

APRIL 2024

EXPLOATERINGSKONTORET, STOCKHOLMS STAD

TRAFIKUTREDNING SKÖNDALS CENTRUM



COWI

APRIL 2024

EXPLOATERINGSKONTORET, STOCKHOLMS STAD

TRAFIKUTREDNING SKÖNDALS CENTRUM

PROJEKTNR.

A242925

DOKUMENTNR.

A242925-4-02-RAP-001

VERSION

1.0
leveranshandling

UTGIVNINGSDATUM

2024-04-15

BESKRIVNING

Trafikutredning

UTARBETAD

Lina Sköldberg,
Per Reiland,
Kattie Yousefi,
Isak Hertzén,
Käti Lingenäs
Güthlein

GRANSKAD

Pontus Ahlström
Stefanie Engel

GODKÄND

Stefanie Engel

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inledning	7
1.1	Bakgrund	7
1.2	Syfte	8
1.3	Omfattning	8
1.4	Avgränsning	8
2	Nulägesbeskrivning	10
2.1	Området	10
2.2	Trafiksystemet	11
2.3	Tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och framkomlighet	19
3	Förutsättningar	22
3.1	Styrande dokument och övriga riktlinjer	22
3.2	Tidigare utredningar	22
3.3	Planerad exploatering	23
3.4	Angränsande planer	23
4	Trafikanalys	25
4.1	Trafikmätningar	25
4.2	Nuläge 2024	26
4.3	Nollalternativ 2040	26
4.4	Utbyggnadsalternativ 2040	27
5	Åtgärdsförslag	29
5.1	Övergripande principer	29
5.2	Sköndalsvägen	29
5.3	Bagarfruvägen	34
5.4	Bengt Bagares gränd	35

6	Konsekvensanalys	36
6.1	Gångtrafik	36
6.2	Cykeltrafik	36
6.3	Kollektivtrafik	36
6.4	Biltrafik	36
6.5	Parkering och angöring	36
7	Slutsatser	38
7.1	Förslag till fortsatt arbete	38
8	Bilaga 1 – Metodbeskrivning utbyggnadsalternativ 2040	39

1 Inledning

1.1 Bakgrund

En utveckling av Sköndals centrum planeras med cirka 370 bostäder, verksamhetslokaler och förskola. COWI AB har fått i uppdrag av Exploateringskontoret, Stockholms stad, att utföra en trafikutredning samt trafikförslag för tre gator inom utredningsområdet i Sköndal. Trafikförslagen avser delar av Sköndalsvägen, Bagarfruvägen och Bengt Bagares gränd där bostadsexploatering föreslås, se Figur 1.



Figur 1: Utredningsområde markerat i blått och föreslagen exploatering i rosa. Källa: Stockholms stad och egen bearbetning.

1.2 Syfte

Syftet med trafikutredningen är att undersöka planområdets förutsättningar avseende trafik och utreda planförslagets konsekvenser avseende trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet och trygghet för gång-, cykel-, kollektiv-, och biltrafik inom utredningsområdet. Trafikutredningen syftar även till att undersöka hur parkeringssituationen förändras till följd av föreslagen exploatering.

1.3 Omfattning

Trafikutredningen innehåller följande arbetsmoment:

- > Nulägesbeskrivning med avseende på områdets karaktär och trafik- och parkeringsförutsättningar samt beskrivning av planförslaget och dess planerade exploatering.
- > Trafikprognos för år 2040 baserat på uppgifter från stadens trafikmätningar samt de exploateringar som ingår inom planområdet. För exploateringarna görs en trafikalstringsberäkning med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg.
- > Trafikkonsekvensanalys av planförslaget avseende trafiksäkerhet, framkomlighet tillgänglighet och trygghet för gång-, cykel-, kollektiv-, och biltrafik inom utredningsområdet.
- > Översiktlig analys av hur parkeringssituationen förändras till följd av föreslagen exploatering.
- > Förslag till nytt gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafiknät inom planområdet.
- > Förslag till fortsatt arbete.

1.4 Avgränsning

Utredningsområdet som studeras är beläget i Sköndal, öster om Sköndalsvägen och omfattar bebyggelsen runt Sköndals centrum, se Figur 1.

Utformningsförslagen avser tre gatusträckningar:

- > Sköndalsvägen mellan övergångsställe i höjd med parkleken Semlan och Thorsten Levenstams väg
- > Bagarfruvägen, öster om Sköndalsvägen
- > Bengt Bagares gränd

Utformningsförslagen utgår från grundkartan och ingen ytterligare inmätning har använts som underlag inom trafikutredningen.

I prognosavsnittet har endast motortrafik prognostiserats till 2040.

Trafikanalysen avgränsas till att enbart ta hänsyn till den föreslagna exploateringen inom utredningsområdet. Hänsyn har inte tagits till övrig stadsutveckling i angränsande områden som kan påverka trafikflöden på Sköndalsvägen.

Utformningsförslag har fokus på Östra delar av Sköndalsvägen. Befintlig utformningen gäller för västra sidan av Sköndalsvägen förutom där gångbana ansluter till tillkommande övergångställen.

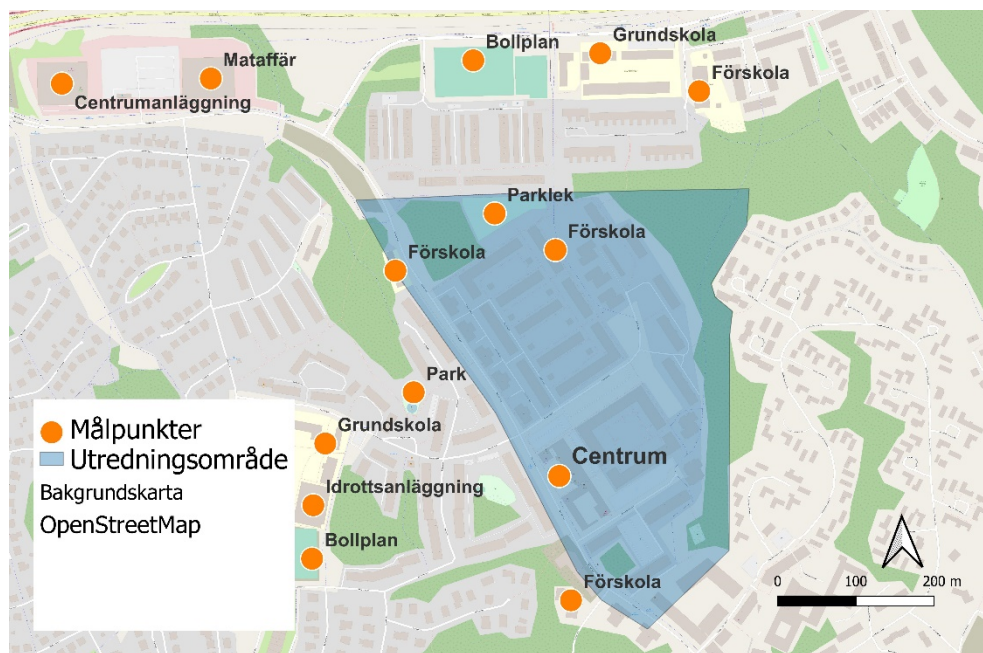
2 Nulägesbeskrivning

2.1 Området

Sköndal är en stadsdel i Farsta stadsdelsområde inom Stockholms stad. Sköndal angränsar till stadsdelarna Gubbängen och Hökarängen i väst, Skarpnäck i norr samt Orhem i öst. I söder angränsas Sköndal av sjön Drevviken.

Sköndal är en varierande stadsdel som är präglad av tre skilda karaktärer; institutionsområdet kring Stora Sköndal, trädgårdsstadens självbyggda småstugor samt 1950- och 1960-talens bebyggelse i tunnelbanestadens anda. Sköndal är ett bostadsområde med stadsdelscentrum. Det finns bland annat flerbostadshus och enbostadshus närmast Sköndalsvägen. Gatan kantas av radhus i söder som övergår till tätare bebyggelse och flerbostadshus i norr. Förutom bostäder finns även förskolor, skolor, restauranger och andra verksamheter längs gatan.

I angränsning till planområdet finns det därför många målpunkter i form av verksamheter, arbetsplatser, utbildning, bostäder, kollektivtrafikhållplatser och rekreation. En stor målpunkt i området är Sköndals centrum med livsmedelsbutik, restauranger, detaljhandel och vårdcentral. Övriga större målpunkter i området är Sköndalshallen, Sköndalsskolan och Sandåkraskolan. Enligt översiktsplanen för Stockholms stad är även Stora Sköndal en central målpunkt som har höga natur-, kultur- och rekreationsvärden och är ett populärt utflyktsmål för bad, pulkaåkning och promenader. Se Figur 2 för överblick över centrala målpunkter.



Figur 2. Centrala målpunkter i och i angränsning till utredningsområdet markerade i orange färg. Källa: OpenStreetMap och egen bearbetning.

2.2 Trafiksystemet

Sköndals trafiksystem präglas av 1960-talets trafikdifferentierade planeringsideal vars målsättning är att olika trafikslag ska åtskiljas. Tillvägagångssättet är att gång- och cykeltrafik skiljs från biltrafik med planskilda korsningar, exempelvis med bro eller tunnel och genom att förlägga gång- och cykelvägar till parkområden. Inom Sköndal finns exempel på transportled, matargator och lokalgator såväl som olika trafikseparerande åtgärder som friliggande gång- och cykelbanor i parkmiljö, gång- och cykelbro samt gång- och cykeltunnel. Med hjälp av Livsrumsmodellen kan gaturum utifrån deras karaktärsdrag delas in i olika stadsrum. Det kan vara användbart i de tidiga planeringsskedena för att beskriva gaturums funktion. I modellen ingår frirum, mjuktrafikrum och transportrum¹.

Enligt Livsrumsmodellen har gatorna Sköndalsvägen, Bagarfruvägen och Bengt Bagares väg i huvudsak karaktären mjuktrafikrum. Ett mjuktrafikrum möjliggör för gång- och cykeltrafikanter att lätt röra sig i gaturummet, både i längs och tvärriktning. Det kräver kontakt och samspel mellan och oskyddade trafikanter och fordon, en interaktion som möjliggörs av vägnas utformning. Utredningsområdets övriga gator med bostäder och annan verksamhet där entréer är vända mot gaturummet har även de karaktären av mjuktransportrum om än i högre grad, vilket innebär att gång- och cykeltrafikanter har anspråk på att färdas längs och tvärs i gaturummet. I gaturummet ska oskyddade trafikanter och bilister samspela med varandra.

