

STORA SKÖNDAL ETAPP 2A

- TRAFIKUTREDNING

2021-06-21

UPPDRAG

Uppdragsnamn: Trafikutredning Stora Sköndal, dp etapp 2A,
299634
Titel på rapport: Stora Sköndal etapp 2A - Trafikutredning
Version: 1,0
Datum: 2021-06-21

MEDVERKANDE

Beställare: Stora Sköndal Framtidsutveckling AB
Kontaktperson: Pontus Nilsson

Konsult: Tyréns AB
Uppdragsansvarig: Per Francke
Trafikplanerare: Per Francke & Hrund Skarphedinsdottir
Rapport: Per Francke & Ali Esmaili
Kvalitetsgranskning: Jonas Frejd

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	4
INLEDNING	6
Syfte och avgränsning	6
FÖRUTSÄTTNINGAR	8
Styrdokument	8
Process för framtagande av trafikutredning.....	9
Trafikutredningar i programmet.....	9
PLANFÖRSLAGET	10
GÅNGTRAFIK	12
CYKELTRAFIK	14
KOLLEKTIVTRAFIK	16
FORDONSTRAFIK	18
Trafikprognos	18
Gaturummen	20
PARKERING OCH ANGÖRING	22



SAMMANFATTNING

Detaljplanen för etapp 2A i Stora Sköndal utvecklar området med 1 600 nya bostäder, en ny skola, förskolor samt nya torg, parker och stråk. Den planerade utvecklingen av Stora Sköndal finns tidigare presenterad i det program som togs fram och godkändes i Stadsbyggnadsnämnden i maj 2019. I denna detaljplaneetapp skapas områdets huvudgatunät när Nils Lövgrens och Thorsten Levenstams väg byggs om och ut samt kopplas ihop via en ny huvudgata. På dessa huvudgator skapas separerade cykelbanor som skapar god tillgänglighet för cyklister till, från och inom området.

Denna trafikutredning visar på hur principer för trafik- och gatuutformning fastlagda i programmet omsätts i konkreta lösningar i denna detaljplan. Precis som i programmet är hållbara resor de som sätts främst i utvecklingen. Detta tydliggörs genom att kollektivtrafik och cykeltrafik ges god framkomlighet på gatorna samt att fotgängares framkomlighet stärks i området via nya och utvecklade stråk. Att prioritera dessa trafikslag är viktigt eftersom det är där möjlighet finns att öka kapaciteten. Den tillkommande biltrafiken skapar inga framkomlighetsproblem inom området men på framför allt Nynäsvägen finns idag framkomlighetsproblem i maxtimmarna som beräknas kvarstå i framtiden.

För de nya gator som byggs ut i denna etapp har det varit viktigt att säkerställa att dessa gaturum inte bara ska hantera funktioner som att transportera människor utan ska även innehålla andra funktioner och kvalitéer. Vistelse, grönska och dagvattenhantering har varit viktiga aspekter i utformning av gaturummen. En ytterligare aspekt av utvecklingen som har en påverkan på gatumiljön är parkeringsplaneringen. För denna detaljplan skapas ett M-hus (hus för möten, miljö och mobilitet) och ytterligare en större parkeringsanläggning i ett garage under skolan som kommer hantera en majoritet av parkeringsbehovet. Kopplat till detta kommer byggaktörerna arbeta aktivt med olika mobilitetsåtgärder för att främja ett hållbart resande.



*Illustration över föreslagen utveckling av området i etapp 2A. Röd linje utgör detaljplanegräns.
Illustrationsplan framtagen av Landskapslaget*

INLEDNING

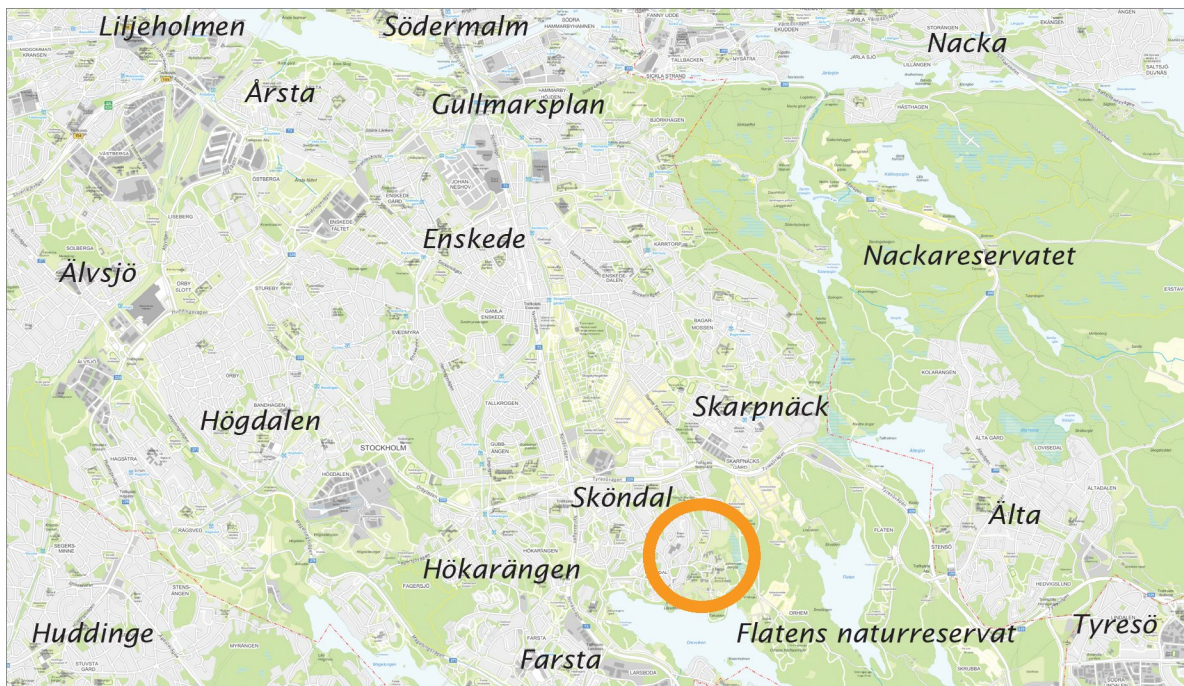
Utvecklingen av Stora Sköndal går in en ny fas där tidigare målsättningar och visioner från programmet ska omsättas i konkreta detaljplaner. Stora Sköndal ska utvecklas till en ny funktionsblandad stadsdel med nya bostäder och verksamheter. En viktig del i utvecklingen är att integrera det befintliga Stora Sköndal med det nya. De kvaliteter som finns idag med närhet till natur och den rika kulturhistoriska miljön ska byggas vidare på och utvecklas. I tidigare skede togs ett program fram för hela Stora Sköndals utveckling. Föreliggande planförslag, etapp 2A, hanterar en del av programområdet. De olika detaljplaneetapper som programområdet delats in i framgår av illustration intill.

Etapp 2A innehåller cirka 1 600 bostäder, förskolor, en skola och ett M-hus (hus för möten, miljö och mobilitet). För att möjliggöra utbyggnaden krävs nya gator och gång- och cykelstråk. Nils Lövgrens väg och Thorsten Levenstams väg byggs om och ut samt kopplas samman med en ny huvudgata som binder samman dessa i nord-sydlig riktning. Nya cykelstråk kopplar området till stadens övergripande nät av cykelbanor. Med en handfull utvecklade stråk skapas lokala gångstråk i miljöer som knyter samman området och utformas för att skapa platser för möten och aktiviteter. En större park skapas i Lövholmen intill skolan och i närheten av två förskolor.

SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Denna trafikutredning syftar till att beskriva planförslagets utformning gällande trafik och gator samt översiktligt redovisa vilka utredningar som gjorts. Vidare presenteras de olika avvägningar som gjorts och hur planförslaget ansluter till och påverkar befintlig situation. Parallellt med framtagandet av denna trafikutredning har en programhandling för områdets gator tagits fram. Programhandlingen för gatorna är att likna vid en förprojektering där gatorna studeras mer ingående gällande deras utformning i plan, profil och sektion. Genom dessa studier säkerställs genomförbarheten och att anslutande allmän plats, som parker och torg, samt kvartersmark kan utformas för att ansluta mot gatorna på ett bra sätt.

Trafikutredningens geografiska avgränsning följer plangränsen som framgår i illustration intill. Dock finns vissa frågor som behöver studeras i ett större perspektiv och då utvidgas utredningsområdet likt tidigare programområde. Detta gäller exempelvis de provisorier som tillkommer mellan de olika etapperna i Stora Sköndals utbyggnad.



Stora Sköndals läge i södra delarna av Stockholm. Källa: Stockholms stad



Illustration över de olika etapperna som planeras utifrån tidigare programområde. Röd linje illustrerar detaljplannegränser. Källa: Stockholms stad/Tengbom

FÖRUTSÄTTNINGAR

Denna trafikutredning är framtagen utifrån flertalet utredningar, målsättningar och dialoger kring områdets utveckling. Gemensamt för dessa underlag är att de förhåller sig till ett antal viktiga riktlinjer som presenteras nedan.

