

# SKÖNDAL GÅNG- OCH CYKELNÄTSANALYS



# INNEHÅLL

<b>BAKGRUND OCH SYFTE</b>	<b>3</b>
<b>GÅNGFLÖDESANALYS</b>	<b>4</b>
Metod och underlag .....	5
Gångflöden idag .....	6
Gångflödesprognos.....	7
<b>CYKELFLÖDESSANALYS</b>	<b>9</b>
Metod och underlag .....	10
Regional cykelflödespotential .....	11
Lokal cykelflödespotential.....	12
Rekommenderat cykelnät .....	13

Framtaget av: Joel Hernbäck  
Granskat av : Tobias Nordström

# BAKGRUND OCH SYFTE

---

Stiftelsen Stora Sköndal avser utveckla sin mark för bostäder, service, och trafik till en attraktiv stadsmiljö. Som del av detta arbete, som sker i dialog med Stockholms stad, ska ett planprogram tas fram. Spacescape har, genom EBAB, tillfrågats att vara plan- och analysstöd i detta arbete.

Följande analys av gångnätet och cykelnätet med betoning på potentiella flöden ska utgöra ett underlag planeringen av Stora Sköndal.

# GÅNGFLÖDESANALYS

# METOD OCH UNDERLAG

---

Gångflöden i en stadsdel beror till stor del av var människor bor och arbetar samt var målpunkter är lokaliserade. Men hur dessa målpunkter är sammankopplade längs gatunätet har också stor betydelse för var koncentrationer av flöden uppstår. Space syntax- analys är ett sätt att mäta bland annat genhet och orienterbarhet i gatunätet. Det finns flera forskningsstudier som visar på sambanden mellan space syntax-analyser och uppmätta gångflöden, särskilt när dessa kombineras med befolkningstäthet och målpunkter som kollektivtrafikstationer.<sup>1</sup>

För att prognostisera framtida gångflöden i Sköndal har en modell använts som mäter de genaste vägar- na längs gångnätet mellan olika attraktionspunkter inom 1,5 km. Underlaget består av natt- och dagbe- folkning, antal resande med bussar och tunnelbana, samt var förskolor, skolor och handel är lokaliserade.

Vid sidan av dagens natt- och dagbefolkning inne- fattat analysen även 5 000 nya bostäder och 1 000 nya arbetsplatser fördelade på olika ytor i den se- nast uppdaterade strukturplanen för området (160823). Dessutom innefattas den bebyggelse som är under utveckling i Lilla Sköndal nordöst om pro- gramområdet.

Analysmodellen har sedan kalibrerats mot flöden uppmätta i Sköndal våren 2015 för att kunna prog- nostisera gångflöden.

Rekreativa värden som genererar stora flöden fram- förallt under helger är svåra att prognostisera med denna metod och tas inte hänsyn till i analysmo- dellen. Prognosen avser istället att ge en bild av mer vardagliga flöden och resultatet är angivet i uppskat- tade dygnsflöde.