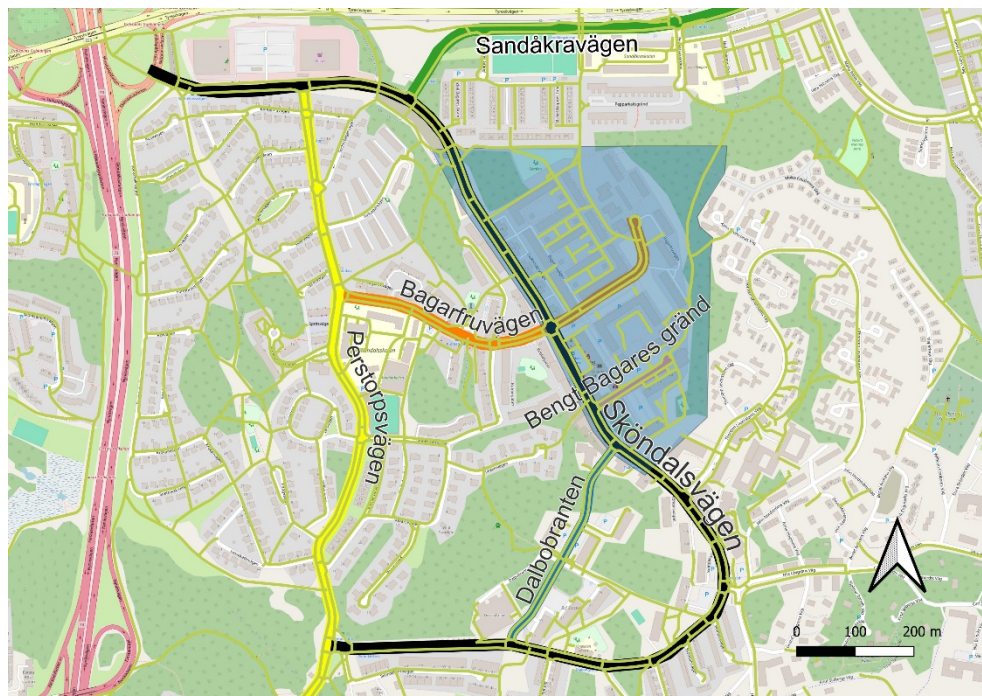


Figur 3: Översikt av gator i Sköndal, blåmarkerat utredningsområde.

¹ Göteborgs stad, Teknisk handbok. 2AN Livrumsmodellen.

2.2.1 Gångtrafik

Inom utredningsområdet finns ett finmaskigt nät av gångbanor, se Figur 4. Vissa av gångbanorna är separerade och vissa är gemensamma gång- och cykelbanor, i huvudsak finns gångbanor på båda sidor av vägbanan.



Figur 4: Översiktskarta över gångvägnätet i Sköndal. Källa: Stockholms stad med bearbetning. Tyresövägen längst i norr.

Längs Sköndalsvägen och i större delen av området finns gångbana på båda sidor av vägbanan med undantag för ett kort avsnitt mellan Perstorpsvägen och Dalbobranten där gångbana endast finns på södra sidan av gatan, se Figur 4. Gångbanebredden varierar mellan 2,0 till 2,8 meter och begränsas på många platser av möblering, vildvuxna träd och buskage vilket påverkar fotgängares framkomlighet. Hela gatan är belyst och sittbänkar återfinns vid busshållplatser, centrumtorget och ytterligare två platser i direkt anslutning till gatans gångbanor.

Längs hela Sköndalsvägen finns övergångsställen i anslutning till varje lokalgata, dessa saknar hastighetssäkring med undantag för korsningen Sköndalsvägen Bagarfruvägen. Några övergångsställen är utformade med mittrefug mellan körfälten.

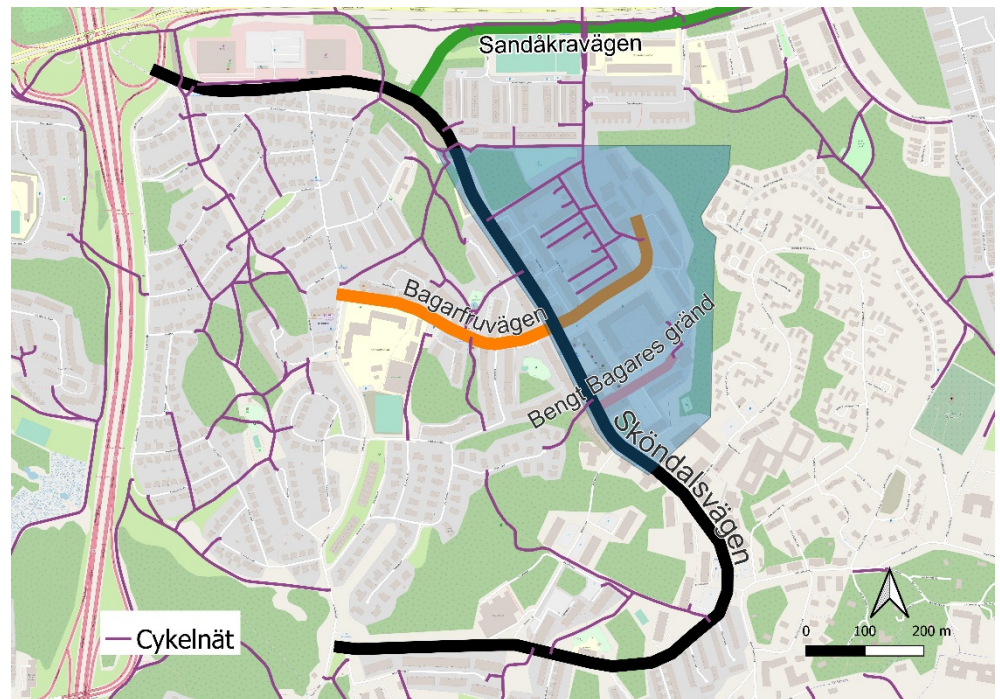
Bagarfruvägen öster om Sköndalsvägen har separerade gångbanor på båda sidor om vägbanan. Utmed stora delar av gatans gångbanor finns kantstensparkerings samt korsande infarter till lokalgator, boendeparkerings och parkeringsgarage. Två övergångsställen finns på sträckan varav det östra saknar hastighetssäkring. I anslutning till gångbanorna finns belysningsstolpar på båda sidorna av gatan längs hela sträckan, sittbänkar finns ej i direkt anslutning till gångbana.

Bengt Bagares väg har separerade gångbanor på båda sidor om körbanan med en gångbanelädd om ungefär 2 meter. Infarter till ett flertal parkeringsplatser och garage korsar gångbanorna. I anslutning till gångbanorna finns belysningsstolpar på båda sidorna av gatan längs en majoritet av sträckan. Flera sittbänkar finns placerade inom synhåll från gångbana.

Norr om utredningsområdets del finns två friliggande gång- och cykelstråk som sammanbinder Sköndal med norra Sköndal (norr om Tyresövägen) planskilt genom tunnel och bro under och över Tyresövägen.

2.2.2 Cykeltrafik

I Sköndal finns ett nät av cykelbanor som i vissa fall är separerade och i vissa fall gemensamma med gångbanor. I sin helhet uppvisar cykelnätet stor variation vad gäller standard och ofta saknas kontinuitet mellan olika länkar, se Figur 5.



Figur 5: Översiktskarta över cykelnätet i Sköndal. Källa: Stockholms stad med bearbetning. Tyresövägen helt i norr.

Sköndal förbinds till närliggande områden med flera planseparerade gång- och cykelvägar. Norr om Sandåkravägen finns två passager över och under Tyresövägen. Figur 6 visar den gång- och cykeltunnel under Tyresövägen som planskilt förbinder Sköndals centrala parkstråk med Norra Sköndal, en knutpunkt för områdets cykeltrafik. Längre västerut finns även en gång och cykelbro över Tyresövägen.



Figur 6. Gång- och cykeltunnel norr om Sandåkravägen.

Cykelbanan längs Sandåkravägen är en del av ett regionalt cykelstråk som österut förbinder Sköndal med Skarpnäck och orter på väg mot Tyresö. Västerut möjliggör cykelbanan resor till närliggande stadsdelar som Hökarängen, Tallkrogen och Gubbängen och resor mot centrala Stockholm. Standarden utgörs av en dubbelriktad cykelbana separerad med vägmarkering mot gångbanan.

Sköndalsvägen är utpekat som en del av huvudnätet för cyklar i Stockholms stads Cykelplan². För närvarande finns separerad gång- och cykelbana från Sköndalsvägens nordvästra ände fram till och med utredningsområdets början där cykelbana upphör och cykling i blandtrafik tar vid, skyltad hastighet är 40km/h.

² Cykelstaden – en del av framkomlighetsstrategin, Stockholms stad, 2013.



Figur 7: Utpekad cykelvägnät i Cykelplanen där Sköndalsvägen är utpekad som en del av huvudnätet.

Cykeltrafik längs Bagarfruvägen sker i blandtrafik, inga separata cykelbanor finns. Bagarfruvägens östra ände ansluter till det centrala parkstråket med friliggande gång- och cykelbanor.

Cykeltrafik längs Bengt Bagares gränd sker i blandtrafik, inga separata cykelbanor finns. Den östra änden ansluter, i likhet med Bagarfruvägen, till det centrala parkstråket med friliggande gång- och cykelbanor.

2.2.3 Kollektivtrafik

I Sköndal finns ingen spårbunden kollektivtrafik men området trafikeras av ett flertal busslinjer som leder till närliggande områden där detta finns. Pepparkasvägen och Bagarfruvägen trafikeras av busslinjerna 143, 181, 188 och 193. Sköndalsvägen trafikeras av busslinjerna 181, 182, 188 och 193 som förbinder Sköndal med Farsta, Skarpnäck, Hökarängen och Gullmarsplan. Turtätheten för majoriteten av dessa busslinjer varierar mellan cirka 5 till 10 minuter under högtrafik och cirka 20 minuter under övrig tid beroende på linje. Linje 193 är en nattbusslinje med avgångar ungefär en gång i timmen.

Busstrafik trafikerar den södra och nordligaste delen av Sköndalsvägen. Sträckningen däremellan går busstrafik en rutt strax väster om Sköndalsvägen på Bagarfruvägen och Perstorpsvägen förbi bland annat Sköndalsskolan, se Figur 8. På Sköndalsvägen finns i nuläget sju busshållplatser; Spettekaksvägen, Kokoskakan, Sköndals centrum, Dalbobranten (som planeras utgå), Stora Sköndal, Diakongränd och Sköndalsbro. Dessa sju är utformade som körbanehållplatser med undantag för södergående trafiks hållplats vid Sköndals centrum som är av typen fickhållplats. Samtliga hållplatser på Sköndalsvägen har väderskydd av typen standard.



