

Program Stora Sköndal

Konsekvensbeskrivning Trafik

Stiftelsen Stora Sköndal

Uppdragsnummer: 4609

Upprättad av: Pär Båge

Datum: 2016-12-05

Rev: 2017-08-17

Granskad av: Gunilla Brogren

Datum: 2017-08-17

Rev: Ange datum

Innehåll

1	Bakgrund och syfte	3
2	Konsekvensbedömning	3
2.1	Övergripande struktur	3
2.2	Trafikalstring/färdmedelsval	4
2.3	Gångtrafik	4
2.4	Cykeltrafik	4
2.5	Kollektivtrafik	5
2.6	Biltrafik	6

1 Bakgrund och syfte

PM:et omfattar en konsekvensbedömning, ur trafikperspektiv, av det framtagna programförslaget för ny exploatering i Stora Sköndal.

Det material som främst har gåtts igenom är

- Underlag till Program dat 2016-11-16
- Trafikutredning, WSP dat 2016-11-30
- Trafikanalys WSP dat 2016-11-24
- Analys av Bilinnehav, SpaceScape dat 2016-09-15
- Gång- och cykelnätsanalys, SpaceScape dat 2016-09-13
- Gång- och cykelprognos, SpaceScape dat 2016-06-28

2 Konsekvensbedömning

Programmet för Stora Sköndal har höga ambitioner för att skapa en hållbar exploatering. För trafiken innebär det bl.a. höga ambitioner vad gäller effektiv kollektivtrafik, högkvalitativa gång- och cykelnät samt lågt bilinnehav.

De mål och principer som presenteras stämmer bra med stadens mål för hållbara stadsmiljöer.

2.1 Övergripande struktur

Den presenterade gatustrukturen skapar ett logiskt och tydligt vägnät. Topografin gör att området blir uppdelat i två delar med förhållandevis branta kopplingar dem emellan.

Kopplingarna mot den befintliga bebyggelsen i Sköndal blir tydlig och går via redan etablerade huvudgator. Nya kopplingar skapas mot bebyggelsen i norr via Pepparkaksgränd och via Lilla Sköndal. Det hade varit önskvärt med en starkare gatukoppling åt nordöst men den redan påbörjade exploateringen i Lilla Sköndal tål knappast detta. Kopplingen till Flatens naturreservat är viktig för att tillgängliggöra naturreservatet för gående, cyklister och ev kollektivtrafik.

Utanför närområdet påverkas hela Sköndal mycket av de befintliga tunga barriärerna Nynäsvägen och Tyresövägen och även om det ligger utanför programområdet är det viktigt att kopplingar som minskar barriäreffekterna stärks.

Rekommendation till fortsatt arbete

- Studera effekten av en ny länk till Farsta trafikplats och jämför nyttorna av att öppna för bara gång-, cykel och kollektivtrafik kontra all trafik.
- Utred vilken trafik som ska tillåtas genom Lilla Sköndal.

2.2 Trafikalstring/färdmedelsval

Stadens rekommendation om 0,5 p-platser per hushåll (gröna p-tal) gäller som förutsättning för områdets utbyggnad.

För att begränsa det faktiska bilinnehavet föreslås att det inte ska byggas fler p-platser vilket är ett effektivt sätt att reglera det möjliga innehavet. Att dessutom arbeta med p-platser en bit ifrån bostäderna minskar bilens attraktivitet. Ambitionerna är lovvärda och stämmer bra med tanken om hållbar stadsplanering.

Utöver detta är det väldigt viktigt att alternativen till bil blir så attraktiva som möjligt. De högt satta målen för gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver realiseras.

Rekommendation till fortsatt arbete

- Arbeta vidare med frågan hur ett lågt bilinnehav kan åstadkommas och accepteras av de boende och verksamma i området. Vilka krav ställer det på övriga trafiksystem?
- Ta fram en parkeringsstrategi som även omfattar effekter på angränsande områden.

2.3 Gångtrafik

Ambitionen med generösa gångstråk på båda sidor om gatorna är positiv. Dock saknas utrymme för separering mot cykeltrafik i de typsektioner där de ligger i samma plan. En god separation är viktigt för tryggheten för både gående och cyklister.

Den presenterade strukturen med bebyggelse i direkt anslutning mot gatorna ger goda förutsättningar för att skapa trygga gåendemiljöer.

Lutningar i området gör att vissa relationer kommer bli slingriga om de ska klara tillgänglighetskravet om max 5 % lutning.

Rekommendation till fortsatt arbete

- Studera lokalgatornas funktion och arbeta vidare med gatusektioner som prioriterar gående och cyklister i alla åldrar.

