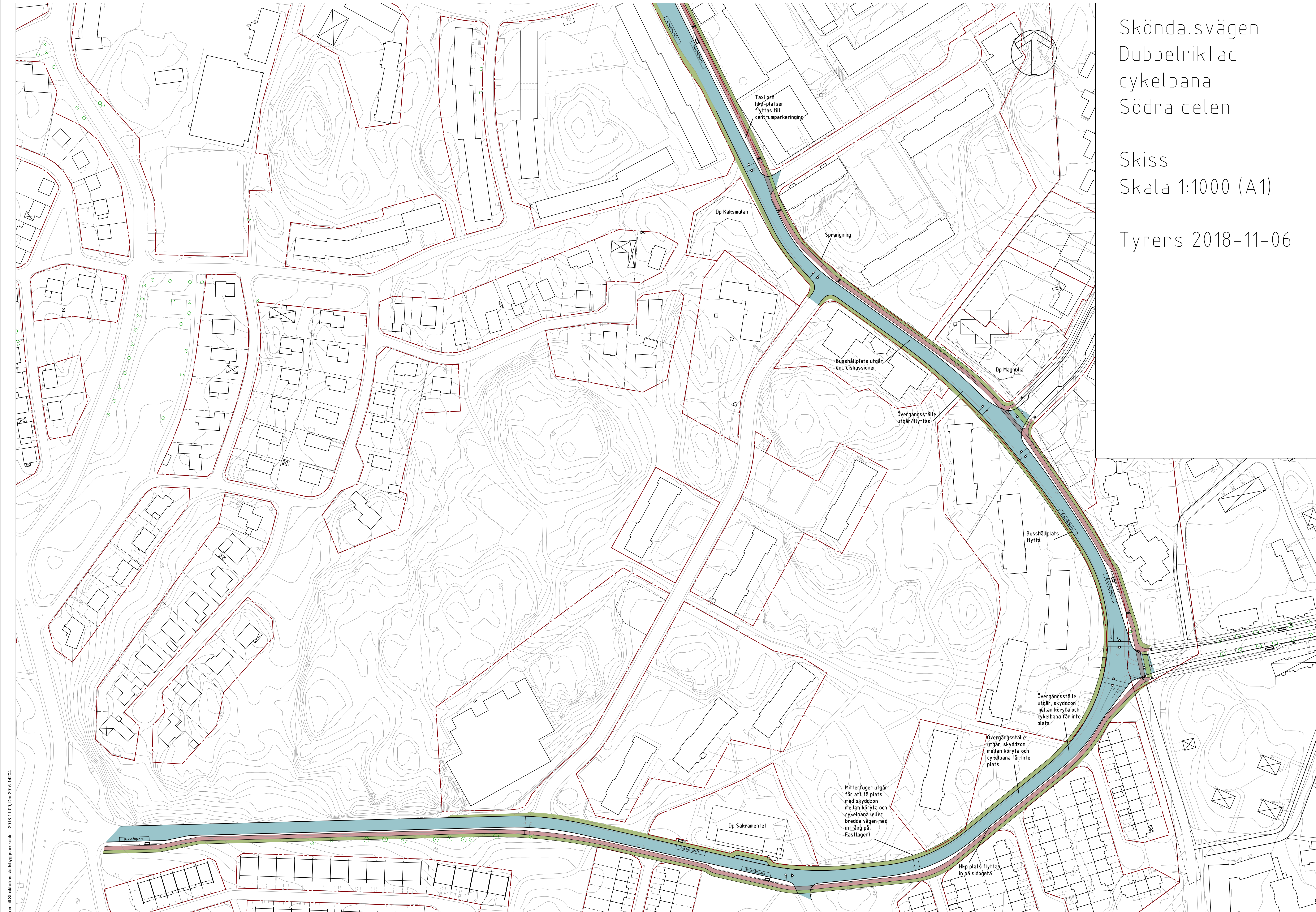
I detta skede har utredningarna gjorts på en övergripande, principiell nivå med endast stadens grundkarta som underlag. I kommande skede kommer fördjupade utredningar krävas för att ytterligare studera möjligheten till att skapa cykelbanor. Följande behöver studeras vidare:

- Inmätning för att bättre kunna avgöra markanspråk. Skissad lösning kommer behöva justeras utmed sträckan för att undvika vissa intrång. Denna fråga är extra viktig för pågående detaljplaner.
- Parkeringsutredning för att se vad konsekvenserna blir av att ta bort all parkering och angöring.
- Gestaltningsprogram för att ta fram en bra gestaltning utmed sträckan eftersom det blir en tydligare huvudgata som går genom hela Sköndal.
- Ekologiska värden och konsekvenser. Fortsatt utredning om hur många träd som påverkas och vilka åtgärder kan göras för att undvika att ta ner träd samt behov av kompensationsåtgärder.

Sköndalsvägen
Dubbelriktad
cykelbana
Södra delen

Skiss
Skala 1:1000 (A1)

Tyrens 2018-11-06



Sköndalsvägen
Dubbelriktad
cykelbana
Norra delen

Skiss
Skala 1:1000 (A1)

Tyrens 2018-11-06

