

TRAFIKUTREDNING SKÄRGÅRDSSKOGEN
PM TRAFIK OCH MOBILITET



2022-12-09

Innehåll

1	INLEDNING.....	3
1.1	BAKGRUND	3
1.2	SYFTE.....	3
1.3	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	3
2	NULÄGESBESKRIVNING	3
2.1	ÖVERSIKT	3
2.2	GÅNGNÄT	3
2.3	CYKELNÄT.....	4
2.4	BILVÄGNÄT	4
2.5	KOLLEKTIVTRAFIK.....	5
3	PLANERAD EXPLOATERING OCH INFRASTRUKTUR.....	5
3.1	ÖVERSIKT EXPLOATERING.....	5
3.2	GATUSTRUKTUR OCH SEKTIONER	6
3.3	GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT	8
3.4	KOLLEKTIVTRAFIKNÄT	10
3.5	BILVÄGNÄT	10
3.6	ANGÖRING OCH AVFALLSHANTERING	10
3.7	PARKERING	11
4	KONSEKVENSER	12
4.1	TILLGÄNGLIGHET	12
4.2	TRYGGHET	12
4.3	TRAFIKSÄKERHET	12
4.4	FRAMKOMLIGHET	12

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Projektet Skärgårdsskogen syftar till att ta fram en detaljplan som ska möjliggöra omkring 800 bostäder samt förskola och övriga lokaler i det kuperade skogsområdet mellan Skarpnäcksstaden och Flygfältsgatan.

1.2 SYFTE

Tyréns fått i uppdrag att utforma gatunätet inom planområdet och utreda hur trafiken inom området ska hanteras på bästa sätt.

1.3 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Skärgårdsskogen är ett av sex delområden som pekas ut i *Program för Bagarmossen och Skarpnäck (dnr 2014-12380)*. I programmet framgår att exploateringen av Skärgårdsskogen ska ta hänsyn till befintlig terräng och genomföras med så små nivåförändringar som möjligt. Vidare står det att området bör utformas så att områdets samband med befintliga gång- och cykelstråk och till omgivande stadsdelar förstärks och orienterbarheten förbättras. För att skapa ett naturligt samband med det befintliga gatunätet har man i programmet kommit fram till att området bör ha gatukopplingar mot både Flygfältsgatan, Zeppelinargatan och Pilottorget. Området är även utpekade som stadsutvecklingsområde i översiktsplanen.

I Start-PM beskrivs syftet med planen vara att skapa ett attraktivt bostadsområde med goda kommunikationer, i ett kollektivtrafiknära område. Det fastslås även att området ska ha tydliga kopplingar till Zeppelinargatan, Pilottorget, och Flygfältsgatan för bil-, cykel- och gångtrafik. En aspekt som lyfts fram särskilt är att skapa en trygg och grön bostadsgata av Flygfältsgatan. Planen ska även möjliggöra en framtida gång- och cykelbro över Tyresövägen samt en framtida tunnelbaneuppgång inom planområdet.