STYRDOKUMENT

I planeringsarbetet och projekteringen av nya gator och allmänna platser används stadens planeringsunderlag samt de mål och visioner som staden antagit. Nedan nämns ett urval av dessa styrdokument och planeringsunderlag.

FRAMKOMLIGHETSSTRATEGI

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket också innebär ett ökat resande. Med ett ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på trafiken. Kommunfullmäktige i Stockholms stad har antagit en framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030. Den anger styrande principer för hur stadens gator ska användas. Strategins fyra huvudinriktningar är:

- Prioritera kapacitetsstarka färdmedel genom mer reserverad plats i gatunätet.
- Trafiken ska bli mer pålitlig genom förutsägbar restid.
- Bättre förutsättningar för gående.
- Minska de negativa effekter som trafiken kan ha på storstadslivet genom att prioritera miljövänliga färdmedel.

GÅNGPLAN

Gångplanen grundar sig i framkomlighetsstrategin och beskriver hur staden ska arbeta och planera för en mer gångvänlig stad. Gångplanens övergripande mål är att stadens offentliga rum ger förutsättningar för att kunna, vilja, veta och våga gå. Planen innehåller såväl fysiska som strategiska åtgärder.

CYKELPLAN

Med utgångspunkt i framkomlighetsstrategin har Stockholms stad tagit fram en cykelplan. Planen omfattar en rad åtgärder som att anlägga fler cykelbanor och cykelfält, anläggning av pendlingsstråk, förbättrad service m.m.

GATA STOCKHOLM

Gata Stockholm är ett steg på vägen mellan framkomlighetsstrategins övergripande mål och det praktiska genomförandet. Syftet med Gata Stockholm är att skapa en så enhetlig standard och kvalitet för stadens gator som möjligt. Gata Stockholm ska fungera som planeringsstöd främst vid utformning av nya gator. Den ska tydliggöra vilka funktionskrav och förutsättningar som ligger till grund för val av en sektion och är även tänkt att underlätta dialogen kring valet.

PLAN FÖR SÄKRA OCH TRYGGA SKOLVÄGAR

Likt cykel- och gångplanen har Plan för säkra och trygga skolvägar tagits fram inom ramen för framkomlighetsstrategin. Planen syftar till att skapa trygga och säkra trafikmiljöer i skolans närhet.

EN STAD FÖR ALLA

En tillgänglig och användbar miljö skapar förutsättningar för full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkoren. Det är också en förutsättning för ökad självständighet och självbestämmande för personer med särskilda behov. Handboken är till för att utforma en tillgänglig och användbar miljö för alla.

PROCESS FÖR FRAMTAGANDE AV TRAFIKUTREDNING

Arbetet med utformning av planförslagets nya gator innehåller mycket mer än vad som ryms i denna rapport och i de ritningar som tagits fram. Det är viktigt att betona att trafikplanering och gatuutformning har studerats i samråd och dialog med samtliga inblandade teknikdiscipliner och berörda aktörer. Föreslagen bebyggelsestruktur och dess innehåll är basen och hur denna nya bebyggelse ska trafikförsörjas på ett hållbart sätt är denna utrednings huvuduppgift.

De närmast samverkande utredningarna som är viktiga att lyfta fram är:

- Kvalitetsprogram för allmän plats - *Landskapslaget*
- PM Trafikprognos Sköndal - *M4Traffic*
- Parkerings- och mobilitetsstrategi för DP2A Stora Sköndal - *Trafikutredningsbyrån*

I ovan nämnda rapporter och utredningar finns frågor som alla rör områdets trafikplanering och gatuutformning. Kvalitetsprogrammet beskriver hur föreslagna allmänna platser, som gator och torg, ska utformas och utifrån vilka principer. PM med trafikprognos är ett viktigt underlag för att se framtida prognos för biltrafiken i området. Den prognosen är viktig för bullerberäkningar och dimensionering av gator och korsningar. Parkerings- och mobilitetsutredningen utreder parkeringstal för bil och cykel samt resonerar kring mobilitetslösningar som kan främja ett hållbart resande. Eftersom dessa tre dokument hanterar respektive fråga mer djupgående nämns dessa endast översiktligt i denna rapport.

Parallellt med framtagandet av denna utredning har samtliga gators utformning studerats i en programhandling. Denna programhandling består av ritningar över samtliga gator i plan, profil och sektion. I kommande skede överlämnas programhandlingen och utgör underlag för framtagande av systemhandling.

TRAFIKUTREDNINGAR I PROGRAMMET

I tidigare skede när programmet för Stora Sköndal togs fram genomfördes ett antal trafikutredningar. Dessa finns sammanfattade i två rapporter där en fokuserar på att beskriva föreslagen utveckling ur ett trafikperspektiv och en rapport fokuserar på de trafikala konsekvenserna. I dessa rapporter finns en omfattande beskrivning av dagens förutsättningar, nuläget. Med anledning av detta görs ingen beskrivning av nuläget i denna rapport utan återges endast summariskt vid behov under respektive avsnitt. Vid läsning av denna trafikutredning finns en viktig skillnad att notera mot tidigare skede. Tidigare rapporter och utredningar hanterade principer och denna utredning ska visa på hur dessa principer omsätts i planförslaget.



Trafikutredningen från programskedet framtagen av Tyréns.



Trafikutredningens konsekvensbeskrivning från programskedet framtagen av Tyréns.

PLANFÖRSLAGET

Utvecklingen av Stora Sköndal pågår i flera olika skeden. Etapp 1, Magnoliatomten är i ett slutskede där nya bostäder uppförts utmed Thorsten Levenstams väg intill korsningen med Sköndalsvägen. Ett programarbete genomfördes mellan 2016 och 2019 för resterande delar av stiftelsen Stora Sköndals mark. Programmet godkändes i stadsbyggnadsnämnden i maj 2019. Nämnden beslutade även att i kommande detaljplaner öka antalet bostäder från 3 800 till 4 500. Vid sidan av bostäder omfattade programmet även cirka 2 500 arbetsplatser, skolor, förskolor, handel och M-hus (hus för möten, miljö och mobilitet) samt gator, torg och parker.

Som tidigare nämnts har programområdet delats upp i detaljplaneetapper. Föreliggande detaljplan, som denna trafikutredning hanterar, benämns etapp 2A och omfattar ca 1 600 bostäder, skola, förskolor och M-hus. I denna etapp etableras områdets nya huvudgata som består av en ombyggnad av Nils Lövgrens väg och en ny gata norrut som kopplas mot Thorsten Levenstams väg. Eftersom kommande etapper ska ansluta mot denna etapp kommer ett antal provisoriska gatuanslutningar finnas i detta skede.

För utvecklingen av Stora Sköndal finns höga ambitioner gällande hållbarhet ur många aspekter. För trafikutredningen fokuseras på mobilitet och hållbart resande. Detta tillsammans med ambitioner om att lyfta fram barnperspektivet och sociala värden skapar viktiga mål och förutsättningar för utformning av gator, torg, parker och stråk.

Gaturummen utformas med fokus på framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik samt att grönska och dagvattenhantering ska finnas för att skapa attraktiva gaturum. Med ett attraktivt gaturum skapas en miljö som inbjuder till vistelse och prioriterar andra trafikanter än bilister. Ett tydligt exempel på denna utformning är att huvudgatan får generöst utformade cykelbanor som ansluter till större anslutande cykelstråk utanför området. Vidare skapas stråk i nord-sydlig riktning som går genom en sekvens av parker och platser som kopplar samman parker och rekreativa miljöer i söder intill Drevviken och parkområden i norr intill Lilla Sköndal.

En viktig aspekt av att få en hållbar utveckling gällande resor i området är att vara restriktiv i planeringen av utbudet av parkering samt att erbjuda alternativ via mobilitetstjänster. Detta görs i denna etapp genom att samla majoriteten av parkeringen på två platser. En av dessa platser är ett så kallat M-hus (hus för möten, miljö och mobilitet). I M-huset finns inte bara parkeringsmöjlighet utan även andra gemensamhetslösningar för mobilitet som exempelvis bil- och cykelpool. Vid sidan av lösningar för mobilitet är tanken att möjlighet och ytor till mötesplatser och andra delningstjänster ska skapas. Den andra platsen där parkering samlas är under grundskolan.

