

Trafikutredning Sköndalsvägen

Förenklad programhandling

December 2021

Uppdrag Trafikutredning Sköndalsvägen, 304716

Titel på rapport: Trafikutredning Sköndalsvägen
Förenklad programhandling

Datum: 2021-12-10

Medverkande

Beställare: Stockholms stad, Trafikkontoret
Kontaktperson: Anton Anander

Konsult: Tyréns
Uppdragsansvarig: Hrund Skarphedinsdottir
Trafikplanerare: Joakim Bergqvist
Trafikplanerare: Sam Hirsch
Kvalitetsgranskare: Per Francke

Revideringar

Revideringsdatum: 2021-12-10

Version: 1,0

Initialer: JB

Sammanfattning

Sköndalsvägen är ett utpekat huvudstråk i Stockholms stads cykelplan. Längs sträckan finns idag varken cykelfält eller cykelbana utan cykling sker i blandtrafik. I samband med utbyggnaden av Stora Sköndal kommer fler gå, cykla, åka kollektivt samt åka bil genom Sköndal vilket kommer påverka befintliga gators trafikförutsättningar. Sköndalsvägen har särskilt pekats ut och frågor har väckts kring hur dagens utformning ska kunna hantera ökade trafikmängder och vilka åtgärder som kan tänkas behövas.

I tidigare utredningsskeden har dubbelriktad gång- och cykelbana på Sköndalsvägens östra sida konstaterats vara det alternativ som är mest yteffektivt och bäst kan sammankopplas med anslutande cykelprojekt. Syftet med föreliggande trafikutredning är att ta fram en fördjupad beskrivning av förslaget. Studien innefattar att ta fram skisser på inmätt underlag och göra en konsekvensbeskrivning av förslaget. Ett särskilt fokus läggs på hur angöring till fastigheterna längs med Sköndalsvägen ska kunna lösas när den föreslagna cykelbanan byggs.

Den stora förändringen med förslaget är att all angöring och parkering utmed sträckan behöver utgå då det inte längre ryms inom gatusektionens bredd. Med tydligare separation och minskning av fasta hinder (i form av parkerade bilar) bedöms det inte föreligga någon försämring av trafiksäkerhet eller framkomlighet för något trafikslag. Gående får bland annat tydligare separering mot motorfordonstrafiken och större väntyta vid övergångsställen. Trafiksituationen för cyklister kommer upplevas som mer framkomlig och tryggare mot att cykla i blandtrafik bland bilar, bussar och parkerade fordon. Förslaget innebär

dessutom god sammankoppling med anslutande cykelprojekt vilket ger ett mer sammanhängande cykelvägnät. Även om en busshållplats (Dalbobranten) behöver utgå bedöms busstrafiken få övervägande positiva konsekvenser med förslaget (bredare genomgående körbana, färre fasta hinder osv.). Vist markintrång kommer krävas vid Sköndal centrum och närmast Dalbobranten.

I detta programskede har en enkel konsekvensbeskrivning av förslaget tagits fram. I kommande skeden detaljeras arbetet och blir mer konkret. Redan nu har ett antal saker identifierats som kommer kräva vidare utredning. Dessa är:

- Fördjupad konsekvensbeskrivning av påverkan på busstrafiken med effekter på till exempel körtider. Framtida utbud av busstrafik på Sköndalsvägen behöver detaljstuderas av Trafikförvaltningen.
- Följa upp markintrång och parkeringssituation.
- Utreda om tömning av bottentömmande behållare vid kv. Dalkarlshugget 3 kan ske nära den nya gång- och cykelbanan.