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 ÖVERSIKT

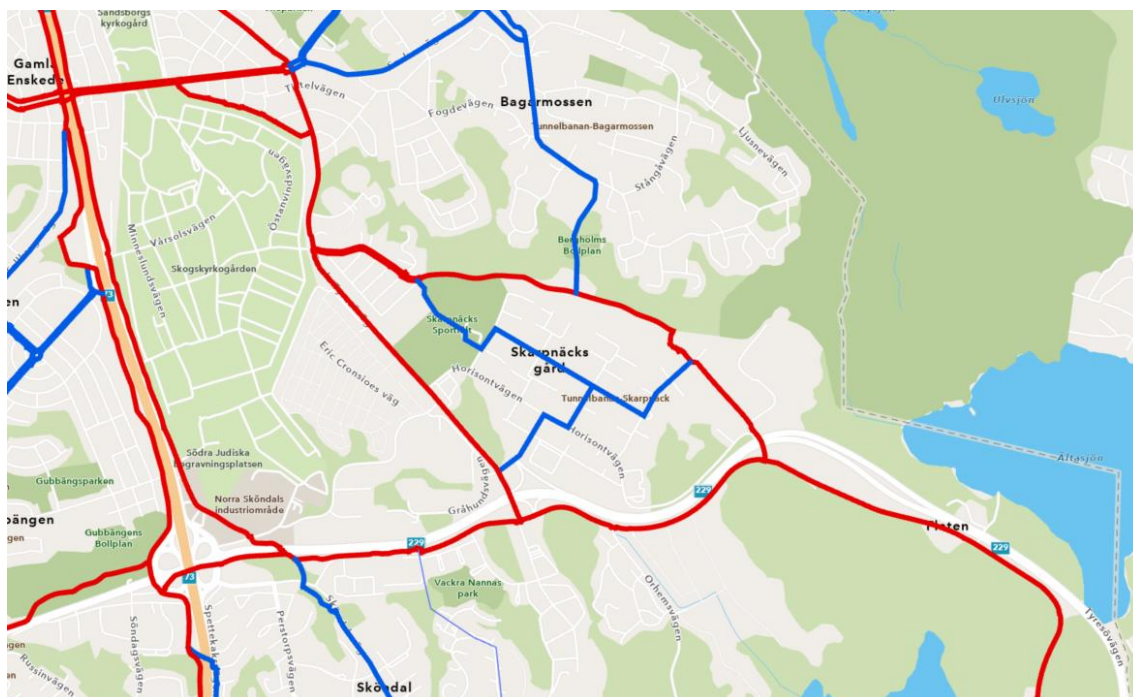
Skarpnäck byggdes ut från början på 1980-talet med sin tegelröda bebyggelse i en tydlig kvartersstruktur karakteriserad av slutna kvarter med grönskande innergårdar. Senare tillkom även mindre tillägg med radhusbebyggelse. Centralt för utvecklingen av Skarpnäck var förlängningen av tunnelbanan från Bagarmossen. Området har en tydlig struktur med centrala huvudgator som binds samman av sekundära lokal- och bostadsgator.

2.2 GÅNGNÄT

Inom planområdet finns idag ett större gång- och cykelstråk som ansluter till Zeppelinargatan i väst, Pilottorget i nordväst och Tåtorpsvägen på två ställen i öst. Skateparken utgör en tydlig målpunkt och ligger tydligt kopplat till dessa stråk. I planområdets sydvästra del finns en gång- och cykelbro över Tyresövägen. I övrigt följer omgivande gångstråk Skarpnäcks gatustruktur. Tydliga målpunkter är tunnelbana, busshållplatser samt service utmed Skarpnäcks allé. Även sportfältet i nordväst och rekreativa miljöer i norr mot Bagarmossen och i söder mot Flaten utgör viktiga målpunkter för fotgängare.

2.3 CYKELNÄT

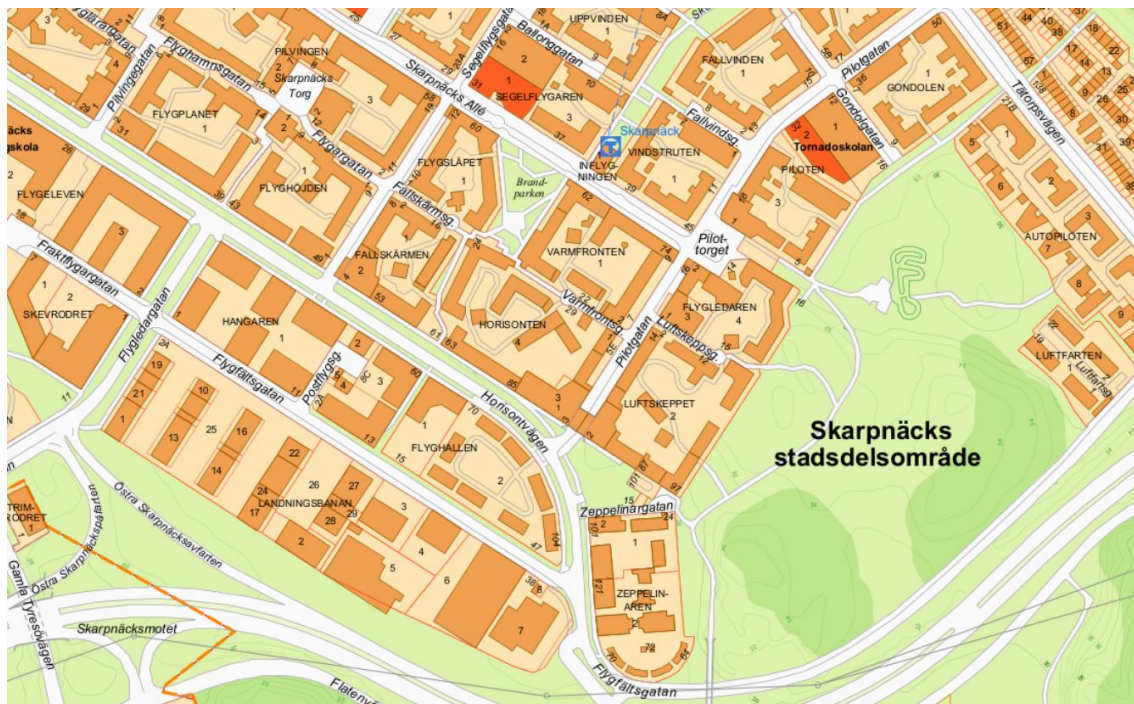
Områdets primära cykelstråk utgörs av Flatenvägen, Sandåkravägen, Tåtorpsvägen, Gamla Tyresövägen och Skarpnäcksvägen (se Figur 1). För att nå dessa större cykelstråk finns ett huvudnät av kombinerade gång- och cykelvägar inom Skarpnäck på Horisontvägen, Flygfältsgatan, Flygledargatan och Vinggatan. Även Segelflysgatan är utpekad som en del av huvudnätet i stadens cykelplan från 2022. Utöver dessa stråk, och det stråk som nämns i avsnitt 2.2, finns även gång- och cykelstråk i parkmiljö mellan Skarpnäck och Bagarmossen, medan cykling sker i blandtrafik på övriga gator.