Figur 8: Busshållplatsers läge utmed Sköndalsvägen. Källa: OpenStreetMap och egen bearbetning.

2.2.4 Biltrafik

Sköndalsvägen är en huvudgata³ som transporterar biltrafikanter inom och genom Sköndal. I söder ansluter Sköndalsvägen till Perstorpsvägen för vidare resa mot exempelvis Farsta. I norr ansluter Sköndalsvägen till trafikplats Gubbgången där resenärer via väg 73 Nynäsvägen kan köra norrut mot centrala Stockholm, söderut mot Nynäshamn eller mot Tyresö och övriga söderort via Tyresövägen respektive Örbyleden. Även Perstorpsvägen och Bagarfruvägen (väster om Sköndalsvägen) är huvudgator för biltrafik inom och genom området.

Skyltad hastighet för Sköndalsvägen är 40 km/h med undantag för gatusträckning närmast skolor och förskolor där hastigheten är sänkt till 30 km/h vissa tider på dygnet, se Figur 2 för förskolornas lokalisering. I övrigt hålls hastigheterna låga av ett antal övergångsställen med mittrefug och angörande bussar vid körbanehållplatser vilket är positivt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv för oskyddade gång- och cykeltrafikanter. På övriga gator och lokalgator är den skyltade hastigheten 30km/h.

Bagarfruvägen har två olika gatutyper. Väster om Sköndalsvägen, där bland annat ett antal busslinjer passerar, är gatutypen lokalgata stor. Det är en kategori av gator som är länkar i lokalnätet för biltrafik och som ansluter till huvudnätet, ofta med en stor andel extern trafik. Bagarfruvägen öster om Sköndalsvägen är i stället av typen lokalgata liten vilket är en länk i lokalnätet

³ NVDB (2024). Gatutyp.

vars syfte är att förmedla trafik inom ett bostadsområde. Intilliggande fastigheter är start- och målpunkter.

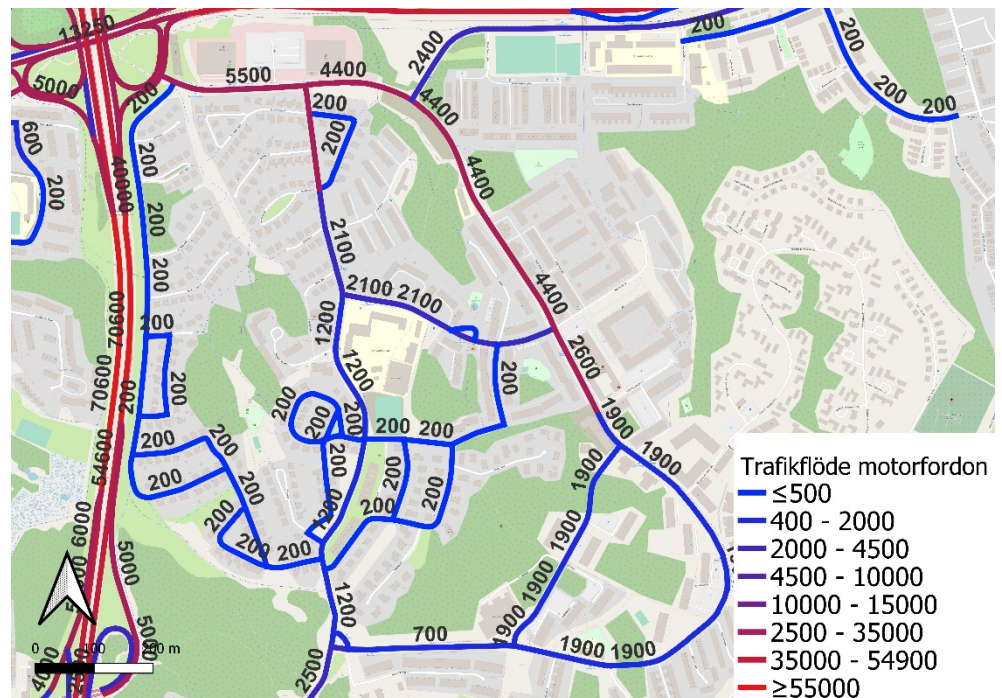
Bengt Bagares gränd klassificeras som *lokalgata liten* och rymmer även infart till en parkeringsplats som klassificeras som *parkeringsområdesväg*. Gatan nås endast med infart från Sköndalsvägen för biltrafik.

Trafikflöden

Trafikflöden för biltrafik har inhämtats från Stockholms stads trafikflödeskarta (2014) som redovisar årsvardagsdygnstrafik (ÅVDT) för samtliga motorfordon från år 2014, se Figur 9 nedan.

På Sandåkravägen uppgår trafiken till 2400 fordon per dygn. Sköndalsvägen har låga trafikflöden på södra delen då det trafikeras av bara lokal trafik men har ett stort flöde i norr där alla trafik från Sköndalsområdet samlas. Vid utredningsområdet är trafikflöden mellan cirka 2000-4000 fordon per dygn, se följande siffror:

- > Sandåkravägen – 2400 fordon per dygn
- > Sköndalsvägen – 700-5500 fordon per dygn
- > Bagarfruvägen (väster om Sköndalsvägen) – 2100 fordon per dygn



Figur 9. Trafikflöden i utredningsområdet. Källa: Stockholms stad.

2.2.5 Parkering och angöring

Inom utredningsområdet finns flera typer av parkering. Kantstensparkering finns utmed Sköndalsvägen norr om Sköndals centrum till Sandåkravägen med undantag vid busshållplatser, utfarter och övergångsställen. Även på Bagarfruvägen, Bengt Bagares gränd och Pepparkaksgränd finns kantstensparkering som främst nyttjas av boende och besökare till området. Kantstensparkeringen begränsas av parkeringsförbud för servicetider under vinterhalvåret. På servicetider utförs arbeten på gatan, till exempel städning eller snöröjning.

Det finns även parkeringsplatser i anslutning till många av flerbostadshusen i Sköndal. Flertalet av dessa är förhyrda och avsedda boende. Längs Bengt Bagares gränd och Bagarfruvägen finns parkeringsgarage som erbjuder boende förhyrda platser. I anslutning till Sköndals centrum finns en besöksparkering och ett mindre antal förhyrda platser.

Tyréns (2022) uppskattar antalet parkeringsplatser i Sköndals centrum enligt Tabell 1 där belägningsgraden på de boendes utomhusparkering (ej centumparkering) varierar mellan 58-71% under en vardagskväll efter klockan 19:00.

Tabell 1: Antal befintliga parkeringsplatser (Tyréns 2022).

Typ	Antal
Utomhus	361
Utomhus, laddplats	2
MC garage	14
Garage	128
Centrumparkering	40
Antal totalt	503

Leveranser till verksamheterna i stadsdelscentrumet görs via lastbryggor som nås genom infarten till besöksparkeringen. På östra sidan av Sköndalsvägen i anslutning till centrumets torg och busshållplats finns en taxiplats som används för att invänta nya resor.

Avfallshantering från utredningsområdets bostadshus sker i regel genom bottentömmande behållare och manuell kärthämtning som sker i anslutning till vägbana eller centralt placerade på innergårdar. Det finns också rullkärl vid förskola och krantömda sopkaserier som angörs direkt från, eller som kräver genomfart via, Sköndalsvägen. Exempelvis sopkassunerna i passagen mellan Sköndalsvägen 29 och 51 eller i det nordvästra hörnet av korsningen Sköndalsvägen-Bagarfruvägen.

Angöring till garage och parkeringsplatser på Kubbegatan 37-49 sker från Sköndalsvägen. Förskolan på Sköndalsvägen 44 angörs även den direkt via Sköndalsvägen. Innergårdar och entréer till flerbostadshusen inom

utredningsområdet är i huvudsak skilda från biltrafik och nås genom gångtrafik från parkeringsplats eller busshållplats som är placerade närmare vägbanan.

2.3 Tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och framkomlighet

2.3.1 Trafiksäkerhet

Sköndals Trafiksystem präglas av 1960-talets trafikdifferentierade planeringsideal vars målsättning är att olika trafikslag ska åtskiljas. Inom utredningsområdet ges exempel på trafikdifferentiering genom användandet av matargator som leder till parkeringsplatser utanför bostadszon. Det möjliggör bilfria gårdar som ansluter till ett nät av friliggande gång- och cykelvägar som inte korsar bilvägar och som leder till målpunkter riktade till barn och ungdomar. Exempelvis områdets parklekar och bollplaner. Trafikdifferentiering innebär en hög grad av trafiksäkerhet som bland annat möjliggör ett större självständigt resande för barn och ungdomar.

Strax norr om utredningsområdet utgör Tyresövägen (länsväg 229) en barriär. För att minska barriäreffekten av den 25 meter breda gatan finns planskiljande infrastruktur som verkar trafikseparerande. Exempelvis finns det i anslutning till Sandåkraskolan och Sandåkra bollplan en gång- och cykelbro samt en gång- och cykeltunnel som gör att resande, exempelvis med buss från motsatt sida, planskilt från biltrafik kan passera Tyresövägen.

Olycksstatistik från sjukvård och polis genom STRADA-registret visar att totalt 6 olyckor har skett inom projektområdet sedan 2015. Ett litet antal i jämförelse med andra områden med likartade förutsättningar.

Fyra olyckor har kategoriserat som lindriga och två som svåra. Olyckornas fördelning över olyckstyper är följande:

- > 4 olyckor avseende fotgängare-motorfordon (F)
- > 1 olycka avseende moped singel (G2)
- > 1 olycka avseende upphinnande motorfordon (U)

I geografi fördelar de sig på Sköndalsvägen enligt listan nedan. Inga registrerade olyckor finns på Bagarfruvägen eller Bengt Bagares gränd.

- > 2 olyckor i korsningen Sköndalsvägen/Sandåkravägen
- > 3 olyckor i anslutning till Sköndals centrum
- > 1 olycka på Sköndalsvägen i anslutning till korsningen Dalbrobranten

2.3.2 Framkomlighet

Utredningsområdet har ett utbyggt nät av vägbanor och gångbanor med vilka man kan nå områdets målpunkter med gång-, cykel-, kollektiv-, och biltrafik. Cykeltrafiken nyttjar växelvis vägbanor och gång- och cykelbanor. Tyresövägens utbredning begränsar i viss mån framkomligheten i nord-sydlig riktning.

Framkomligheten för cykeltrafiken på Sköndalsvägen är låg. Idag sker cykling i blandtrafik på resan mot huvudcykelnäts andra länkar, exempelvis längs Tyresövägen och Nynäsvägen. Detta trots att Sköndalsvägen är en del av huvudcykelnätet. På stora delar av Sköndalsvägen är den skyltade hastigheten 40 km/h, en hastighet som Cykelstaden (2022) menar är olämplig för blandtrafik.