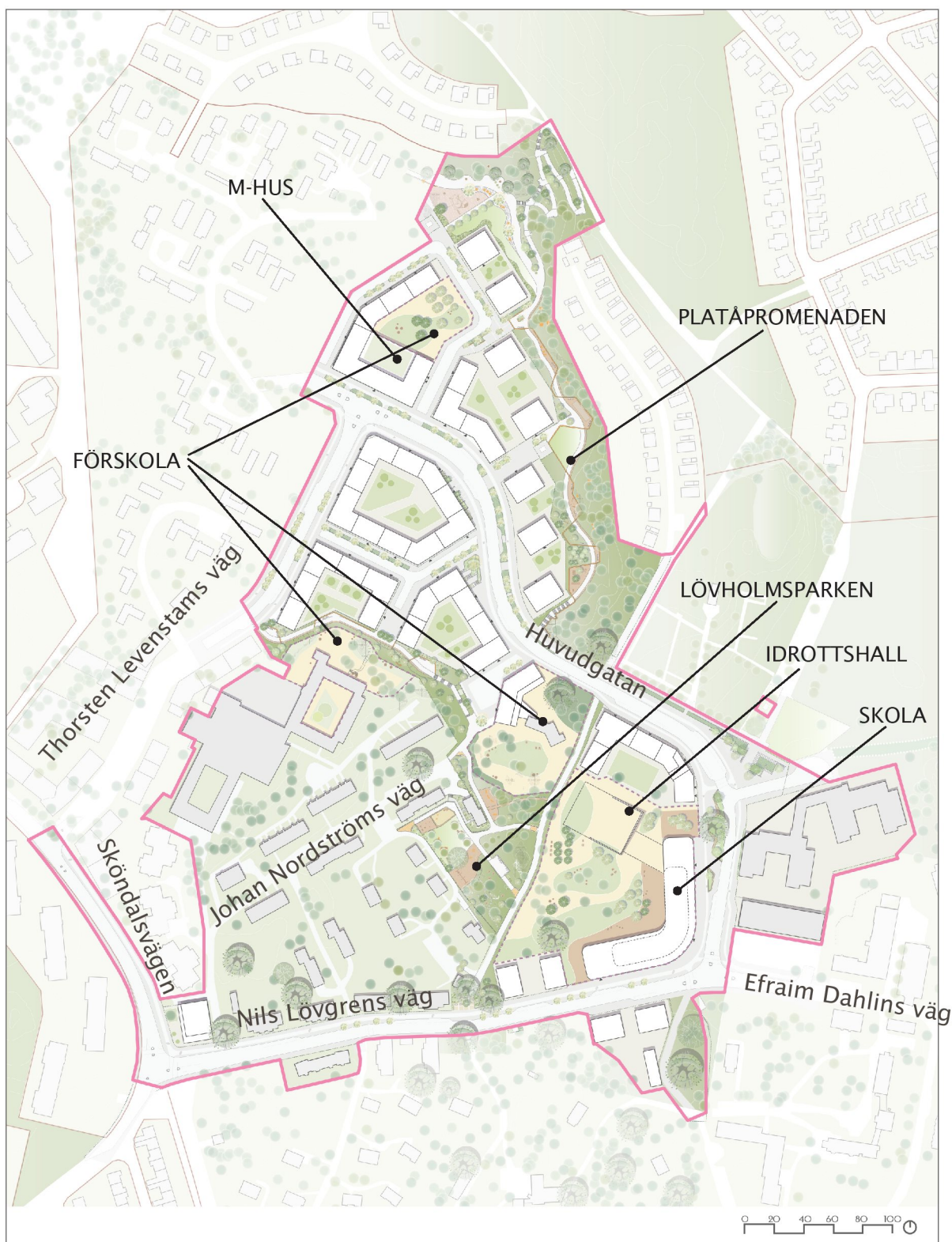


Illustration över föreslagen utveckling av området i etapp 2A. Illustrationsplan framtagen av Landskapslaget och är bearbetad av Tyréns.

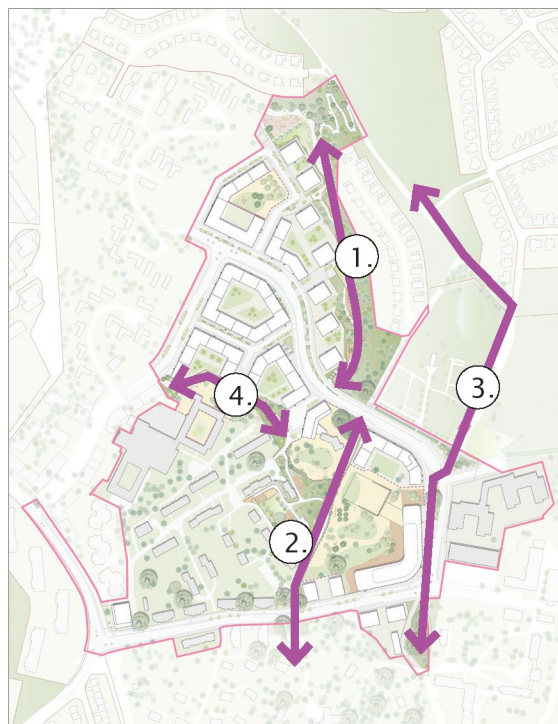
GÅNGTRAFIK

Utvecklingen av området kommer tillgängliggöra Stora Sköndal för fler och skapa en bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för gående. Idag består området av smala kvartersgator som på många ställen saknar gångbanor. Vidare är området dåligt sammankopplat och orienterbarheten är låg.

Med den nya gatustrukturen skapas ett tydligare nät och hierarki av gångbanor utmed gator och bättre sammankopplade friliggande gångstråk. För att skapa en god framkomlighet för fotgängare utformas gångbanor utmed huvudgatan generellt 3,5 meter breda. Dock behöver de smalas av i vissa partier till förmån för bredare cykelbana eller där befintliga träd finns att ta hänsyn till. Där lokalgator ansluter mot huvudgator görs gång- och cykelbanor genomgående. Detta ökar fotgängares och cyklisters framkomlighet och trafiksäkerhet.

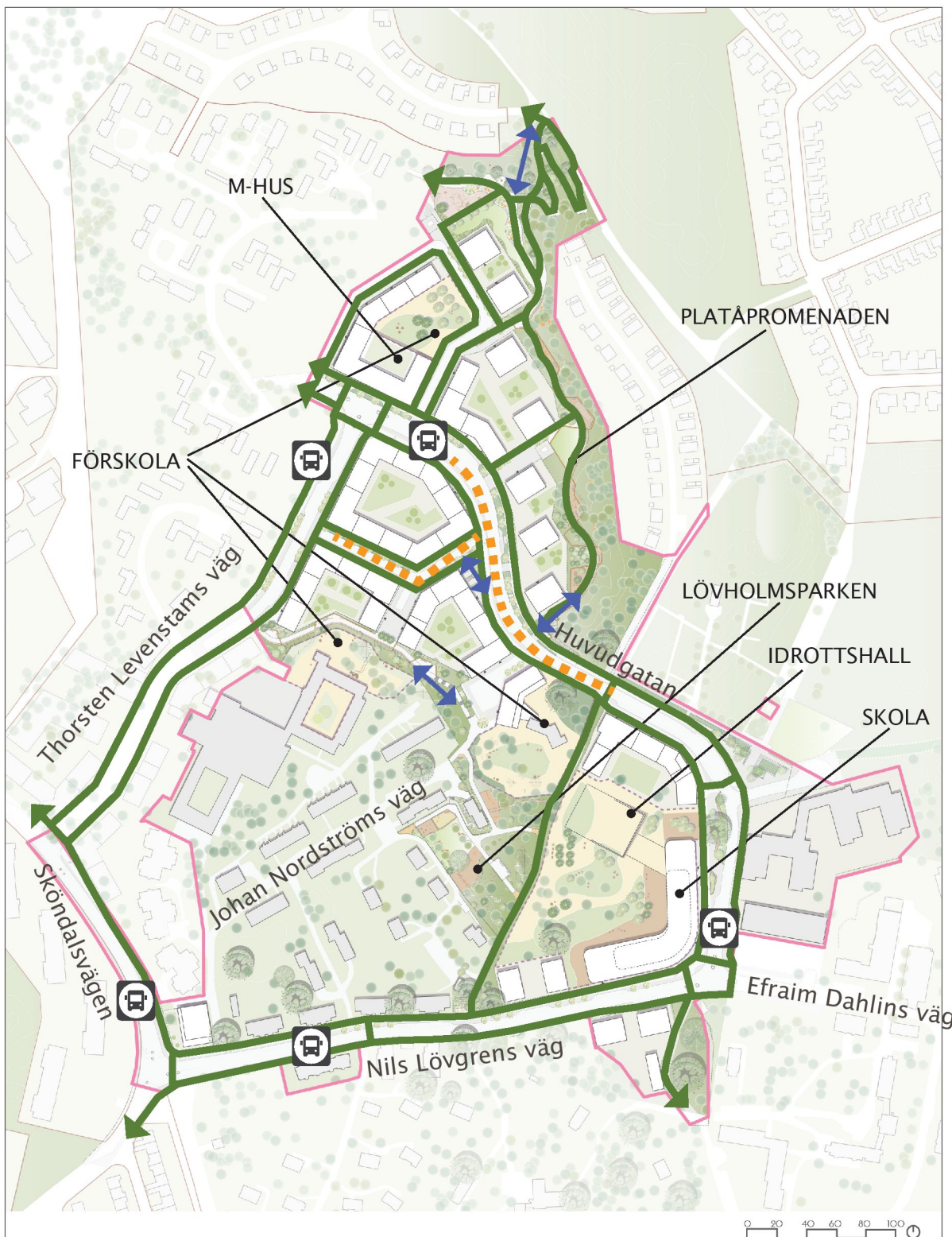
Utmed huvudgatan och på en lokalgata finns sträckor som har lutningar på 7%. Vidare finns även ett antal platser där nivåskillnader måste överbryggas med trappor. Platsens specifika förutsättningar gör att det blir svårt att klara tillgängliga lutningar på dessa sträckor som ligger på max 5%. På dessa sträckor är det därför viktigt att ramper, vilplan och bänkar finns för att underlätta för personer som upplever branta lutningar som utmanande.