---

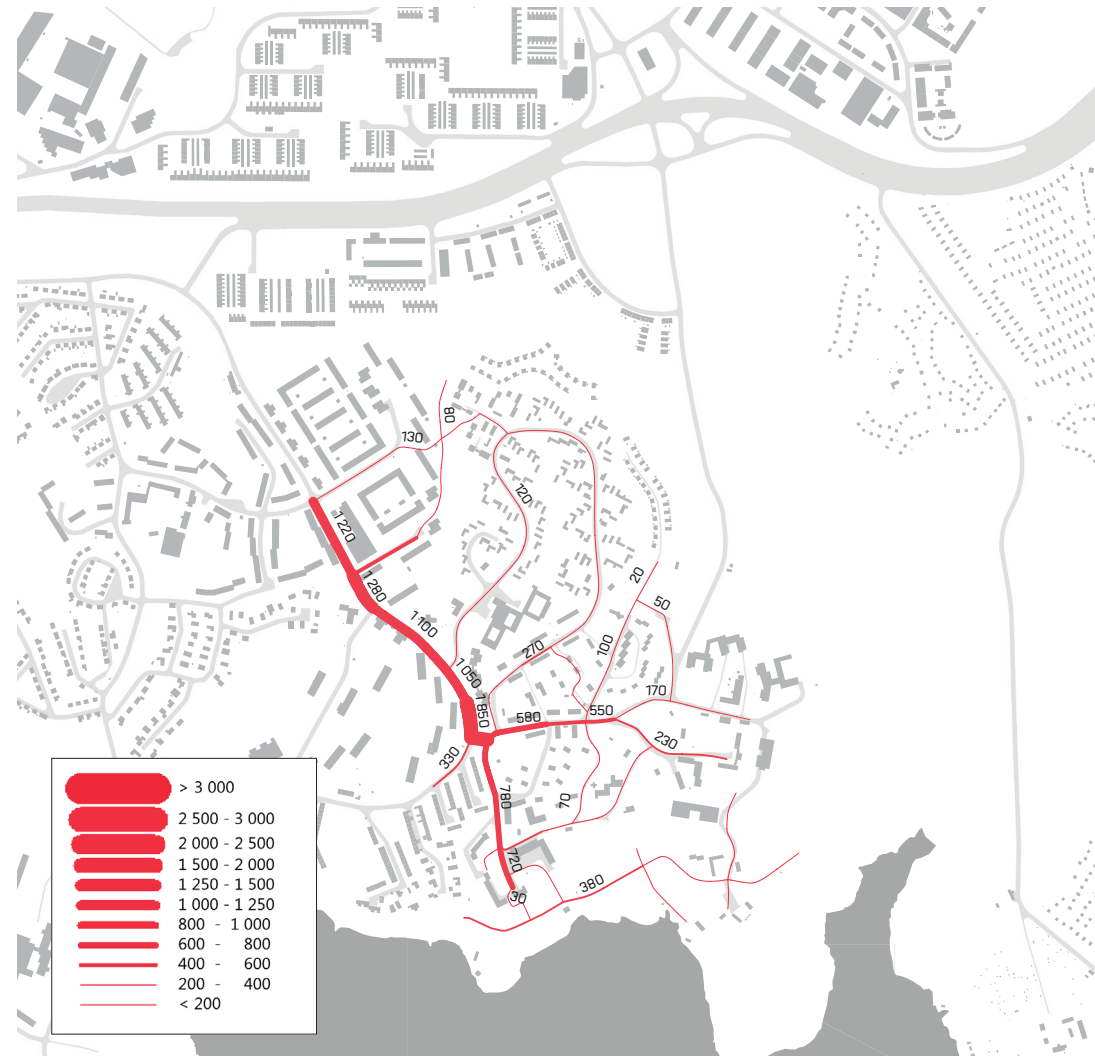
<sup>1</sup> Berghauser Pont, Meta och Marcus, Lars (2015). What can typology explain that configuration can not?

Stähle, Alexander (2008). Compact sprawl: Exploring public open space and contradictions in urban density.

# GÅNGFLÖDEN IDAG

Gångflödena är uppmätta under en tisdag i mars 2015 mellan 08.00 och 21.00 under 10 minuter på varje mätpunkt fyra gånger under dagen. Flödena är sedan uppräknade till dygnsflöden.

Sköndalsvägen fungerar som entréstråk till området och har högst flöden, här finns också de närmaste busshållplatserna. Söder om entrén till området är gångflödet lågt på Sköndalsvägen. Det är tydligt att de vanligaste rörelsemönstren är längs Nils Lövgrens väg till och från de stora arbetsplatserna samt längs Herbert Widmans väg till och från bland annat Ersta Sköndal Högskola. Strandpromenaden används mycket lite för vardagsärenden men de rekreativa kvaliteterna lockar människor på lunchtimmen och på helger.