Cykeltrafikens framkomlighet på Bagarfruvägen och Bengt Bagares gränd är i linje med Cykelstaden. Den beskriver att blandtrafik endast bör ske på lokala stråk med en hastighetsbegränsning om högst 30 km/h. Den skyltade hastigheten på dessa två gator är 30km/h och gatutypen är lokalgata liten.

Resetiden till kollektivtrafiknoden Gullmarsplan är med buss är ungefär 10 minuter, vilket är snabbare än exempelvis samma rutt med tunnelbana från den närliggande stadsdelen Skarpnäck.

Det stora antalet parkeringsplatser tyder på goda parkeringsmöjligheter för biltrafik.

Inom utredningsområdet är det kommunala beståndet av cykelparkeringen litet. Cykelparkering i Sköndals centrum är av låg standard och med stora avstånd till många av centrumets målpunkter.

2.3.3 Tillgänglighet

Busshållplatsernas tillgänglighetsstandard varierar, nästan alla erbjuder väderskydd och vissa är utrustade med taktila och ljushetskontrasterande plattor vid på- och avstigningsplattform.

Området har ett väl utbyggt nät av gångbanor både utmed vägbanor och friliggande på kvartersmark och i grönområden. Inom utredningsområdet är dessa försedda med belysning. Längs Sköndalsvägen återfinns sittbänkar vid busshållplatser, centrumtorget och ytterligare två platser i direkt anslutning till gatans gångbanor.

Tillgängligheten för cykel begränsas bland annat av ett fragmentariskt cykelvägnät som ofta saknar kontinuitet bland nätets olika länkar och där vissa länkar är i blandtrafik.

2.3.4 Trygghet

Längs de delar av Sköndalsvägen som ingår i utredningsområdet sker cykling i blandtrafik. Cykling i blandtrafik kan upplevas otryggt, särskilt på gator med tung trafik, höga trafikflöden och hastigheter.

Trafikseparerade och friliggande gång- och cykelbanor kan innebära större trafiksäkerhet och därmed framkomlighet för fotgängare och cyklister. En risk är däremot att ödsliga eller oöverblickbara gång- och cykelbanor kan upplevas som otrygga. I anslutning till det utpekade utredningsområdet finns flera friliggande gång- och cykelbanor i skogsmiljö, exempelvis i skogsområdet vid den föreslagna sträckningen Bagarfruvägen-Pepparkaksgränd. En trygghetsskapande åtgärd är belysning vilket de friliggande gång och cykelbanorna inom utredningsområdet är försedda med. En annan är att skapa långa siktlinjer för att öka orienterbarheten.

3 Förutsättningar

3.1 Styrande dokument och övriga riktlinjer

Följande underlag har beaktats i utredningen som styrande dokument:

- > Framkomlighetsstrategin (Stockholms stad, 2022)
Framkomlighetsstrategin är Stockholms stads trafikstrategi. Syftet med strategin är att beskriva hur kommunens vägar och gator på bästa sätt kan utvecklas.
- > Cykelstaden (Stockholms stad, 2022)
Cykelstaden är Stockholms stads cykelplan som är en del av framkomlighetsstrategin. Dokumentet ett planeringsstöd med syfte att skapa en långsiktig inriktning för cykelplaneringen i Stockholms stad. Planen ska vara ett planeringsunderlag inom trafikplanering, fysisk planering och stadsutveckling.
- > Teknisk handbok (Stockholms stad, 2015)
Teknisk handbok innehåller standardutformningar, typritningar och är en viktig del av detaljunderlaget för att erhålla den kvalitet som är att betrakta som standard för Stockholms stad.
- > Handbok Gata Stockholm (Stockholms stad 2020)
Planeringsstöd för utformning av nya gator med planeringsprinciper, mått och bredder för gällande standard inom Stockholm stad.
- > Hastighetsplan för delområde 3: Östermalm, Rinkeby-Kista, Farsta och Skarpnäck (Stockholm stad, beslutade september 2019).
Enligt hastighetsplanen planeras hastigheten på Sköndalsvägen att sänkas från 50km/h till 40 km/h och till 30 km/h på de delar av sträckan i anslutning till förskolor under aktuella tider. Sedan beslutet 2019 har dessa åtgärder blivit implementerade.

I utredningen har även RiGata (Region Stockholm, 2021) beaktats, däremot inte som ett styrande dokument.

3.2 Tidigare utredningar

Inom Sköndal har det tidigare tagits fram två trafikprognoser för prognosåret 2040.

- > Trafikutredning Sköndalsvägen, Förenklad programhandling, Tyréns/Trafikkontoret (2021). Utredningens prognos bygger på underlag från *PM Trafikanalys* (M4Traffic, 2020).

- > Trafikutredning Stora Sköndal, Tyréns (2019). Utredningens prognos bygger på underlag från *PM Mesosimulering – Vägkapacitet i samband med utbyggnaden av Sköndal* (Movea, u.å.).

Trafikutredning Sköndalsvägen bedömer att ÅDT längs Sköndalsvägen kommer variera mellan 6300 och 11 600 fordon/dygn, Trafikutredning Stora Sköndal anger för samma sträckning ÅDT mellan 3000 och 15 000 fordon/dygn.

Trafikutredningarna bygger på olika tal för exploatering (4500 bostäder respektive 3700 bostäder) inom Sköndal men i övrigt saknas självklara orsaker till att prognoserna skiljer sig åt.

3.3 Planerad exploatering

Enligt Stockholms stads översiktsplan⁴ är Sköndal centrum utpekat som ett område som kan kompletteras med bostäder och service. Strategiska samband ska koppla Sköndal till omgivande stadsdelar Skarpnäck och Farsta.

Planförslaget syftar därför till att möjliggöra cirka 370 nya bostäder, verksamhetslokaler, mobilitetshus samt utveckling av centrumverksamheten i Sköndal. Planen ska även möjliggöra en upprustning av befintliga miljöer och till skapa allmänna platser. Den nya bebyggelsen ska bidra med stadskvaliteter, arkitektoniska värden och goda boenden samt vistelsemiljöer anpassat till förutsättningarna i området⁵.

3.4 Angränsande planer

Utredningsområdet angränsar till flera andra exploateringsområden med liknande utvecklingssyften, se Figur 10. Ingen av dess ansluter direkt till detta trafikförslag.

⁴ Översiktsplan, Stockholms stad 2018.

⁵ Stockholm växer, Stockholms stad.



Figur 10: Angränsade planer till utredningsområdet markerat i blått.

I Stora Sköndal planerar Stiftelsen Stora Sköndal att bygga lägenheter, äldreboende och LSS-boende på sin fastighet i Sköndal. Planen består av cirka 300 bostäder i form av hyresrätter och bostadsrätter, ett äldreboende med cirka 70 platser, ett LSS-boende med sex bostäder samt lokaler för handel, service och stiftelsens administration i byggnadernas bottenvåningar.

I närheten av Sköndals centrum planeras även cirka 75 ungdomslägenheter i flerbostadshus. Detaljplanen för ungdomsbostäderna ligger precis utanför programmet för Stora Sköndal. Bebyggelsen ska därför anpassas till platsens förutsättningar och ta hänsyn till programmet för Stora Sköndal.

I Norra Sköndal föreslås cirka 450 nya bostäder med lokaler i bottenvåningarna, handel, ett äldreboende och en förskola. Ambitionen är ökad stadsmässighet där bebyggelsen ska bidra till att forma en ny stadsfront längs Gamla Tyresövägen. Planen ska också stärka delar av det lokala sambandet mellan Skarpnäck och radhusområdet i Norra Sköndal, som är viktigt för att uppnå målet om en sammanhängande stad i översiktsplanen.

Denna trafikutredning tar hänsyn till följande pågående och planerade projekt i närområdet:

- > Detaljplanarbete i flera etapper för Stora Sköndal, söder om området.
- > Huvudcykelstråk längs Sköndalsvägen.
- > Ny handelsplats, väster om området.

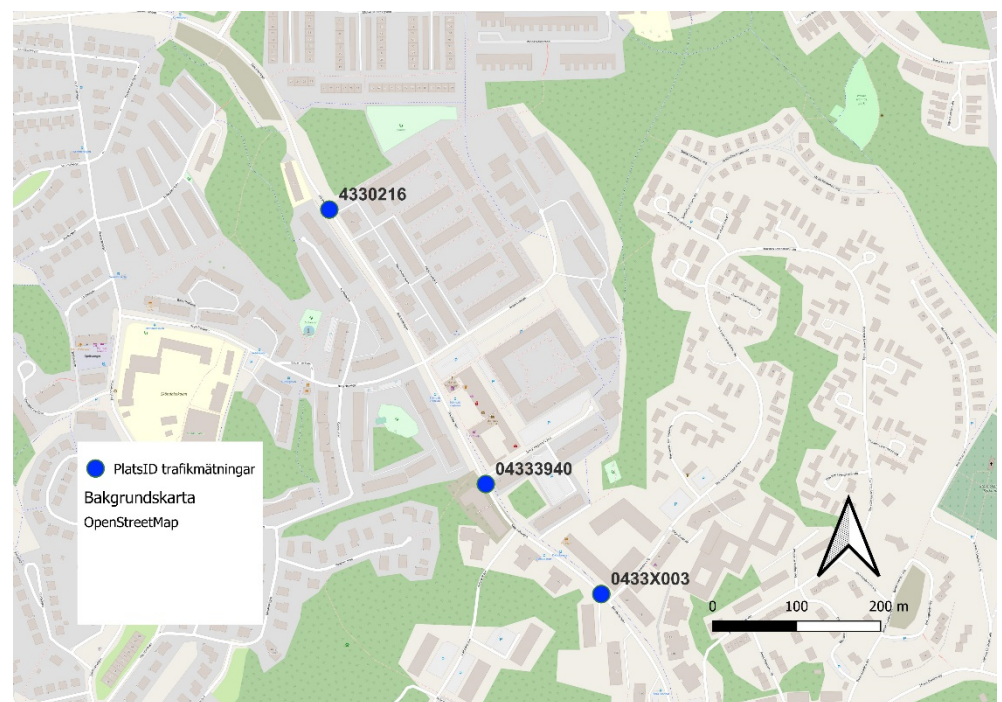
4 Trafikanalys

Trafikanalysen innehåller följande:

- > Sammanställning av nuläget och antaganden
- > Uppräkning av trafik till ett nollalternativ 2040
- > Beräkning av tillkommande trafikallstring till och från planområdet

4.1 Trafikmätningar

Trafikmätningar för biltrafik har utförts på tre platser enligt Figur 11. Mätningarna genomfördes under tre tidserier år 2017–2018.