Innehållsförteckning

Sammanfattning3

1 Inledning5

1.1 Syfte5

1.2 Avgränsning.....5

1.3 Planeringsunderlag.....6

2 Nulägesbeskrivning.....7

2.1 Sköndalsvägen idag.....7

2.2 Trafikregleringar 10

2.3 Målpunkter..... 11

2.4 Trafiksäkerhet..... 11

2.5 Angöring..... 11

3 Framtida trafiksituation 12

3.1 Framtida trafikutveckling 12

3.2 Angränsande/pågående projekt..... 12

4 Beskrivning av förslaget13

4.1 Typsektioner 13

4.2 Plan..... 14

5 Konsekvensbeskrivning 15

5.1 Övergripande konsekvenser 15

5.2 Konsekvenser per trafikslag..... 15

5.3 Bilparkering 16

5.4 Angöring 16

5.5 Markintrång 17

5.6 Övriga konsekvenser 17

6 Slutsats och rekommendation om fortsatt utred. 18

6.1 Fortsatt utredning..... 18

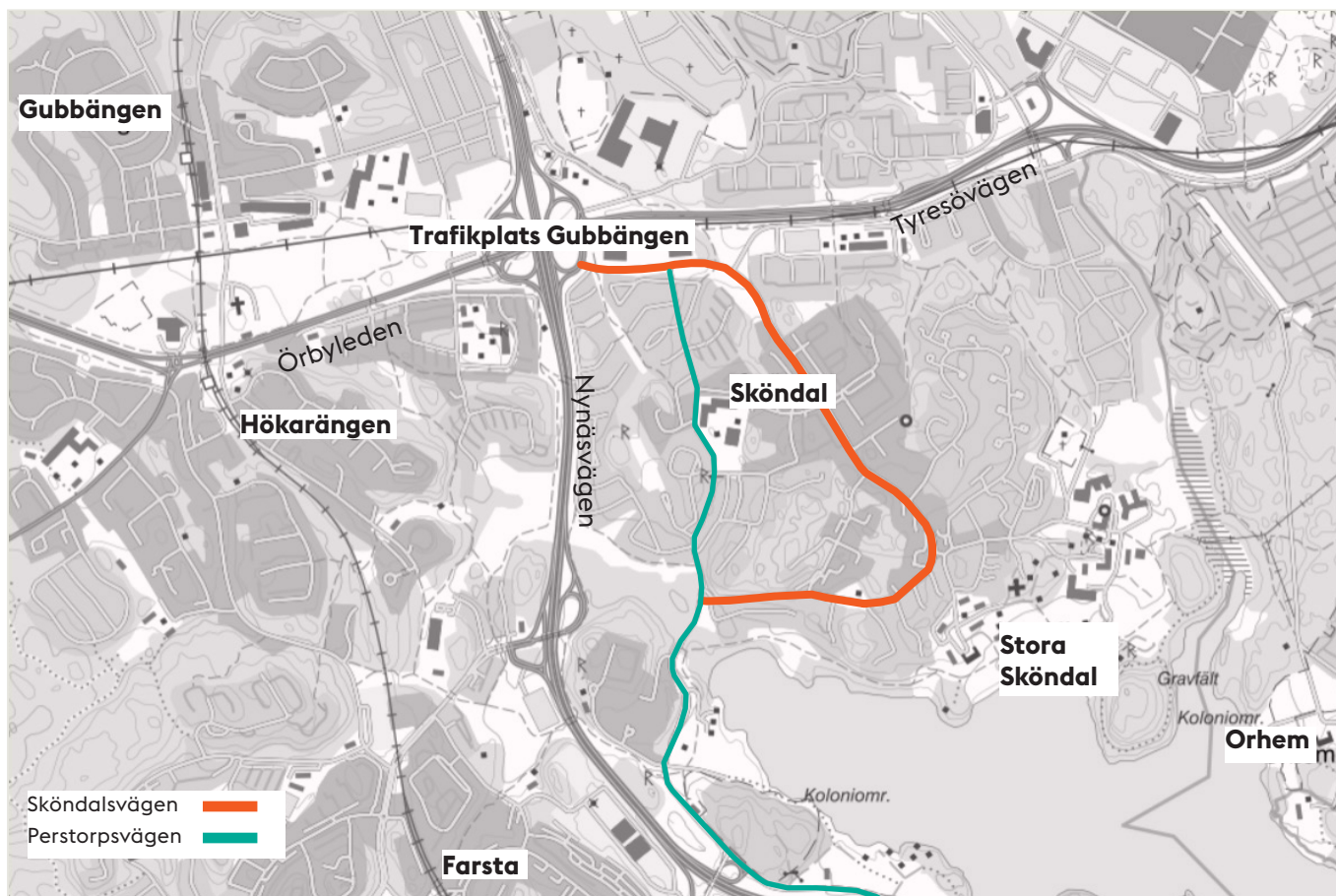
Bilagor

Bilaga 1 - Planritningar

1 Inledning

I anslutning till Sköndal i Söderort pågår stadsutvecklingsprojektet Stora Sköndal. Programarbetet för Stora Sköndal innefattar planer för utbyggnad av cirka 4 500 nya bostäder, 1 500 arbetsplatser, skolverksamheter samt verksamheter för vård- och omsorg mm. Stora Sköndal ligger i Sköndals östra delar och är idag lågt exploaterat med en blandning av verksamheter. Exploateringen kommer öka trafikgenomströmningen i området genom att fler kommer gå, cykla, åka kollektivt samt åka bil. Detta kommer påverka dagens gator i Sköndal, i synnerhet Sköndalsvägen och Perstorpsvägen som är viktiga huvudgator i området, se figur 1. Sköndalsvägen har särskilt pekats ut och frågor har väckts kring hur dagens utformning ska kunna hantera ökade trafikmängder och vilka åtgärder som kan tänkas behövas.

Sköndalsvägen är ett utpekat huvudcykelstråk i Stockholms stads Cykelplan där cykling idag sker i blandtrafik. I samband med utbyggnaden av Stora Sköndal väntas biltrafiken och troligtvis busstrafiken öka på Sköndalsvägen. För att hålla god cykelstandard bör därför en trafiksäker cykellösning inrättas. I en tidigare trafikutredning av Tyréns (Tyréns, Framtida utveckling av Sköndalsvägen, 2018) togs alternativ fram för hur Sköndalsvägen kan utvecklas i takt med att Stora Sköndal byggs ut. I arbetet togs trafikskisser fram för ett förordat alternativ där vägen förses med dubbelriktad cykelbana längs vägens östra sida. En konsekvens av förslaget blir att dagens överbredda körfält smalnas av och parkering/angöring längs med vägen utgår. Föreliggande förenklade programhandling är en vidarebearbetning av förslaget som innebär att rita igenom sträckan på inlämnat underlag (tidigare användes grundkartan) och konsekvensbeskriva det.



Figur 1. Karta över utredningsområdet för Sköndalsvägen med omgivning. Bakgrundskarta hämtad från Lantmäteriet.

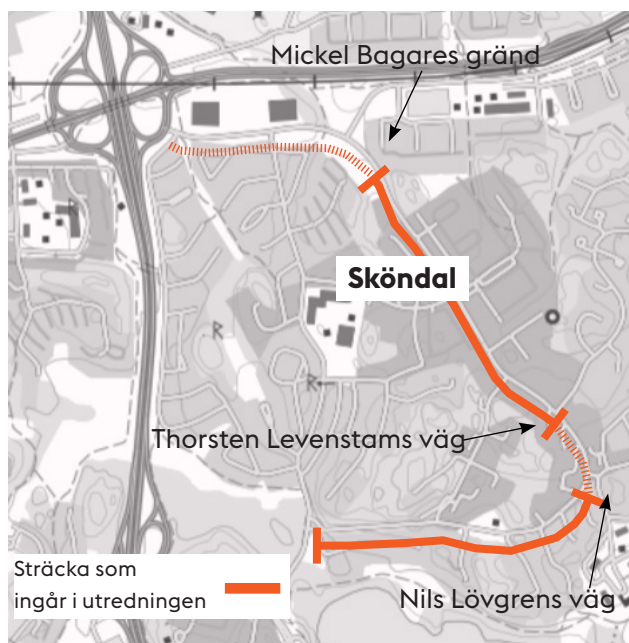
1.1 Syfte

Trafikutredningens syfte är att göra en fördjupad studie av det förordade alternativet med dubbelriktad cykelbana längs Sköndalsvägen östra sida. Studien innefattar att ta fram skisser på inlämnat underlag och göra en konsekvensbeskrivning av förslaget. Konsekvensbeskrivningen ska redogöra hur olika trafikslag påverkas av förslaget vad gäller faktorer som framkomlighet och trafik säkerhet samt vilka olika markintrång som kommer

krävas. Ett särskilt fokus läggs på hur angöring till fastigheterna längs med Sköndalsvägen ska kunna lösas när den föreslagna cykelbanan byggs.