# GÅNGFLÖDESPROGNOS

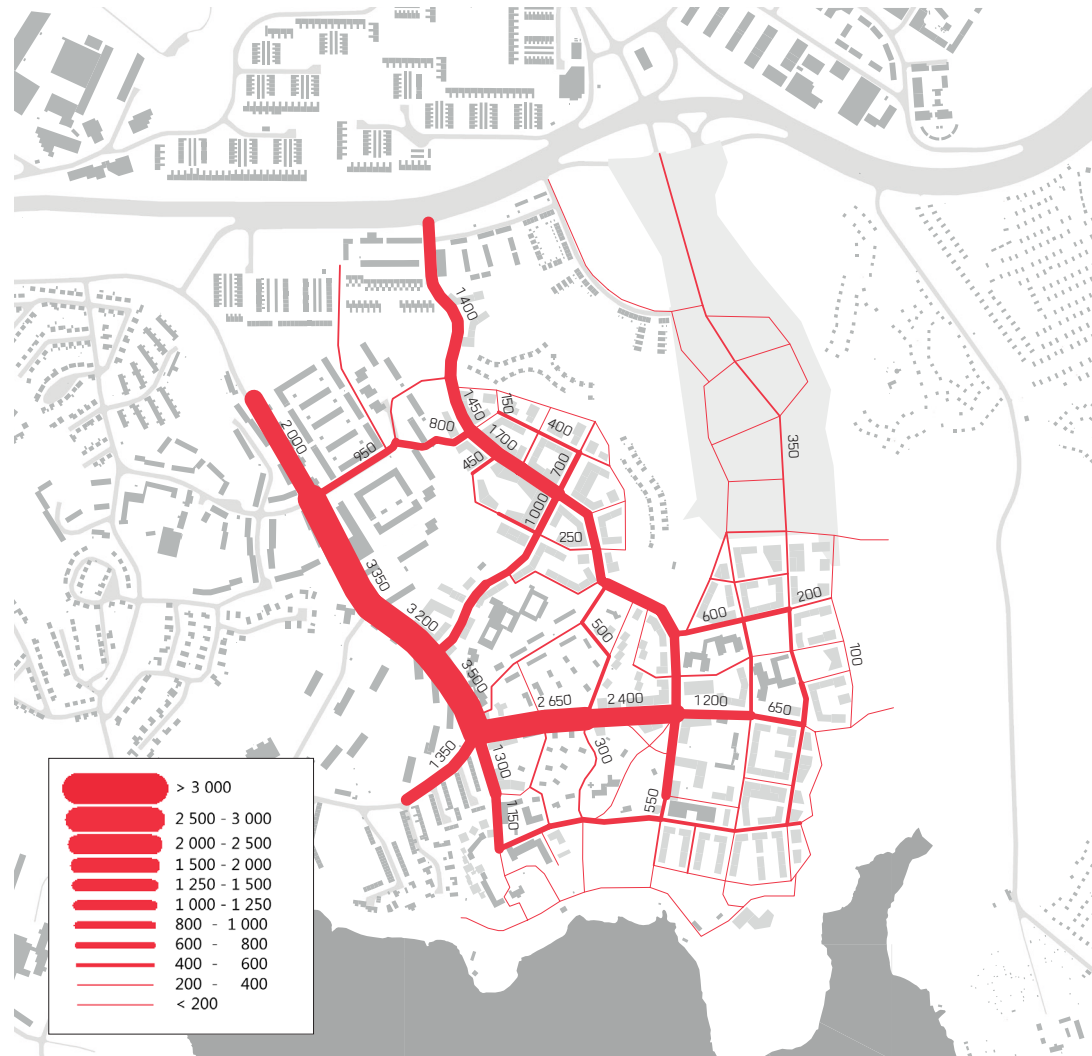
## SKÖNDALSVÄGEN BLIR ETT TYDLIGT HUVUDGÅNGSTRÅK

Gående rör sig relativt lokalt till vardags. I Sköndal kan det förmodas att många flöden har sin startpunkt och målpunkt inom stadsdelen, eller vid närliggande busshållplats.

Tre nya busshållplatser hjälper till att avlasta bytespunkten Norra Sköndal och nya förskolor, skolor och handel utgör målpunkter i området.