Vid sidan av huvudgatans mer transporteffektiva gångbanor finns ett antal större stråk som går genom området och kopplar samman olika delar och platser. I illustrationen intill syns dessa stråk. Alla har sin egen karaktär och inriktning. De två platåpromenaderna är belägna på just platåer och binder samman den övre nivån i norr och den lägre nivån i söder. Utmed dessa stråk finns vid sidan av rekreativa värden också platser för möten, aktiviteter och inslag av lek. Det kulturhistoriska stråket går genom miljöer av äldre bebyggelse och mitt på stråket ligger Lövholmsparken. Det mer långväga stråket, "Den gröna promenaden", länkar samman Vackra Nannas park i norr med park och naturområden intill Drevviken i söder.



1. PLATÅPROMENADEN
2. KULTURHISTORISKA STRÅKET
3. DEN GRÖNA PROMENADEN
4. SÖDRA PLATÅPROMENADEN

Illustration visandes större stråk. Illustrationsplan framtagen av Landskapslaget och är bearbetad av Tyréns.



GÅNGVÄG

DELSTRÄCKA MED BRANT LUTNING ~7%

TRAPPA

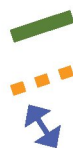


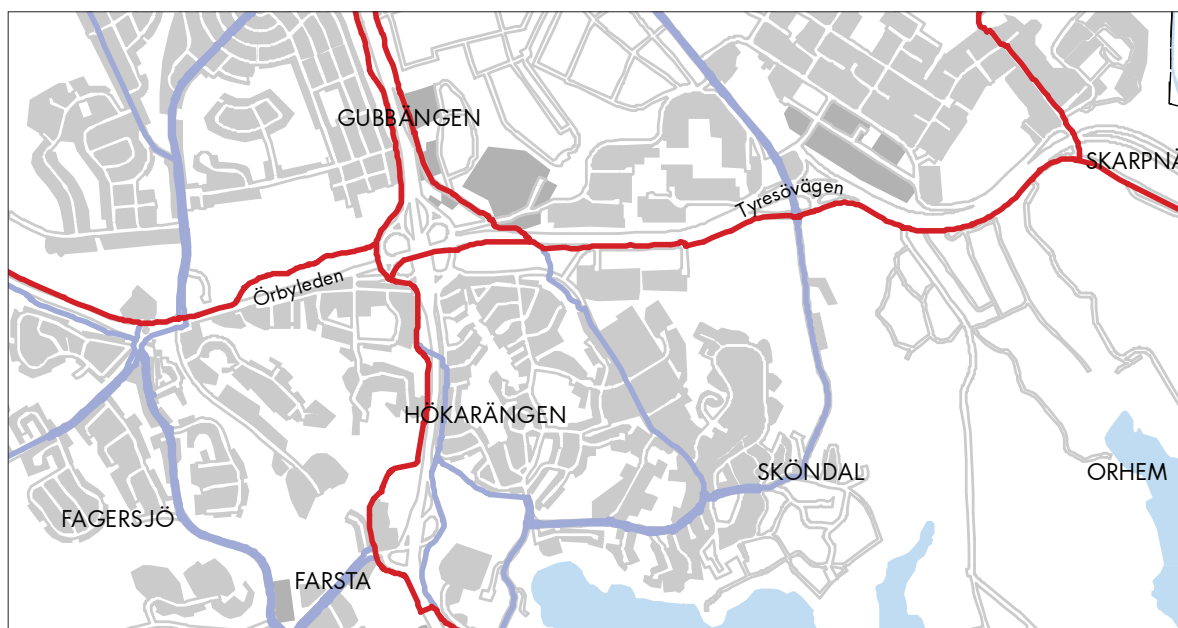
Illustration med beskrivande text och linjer för gångtrafik. Illustrationsplan framtagen av Landskapslaget och är bearbetad av Tyréns.

CYKELTRAFIK

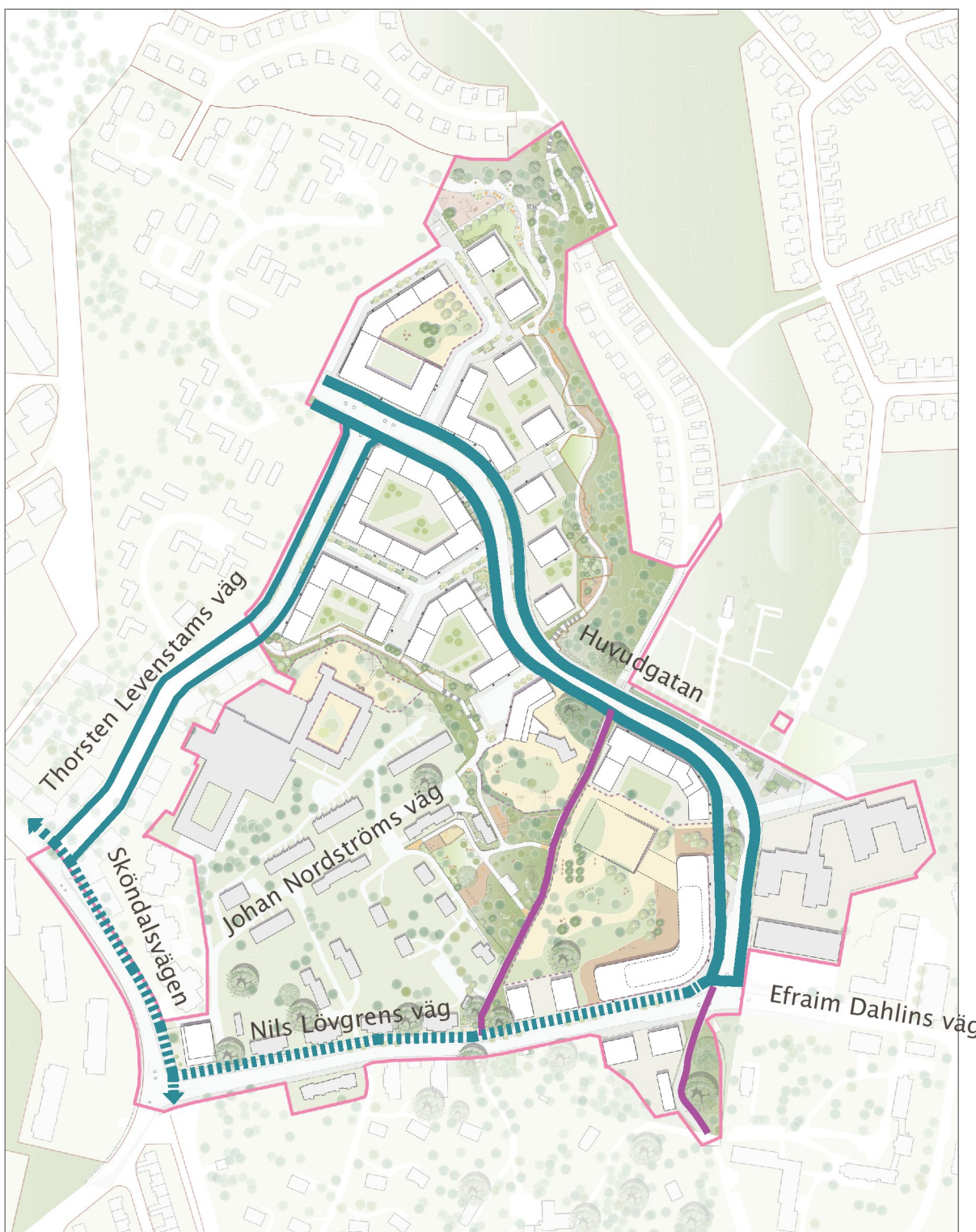
Cykeltrafiken är det trafikslag som växt mest de senaste åren och i takt med att cykelinfrastrukturen byggs ut ytterligare ökar cykelns attraktivitet som trafikslag. Planområdet ligger på ett avstånd till innerstaden som gör att cykeltrafiken har en stor potential att växa. Fågelvägen är det cirka 8 km från Stora Sköndal till Slussen och den resan med cykel tar cirka 30 minuter. För utvecklingen av Stora Sköndal är också cyklingen en viktig del i att få framtida resor att gå i en mer hållbar riktning.