1.2 Avgränsning

Till följd av andra pågående utredningar längs med Sköndalsvägen behöver utredningens område avgränsas. Den sträckning som ingår i trafikutredningen utgörs av Sköndalsvägen del



Figur 2. Delar av Sköndalsvägen som ingår i utredningen.

mellan Perstorpsvägen och Nils Lövgrens väg och mellan Thorsten Levenstams väg och övergångsstället söder om Mickel Bagares gränd, se figur 2.

1.3 Planeringsunderlag

Framtida utveckling av Sköndalsvägen

Under 2018 genomförde Tyréns, på uppdrag av FUAB, en trafikutredning (Tyréns, Framtida utveckling av Sköndalsvägen, 2018) av hur Sköndalsvägen kan utvecklas i framtiden i takt med att Stora Sköndal byggs ut. Denna trafikutredning syftade till att utreda hur Sköndalsvägen kan utvecklas med cykelbanor och bättre lösningar för oskyddade trafikanter samt framkomlighet för busstrafik i anslutning till Gubbängens trafikplats, i syfte att hantera prognosticerade trafikmängder när Stora Sköndal är utbyggt. Det är det framtagna förslaget från denna utredning från

2018 föreliggande trafikutredning djupdyker i och utreder närmare efter inmätning.

Projektera och bygg för god avfallshandling

Stockholm Vatten och Avfall, som ansvarar för avfallshandlingen i Stockholms stad, har satt ihop ett dokument med riktlinjer för hur god avfallshandling ska uppnås vid om- och nybyggnation (Stockholm Vatten och Avfall, Projektera och bygg för god avfallshandling, 2018). Riktlinjerna behandlar till exempel vilka angränsningskrav som finns i anslutningen mellan gata och olika typer av avfallssystem. Riktlinjerna blir ett viktigt planeringsunderlag för att säkerställa god avfallshandling i anslutning till den föreslagna cykelbanan längs Sköndalsvägen.

Trafikprognos Sköndal

Under 2020 tog M4Traffic fram en trafikprognos för Sköndal som en del av att konsekvensbeskriva utbyggnadsplanerna för Stora Sköndal (M4Traffic, Trafikprognos Sköndal, 2020). Arbetet syftade till att ta fram två prognoser, prognos 2029 (utbyggnad av etapp 1) och prognos 2040 (utbyggnad av alla etapper). I arbetet används trafiksimulering för att ta fram och redovisa förväntade dygnstrafikflöden samt indikation på framkomlighetssituationen under för- och eftermiddagens rusningstrafik. Prognosen är ett viktigt underlag i planeringen av Sköndalsvägens utformning.

Framkomlighetsstrategin

I takt med att Stockholm växer och befolkningen ökar, ökar även behovet av transporter på stadens gator. För att möjliggöra utvecklingen har stadens Framkomlighetsstrategi tagits fram som beskriver hur yteffektiva och miljövänliga transportslag ska prioriteras i stadsplaneringen. Strategin framför hur till exempel gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik ska prioriteras före biltrafik för att uppnå ett effektivare och mer hållbart resande på stadens gator.

Cykelplan

Stadens cykelplan är en del av Framkomlighetsstrategin och syftar till att göra det enklare och säkrare att cykla för alla. Planen ska fungera som underlag för planering av cykelinfrastruktur men även för kommunikativa åtgärder och för drift- och underhållsfrågor. Sköndalsvägen förhåller sig till cykelplanen som ett utpekad huvudcykelstråk som ska nyanläggas och de riktlinjer som finns kopplat till det.

Teknisk handbok

Stadens tekniska handbok innehåller regler för byggande, drift och underhåll på offentlig mark. Handboken ska användas i hela projekteringsprocessen och när avtal upprättas.

RiGata-Buss

Sköndalsvägen trafikeras av busstrafik och behöver därför förhålla sig till RiGata-Buss (Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik). RiGata-Buss är Trafikförvaltningens riktlinjer och krav på utformning av infrastruktur för buss i gatumiljön. Dokumentet redovisar till exempel bussars utrymmesbehov och krav på svängradier och körfältsbredder. RiGata-Buss är en utvecklad upplaga av RiBuss och innehåller nya krav som gäller vid nybyggnation och ombyggnation från och med 28 juni 2021.

Planera för gående

I stadens gångplan beskrivs hur Stockholms stad ska arbeta och planera för att bli en mer gångvänlig stad. Utifrån den och de nyckelord som presenteras där har planeringsstödet Planera för gående arbetats fram. Syftet med Planera för gående är att konkretisera gångplanens mål och vision om att öka framkomligheten för och antalet fotgängare i Stockholms stad.

2 Nulägesbeskrivning

Sköndalsvägen är en del av stadsdelen Sköndal i Söderort i Stockholm. Sköndal gränsar till Gubbängen, Farsta och Hökarängen i väst, Skogskyrkogården och Skarpnäck i norr samt Orhem i öst. I söder avgränsas Sköndal av sjön Drevviken. I takt med att stadsdelen byggs ut uppdragas flera brister med vägens standard och funktioner, i synnerhet för cykeltrafiken, som behöver utredas närmare. Följande kapitel beskriver dagens trafiksituation och vilka brister, möjligheter och utmaningar som finns.