2.4 Cykeltrafik

Den föreslagna cykelstrukturen fungerar väl för att mata cyklister via separata cykelbanor till de omgivande pendelstråken (längs Tyresövägen och Nynäsvägen) samt till omgivande kollektivtrafiknoder. Dock behöver åtgärder på länkar utanför programarbetet tas med i det vidare arbetet så att systemet hänger ihop hela vägen.

De föreslagna principerna för vidare planering är bra men ännu saknas detaljer hur framförallt yngre cyklister ska kunna röra sig lokalt inom programområdet för att nå skolor, idrottsområden mm.

I de föreslagna principsektionerna saknas tillräckliga skyddsområden mot övriga trafikslag. Dessutom är de föreslagna gatubredderna på lokalgatorna väl

tilltagna vilket riskerar att leda till allt för höga hastigheter på gatorna. Om cykling i blandtrafik ska fungera på ett säkert och tryggt sätt är det viktigt att hastigheterna om max 30 km/h kan säkras.

Om tunnelbanan inte byggs ut genom området blir cykelkopplingen till den omgivande stomtrafiken mycket viktigt. Gena, säkra och trygga kopplingar till hållplatser och stationer samt trygg och säker cykelparkering är viktiga för att möjliggöra smidiga kombinationsresor.

Rekommendation till fortsatt arbete

- Studera lokalgatornas funktion och arbeta vidare med gatusektioner som prioriterar gående och cyklister i alla åldrar.
- Inventera och ta fram förslag till åtgärder på utpekade cykelstråk utanför planområdet.
- Ta fram en strategi för hur kombinationsresor cykel/kollektivtrafik kan underlättas.

2.5 Kollektivtrafik

Frågan om framtida tunnelbana till området är väldigt central.

Kollektivtrafiksystemet kommer se väldigt olika ut beroende på om tunnelbana är aktuellt.

En god tillgänglighet till stomtrafik är enligt Trafikförvaltningens senaste version (2015-02-09) av RIPLAN (Riktlinjer för planering av kollektivtrafik i Stockholms län) ett verkligt gångavstånd om 900 meter.

Med en tunnelbana kommer hela området få god tillgänglighet till stomtrafik. Utan tunnelbana behöver en stombuss dras genom området för att klara tillgängligheten till stomtrafik. I programförslaget går det inte tydligt att läsa ut om någon av de tänkta linjerna genom området är tänkta att få stombusstatus. Det är dock en fråga som behöver tas med i vidare arbete.

Tillgängligheten till kommuntrafik (övrig busstrafik utom servicelinjer) blir enligt programförslaget god med maximalt 300 meter fågelvägen till närmaste hållplats.

Det i programmet föreslagna linjenätet behöver detaljeras och det är viktigt att tidigt i det vidare arbetet förankra förslaget med trafikförvaltningen så att det är rätt gator som förbereds för busstrafik.

Det är även viktigt att i det vidare arbetet utreda hur busstrafik på ett effektivt sätt kan trafikera stråket Skarpnäck – Stora Sköndal – Farsta och hur en ny länk till Farsta trafikplats kan bidra.

Rekommendation till fortsatt arbete

- Arbeta vidare med att ta fram ett förslag till ny busslinjestruktur tillsammans med Trafikförvaltningen för att uppfylla kraven i RIPLAN.

2.6 Biltrafik

I de föreslagna principsektionerna är gatubredderna på lokalgatorna väl tilltagna vilket riskerar att leda till allt för höga hastigheter på gatorna. På lokalgator vore det rimligt att det inte går att mötas på alla platser utan att bilar får vänta på varandra ibland. Mängden angöring kan också bli väldigt stor om det skulle utföras konsekvent i enlighet med de föreslagna sektionerna.

Den tillkommande trafiken som genereras i området påverkar framförallt huvudgatunätet i närområdet där det kan behövas åtgärder för att säkerställa god trafiksäkerhet. Gubbängens trafikplats är redan hårt belastad men WSPs trafiksimuleringar visar inte på några avgörande försämringar med den tillkommande exploateringen.

En ny koppling till Farsta trafikplats minskar trafiken i Gubbängens trafikplats något men inte heller det är av avgörande betydelse för framkomligheten där. Lösningen ger framförallt lokal nytta med bättre tillgänglighet till Farsta centrum. Med ökad kapacitet in i området ökar dock bilens attraktivitet som färdmedel vilket kan ge negativa konsekvenser.

Rekommendation till fortsatt arbete

- Studera lokalgatornas funktion och arbeta vidare med gatusektioner som prioriterar gående och cyklister i alla åldrar. Se över mängden angöringsplats längs gatorna.
- Studera effekten av en ny länk till Farsta trafikplats och jämför nyttorna av att öppna för bara gång-, cykel och kollektivtrafik kontra all trafik.