Precis som för bil och kollektivtrafik är cykelpendlingen beroende av Nynäsvägen. Utmed Nynäsvägen finns pendlingscykelstråk som leder vidare in mot Södermalm och City. I Sköndal finns idag endast anordnad cykelinfrastruktur på Sandåkravägen vid sidan av de gång- och cykelstråk som finns på parkmark. En utbyggnad av pendlingscykelstråket på Sandåkravägen planeras och staden har även inlett arbete med att planera för en utbyggnad av cykelbanor på Sköndalsvägen. Dessa två stråk finns med i stadens cykelplan där även ett stråk inom Stora Sköndal finns som går norrut via Lilla Sköndal mot Gamla Tyresövägen.

Inom planområdet byggs nya cykelbanor ut på huvudgatorna. Vid sidan av att de är utpekade i cykelplanen är det viktigt att anlägga cykelbanor på dessa sträckor eftersom busstrafik trafikerar gatorna och att skolor och förskolor finns utmed sträckan. Thorsten Levenstams väg är nyligen ombyggd inom etapp 1 och är förberedd för att ha enkelriktade cykelbanor på vardera sida gatan på 1,5 meter. På Nils Lövgrens väg anläggs en separerad cykelbana för dubbelriktad cykeltrafik på norra sidan gatan. Cykelbanan görs 2,5 meter bred och placeras på norra sidan med tanke på skolans läge och att fler målpunkter finns där. Dessa cykelbanor kan i kommande etapper förlängas österut. På nya huvudgatan skapas enkelriktade cykelbanor på vardera sida. Skälet till att de görs enkelriktade på båda sidor och inte dubbelriktade på ena sidan är att det finns målpunkter och entréer på båda sidor och att trafiksäkerheten blir högre i de korsningspunkter som finns eftersom cyklisterna följer övrig trafik. På huvudgatan kommer cykelbanornas bredd att variera. En ambition har varit att öka standarden från 1,5 meter breda till 2,25 meter breda. Detta för att göra cyklingen än mer attraktiv genom bättre framkomlighet men också för att huvudgatan har en brant lutning. Med bredare cykelbana i det branta partiet skapas bättre förutsättning att cykla om och i bredd. Huvudgatans cykelbanor kommer i en framtida etapp förlängas norrut mot Pepparkaksgränd.



Karta över stadens pendlingscykelstråk i rött och huvudstråk i blått. Karta hämtad från stadens cykelplan.



ENKELRIKTAD CYKELBANA

DUBBELRIKTAD CYKELBANA

KOMBINERAD GÅNG- OCH CYKELBANA



Illustration visandes cykelinfrastrukturen. Illustrationsplan framtagen av Landskapslaget och är bearbetad av Tyréns.

KOLLEKTIVTRAFIK

En viktig förutsättning för att kunna tillgängliggöra området och skapa en bra grund för hållbara resor är busstrafik. Stora Sköndal kommer innehålla en stor blandning av arbetsplatser, bostäder, verksamheter och skolor. Med kapacitetsstark busstrafik som kopplar samman området med närliggande tunnelbana, pendeltåg och stombussstrafik skapas goda förutsättningar att resa kollektivt till och från området.

Likt den planering för kollektivtrafik som presenterades i programmet har principen i denna detaljplaneetapp varit att skapa förutsättningar för busstrafik på områdets huvudgator. Hållplatslägen har planerats in i de lägen som redovisas i illustration på kommande sida. Dessa hållplatslägen ligger med 350–450 meters mellanrum. Hållplatstypen som används är körbanehållplats och dimensioneras i längd för ledbuss. Cykelbanor leds bakom väderskydden.

I en framtid när huvudgatan förlängs norrut skapas en möjlighet att trafikera med busstrafik genom området och norrut till bytespunkt Norra Sköndal. Att nå denna bytespunkt är viktigt eftersom där finns stombussstrafik som trafikerar Gullmarsplan och City. Mellan bytespunkt Norra Sköndal och den nya skolan i området är gångavståndet fågelvägen cirka 1 kilometer. I illustrationen intill kan det konstateras att ett gångavstånd fågelvägen till hållplatser på 400 meter kommer klaras inom hela området.

Utformningen för busstrafiken är gjord utifrån riktlinjer i Trafikförvaltningens planeringsdokument RiBuss. Huvudgatans körfält är generellt 3,5 meter breda med breddökningar i kurvor. Korsningar är dimensionerade utifrån körspår för boggibuss. I framtagande av detaljplanen har en dialog förts med Trafikförvaltningen angående utformning för busstrafik och framtida trafikeringmöjligheter.

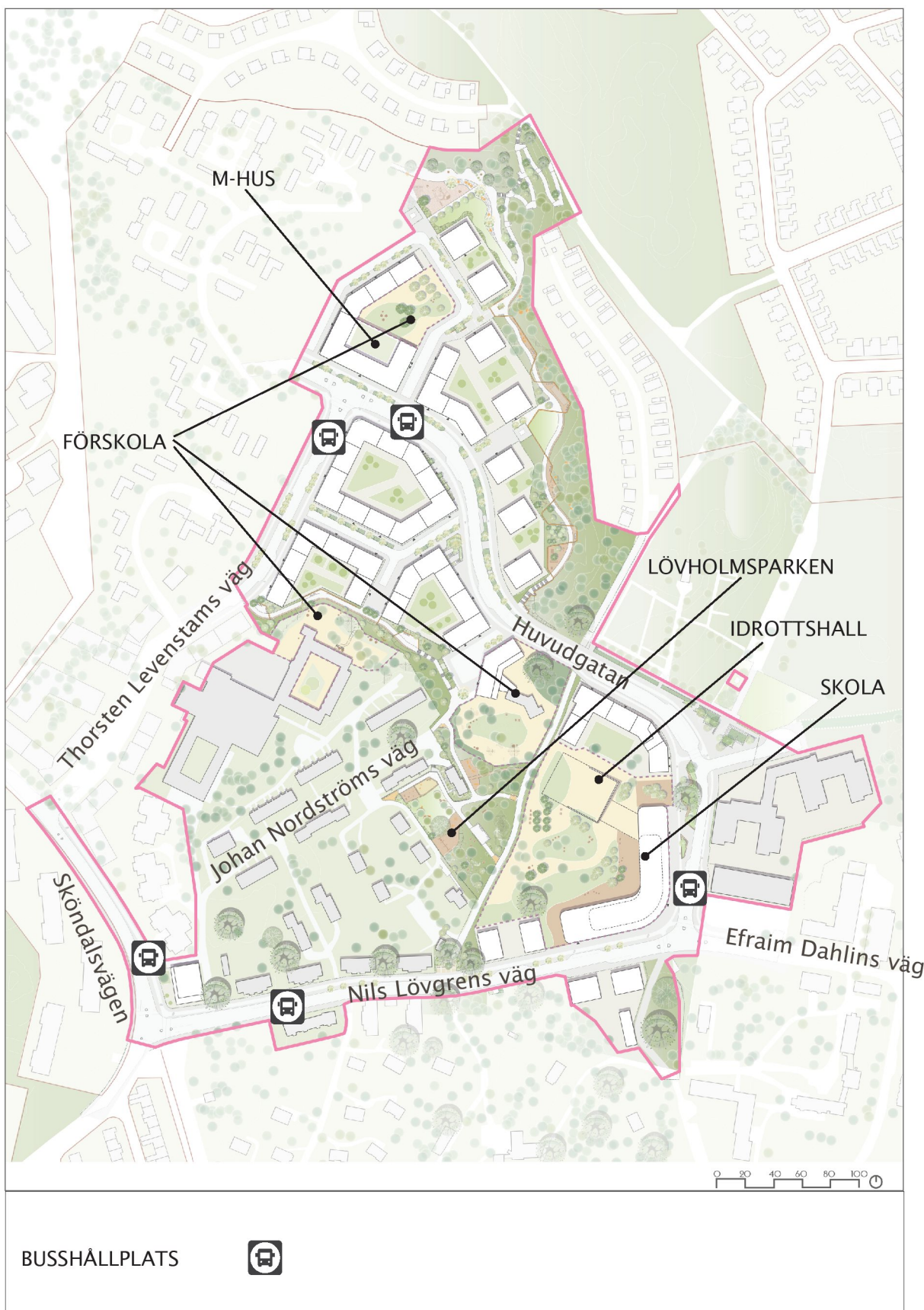


Illustration visandes hållplatslägen. Illustrationsplan framtagen av Landskapslaget och bearbetad av Tyréns.