2.1 Sköndalsvägen idag

Sköndalsvägen är idag en viktig huvudgata/ uppsamlingsgata för stora delar av Sköndal och binder ihop många av områdets huvudgator som Perstorpsvägen, Sandåkravägen och trafikplats Gubbängen. Vägen kantas av radhus i söder som övergår till tätare bebyggelse och flerbostadshus i norr. Större delen av bostäderna försörjs via insticksgator från Sköndalsvägen men det finns även bostäder med direkt anslutning från Sköndalsvägen. Förutom bostäder ligger det även förskolor, skolor, restauranger och andra verksamheter längs med vägen. Vägen går även igenom Sköndals centrum där det finns en mängd olika verksamheter, däribland en livsmedelsbutik.

Sköndalsvägen i dess nuvarande utformning planlades i slutet på 1950-talet, se figur 3. Vägen är utformad efter typiska mått för tiden. Mellan kantstenarna är det cirka 9 meter med ett körfält i vardera riktning och parkering/angöring på vägens östra sida. Gångbanor finns på vardera sida vägen. Cykling sker i blandtrafik då det saknas separerad cykelbana. Vägen trafikeras av en hel del cykeltrafik från i stort sett hela södra

och östra Sköndal som ska norrut in mot centrala Stockholm. Vägen trafikeras även av busstrafik. Hastigheten på vägen är skyltad till 30 km/h intill skolor men är i övrigt satt till 50 km/h.

Mer detaljerad info per trafikslag återfinns nedan.

Gångtrafik

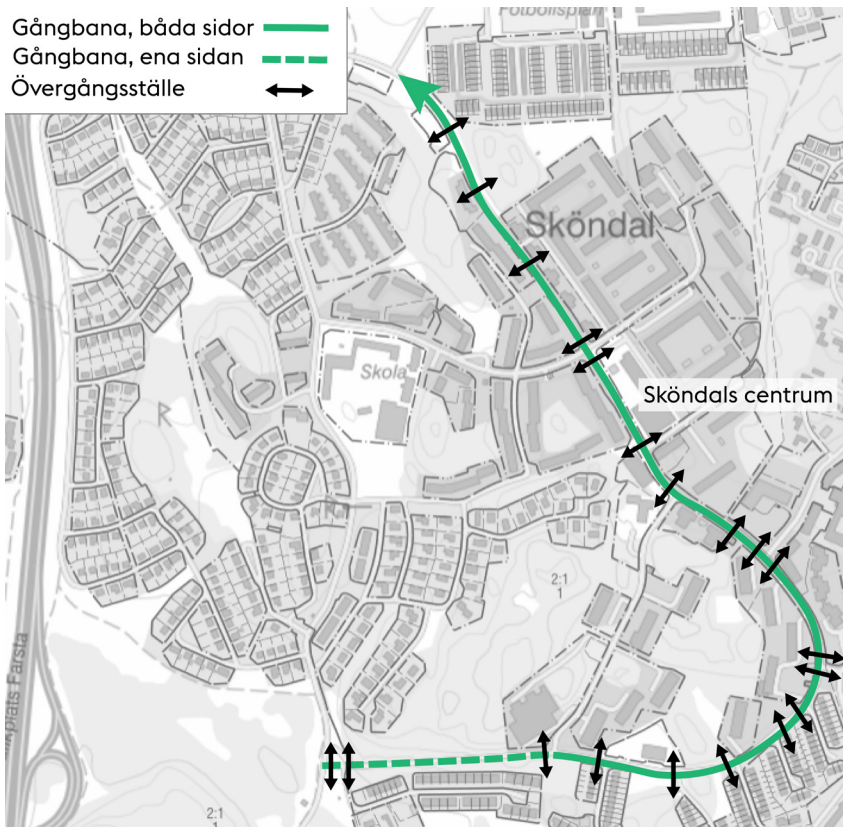
Gångbana finns längs hela Sköndalsvägen och på större delen av sträckan är det gångbana på båda sidor av vägen (mellan Perstorpsvägen och Dalbobranten bara på ena sidan). Gångbanebredden varierar mellan 2,0 - 2,8 meter och begränsas på många ställen av möblering, vildvuxna träd och buskar vilket påverkar gångtrafikens framkomlighet. Samtliga övergångs-

ställen saknar hastighetssäkring och endast ett fåtal är utformade med refug mellan körfälten. Övergångsställen finns i anslutning till i stort sett varje sidogata, se figur 4.

Bland stadens riktlinjer i rapporten Planera för gående finns klassificeringar av gångflöde. Baserat på det genomförda platsbesöket bedöms gångflödet klassas som mycket lågt (<1000 gående per dag) längs Sköndalsvägens södra delar. Gångflödena bedöms öka längre norrut på vägen närmast förskolor och särskilt i anslutning till Sköndals centrum. Här bedöms flödet övergå i klassificeringen låga flöden (mellan 1000 - 4999 gående per dag).



Figur 3. Sköndalsvägen i södergående riktning mot Sköndals centrum. Källa: Platsbesök av Tyréns 2021-08-23.



Figur 4. Gångbana och övergångsställen längs Sköndalsvägen.

Cykeltrafik

Sköndalsvägen är inte anpassad för separerad cykling utan cykling behöver ske i blandtrafik. I brist på andra färdvägar till/från Sköndal är det just Sköndalsvägen många cyklister väljer då vägen förbinder Sköndal med de pendlingscykelstråk som finns vid Tyresövägen och Nynäsvägen, se figur 5.

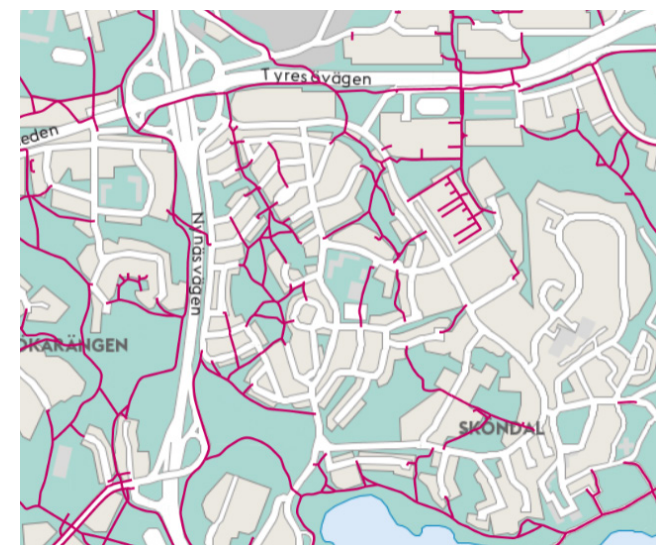
Sköndalsvägen är ett utpekat huvudstråk i stadens cykelplan. Enligt cykelplanen kan cykling i blandtrafik bara ske på lokala stråk med en hastighetsbegränsning på 30 km/h. Jämfört mot dagens cykelvägnät är det därför tydligt att det finns brister i både kontinuitet och standard, se figur 6.