Figur 1 Primära stråk (röd) och huvudnät (blå) runt Skarpnäck.

2.4 BILVÄGNÄT

Inom utredningsområdet för Skärgårdsskogen finns idag inga bilvägar. I övriga Skarpnäck är gatustrukturen uppbyggd med Skarpnäcks Allé som en tydlig central huvudgata inom bostadsbebyggelsen som sträcker sig mellan sportfältet i nordväst och Pilottorget i sydost (se Figur 2). Parallellt med Skarpnäcks allé går Horisontvägen i samma väderstreck och utgör en avgränsning mellan bostadsbebyggelsen på norra sidan och verksamhetsområdet på södra sidan. Skarpnäcks större gator binds samman av ett finmaskigt nät av lokalgator och mindre bostadsgator med vändplaner. På de större gatorna finns angöring och parkering samt ändamålsplatser vid större målpunkter. På lokalgator och mindre bostadsgator råder i regel parkeringsförbud. Långtidsparkering finns i ett antal större parkeringsgarage.



Figur 2 Befintligt gatunät i närområdet (bildkälla Stockholms stad 2022-11-23)

Skarpnäcksgatunätet är anslutet till det större kommunala och statliga vägnätet via Flygledargatan till trafikplats Skarpnäck och Gamla Tyresövägen samt till Flatenvägen via Flygfältsgatan. Hastigheterna i stadsdelen är utredda i *Hastighetsplan Stockholms stad del 3 – Östermalm, Rinkeby-Kista, Farsta och Skarpnäck*. Inom stadsdelen är högsta tillåtna hastighet 30 km/h, delar av Skarpnäcksgatan är dock reglerat som gångfartsområde. Horisontvägen och Flygfältsgatan som utgör en del av huvudvägnätet i Skarpnäck har 40 km/h som högsta tillåtna hastighet. Flygfältsgatans östra del, som passerar Skärgårdsskogen, är dock reglerad till 60 km/h.

2.5 KOLLEKTIVTRAFIK

Skarpnäck har goda kollektivtrafikförbindelser. Utöver tunnelbanan trafikeras området bland annat av stombusslinjerna 172 och 173 och linje 816. Linje 172 trafikerar Norsborg – Skarpnäck och 173 Skärholmen – Skarpnäck. Linje 816 trafikerar Tyresö centrum – Gullmarsplan. Linje 172 och 173 är stombusslinjer med 10-minuterstrafik under rusningstid.