Resultatet visar på fortsatta huvudstråk för gångtrafik längs Sköndalsvägen och Nils Lövgrens väg men också längs det nya nordsydliga stråket genom stadsdelen. Dessa tre stråk har sannolikt störst potential att motsvara det som i Stockholms gångplan beskrivs med nyckelordet vilja, alltså att gaturummet är befolkat, innehållsrikt och har mötesplatser.<sup>1</sup> Utformningen av stråken bör vara av hög kvalitet och med prioritering av gångtrafikanter i åtanke.

Från Sköndalsvägen finns även betydande flöden in i den nya stadsdelen via Thorsten Levenstams väg och via den befintliga gångvägen från Bagarfruvägen.



<sup>1</sup> Stockholms stad (2016). Gångplan

## REFERENSER

De största prognostiserade flödena i Sköndal är längs Sköndalsvägen med ett dygnsflöde på 3 000 - 3 500 och längs Nils Lövgrens väg med ett dygnsflöde på ca 2 500.

Dessa flöden är jämförbara med centrala stråk i andra förortscentrum. Några gator med uppmätta flöden av liknande storlek är Lötsjövägen i Hallonbergen och Harpsundsvägen i Högdalen. Även i Stockholms City finns gator med ungefär samma flöden, men de är avskilda och mycket smala gator som Kammakargatan och Luntmakargatan.



Lötsjögatan i Hallonbergen (överst) och Harpsundsvägen i Högdalen (nederst) har dygnsflöden jämförbara med de som prognostiserats längs Sköndalsvägen och Nils Lövgrens väg.



I Stockholm City finns bland annat Kammakargatan (överst) och Luntmakargatan (nederst) med dygnsflöden jämförbara med de som prognostiserats längs Sköndalsvägen och Nils Lövgrens väg.



# CYKELFLÖDESANALYS

# METOD OCH UNDERLAG

---

Cykelflöden beror liksom gångflöden på lokalisering av bostäder, arbetsplatser och andra målpunkter samt hur dessa är sammankopplade längs gatunätet. Cyklister tenderar att välja de genaste vägarna, men är i större utsträckning än gående också beroende av hur standarden i nätet ser ut. Egenskaper som framkomlighet, trafiksäkerhet och höjdskillnad påverkar också var vi väljer att cykla. Detta gör att cykelflöden är svårare än gångflöden att prognostisera. Följande analys utreder därför mer generellt potentialen för olika typer av flöden och användning av nätet.

Det är viktigt att nätets strukturella egenskaper sammanfaller med hur cykelnätet är utformat, olika typer av cyklister har olika behov av struktur och utformning och nätet bör därför utformas och klassificeras efter variationer i användning. Pendlingscykelnätet bör ligga på länkar som utgör långa gena stråk mellan stadsdelar, medan det lokala cykelnätet bör finnas på lokalt sammankopplade länkar mellan många bostäder och arbetsplatser eller viktiga målpunkter. Även en hög täthet i nätet som ger valmöjlighet och flexibilitet är viktigt för lokala flöden.

För att analysera nätets potential för pendlingsflöden har en analys av nätets genhet inom 5 km gjorts. Analysmodellen har i tidigare studier visat sig ha starka samband med cykelflöden, bland annat i snitt in till Stockholms innerstad<sup>1</sup>.

Lokala cykelflöden påminner mer om hur gångtrafikanter rör sig. För att analysera nätets potential för lokala flöden har en analysmodell använts som mäter de genaste stråken längs gångnätet mellan bostäder, arbetsplatser, skolor och förskolor inom 1,5 km.

Underlaget innefattar i analysen förutom befintlig bebyggelse också 5000 nya bostäder, 1000 nya arbetsplatser samt skolor och förskolor från den senast uppdaterade strukturplanen för området (160823). Dessutom innefattas den bebyggelse som är under utveckling i Lilla Sköndal nordöst om programområdet.