Figur 5. Utsnitt ur stadens cykelplan som visar föreslagna pendlingscykelstråk (rött) och huvudcykelstråk (blått). Pågående cykelprojekt med dubbelrikad gång- och cykelbana finns vid Perstorsvägen och Sköndalsvägens norra del och mellersta del (projekt Korintkakan respektive systemhandling Sköndalsvägen).

Som tidigare konstateras planeras det för stor utveckling i Stora Sköndal, men även längs med Sköndalsvägen, vilket signalerar att cykeltrafiken, men även biltrafiken, kommer öka vilket gör cykling i blandtrafik mindre lämpligt. I och med utvecklingen är det även rimligt att busstrafikens turtäthet på Sköndalsvägen kommer öka vilket försämrar både framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister som cyklar i blandtrafik.

Noterbar är även biltrafikens ansatta trafiksituation under högtrafik vid trafikplats Gubbängen och Nynäsvägen in mot stan. Trafiksituationen gör att det under högtrafik finns problem med köbild-



Figur 6. Utsnitt ur stadens cykelkarta för Söderort. Lila streck avser anordnade gång- och cykelvägar och/eller cykelbanor/cykelfält.

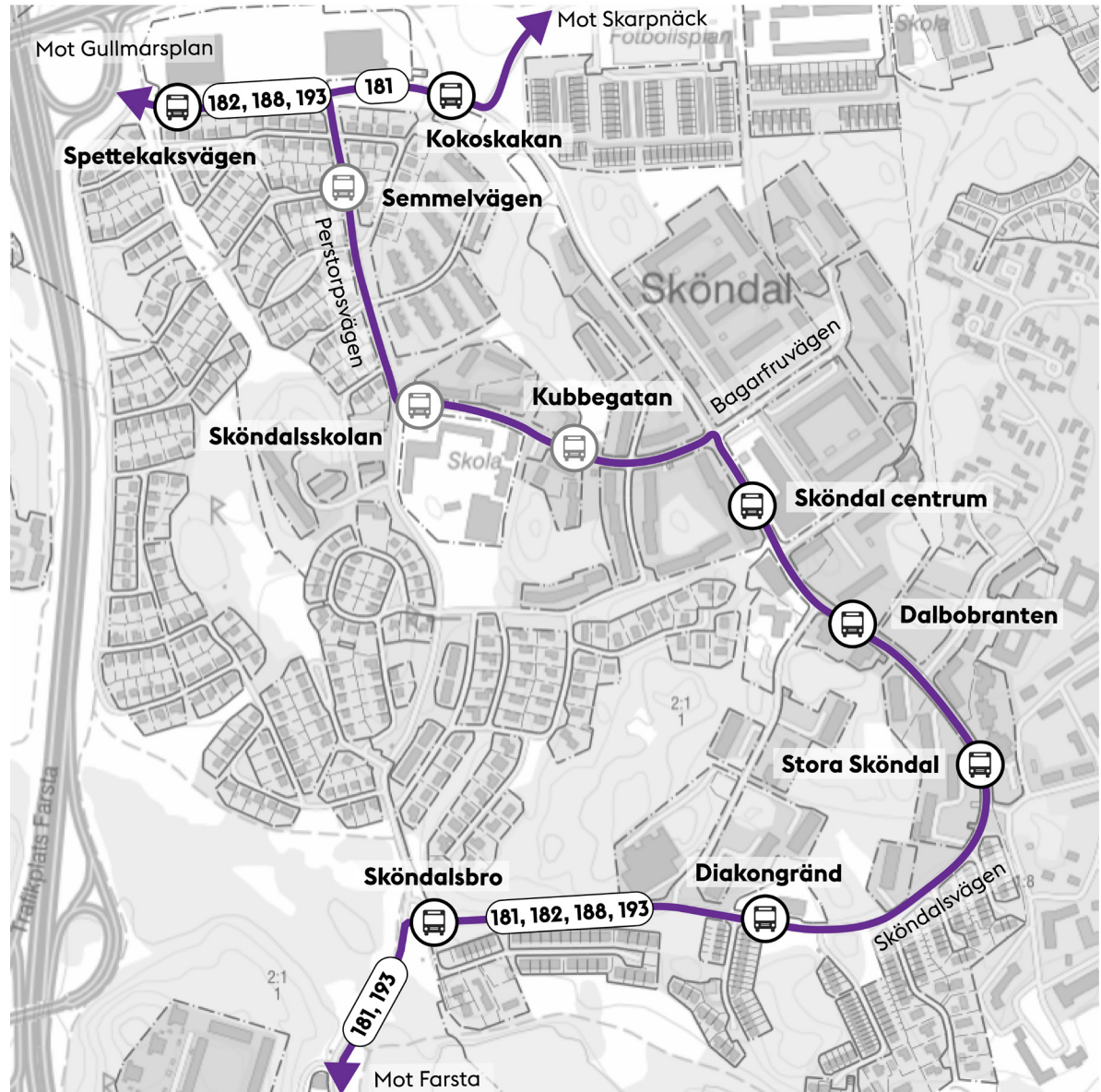
ning vilket gör det svårt att ta bilen vissa tider. Planer finns att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken på sträckan mellan trafikplats Gubbängen och Gullmarsplan med bland annat busskörfält. Detta gör att cykeltrafiken tillsammans med kollektivtrafiken är de trafikslag som bedöms ha störst potential att tillgodose ett ökat resande i området.