3 PLANERAD EXPLOATERING OCH INFRASTRUKTUR

3.1 ÖVERSIKT EXPLOATERING

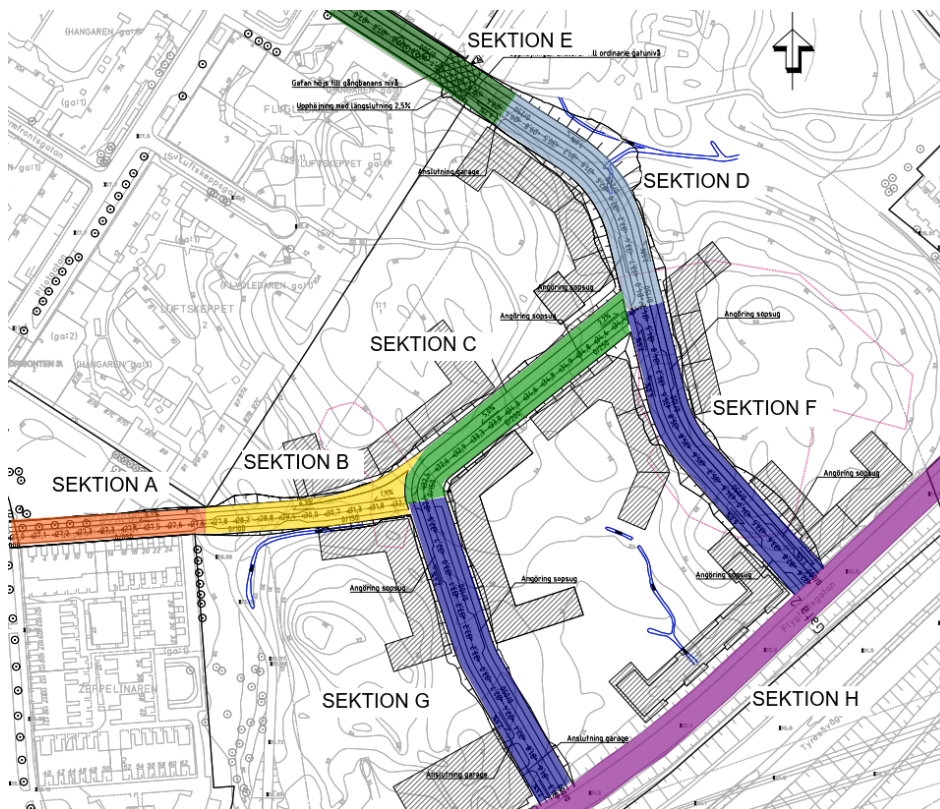
Planen är att bygga åtta kvarter som ska innehålla bostäder, såväl som verksamheter och förskola. Området binds samman av tre gator som även förbinder området med övriga Skarpnäck. Utöver gångbanor på vardera sida gatan föreslås även ett mer informellt naturstråk genom delar av kvarteren. Detta stråk bildar även en biologisk brygga mellan de båda naturområdena sydväst och nordost om Skärgårdsskogen. Figur 3 visar planområdets avgränsning och läge inom Skarpnäck.



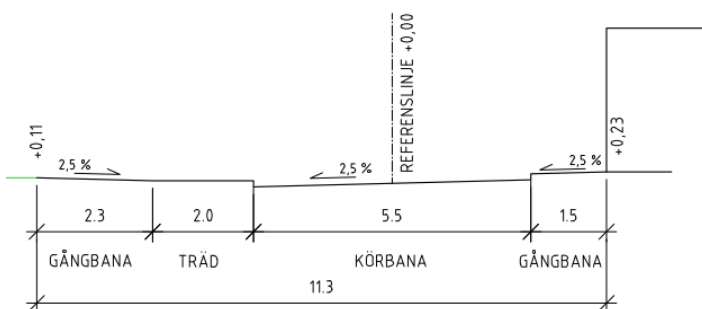
Figur 3 Översikt - planområdets avgränsning

3.2 GATUSTRUKTUR OCH SEKTIONER

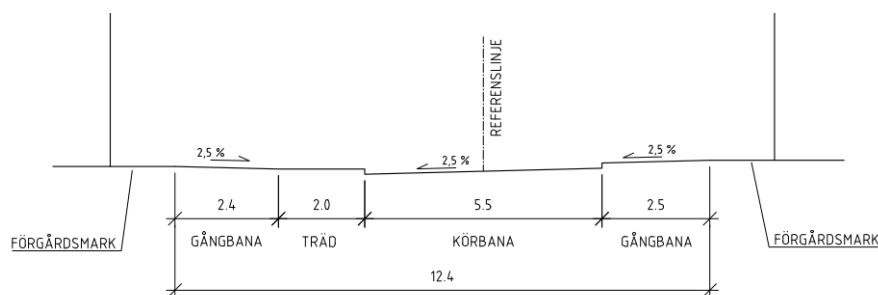
Det nya gatunätet är indelat i olika typsektioner enligt Figur 4. Körbanan har utformats med ensidigt tvärfall och huvudprincipen är att den bredare planteringszonen ska ta hand om körbanans dagvatten (se t.ex. Figur 7). Gatan förses med minst 3 meter bred gångbana på båda sidor förutom i sektion A och B, där anpassning har gjorts mot befintliga fastighetsgränser (se Figur 5 och Figur 6), Körbanebredden är 5,5 meter.