Figur 11: Platser för trafikmätningar

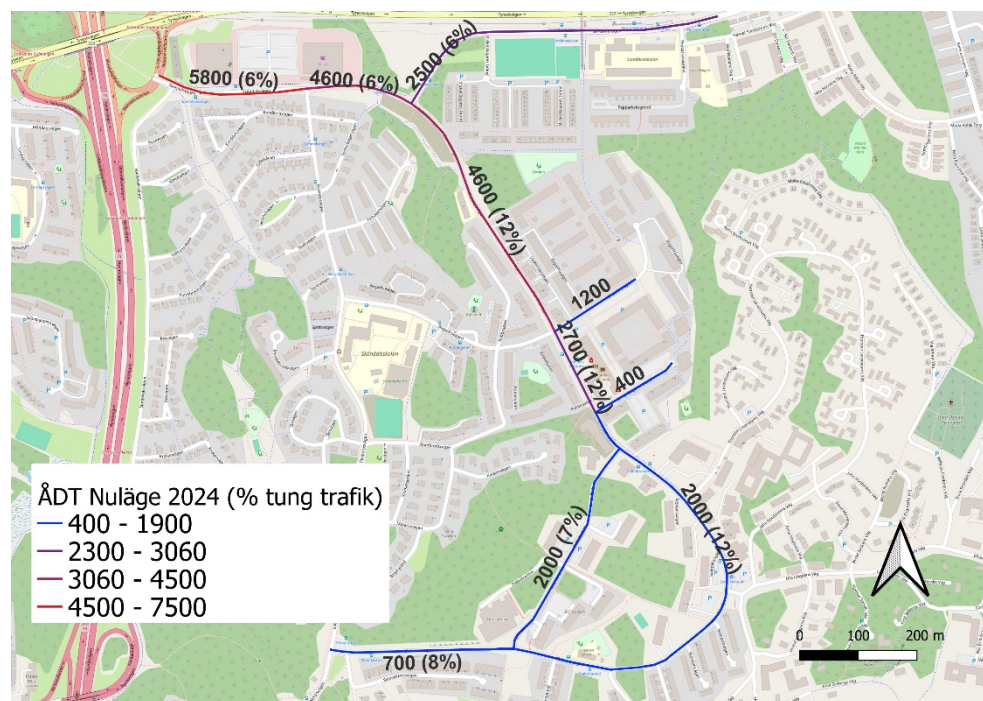
ÅDT har därefter beräknats utifrån trafikmätningar som indexerats med avseende på veckodag, månad och vägtypen närtrafik⁶. Dessa har legat till grund för trafikflödesprognoserna 4.2 Nuläge 2024, 4.3 Nollalternativ 2040 och 4.4 Utbyggnadsalternativ 2040. På övriga platser inom utredningsområdet har trafikflöden inhämtats från Miljöbarometern⁷.

⁶ Effektsamband för transportsystemet - Bygg om eller bygg nytt, kapitel 3 Trafikanalys. (Trafikverket 2016).

⁷ Miljöbarometern, Trafikflöden i Stockholm. Stockholms stad.

4.2 Nuläge 2024

Figur 12 visar trafikflöden för ett Nuläge 2024 inom Sköndal och omfattar samtliga motorfordon. Uppräkning har gjorts utifrån trafikmätningar⁸ och Trafikverkets uppräkningsstat⁹.



Figur 12: Trafikflöden på Sköndalsvägen enligt nuläge 2024.

Trafikmätningar finns inte för Bagarfruvägen öster om Sköndalsvägen eller Bengt Bagares gränd. Genom att approximera markanvändning i anslutning till dessa gator har uppskattade trafikmängder beräknats¹⁰, se Figur 12. Efter dataanskaffning och databehandling i Trafikverkets trafikstringsverktyg så har trafikflöden (fordon/dygn) och producerats. Siffrorna inkluderar nyttotrafik om 5%.

4.3 Nollalternativ 2040

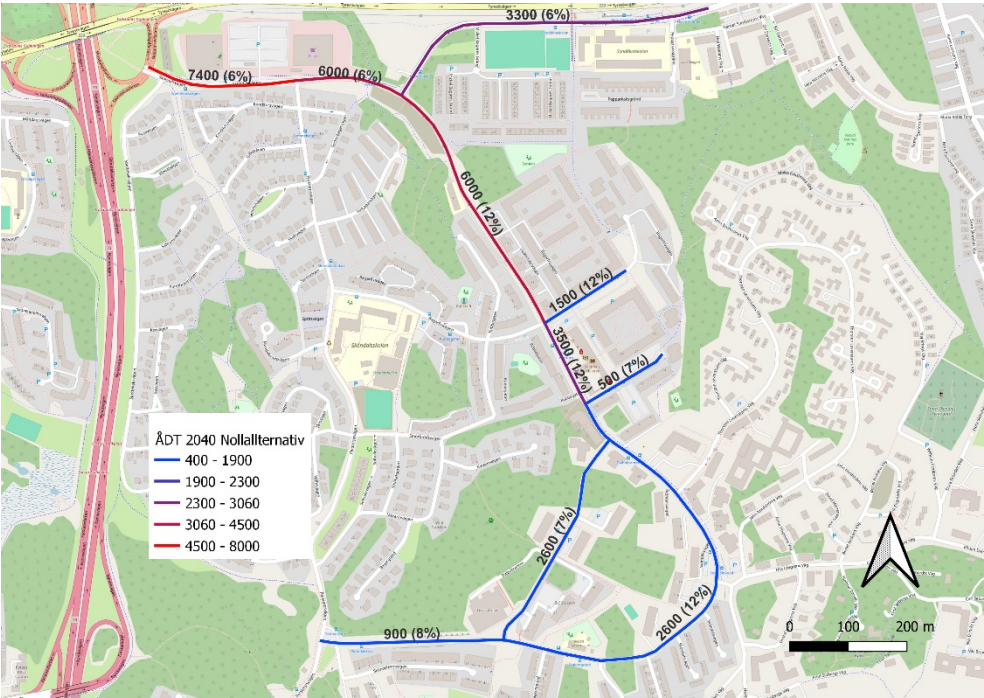
Figur 13 visar prognostiserade trafikflöden år 2040 för ett nollalternativ, det vill säga den framtida situationen utan genomfört planförslag. Trafikmängden ökar med ungefär 32-33% jämfört med Nuläge 2024. Beräkningen utgår från Trafikverkets trafikuppräkningsstat¹¹ där personbilstrafiken ökar med 1,57% och lastbilstrafiken 1,84% årligen till år 2040.

⁸ Miljöbarometern, Trafikflöden i Stockholm. Stockholms stad.

⁹ Trafikverket (2020). Trafikuppräkningsstat för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065.

¹⁰ Metoden har inneburit att arean för de hus som genererar trafik till Bagarfruvägen och Bengt Bagares gränd mätts genom ortofoto i QGIS 3.22.4. Tillsammans med information om antal våningar och förmodad markanvändning så har en uppskattning av total area för varje typ av verksamhet beräknats. Markanvändningskategorierna har valts utifrån de kategorier som finns i Trafikverkets trafikstringsverktyg.

¹¹ Trafikverket (2020). Trafikuppräkningsstat för EVA och manuella beräkningar 2017-2040-2065.



Figur 13: Trafikflöden på Sköndalsvägen 2040 enligt nollalternativ.

4.4 Utbyggnadsalternativ 2040

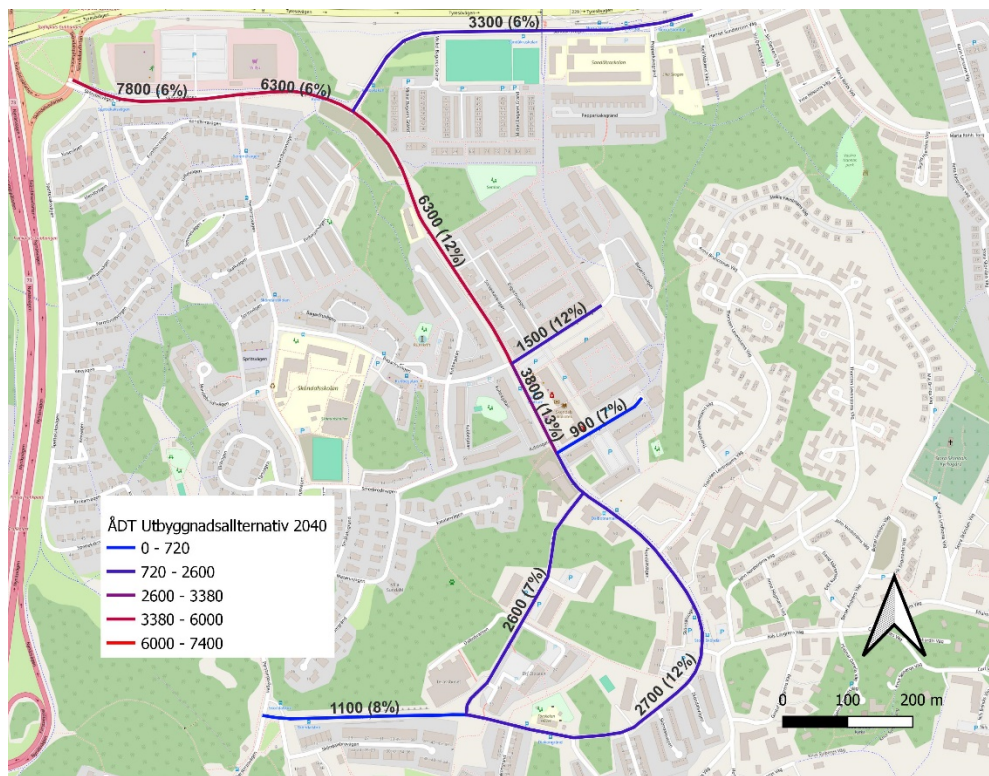
I detta avsnitt redogörs för en trafikflödesprognos för år 2040 i enlighet med föreslagna planer, se Figur 14. Bilaga 1 innehåller beskrivning av metod för att beräkna förändring av trafikflöden. Trafikanalysen avgränsas till att enbart ta hänsyn till den föreslagna exploateringen inom utredningsområdet och inte till övrig stadsutveckling i angränsande områden som kan påverka trafikflöden på Sköndalsvägen.

Prognosen tar hänsyn till generell trafikökning, trafik genererad av ny bebyggelse (se Tabell 4) samt förändring av trafikflöden till följd av intern omlokalisering av parkeringsplatser. Det gäller bland annat uppförandet av ett nytt mobilitetshus på Bengt Bagares gränd samt borttagandet av markparkeringsplatser och kanstensparkering på båda vägarna. Sammanfattningsvis förväntas trafikflöden fördelas från Bagarfruvägen till Bengt Bagares väg.