Kollektivtrafik

Sköndal saknar spårbunden kollektivtrafik men trafikeras av ett flertal busslinjer som matar trafik till de grannområden där detta finns. Sköndalsvägen trafikeras idag av busslinjerna 181, 182, 188, 193 som förbinder området med Farsta, Skarpnäck, Hökarängen och Gullmarsplan, se figur 7. Linje 181 och 182 är matarbussar till tunnelbanestationerna i Farsta Strand och Skarpnäck respektive Hökarängen som går varje kvart under i högtrafik. Linje 188 går med tjugominuterstrafik och är en direktlinje från Sköndal till Gullmarsplan där resenärer kan byta till tunnelbana, Tvärbana och bussar. Linje 193 är en nattbusslinje som går mellan Sköndal och Stockholms innerstad.

Busstrafiken trafikerar södra delen av Sköndalsvägen fram till Bagarfruvägen där den sedan ansluter Perstorpsvägen. Norr om Bagarfruvägen trafikerar busstrafiken endast en kort sträcka mellan Sandåkravägen och trafikplats Gubbängen.

Av de sju busshållplatser som finns längs Sköndalsvägen är samtliga stopphållplatser utmed kantsten med undantag för hållplatsen närmast trafikplats Gubbängen och vid Sköndals centrum (södergående) som är fickhållplatser. Avståndet mellan hållplatserna är cirka 300 - 400 meter. Längs själva sträckan bedöms framkomligheten vara typisk för



Figur 7. Dagens busstrafikering i Sköndal och längs Sköndalsvägen.

en lokal busslinje i ett bostadsområde. Den kösituation som uppstår under högtrafik i anslutning till Nynäsvägen och trafikplats Gubbängen kan dock i perioder sträcka sig till Sköndalsvägen vilket ger påverkan på framkomligheten i den norra delen.

Biltrafik

Resenärer med bil kan ta sig via Sköndalsvägen genom i stort sett hela Sköndal. I söder ansluter Perstorpsvägen för vidare resa mot till exempel Farsta och Nynäsvägen söderut. I norr ansluter Sköndalsvägen till trafikplats Gubbängen där resenärer kan ta sig in mot stan via Nynäsvägen eller mot Tyresö och övriga Söderort via Tyresövägen/Örbyleden.

Biltrafikens framkomlighet längs Sköndalsvägen är bitvis redan begränsad vilket är positivt för alla oskyddade trafikanter som rör sig i området. Den skyltade hastigheten på 30 km/h förbi skolor, mängden övergångsställen, angörande bussar vid stopphållplatser och den förhållandevis ogena sträckningen bidrar till att hastigheterna hålls nere.

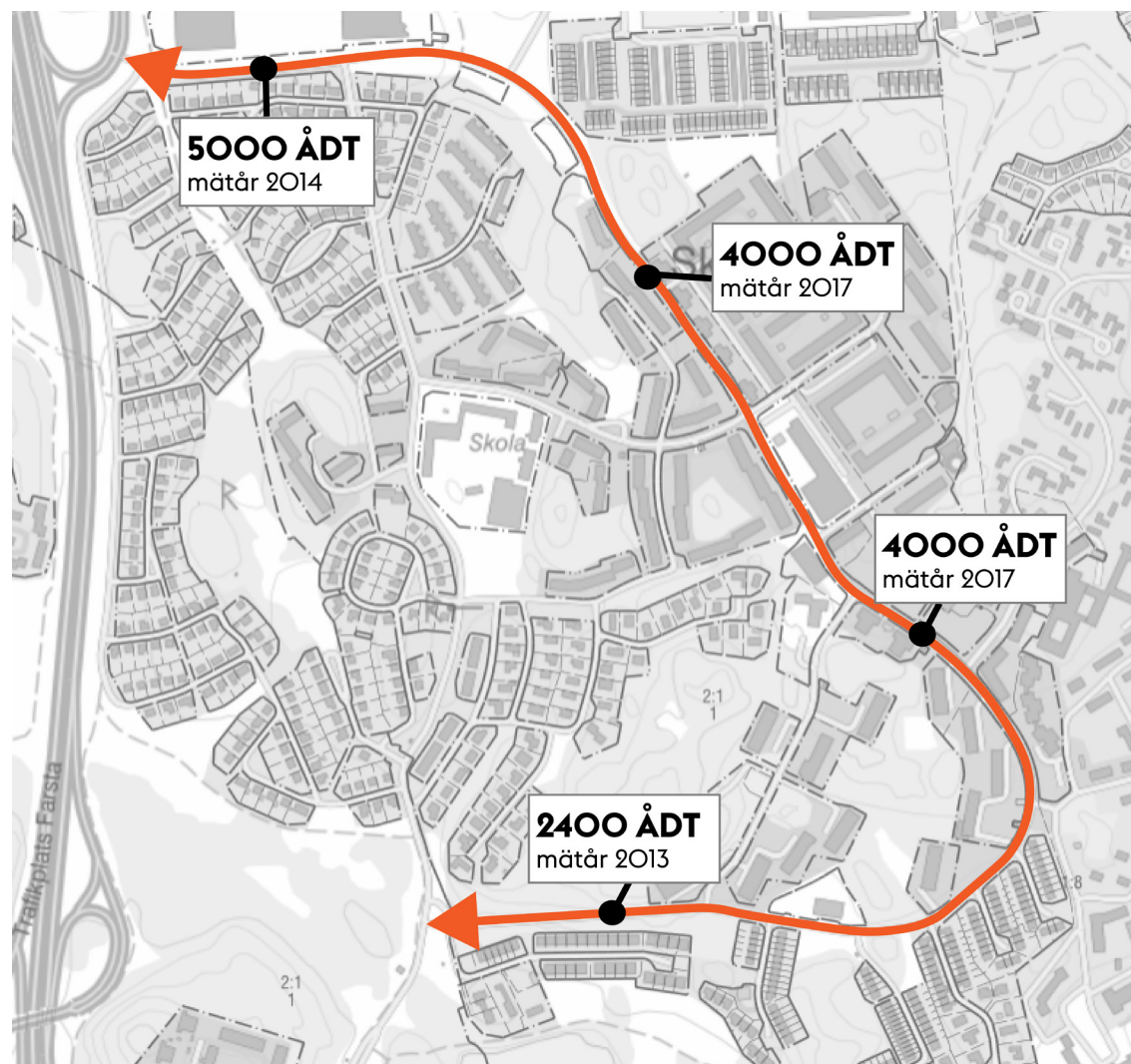
Med en vägbredd på hela 9 meter upptar biltrafiken en stor del av gatuutrymmet av den totalt cirka 14 meter breda sektionen. Vägbredden på 9 meter upptas av ett körfält i vardera riktning och parkering/angöring på större delar av sträckan. Biltrafikmängderna varierar från 2000 ÅDT vid södra delen av vägen och närmare 5000 ÅDT i norra delen, se figur 8.