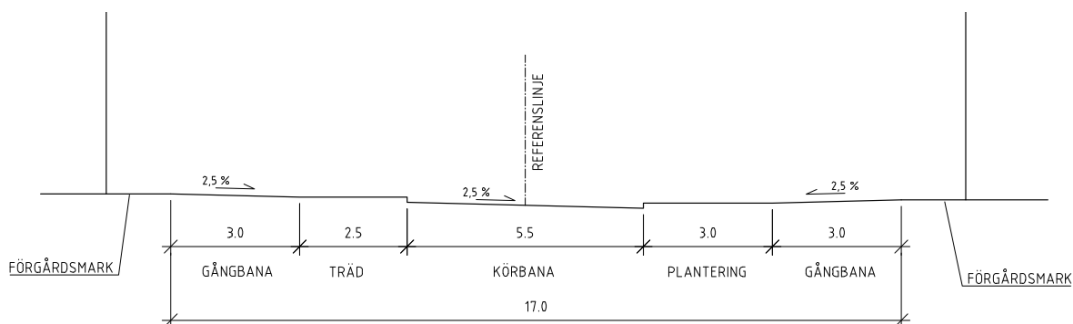
Figur 4 Sektionsindelning



Figur 5 Sektion A

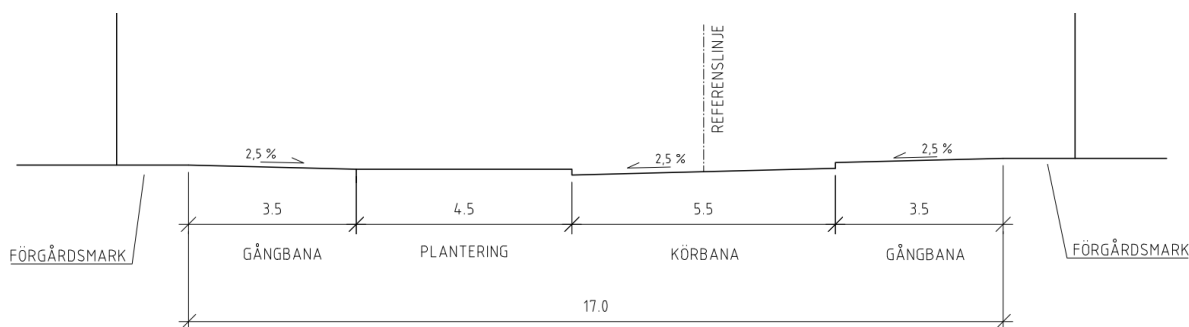


Figur 6 Sektion B



Figur 7 Sektion F-G

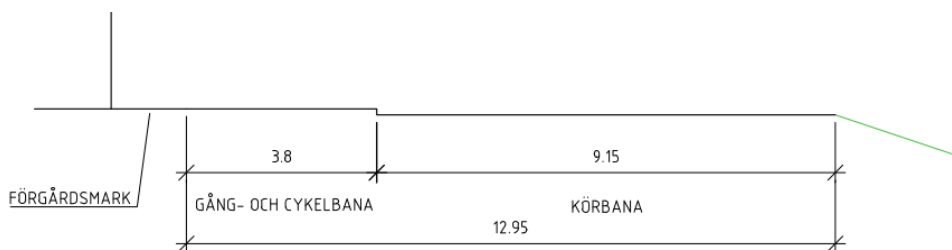
Sektion C (Figur 8) är utformad som ett grönt stråk, med en extra bred planteringsyta, och ska binda samman det gång- och cykelstråk som går på bron över Tyresövägen med parken nordost om planområdet. På det sättet ersätter denna sektion den gång- och cykelväg som idag går genom Skärgårdsskogen.