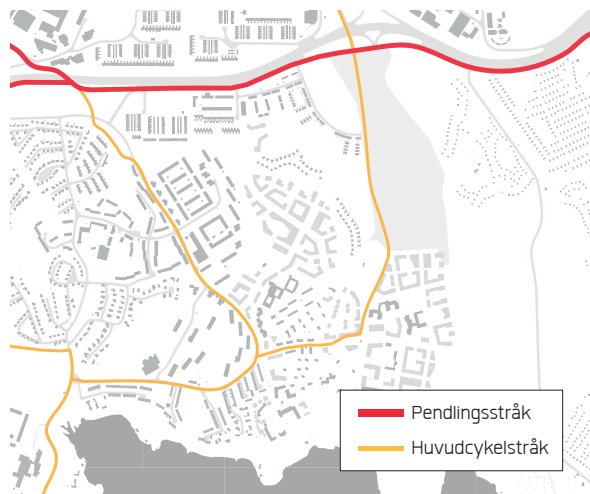
---

<sup>1</sup> White och Spacescape (2011). Cykelstaden: En idéskrift om stadsplanering för mainstreamcyklistens återkomst

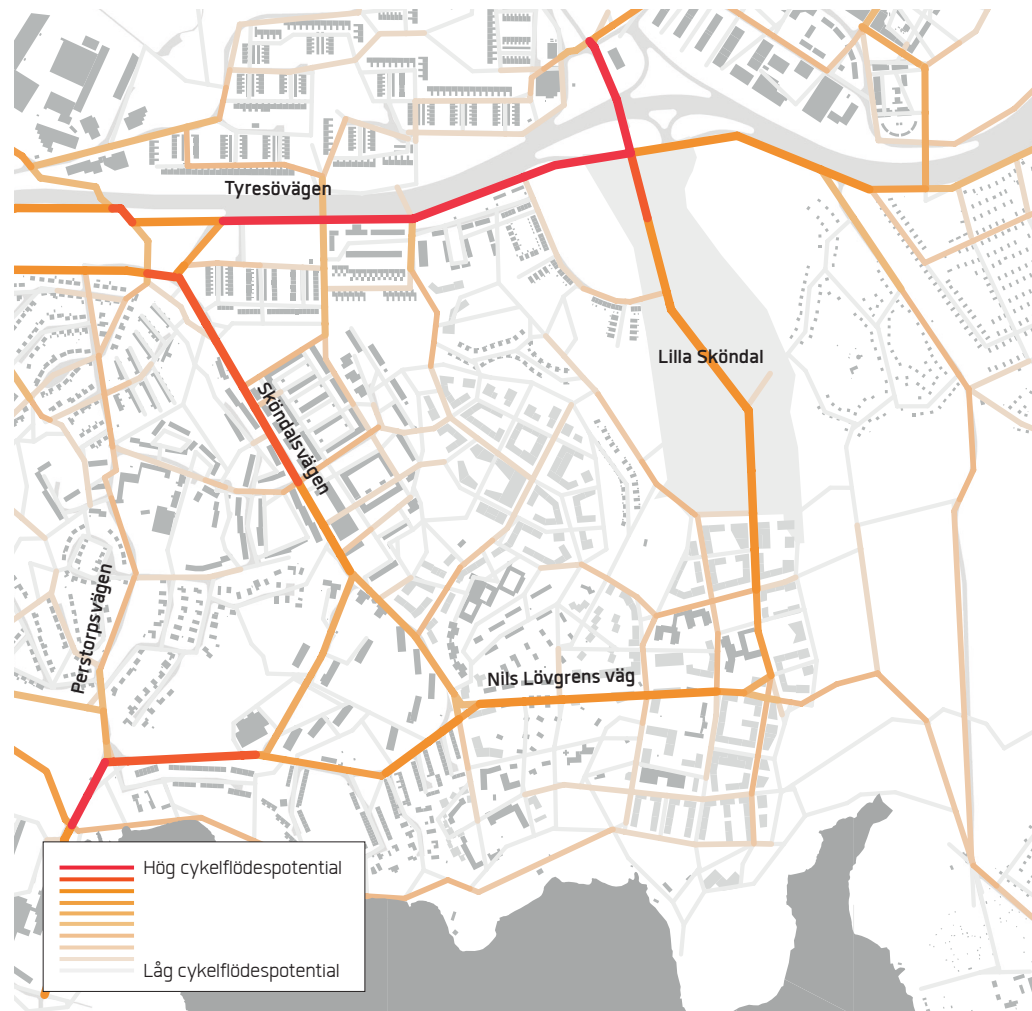
# REGIONAL CYKELFLÖDESPOTENTIAL

## BEHOV AV HÖG STANDARD FÖR CYKLISTER LÄNGS BÅDE SKÖNDALSVÄGEN, NILS LÖVGRENS VÄG OCH STRÅKET GENOM LILLA SKÖNDAL

Analysen visar gena stadsövergripande stråk, dvs de stråk som har störst sannolikhet att utgöra den genaste vägen mellan två platser inom 5 km. Analysen visar att det genaste stråket genom