FORDONSTRAFIK

I denna etapp etableras större delen av huvudgatanätet för Stora Sköndal. Bortsett den nordliga kopplingen mot Pepparkaksgränd byggs Nils Lövgrens väg om och knyts samman med Thorstens Levenstams väg via en ny huvudgata. Dessa huvudgator är stommen i gatanätet och samlar upp mindre lokalgator och för att knyta samman området. Huvudgatorna utformas för att hantera effektiva transporter med hållbara trafikslag samtidigt som de ska möjliggöra dagvattenhantering, grönska och skapa platser för vistelse. Samtliga huvudgator är dimensionerade för busstrafik och har separata cykelbanor. Lokalgatornas funktion är mer att likna vid bostadsgator där trafiken inte är lika intensiv med mindre ytor för fordonstrafiken till fördel för grönska och vistelse. Med områdets övergripande parkerings- och mobilitetsstrategi, att samla parkering i M-hus och i större gemensamma garage, finns inget behov av att skapa separat angörings- eller parkeringszon på lokalgatorna. Istället sker angöring i körbanan. På huvudgatorna finns utrymme för en mindre mängd angöring som primärt skapas för att klara tillgänglighet till entréer eller på platser där lastning och lossning behöver ske. Lokalgatorna planeras för 30 km/h och huvudgatorna 40 km/h.

Områdets topografi gör att vissa gator får lutningar över 5%. På en cirka 250 meter lång sträcka mellan Stora Sköndals kyrkogård norrut till cirka 50 meter innan korsningen med Thorsten Levenstams väg lutar gatan 7%. Även lokalgatan som binder samman Thorsten Levenstams väg och huvudgatan får en lutning på över 7%. För gator med större lutningar är det viktigt att säkerställa att bussar inte tvingas till onödiga stopp och att angöring, sophämtning och leveranser helst sker från andra gator.

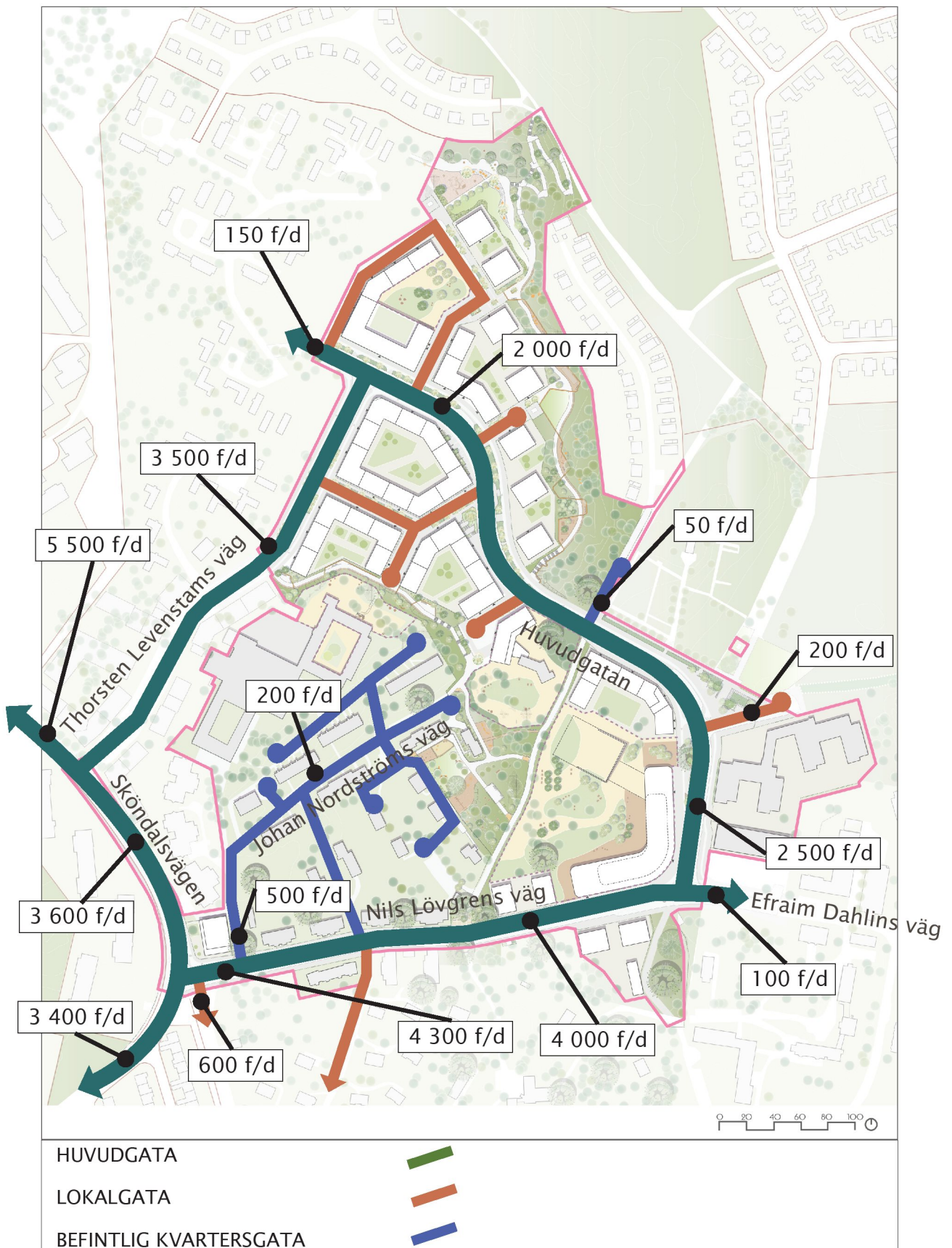
Eftersom denna detaljplan är en etapp i en större utbyggnad av Stora Sköndal kommer ett antal provisoriska anslutningar finnas mellan nya gator och befintliga gator. Där Nils Lövgrens väg ansluter mot den nya huvudgatan förberedes för en koppling österut i riktning mot Flatens Naturreservat. I norr skapas en provisorisk anslutning i korsningen mellan Thorsten Levenstams väg och nya huvudgatan som ansluter till de delar av Skogsbyn som inte berörs av denna etapp. Vid anslutningen mot Sköndalsvägen är den långsiktiga lösningen att Herbert Widmans vägs anslutning mot Nils Lövgrens väg stängs. Dock förutsätter det ombyggnad av Gustaf Ljunggrens väg som ligger utanför denna etapp. Därför föreslås en provisorisk anslutning mellan H Widmans och Nils Lövgrens väg.

TRAFIKPROGNOS

I planeringen av Stora Sköndals utveckling har ett antal trafikanalyser genomförts för att studera effekterna av tillkommande trafik inom planområdet och på anslutande vägnät. Även om höga ambitioner finns gällande hållbart resande är exploateringen relativt stor sett till hur Sköndal ser ut idag. Vidare finns också få kopplingar till det övergripande vägnätet vilket gör att en stor del av trafiken koncentreras till ett fåtal punkter där de ska ansluta till exempelvis Nynäsvägen, Tyresövägen eller Örbyleden.

Som grund för analyserna finns ett arbete från programskedet att utgå ifrån. Utifrån dessa har M4Traffic tagit fram nya och uppdaterade prognoser och analyser som också tar hänsyn till den ökade exploateringen jämfört med programmet. Två scenarier har studerats. Tanken med framtagna prognoser är att dels visa på denna detaljplaneetapps tillkommande trafik och dels visa på ett scenario när hela Stora Sköndal är utbyggt. Det förstnämnda scenariot tar sikte på 2029 och den som studerar ett fullt utbyggt Stora Sköndal tar sikte på 2040. Just 2040 är också det prognosår som används av Trafikverket i sina större prognoser för det statliga vägnätet. Framtagna prognoser tar hänsyn till och bygger på data från staden och Trafikverkets modeller och planerad utbyggnad av bostäder och infrastruktur.

I illustrationen intill framgår prognosticerade trafikmängder 2029 i området. Som synes får huvudgatorna mest trafik och samtliga trafikströmmar till och från området kommer via Sköndalsvägen. Som en jämförelse mot dagens trafikmängder ökar trafiken med cirka 2 000 fordon per dygn på Nils Lövgrens väg och Thorsten Levenstams väg. Ökningen på Sköndalsvägen söder om planområdet är cirka 700 fordon per dygn och norr om Thorsten Levenstams väg cirka 2 700 fordon per dygn. Som ökningarna indikerar så visar analyserna på att biltrafiken främst söker sig norrut på Sköndalsvägen för att nå Nynäsvägen. Genomförda trafikanalyser visar inte på någon köbildning inom planområdet eller inom Sköndal i stort. De framkomlighetsproblem som redan finns idag och som är oförändrade eller något sämre i framtiden finns på Nynäsvägen. Det scenario som tagits fram för år 2040 har använts inom denna detaljplaneetapp för att beräkna buller.