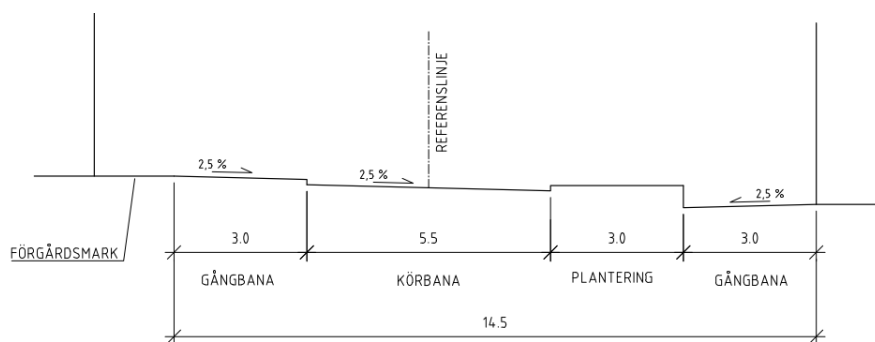
Figur 8 Sektion C

Gatuanslutningen mot Pilottorget har en egen sektion (se Figur 10) då hänsyn måste tas både till den begränsade bredden mellan befintliga fastigheter, såväl som till den höjdskillnad mellan gångbanorna som idag tas upp av en planteringszon. Någon bilkoppling till Pilottorget från detta håll finns inte idag och det finns vissa utmaningar kopplade till att göra en sådan koppling genom den befintliga miljön. Dessa utmaningar är framför allt kopplade till de nivåskillnader som idag präglar området och man får räkna med att omfattande anpassning av den befintliga utformningen kommer behöva ske där gatan ska anslutas.

Sektion H är befintlig sektion på Flygfältsgatan (se Figur 9).



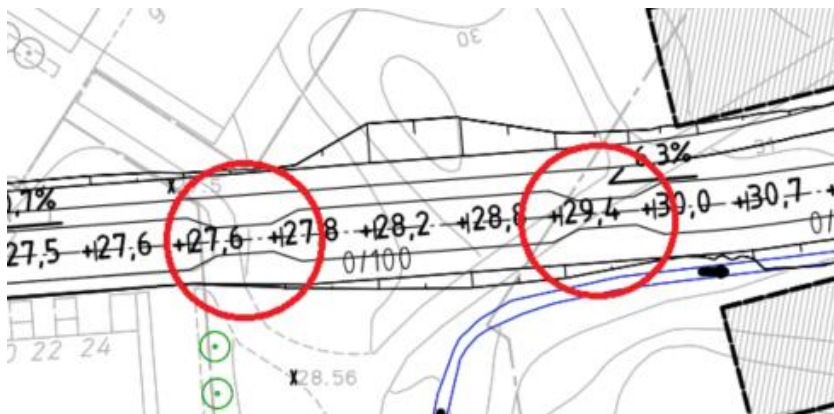
Figur 9 Sektion H (befintlig sektion Flygfältsgatan)



Figur 10 Sektion E

3.3 GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Det befintliga gång- och cykelvägnätet binds samman av Skärgårdsskogens gatustruktur och särskilda insatser i form av avsmalnande klackar eller upphöjningar har gjorts där gatan behöver korsas (se Figur 11 och Figur 12). I gatukorsningar har upphöjda, genomgående gångbanor valts i syfte att markera fotgängares företräde (se Figur 13). Då inga särskilda cykelbanor planeras förväntas cykling ske i blandtrafik.



Figur 11 Avsmalnad gata vid anslutning till gång- och cykelbana.



Figur 12 Upphöjd gata vid anslutning till parkstråk norr om området.



Figur 13 Korsning med genomgående gångbana

Gångbanornas bredd varierar mellan Zeppelinargatans befintliga gångbana med 1,5 meters bredd (se Figur 5) upp till 3,5 meters bredd i sektion C (se Figur 8). Den principiella bredden för själva området Skärgårdsskogen är dock 3 meter (se t.ex. Figur 7).

3.4 KOLLEKTIVTRAFIKNÄT

Skärgårdsskogen ligger cirka 400 meter från tunnelbanestation Skarpnäck och stombusslinjerna 172 och 173 samt linje 816 har hållplats på Horisontvägen inom ett avstånd på 250 meter. Då gångavstånden uppfyller Trafikförvaltningens rekommendationer i RiPLAN planeras ingen ytterligare kollektivtrafik i området.

3.5 BILVÄGNÄT

Bilvägnätet i Skärgårdsskogen kopplas samman med övriga Skarpnäck genom två kopplingar till Flygfältsgatan, såväl som gatukopplingar till Zeppelinargatan och Pilottorget. De senare gatorna har idag ingen genomfartstrafik och som en konsekvens av de nya kopplingarna förväntas trafiken öka på dessa platser, om än från låga värden. Trafikflödena inom Skärgårdsskogen och till angränsande gator beräknas totalt sett bli låga (se Figur 14). Pilotgatan, Skarpnäcks allé och Horisontvägen har redan idag låga trafikmängder, samtliga under 2000 fordon per dygn.

Trafikprognosen är baserad på 1000 lägenheter fördelat på åtta kvarter, två förskolor samt lokaler med blandad verksamhet i fastigheternas bottenvåningar. Trafikalstringsberäkningen har utförts med tre metoder: RVU Stockholm, Trafikverkets trafikalstringsverktyg samt erfarenhetsmässiga alstringstal. Resultatet från de tre metoderna har sedan sammanvägts.