Stora Sköndal går längs med Sköndalsvägen, Nils Lövgrens väg och tillbaka upp mot Tyresövägen genom Lilla Sköndal. Även Sköndalsvägens fortsättning mot Perstorpsvägen utgör en gen koppling mot Farsta. En liknande sträckning är idag angivet som huvudcykelstråk i Stockholms stads cykelplan, medan Tyresövägen och Nynäsvägen är utpekade som pendlingsstråk.



Uttekade pendlingsstråk och huvudcykelstråk i Stockholms stads cykelplan (2012).



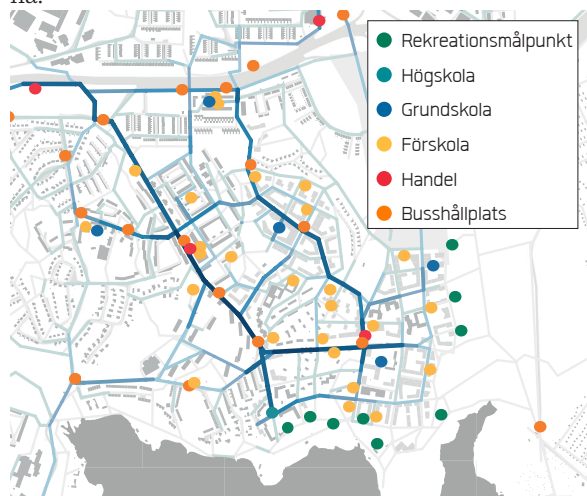
Genehetsanalys som beskriver regional cykelflödespotential.