GATURUMMEN

Med den om- och utbyggnad av gator som sker tillkommer ett antal nya gaturum. Dessa gaturum ska inte bara hantera funktioner som att transportera människor utan ska även innehålla andra funktioner och kvalitéer. Vistelse, grönska och dagvattenhantering är viktiga aspekter i utformning av gaturummen.

LOKALGATA

Områdets nya lokalgator är generellt 14 meter breda (exklusive förgårdsmark vid kvarteren). Beroende på plats varierar gaturummets bredd beroende på om det finns förgårdsmark eller inte. Som typsektionen visar är körbanan 5,5 meter bred och ingen separat angörings- och parkeringszon finns. Dessa gator förutsätts regleras med parkeringsförbud och endast kortare angöring för av- och påstigning samt lassning och lossning tillåts. Träd planeras utmed en sida av gatan. Gångbanorna görs 3,5 meter breda på sidan utan träd och 2,5 meter breda på sidan med träd.

På dessa gator sker cykling i blandtrafik eftersom hastigheterna ska hållas under 30 km/h.

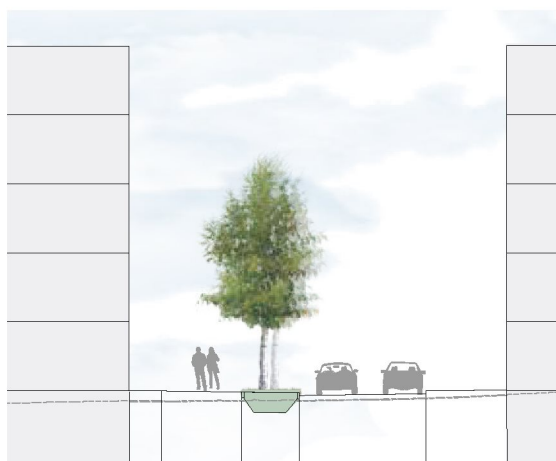
NILS LÖVGRENS VÄG

Denna gata utgör en av områdets huvudgator och ansluter mot Sköndalsvägen. Gatan kommer trafikeras av busstrafik och förses med separerade, dubbelriktade cykelbanor på gatans norra sida. Eftersom befintliga bostäder finns utmed gatan kommer gatans bredd att variera. På gatans norra sida skapas växelvis plats för träd och angöring i samma zon.

Denna gata utformas för 40 km/h med undantag för sträckor utanför skolor och förskolor.

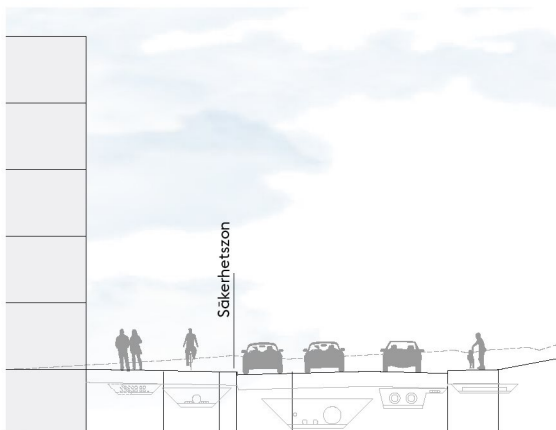
THORSTEN LEVENSTAMS VÄG

Som en del i etapp 1 har Thorstens Levenstams väg byggts om. I etapp 2 förlängs sektionen fram till mötet med den nya huvudgatan. Likt huvudgatan finns här enkelriktade cykelstråk på vardera sida och yta för träd på södra sidan. Träd och angöring delar samma zon. Eftersom denna gata utgör en huvudgata i området är den dimensionerad för busstrafik. Dock med smalare körfält enligt äldre krav i RiBuss.



Förgårdsmark	Gångbana	Växtbädd/ dagvatten	Körbana	Gångbana
1.0	2.5	2.5	5.5	3.5

Typsektion för områdets lokalgator framtagen av Landskapslaget.



Gångbana	Dubbelriktad Cykelbana	Angöring	Körbana	Gångbana
3.5	2.5	0.8	2.5	7.0

Typsektion för Nils Lövgrens väg framtagen av Landskapslaget.

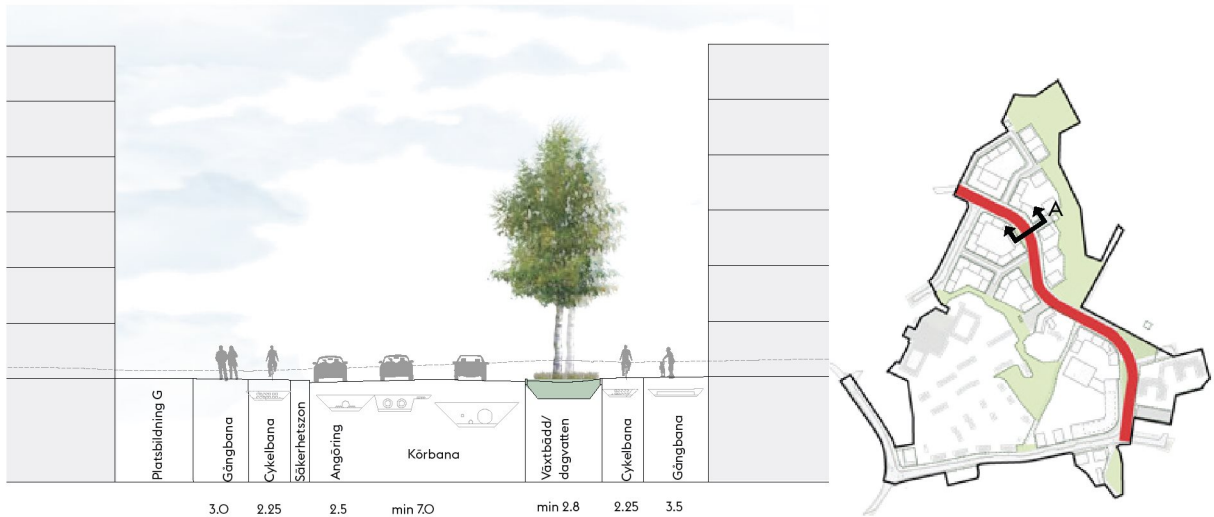


Gångbana	Cykelbana	Växtbädd/ möbleringszon/ angöring	Körbana	Växtbädd/ möbleringszon/ angöring	Cykelbana	Gångbana
3.5	1.5	3.0	7.0	3.0	1.5	3.5

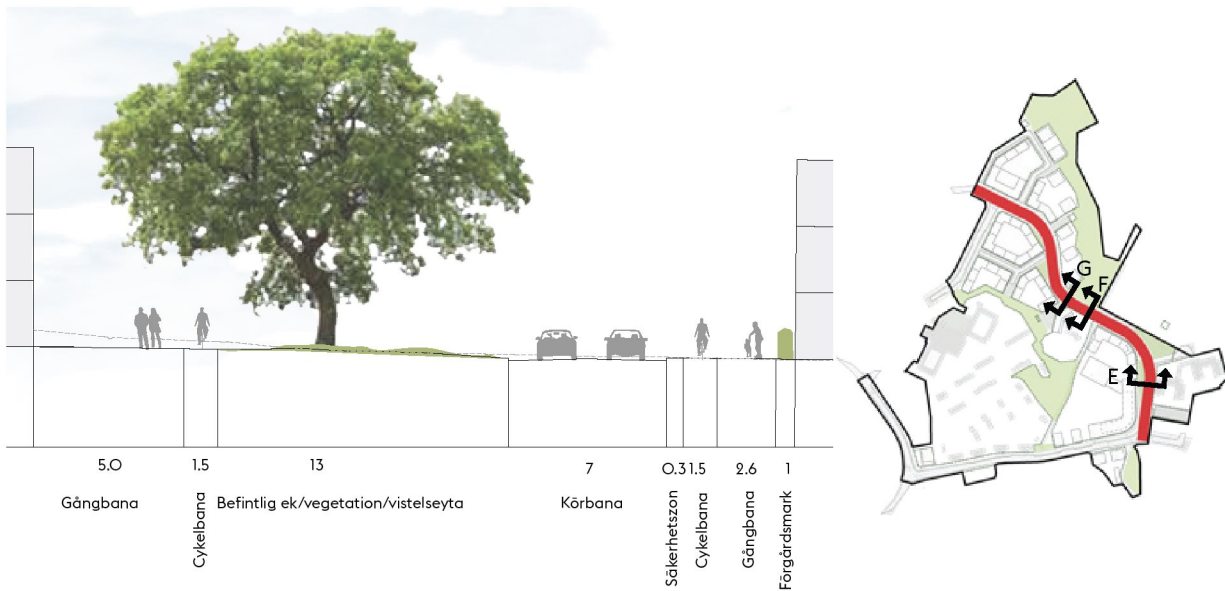
Typsektion för Thorsten Levenstams väg framtagen av Landskapslaget.