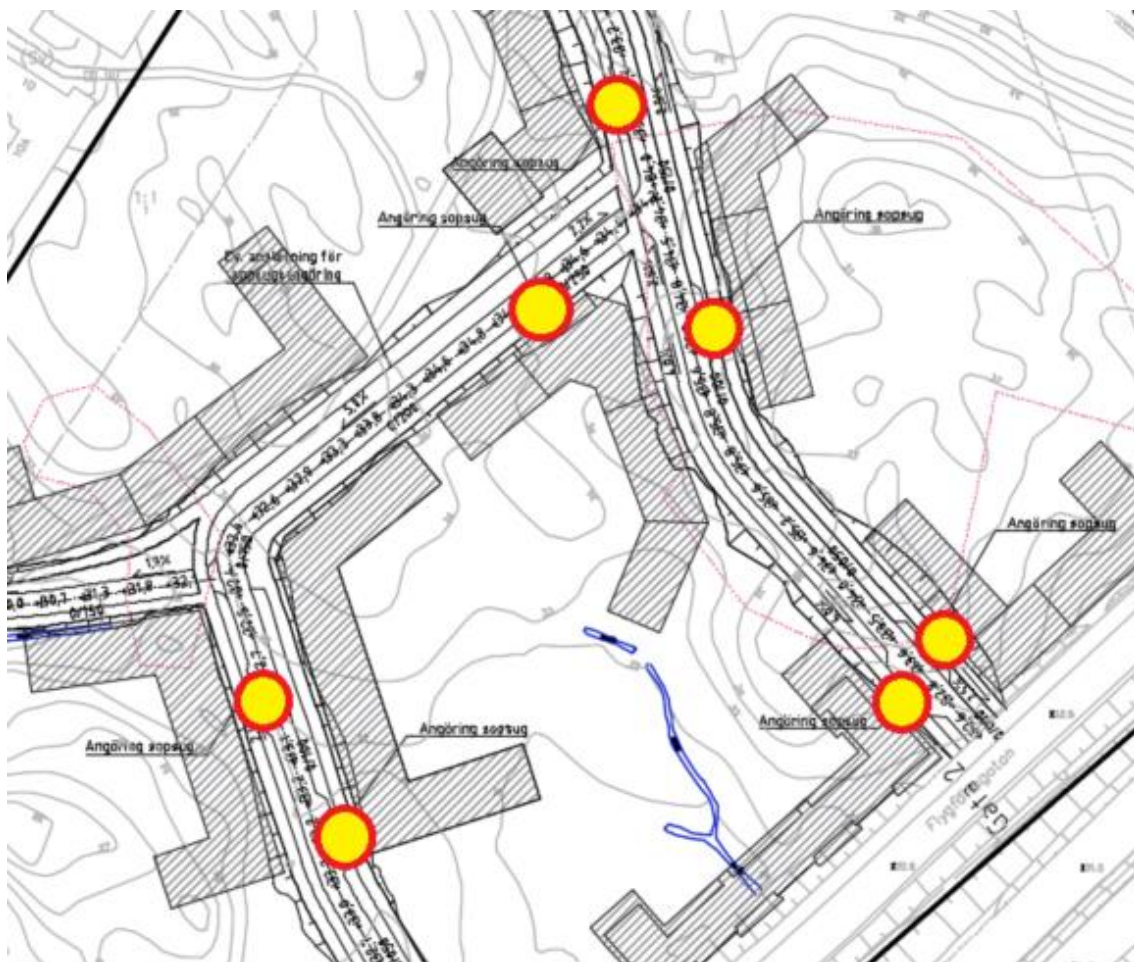
Figur 14 Trafikprognos 2040 (ÅDT = årsdygnstrafik. Genomsnittligt trafikflöde per dygn under ett år.)

3.6 ANGÖRING OCH AVFALLSHANTERING

Då det planerade gatunätet i Skärgårdsskogen uteslutande utgörs av lokalgator med låga trafikflöden föreslås angöring, i linje med *Gata Stockholm*, hanteras direkt i

körbanan. För att möjliggöra det skyltas gatan med parkeringsförbud, vilket tillåter kortare stopp för lastning- och lossning samt av- och påstigning.