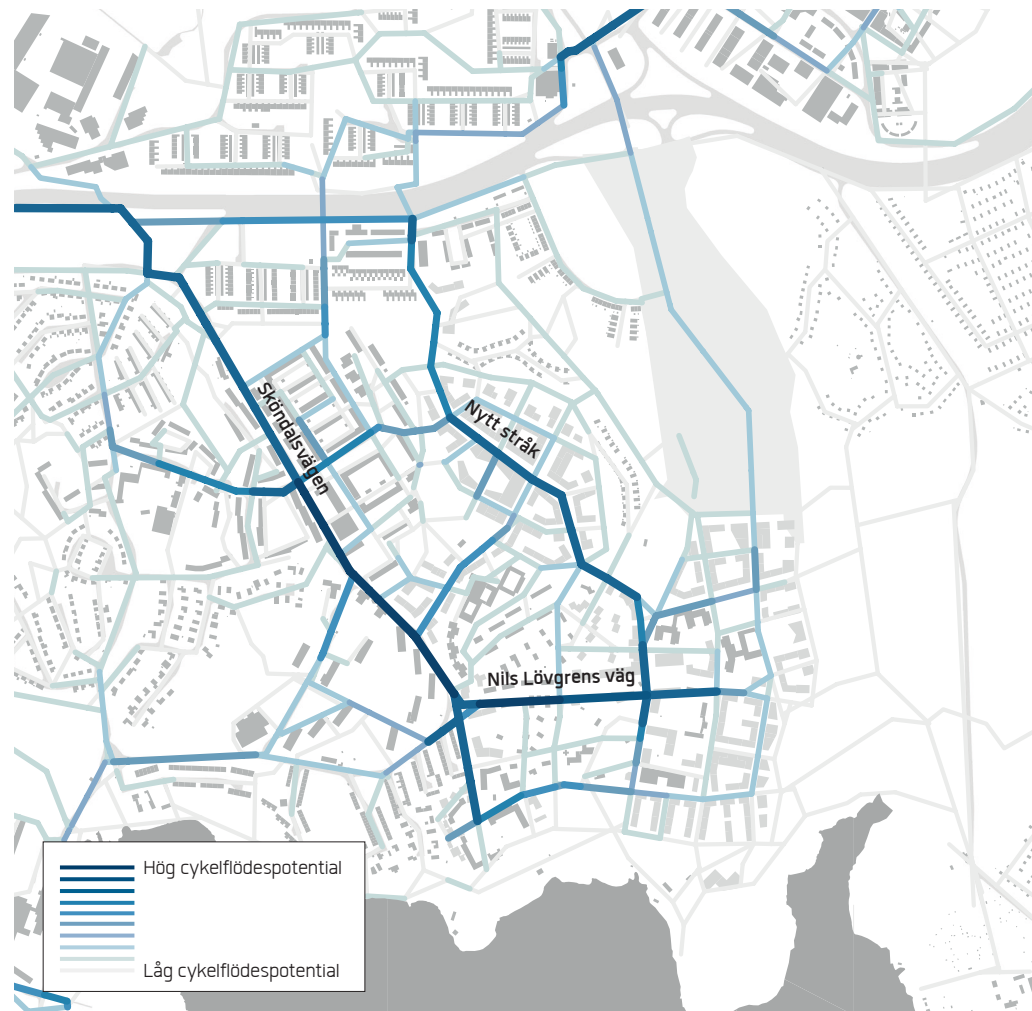
# LOKAL CYKELFLÖDESPOTENTIAL

## DE VIKTIGA MÅLPUNKTERNA ÄR VÄL TILLGÄNGLIGA FRÅN DE LOKALT GENASTE CYKELSTRÅKEN

Analysen visar de genaste stråken mellan bostäder, arbetsplatser, skolor och förskolor inom 1,5 km. Det är viktigt att ett lokalt cykelnät leder till viktiga målpunkter i området, nedan redovisas förutom skolor och förskolor också busshållplatser, handelsplatser och rekreativa målpunkter (bl a Strandparken, badplatsen och entréer till naturområden). Den lokala cykelflödespotentialen är störst längs Sköndalsvägen, Nils Lövgrens väg och längs stråket norrut genom den nya stadsdelen. Lokala cykelflöden sammanfaller sannolikt med stora gångflöden, vilket är viktigt att beakta i utformningen för att undvika konflikter mellan de olika trafikanterna.



Lokal cykelflödespotential och viktiga målpunkter i Stora Sköndal.



Attraction betweenness-analys som beskriver lokal cykelflödespotential.