Tabell 2: Skattade trafikflöden för tillkommande och befintlig bebyggelse. Inklusive nyttotrafik om 5%.

Fordon per dygn	
Från tillkommande bostäder	+306
Från tillkommande verksamhet	+97

Med de nya utbyggnadsplanerna förväntas trafikflödena öka på Sköndalsvägen jämfört med nollalternativet. Procentuellt är förändringen är som störst på Bengt bagares väg där trafikflödena går från 500 till 900 fordon per dygn.



Figur 14: Utbyggnadsalternativ 2040 med trafik från ny bebyggelse.

5 Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslaget omfattar huvudsakligen att en separerad gång- och cykelbana anläggs på Sköndalsvägens östra sida för att uppfylla uppsatta krav för Sköndalsvägen som ett utpekat huvudstråk i cykelnätet. Vidare ska tillgänglighet säkerställas för ny bebyggelse genom angöringsplatser för lastbil och parkering för personer med rörelsehinder.

Förslaget innebär intrång om totalt cirka 485 kvadratmeter på intilliggande fastigheter.

Åtgärdsförslagen tar inte hänsyn till befintliga belysningsstolpar eller elskåp. Inom utredningsområdet behöver därför ett antal befintliga belysningsstolpar och elskåp flyttas.

Nedan redovisas förslaget uppdelat i tre delar för Sköndalsvägen, Bagarfruvägen i sin helhet samt Bengt Bagares väg i sin helhet.

5.1 Övergripande principer

Hastigheten längs utredd del av Sköndalsvägen föreslås behållas till 40 km/h (enligt förändringar som rekommenderas i hastighetsplanen) med undantag för sträckor närmst förskolor samt vid bussangöringen vid Sköndals centrum. Lokalgatorna, Bagarfruvägen samt Bengt Bagares Gränd föreslås få behållen hastighetsgräns om 30 km/h.

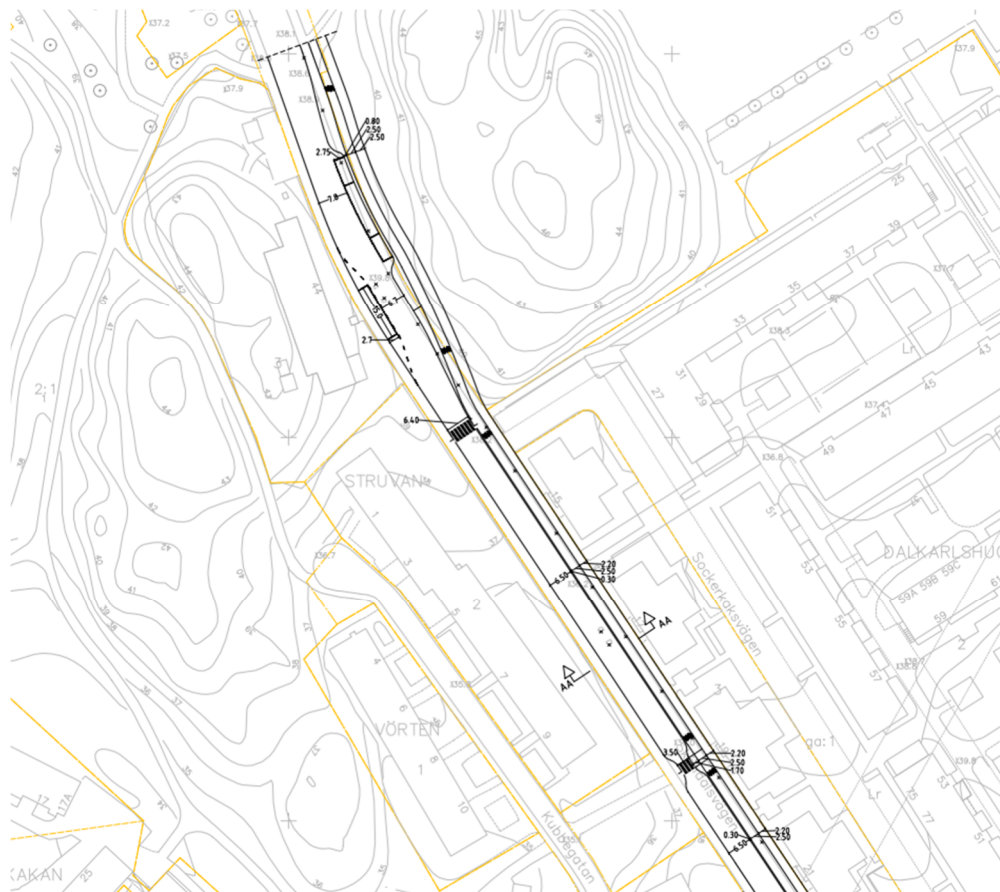
Stockholms stads handbok för utformning av nya gator Gata Stockholm anger bredd för en dubbelriktad cykelbana längs huvudgata till 2,5 meter samt gångbana till minst 3,5 meter, totalt 6 meter. Samt att bredden på skiljeremsa mellan körbana och cykelbana till 0,3 meter.

Gata Stockholm anger bredd för väderskydd i hållplatsutformningen till standard 1,5 meter och mellan till 1,1 meter. Samtidigt ska avståndet mellan väderskydd och körbanekant vara minst 1,2 meter och helst 2,0 meter. För att hålla ner bredden föreslås ett väderskyddets bredd till 1,5 meter och avståndet till körbanekanten vara 1,2 meter.

5.2 Sköndalsvägen

Trafikförslaget omfattar huvudsakligen att en separerad gång- och cykelbana med en total bredd om 4,5–5 meter anläggs på Sköndalsvägens östra sida. Cykelbanan görs 2,5 meter bred och gångbanans bredd föreslås variera mellan 2,0–2,5 meter beroende tillgänglig yta. Detta är ett avsteg från Gata Stockholms föreslagna bredd om minst 6 meter på huvudgata som görs med anledning av bristande utrymme i gatumiljö. Sköndalsvägen norr om Bagarfruvägen har en körbanebredd om 6,5 meter och söder om Bagarfruvägen minst 7 meter för att uppfylla krav för den busstrafik som trafikerar sträckan, detta enligt Ribuss.

Utformningen i korsningen Sköndalsvägen med Bagarfruvägen har kontrollerats med körspårsanalys för Lastbil (LBn) och Boggibuss (BB). Utrymmesklass A i relationerna mellan Sköndalsvägen och Bagarfruvägen väster om korsningen och utrymmesklass C öster om korsningen. Även korsningen Sköndalsvägen med Bengt Bagares väg har kontrollerats med körspårsanalys för Lastbil (LBn) med utrymmesklass C.



Figur 15: Åtgärdsförslag för Sköndalsvägen i utredningsområdets norra del.

Åtgärdsförslaget ansluter i projektgräns till befintlig gång- och cykelbana samt körbana, se Figur 15. Den nya gatusektionen utgår från den västra gångbanans befintliga kantsten. Ett antal befintliga belysningsstolpar längs sträckan behöver flyttas.

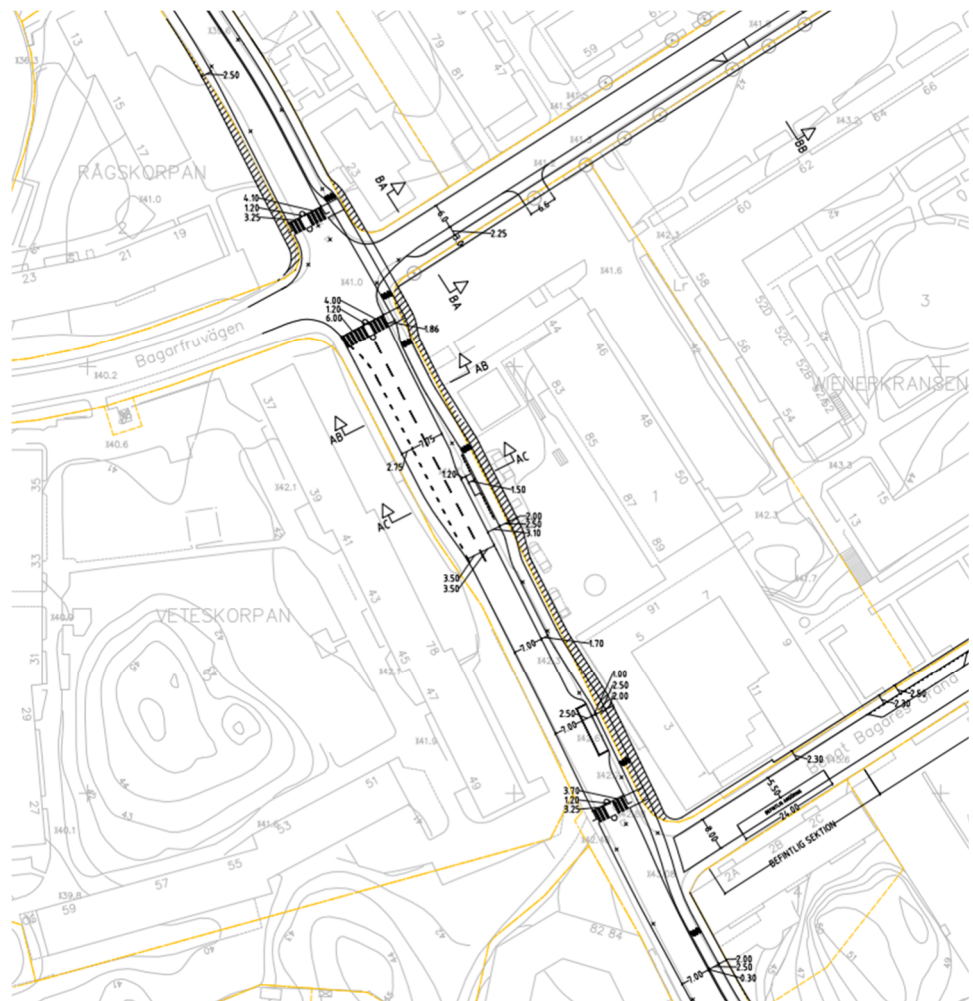
Körbanans bredd mellan utredningsområdets gräns i norr och korsningen med Bagarfruvägen varierar mellan 6,4–7,8 meter och uppfyller uppställda krav i Gata Stockholm¹². Gångbanans bredd är 2,2–2,5 meter och cykelbanans bredd är 2,5 meter, totalt mellan 4,5–5,0 meter. Skiljeremsa mellan gång och cykelväg och körbana uppgår till 0,3 m. Gångbanan på Sköndalsvägens västra sida behåller befintlig bredd om ungefär 2,2 meter och befintlig gatuparkering tas bort.