Avfallshantering för fastigheterna sker med mobil sopsug med dockningspunkter på kvarteretsmark. Till grund för planeringen av detta ligger de riktlinjer som SVOA presenterar i dokumentet *Projektera och bygg för god avfallshantering*. Bedömningen har gjorts att angöring till dockningspunkterna teoretiskt sett kan ske i gata, förutsatt en lokal justering av gatans tvärfall till max 2 %. På grund av avståndet mellan gatan och kvarteretsmark har dock separata fickor för angöring föreslagits på flera platser. De föreslagna platserna uppfyller SVOA:s krav på en längslutning om max 5 %. På grund av områdets kuperade karaktär kan vissa fastigheter tvingas lösa sophantering på kvarteretsmark, då angöringsplatser som uppfyller SVOA:s inte har kunnat placeras längs gatan. I Figur 15 illustreras dockningspunkternas placering, och man ser tydligt att delar av området inte går att nå från gatan.



Figur 15 Dockningspunkter för sopsug

3.7 PARKERING

Boendeparkering för de nya bostäderna löses i garage. Ett gemensamt garage föreslås i områdets sydvästra del och vissa byggaktörer planerar även för egna garage i sina fastigheter. Inga parkeringsfickor föreslås i gaturummet.

Då behovet av mer permanenta RHP-platser i detta skede inte är känt har inga sådana platser tagits med i utformningsförslaget. I den mån de behövs ska dessa förläggas på

kvartersmark. Utöver RHP-platser för boende med detta behov finns möjligheten för personer med RHP-tillstånd att parkera längs gatan i tre timmar trots parkeringsförbud.

4 KONSEKVENSER

4.1 TILLGÄNGLIGHET

Skärgårdsskogen kommer vara ett bostadsområde med god tillgänglighet med närhet till kollektivtrafik och kopplingar för både bil, gång och cykel. Den kuperade terräng som kännetecknar området kommer dock göra att flera av vägarna in till området får en lutning som är brantare än vad som är önskvärt för gång- och cykeltrafik, men även för angöring och placering av RHP-platser. För att råda bot på det sistnämnda är det extra viktigt att sådana platser kan ordnas på kvartersmark där gatan är för brant.

4.2 TRYGGHET

Det planerade området Skärgårdsskogen placeras där det idag redan finns gång- och cykelstråk. Dessa befintliga stråk går genom en bergig skogsmiljö som har ett rekreativvärde, men som för en ensam cyklist eller fotgängare också kan upplevas som otrygg. Som redovisats ovan föreslås dessa stråk integreras i bostadsområdets belysta gatunät. Skärgårdsskogens gångbanor går i regel utmed bebyggelsens fasader, i ett aktivt gaturum med entréer till både bostäder och lokaler.

4.3 TRAFIKSÄKERHET

Skärgårdsskogen är planerat för en hastighet om 30 km/h och gatubelysning. Korsningspunkter för fotgängare kommer vara belysta och utmärkta, med upphöjda genomgående gångbanor som markerar fotgängares företräde (se Figur 13). I gatutformningen har hänsyn tagits till dessa förhållanden i val av vertikal- och horisontalradier.

Flera av områdets byggnader kommer ha fasader och entréer mot den befintliga Flygfältsgatan (se Figur 9). Flygfältsgatan är längs denna sträcka skyltad till hastigheten 60 km/h men kan, på grund av sin bredd och relativa rakhet, inbjuda till ännu högre hastigheter. Gatan trafikeras dessutom av buss. Med anledning av detta blir det viktigt att man, i kommande skeden, vidtar åtgärder för att säkerställa en trafiksäker miljö för boende, inte minst då ett av målen med projektet är att utveckla Flygfältsgatan till en trygg och grön bostadsgata.

4.4 FRAMKOMLIGHET

Det stråk som leder till gång- och cykelbron över Tyresövägen är prioriterat vad gäller framkomlighet. Detta stråk ersätts med, och integreras i, Skärgårdsskogens gatustruktur och åtgärder har vidtagits för att förbättra framkomligheten. Dessa åtgärder innefattar det ovan nämnda, gröna fotgängarstråket som ryms inom sektion C (se Figur 4 och Figur 8) samt de särskilda insatser som har gjorts där det befintliga stråket ansluter till och korsar Skärgårdsskogens gator (se avsnitt 3.3).

Även Flygfältsgatan bör prioriteras för framkomlighet, då denna trafikeras av buss och fungerar som genomfartsgata. I detta skede har gatans befintliga sektion bibehållits utan åtgärder. Det mål som lyfts fram i Start-PM, att Flygfältsgatan ska utvecklas till en grön och trygg bostadsgata, måste genomföras med hänsyn till gatans framkomlighet.