HUVUDGATAN

Den nya huvudgatan skiftar karaktär utmed hela sin sträcka. I söder vid anslutningen mot Nils Lövgrens väg skapas ett stort öppet gaturum i skolans norra ände kring den stora eken som bevaras. Vidare norrut i gatans branta parti breddas cykelbanorna och bebyggelsen är något indragen från gatan för att hantera nivåskillnader. I detta parti skapas också bredare ytor för träd och dagvattenhantering på gatans östra sida.



Sektion för huvudgatan, i läge A, framtagen av Landskapslaget.



Sektion för huvudgatan, i läge E, framtagen av Landskapslaget.

PARKERING OCH ANGÖRING

En viktig funktion för områdets gator är att skapa tillgänglighet. För biltrafiken är det önskvärt att denna tillgänglighet planeras på rätt nivå. Med detta menas att biltrafiken inte ska få onödigt mycket utrymme eftersom det skapar buller, lägre nivå av trafiksäkerhet och mer ohållbara resvanor. Dock måste grundläggande angöringsmöjligheter för boende, avfallshandling och angöring för personer med funktionsvariationer säkerställas. I skrivande stund är inte områdets avfallshandling beslutad. Beroende på val av lösning kan det krävas olika mycket utrymme i gaturummet, möjlighet till angöring och eventuell vändmöjlighet. Denna fråga studeras vidare.

PARKERING OCH MOBILITET

Parkerings- och mobilitetsfrågor har utretts i separat uppdrag men är viktigt att redogöra för på en övergripande nivå för att förstå områdets trafikplanering och trafikutformning. Den övergripande strategin är att samla parkeringen till M-hus och större områdesgemensamma garage. I undantagsfall medges även garage under enskilda kvarter. Med en samlad parkering kan en bättre balans av utbud och efterfrågan på parkering skapas. I denna etapp planeras för garage under två kvarter, E och G. Även i M-huset inryms parkering i ett garage under gården.

Vid planering av parkeringsutbud tas parkeringstal fram via Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. De parkeringstal som tagits fram i Trafikutredningsbyråns utredning ligger mellan 0,4 och 0,24. I dessa parkeringstal finns en "rabatt" inräknad som gör att parkeringstalet kan sänkas givet att byggaktören genomför så kallade mobilitetsåtgärder. Utredningen föreslår tre mobilitetsåtgärder:

- **Tydlig kommunikation och personligt möte** - Genom att marknadsföra och informera om möjlighet till hållbart resande kan nya invånares färdmedelsval påverkas.
- **Bilpool** - Tar bort behov av att äga egen bil eftersom bilar kan bokas vid behov
- **Cykelpool för el-assisterade ladd- och transportcyklar** - Med en bra infrastruktur för cykel och möjlighet att boka laddcykel vid behov skapas ett fullgott alternativ till bilen för transport och inköpsresor.

ANGÖRING

En grundläggande princip för hur parkering och angöring ska lösas lades fast i programmet. Denna princip bygger på att parkering för bostäderna ska skapas i M-husen och i undantagsfall i garage under respektive kvarter. I denna princip ingår att ingen gatuparkering skapas utan att endast grundläggande möjlighet till angöring ska tillgodoses. Man ska alltså kunna stanna till kort för av- och påstigning samt i- och urlastning men inte långtidsparkera på gatan.

Som framgår av tidigare beskrivning av gaturummen planeras det inte för någon parkerings- eller angöringszon på lokalgatorna. På dessa gator planeras ett generellt parkeringsförbud vilket innebär att man kan stanna och angöra kort, för i- och urlastning, men man får inte parkera. Undantaget är personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrad som får parkera 3 timmar på gata med parkeringsförbud. På huvudgatorna kommer fickor med angöring eller lastplatser skapas på vissa platser för att kunna säkerställa tillgänglighet till entréer och att lastning och lossning inte sker från körfält eftersom det hindrar och stoppar upp busstrafiken.

En utmaning som finns är att klara tillgänglighet till entréer inom 25 meter för RHP då inga underbyggda garage finns vid bostadskvarteren. För att klara kravet måste detta lösas på allmän gata. Om behov uppstår kan en ansökan via trafikkontoret göra att en ruta 2x5 meter målas upp för parkering för rörelsehindrede. Det förutsätter dock anslutande gångbana som är hinderfri.

Viktiga riktlinjer att följa i planering och projektering:

- Angöring för rörelsehindrad bör kunna ske 10 meter från entré enligt Stockholms stads riktlinjer. Om 10-meters riktlinjen inte kan uppfyllas ska Boverkets krav om 25 meter uppfyllas.
- RHP placeras i första hand på kvartersmark. Kan det inte lösas där kan det bli aktuellt med RHP på allmän plats.
- Angöring vid hämtning av avfallskärl bör kunna ske 10 meter från avfallsrum.
- Vid hämtning av avfall får backning ej ske över gång och cykelbana för att nå miljörum.
- Uppställning av avfallsfordon får ej ske på gång- och cykelbana.

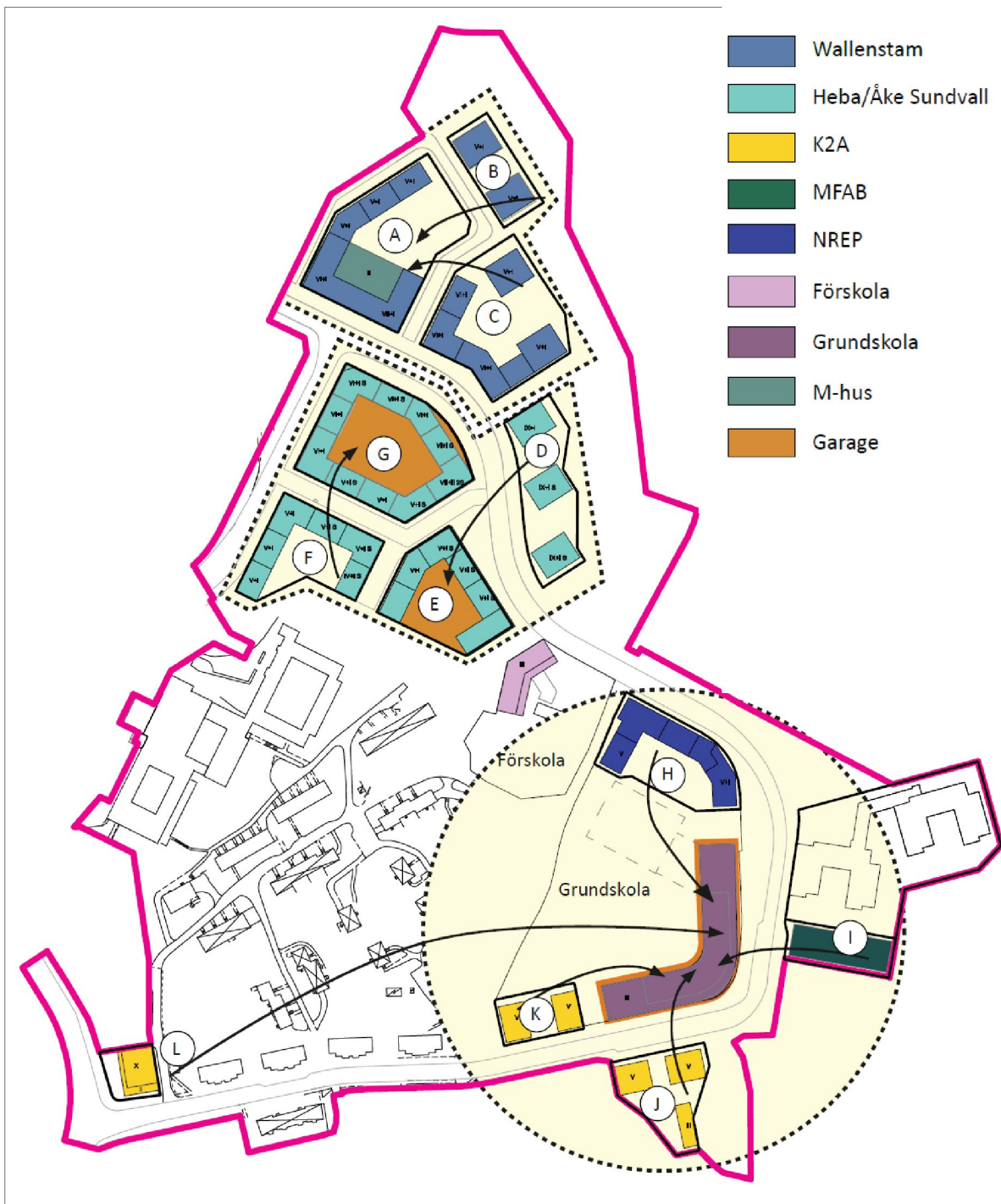


Illustration över planerat utbud och samordning av parkering. Illustration hämtad från rapport "Parkerings- och mobilitetsstrategi för DP2A Stora Sköndal - TUB".

Tyréns AB

Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte Stockholm
Org.Nr: 553194-7986