Söder om anslutningen till befintlig gata planeras på Sköndalsvägens östra sida två parkeringsplatser för rörelsehindrade i ficka med längd om 6 meter och däremellan en angöringsplats för lastbil med längd om 15 meter.

¹² Stockholms stad (20). *Gata Stockholm*.

Parkeringsplatserna för personer med rörelsehinder ligger inom 25 meter från de intilliggande husens entréer och uppfyller uppsatta tillgänglighetskrav avseende avstånd. Före och efter angöringsfickorna på den norra sidan planeras ytor med trärader. På den västra sidan planeras en angöringsficka för lastbil som även den uppfyller Stockholm vatten och avfalls rekommendationer för en god arbetsmiljö avseende avfallshantering.

Längre söderut på Sköndalsvägen utgår ett befintligt övergångsställe som ersätts av ett hastighetssäkrat övergångsställe vid markerad avsmalning. Placeringen möjliggör fortsättning av befintligt gångstråk från Kubbegatan. Körbanans bredd i avsmalningen är 3,5 meter.



Figur 16: Åtgärdsförslag för Sköndalsvägen i utredningsområdets centrala del. Den skrafferade ytan innebär intrång i fastighetsmark.

I utredningsområdets centrala del fortsätter den separerade gång- och cykelbanan längs Sköndalsvägens östra sida och passerar torget vid Sköndals centrum. Gångbanans bredd är 2,0 meter och cykelbanans bredd är 2,5 meter, totalt 4,5 meter. Körbanan bredd mellan Bengt Bagares väg och Bagarfruvägen varierar mellan 7,0–7,75 meter.

Trafikförslaget ansluter mot befintlig utformning på Bagarfruvägen i väster.

Gångbanan på Sköndalsvägens västra sida behåller huvudsakligen befintlig bredd om ungefär 2,0 meter. Gångbanans kantsten kommer dock behöva skjutas västerut i höjd med Bengt Bagares gränd för att få plats med ny gatusektion. Utformning har inte gjorts för den västra gångbanan men en fortsatt gångbanebredd om 2 meter bedöms ligga inom nuvarande fastighetsgräns.

Den nya utformningen innebär att intrång görs på intilliggande fastigheter i, se skraffering i Figur 16. Dessa intrång beaktar inte höjdskillnader och eventuella slänter/stödkonstruktioner till följd av detta.

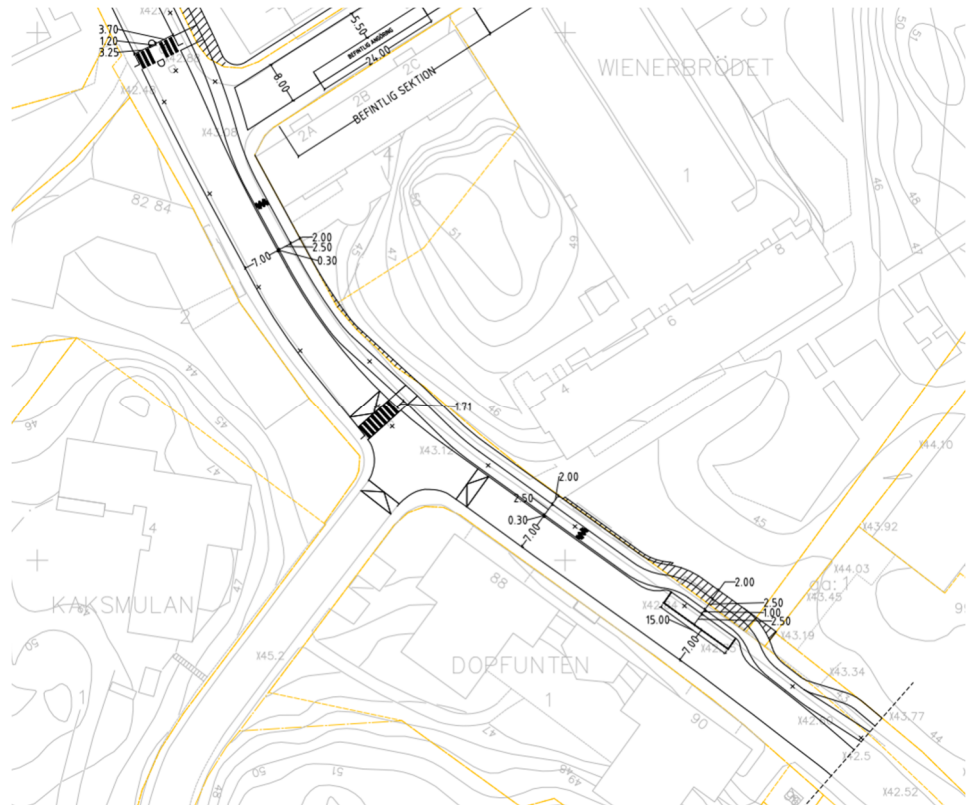
- > Rågskorpan 2 – cirka 89 m²
- > Dalkarlshugget 3 – cirka 19 m²
- > Wienerkransen 1 – cirka 303 m²

Den bredare gång- och cykelvägen innebär att plattformen för kollektivtrafikhållplatsen *Sköndals centrum* skjuts 1,2 meter ut från torget jämfört med befintligt läge.

Längs Sköndalsvägens östra sida, strax söder om torget, planeras för två angöringsplatser med en längd om 6 meter var. Detta ger en total längd för angöringsfickan på 12 meter.

Gång- och cykelvägens korsning med Bagarfruvägen planeras att utföras som en genomgående gång- och cykelpassage. I samma korsning förskjuts placeringen av de två befintliga övergångställena för att överensstämja med den nya trafikutformningen.

Gång- och cykelvägens korsning med Bengt Bagares väg planeras att utföras som en tillgänglighetsanpassad gång- och cykelpassage. Placeringen för övergångsstället över Sköndalsvägen vid torgets södra ände förskjuts något för att överensstämja med den nya trafiklösningen.



Figur 17: Åtgärdsförslag för Sköndalsvägen i utredningsområdets södra del. Den skrafferade ytan innebär intrång i fastighetsmark.

Söder om torget (se Figur 17) fortsätter den separerade gång- och cykelbanan på den östra sidan om Sköndalsvägen. Gångbanans bredd är 2,0 meter och cykelbanans bredd är 2,5 meter, totalt 4,5 meter. Skiljeremsan mot körbanan är 0,3 meter vilket är i linje med Gata Stockholm.

Den nya utformningen innebär att intrång görs på detaljplanelagt område för kvartersmark, se skraffering i Figur 17.

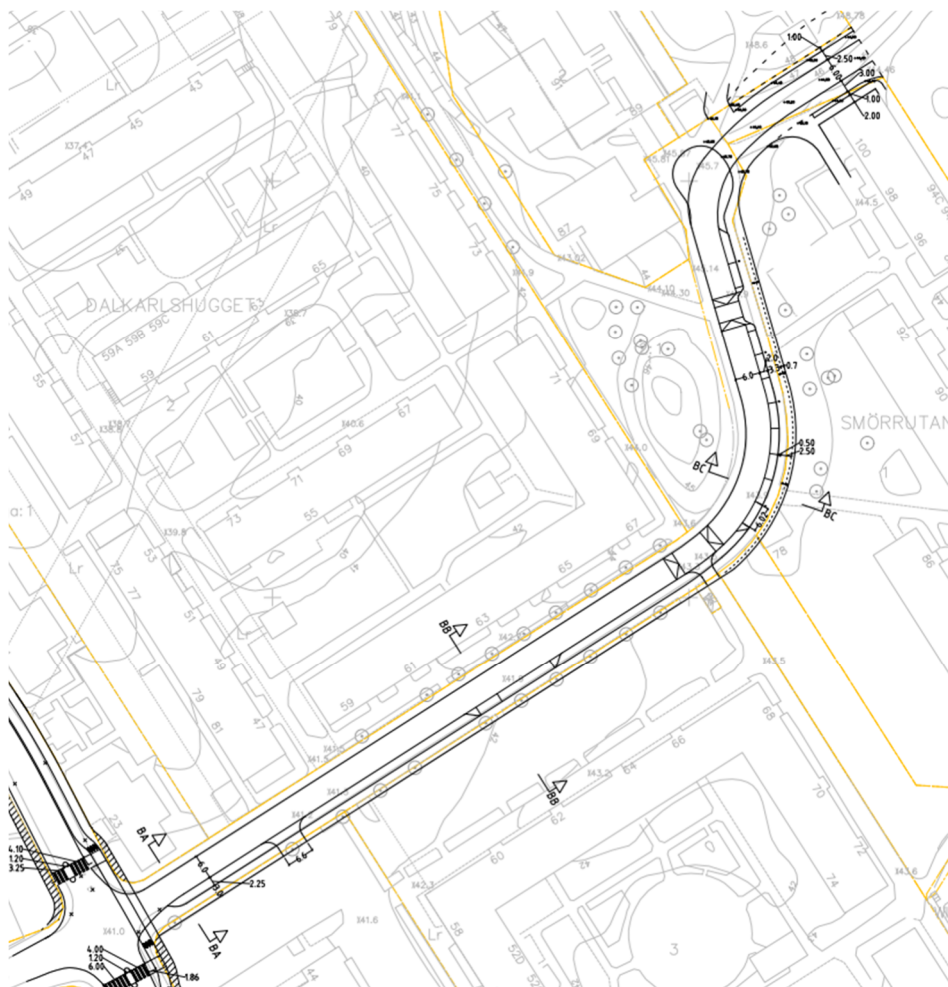
- > Wienerbrödet 1 – cirka 12,3 m²
- > Wienerbrödet 1 – cirka 62 m²

Övergångsstället norr om T-korsningen med Dalbrobranten utformas utan refuger för att uppfylla breddkrav för busstrafik. Samma korsning blir upphöjd för att tillskapa hastighetsreducering. Ett befintligt elskåp finns på östra sidan om övergångsstället som behöver flyttas.

Den befintliga busshållplatsen *Dalbrobranten* flyttar cirka 70 meter söderut (utanför detta projekt) och på den befintliga busshållplatsens plats planeras en angoringsficka för lastbil till förskola. Angöringsfickans längd är 12 meter.

Åtgärdsförslaget ansluter i den södra projektgränsen till trafikförslag för Sköndalsvägens södra fortsättning.

5.3 Bagarfruvägen



Figur 18: Åtgärdsförslag för Bagarfruvägen.