2.2 Trafikregleringar

Kantstensparkering finns längs i stort sett hela Sköndalsvägen med undantag närmast Sköndals centrum, vid busshållplatser och intill korsningar/

övergångsställen. Parkeringen är avgiftsfri men begränsas av parkeringsförbud på vissa sträckor under vinterhalvåret för att möjliggöra snöröjning. Kantstensparkeringen utnyttjas främst av boende

och av besökare. Parkeringsplatser finns i anslutning till många av bostadshusen där det finns förhyrda platser för de boende.



Figur 8. Uppmätta trafikflöden längs Sköndalsvägen. Källa: Trafikkontoret Stockholms stad.

2.3 Målpunkter

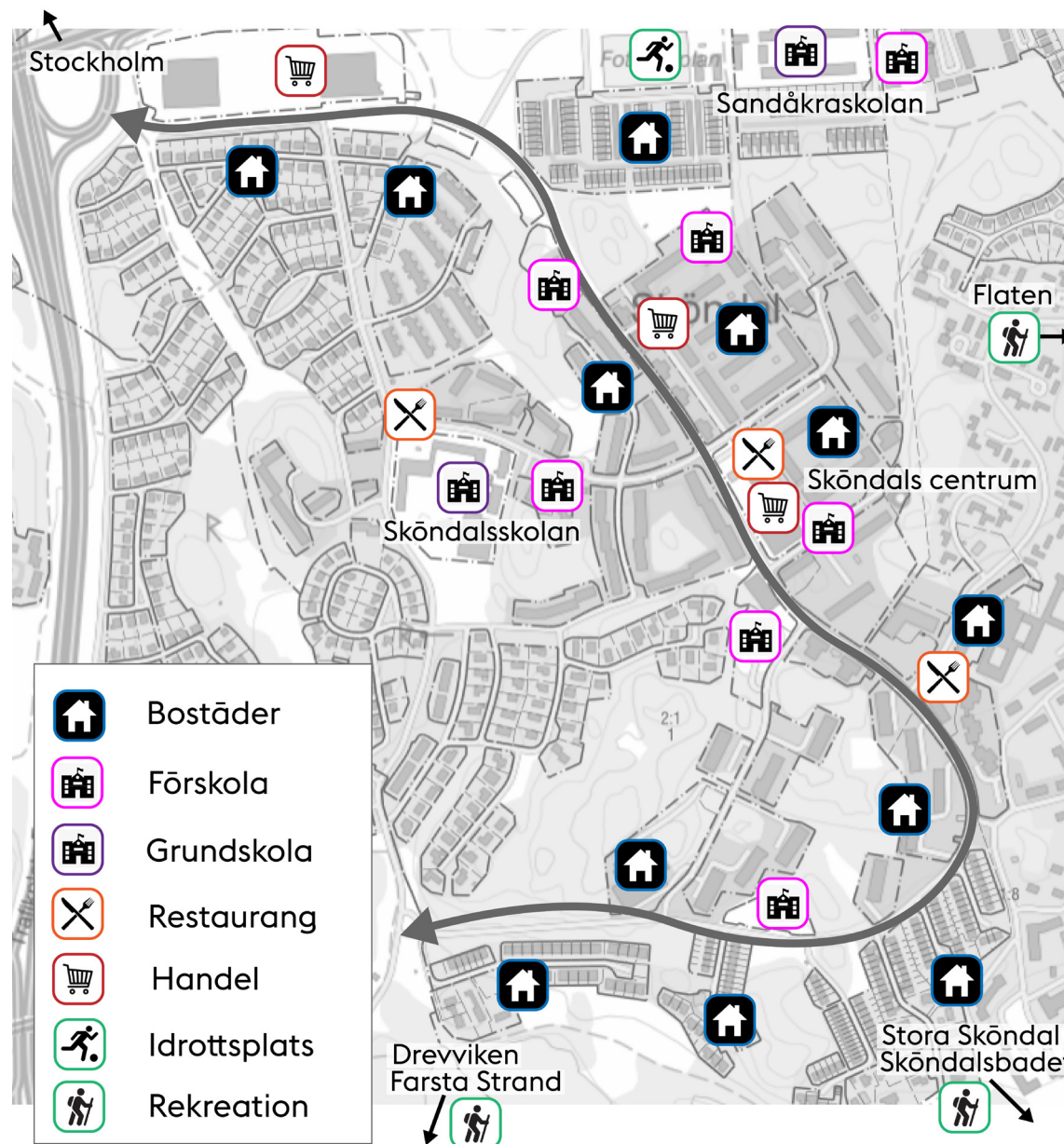
Som tidigare beskrivits finns en mängd målpunkter längs med Sköndalsvägen i form av bostäder, skolor, busshållplatser, restauranger och Sköndals centrum där det bland diverse verksamheter finns en livsmedelsbutik. Förutom de lokala målpunkterna längs vägen finns en uppsjö av andra platser och rekreationsstråk där Sköndalsvägen används som färdväg. Figur 9 redovisar en sammanställning av målpunkter längs med och utanför Sköndalsvägen.