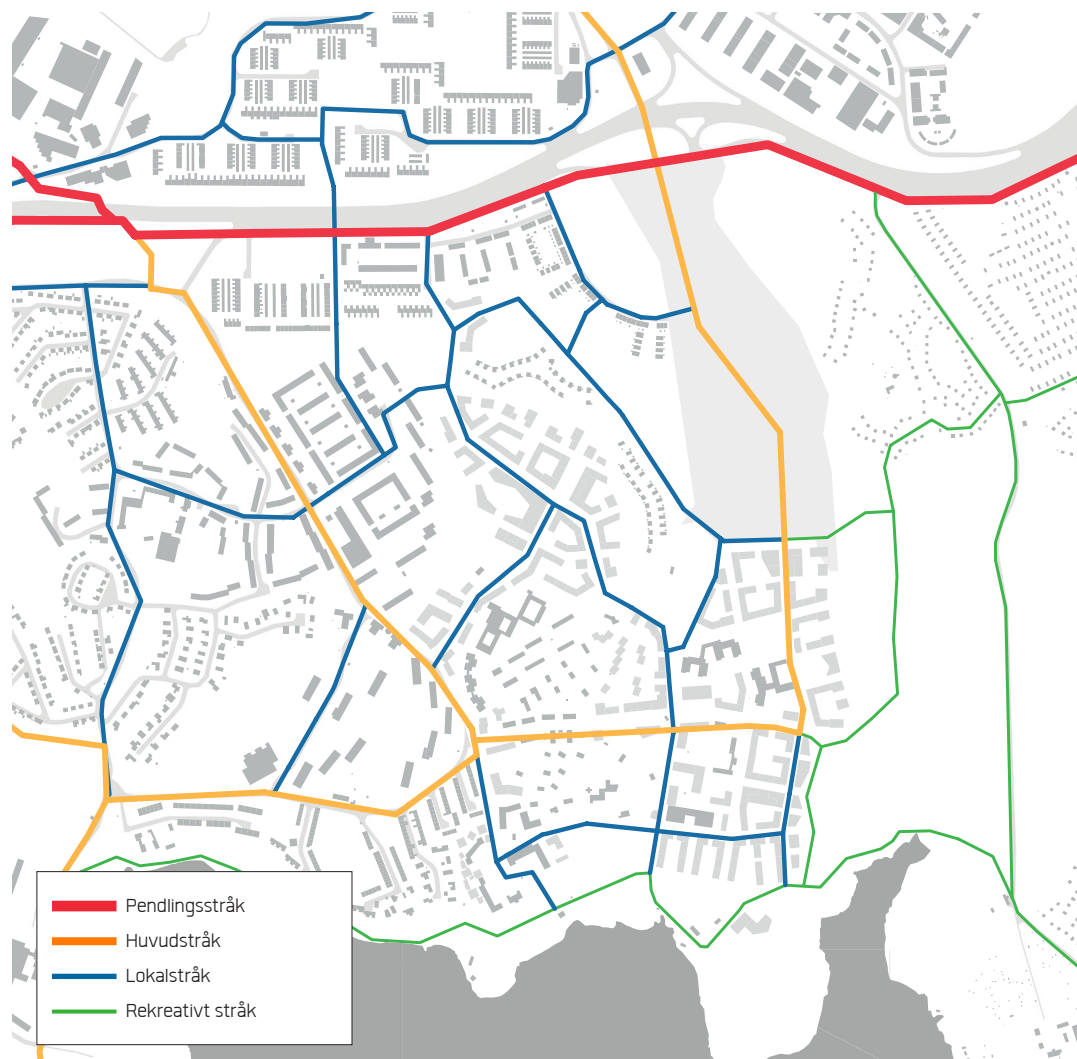
# REKOMMENDERAT CYKELNÄT

Längs Tyresövägen och Nynäsvägen är idag pendelstråk utpekade i Stockholms stads cykelplan.<sup>1</sup> Ett huvudstråk finns längs Sköndalsvägen, Nils Lövgrens väg, Efraim Dahlins väg och Stora Sköndals väg där det ansluter till pendlingsstråket längs Tyresövägen (se kartbild på föregående sida). Analysen visar att det stråket även fortsatt kommer att utgöra den genaste vägen genom området, undantaget kopplingen norrut från Nils Lövgrens väg som istället går längre österut och ansluter till Tyresövägen genom det nya området i Lilla Sköndal. Huvudstråket föreslås därför att flyttas dit och utformas i enlighet med vad som är angivet för huvudstråk i Stockholms stads cykelplan.

Längs Sköndalsvägen och Nils Lövgrens väg förväntas såväl lokala som mer långväga cykelflöden sammanfalla med stora gångflöden. Detta ställer krav på utrymme och utformning av gaturummet för att undvika konflikter mellan olika typer av trafik.

Det lokala cykelnätet bör nå de viktiga målpunkterna inom området, i de fall cykeltrafiken hänvisas till blandtrafik bör hastighetsbegränsningen inte överstiga 30 km/h.

Det är viktigt att betona att analysen och det rekommenderade cykelnätet främst baseras på nätets strukturella egenskaper. Justeringar av nätet kan lokalt vara motiverat på grund av lokala faktorer som höjdskillnader eller ställningstaganden om trafiksäkerhet eller utformning i övrigt.



<sup>1</sup>Stockholms stad (2012). Cykelplan

**SPACESCAPE**

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden  
Tel +46 8 452 97 67 / [www.spacescape.se](http://www.spacescape.se) / [info@spacescape.se](mailto:info@spacescape.se)