Åtgärdsförslaget för Bagarfruvägen, se Figur 18, syftar till att komplettera gatan med angöringsplatser till den planerade bebyggelsen samt bereda plats för ny trädplantering längs gatans södra/östra sida. Förslaget i sin helhet möjliggör även en koppling från Bagarfruvägen österut för att sammankoppla områden som idag skiljs åt av ett skogsområde.

Gatusektionen består av en körbana om 6 meter samt befintlig gångbana i norr om 1,8 meter samt en ny gångbana om 3,0 meter i söder. Hela körsträckan samt in- och utfarten till centrumanläggning har kontrollerats med körspår för lastbil (Lbn). Möte är möjligt mellan två lastbilar på raksträcka men inte i kurva.

Två angöringsfickor för lastbil med längd om 15 meter planeras i anslutning till den nya bebyggelsen som uppfyller Stockholm vatten och avfalls rekommenderade avstånd för god arbetsmiljö. Ytterligare 8 parkeringsplatser med längd om 6 meter planeras i ficka på Bagarfruvägens östra sida.

Åtgärdsförslaget för Bengt Bagare gränd, se Figur 19, syftar till att tillskapa planteringsyta i anslutning till körbanan samt att utöka vändplatsen till standardutformning utan backning (radie 9,0 meter). Den nya sektionen utgår från södra gångbanans kantsten som fast punkt.

In- och utfart till Bengt Bagares gränd har kontrollerats med körspår för lastbil (LBn). Lastbil (LBn) och personbil kan mötas på sträckan.

6 Konsekvensanalys

6.1 Gångtrafik

Åtgärdsförslaget innebär förbättrade möjligheter för gångtrafik inom utredningsområdet. Sammantaget innebär förslaget att många gångbanor blir bredare jämfört med befintligt och att samtliga gångbanors bredd uppfyller cykelplanens krav om minst 1,8 meter.

6.2 Cykeltrafik

Åtgärdsförslaget innebär förbättrade möjligheter för cykeltrafik längs Sköndalsvägen inom utredningsområdet samt åstadkommer kontinuiteten med befintlig gång- och cykelväg på Sköndalsvägen norr om utredningsområdet.

Cykling som i dagsläget sker i blandtrafik längs Sköndalsvägen kommer i stället trafikera separerad cykelbana, en åtgärd i linje med Sköndalsvägen som en utpekad länk i huvudcykelnätet. Nya tillgänglighetsanpassade gång- och cykelpassager i korsningspunkterna på Bagarfruvägen och Bengt Bagares väg öka framkomligheten. Sammantaget ökar trafiksäkerheten till följd av separering av bil- och cykeltrafik.

6.3 Kollektivtrafik

Åtgärdsförslaget innebär bibehållen framkomlighet för bussarna på den trafikerade delen av Sköndalsvägen. Busshållplatsläget Dalbrobranten flyttar 70 meter söderut på Sköndalsvägen.

6.4 Biltrafik

Åtgärdsförslaget innefattar bibehållen framkomlighet för biltrafik inom utredningsområdet. Högre standard på vändplatsen på Bengt Bagares gränd medför bättre tillgänglighet för vändande biltrafik. Vid en förlängning av Bagarfruvägen skapas en vägkoppling för resor mot lilla Sköndal och vidare österut.

Den befintliga Taxiplatsen vid Sköndals centrum utgår.

6.5 Parkering och angöring

Totalt planeras för sex nya angöringsplatser om 12 meter för lastbil inom utredningsområdet. Tre på Sköndalsvägen, två på Bagarfruvägen samt en på Bengt Bagares gränd. Även fyra nya parkeringsplatser för personer med rörelsehinder planeras inom utredningsområdet. Två av dessa placeras på Sköndalsvägen i anslutning till förskolan Kakburken samt två på Bagarfruvägen i anslutning till planerade punkthus.

Den befintliga kanstensparkering längs Sköndalsvägen, Bagarfruvägen och Bengt Bagares gränd föreslås utgå. Längs Sköndalsvägen norr om korsningen med Bagarfruvägen innebär det att ett 40-tal parkeringsplatser utgår. Längs Bagarfruvägen utgår ett 20-tal parkeringsplatser (inräknat de tillkommande parkeringsfickor som delvis ersätter dagens kantstensparkering). Längs Bengt Bagares gränd utgår ett 10-tal parkeringsplatser i kantsten.

7 Slutsatser

Sammantaget innebär föreslagna åtgärder främst en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter på Sköndalsvägen i och med att en separerad gångbana och cykelbana anläggs.

De nya hastighetsreducerande åtgärderna längs Sköndalsvägen i form av avsmalning och upphöjd T-korsning innebär bättre trafiksäkerhet för gående. Separering av cykeltrafik från motortrafik kommer innebära bättre trafiksäkerhet för cyklande.

Generell ökning av trafikflöden på vägnätet kommer ske till år 2040. Den föreslagna omlokaliseringen av parkeringsplatser inom området kommer öka trafikmängderna på framför allt Bengt Bagares gränd.

7.1 Förslag till fortsatt arbete

- > COWI rekommenderar att inmätning utföras på sträckan i samband med detaljprojektering.
- > Ledningssamordning rekommenderas utföras i samband med detaljprojektering. Samt undersöka påverkan på befintliga elskåp och belysningsstolpar.
- > Vidare undersöka intrång på fastigheter när slänter/stödkonstruktioner räknas med.
- > Fortsatt utredning av Sköndalsvägens nästa etapp i söder i linje med denna utrednings föreslagna gatusektion så att kontinuitet uppnås i väg-, gång- och cykelnät.
- > Behov av samråd med:
 - > Berörda fastighetsägare längs Sköndalsvägen, framtagna åtgärdsförslag innebär intrång.
 - > Trafikförvaltningen i Region Stockholm och bussoperatör, framtagna åtgärdsförslag behöver stämmas av för att säkerställa att utformningen även fungerar för busstrafiken.

8 Bilaga 1 – Metodbeskrivning utbyggnadsalternativ 2040

Sammanfattningsvis förväntas trafikflöden fördelas från Bagarfruvägen till Bengt Bagares väg.

Tabell 3 redogör för hur parkering kan förändras inom utredningsområdet i samband med planerad bebyggelse. Sammanfattningsvis förväntas trafikflöden fördelas från Bagarfruvägen till Bengt Bagares väg.

Tabell 3: Tillkommande och utgående parkering med infart till Bagarfruvägen (öster om Sköndalsvägen) och Bengt Bagares gränd ¹³¹⁴.

Bagarfruvägen		Bengt Bagares gränd	
Garage Rosenbrödet	+25 P	Mobilitetshus	+207 P
Markparkering Bagarfruvägen	-73 P	Garage Bengt Bagares Gränd	+42 P
Konverterade boende P till centrum P	-23 P	Bengt Bagares gränd	-55 P
Lastgatan	-10 P	Markparkering Wienerbrödet 1 (under mobilitetshuset) *	-73 P
Kanstensparkering	-26 P	Kantstensparkering	-15 P
Summa	-107 P	Summa	+106 P

Trafiken som boende genererar i *utbyggnadsalternativ 2040* är 1207 f/d (ÅDT)¹⁵. Om dessa fördelas på de nuvarande 503 boendeparkeringsplatser¹⁶ i området representerar de 107 borttagna boendeparkeringsplatserna 253 f/d på Bagarfruvägen. Av dessa uppskattas en andel, 70% flytta till Bengt Bagares (179 f/d). Bland annat på grund av att det bedöms finnas ett överskott av platser i dagsläget.

De tillkommande trafikflöden som de nya bostäderna och verksamheterna genererar utgår från de byggnadsvolymer som redogörs för i strukturskissen¹⁷ för Sköndals centrum. Byggnadsvolymer har tillsammans med Trafikverkets trafikstringsverktyg använts för att generera färdmedelsfördelning och

¹³ Stena Fastigheter (2023). Sköndals centrum – Stärkta gaturum och urbana injektioner.

¹⁴ COWI (2024). Trafikutredning Sköndals centrum.

¹⁵ 51% av biltrafikflödet på Bagarfruvägen härstammar från boende, 604 ÅDT och 91 % av biltrafikflödet på Bengt Bagares väg härstammar från boende, 331 ÅDT.

¹⁶ Tyréns, (2022). Mobilitets- och parkeringsutredning.

¹⁷ Stena Fastigheter (2023). Sköndals centrum – Stärkta gaturum och urbana injektioner.

trafikflöden per trafikslag. Fem procent nyttotrafik har pålagts på trafikalstringen för att representera trafik som andra än boende generar, exempelvis avfallsbilar.

Den tillkommande ytan BTA för bostadsändamål är 33 578 m² och för verksamhetsändamål 461 m²¹⁸. Det generar totalt 403 f/d biltrafik, se Tabell 4.

Tabell 4: Skattade trafikflöden för tillkommande och befintlig bebyggelse. Inklusive nyttotrafik om 5%.

ÅDT	
Från tillkommande bostäder	+306
Från tillkommande verksamhet	+97

Av de nya boendeparkeringsplatserna fördelas 91% till Bengt Bagares gränd och 9% till Bagarfruvägen¹⁹. Tillkommande trafik för bostäderna är 306 f/d och för detaljhandel 97 f/d. Det innebär att ytterligare 278 f/d (91%*306) tillfaller Bengt Bagares gränd och 28 f/d (9%*306) tillfaller Bagarfruvägen. 97 f/d tillfaller Bagarfruvägen med anledning av tillkommande detaljhandel.

Se sammanfattning i Tabell 5 och Tabell 6.

Tabell 5: Prognos 2040 trafikflöden Bagarfruvägen

Bagarfruvägen	f/d (ÅDT)
Nollalternativ 2040	1528
Omlokalisering av boendeparkeringsplatser	-179
Tillkommande trafik boende	+28
Tillkommande trafik verksamhet	+97
Totalt	1474
Skillnad mot Nollalternativ	-54

Tabell 6: Prognos 2040 Bengt Bagares väg

Bengt Bagares väg	f/d (ÅDT)
-------------------	-----------

¹⁸ Stena Fastigheter (2023). Sköndals centrum – Stärkta gaturum och urbana injektioner.

¹⁹ Stena Fastigheter (2023). Sköndals centrum – Stärkta gaturum och urbana injektioner.

Nollalternativ 2040	470
Omlokalisering av boendeparkeringsplatser	+179
Tillkommande trafik boende	+278
Totalt	927
Skillnad mot nollalternativ	+457

Den nya trafiken beräknas ha riktningsfördelning i korsningarna Bagarfruvägen och Bengt Bagares gränd enligt Figur 20.



Figur 20: Riktningsfördelning i Sköndalsvägens korsning med Bagarfruvägen och Bengt Bagares väg.