2.4 Trafiksäkerhet

Som tidigare påpekat rör det sig en hel del trafikanter utmed Sköndalsvägen av alla trafikslag. Trafiksäkerheten blir därför viktig att säkerställa; särskilt i anslutning till förskolor och skolor. Vissa åtgärder har redan implementerats, exempelvis hastighetssäkring genom skyltning förbi skolor. Som tidigare nämnt finns det dock fortfarande brister i det reserverade gatuutrymmet för oskyddade trafikanter vilket påverkar trafiksäkerheten. Cyklister i blandtrafik är särskilt utsatta då det är en förhållandevis trafikerad väg av både bil- och busstrafik som också stannar på sträckan för parkering/angöring där risk också finns för bland annat uppslagna dörrar. Längs Sköndalsvägens södra del saknas belysning på ena sidan vägen.

2.5 Angöring

Angöringsbehov längs med Sköndalsvägen finns i form av angörande busstrafik, tömning av sopkärl och tillgänglighet till entréer intill bostadskvarter. Det finns även angöringsbehov i anslutning till förskolor. Läs mer om angöringsbehovet under konsekvensbeskrivningen av förslaget.



Figur 9. Sammanställning av utpekade målpunkter längs med och utanför Sköndalsvägen.

3 Framtida trafiksituation

3.1 Framtida trafikutveckling

Den framtida trafikutvecklingen längs Sköndalsvägen kommer, som tidigare konstateras, till stor del påverkas av det pågående stadsutvecklingsprojektet Stora Sköndal. Programarbetet för Stora Sköndal innefattar planer för utbyggnad av cirka 4 500 nya bostäder, 1 500 arbetsplatser, skolverksamheter samt verksamheter för vård och omsorg mm. Exploateringen kommer öka trafikgenomströmningen i området genom att fler kommer gå, cykla, åka kollektivt samt åka bil.

Förutom Stora Sköndal pågår ett antal mindre exploateringsprojekt längs med Sköndalsvägen som även påverkar trafikutvecklingen. Det rör sig om radhusbebyggelse, utveckling av Sandåkraskolan, av Sköndals centrum samt nyligen genomförda eller pågående exploatering mot Drevviken och Perstorp. Intill Gubbängens trafikplats pågår dessutom byggnation av två externhandelsanläggningar på Sköndalsvägens norra sida.

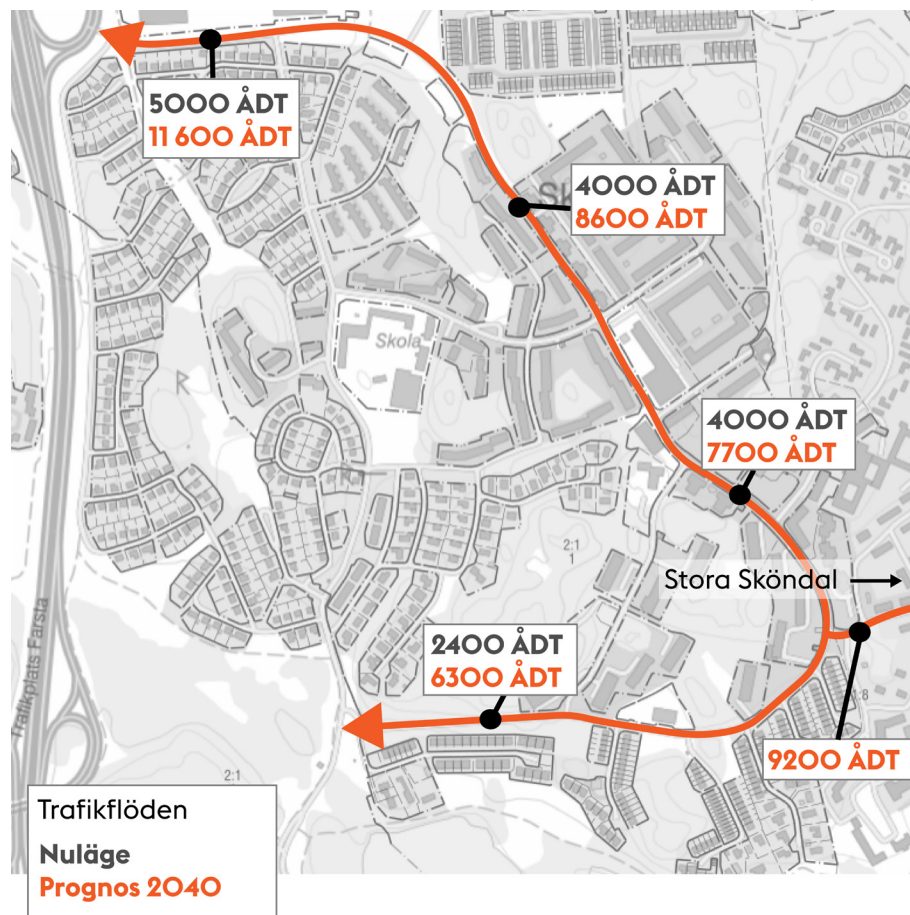
Till år 2040 förutsätts Stora Sköndal vara fullt exploaterat. Enligt den trafikprognos som tagits fram för Sköndal med prognosår 2040 kommer biltrafikflödena längs Sköndalsvägen mer än fördubblas på sina ställen, se figur 10. Till detta tillkommer en utökning av busstrafiken som troligen behövs för att försörja området och en ökning av gång- och cykeltrafik som den samlade exploateringen medför.

Den ökade trafikefterfrågan både allmänt för regionen och för exploatering i Sköndal medför i sin tur högre trängsel i vägnätet. Trafikanalyserna visar att det är särskilt under förmiddagens

maxtimme som kapacitetsproblem uppstår i anslutning till trafikplats Gubbängen. Inom Sköndal förväntas inga större framkomlighetsproblem bortsett från Sköndalsvägens norra del närmast trafikplatsen. De framtida trafikmängderna vittnar dock om cykling i blandtrafik inte kommer vara trafiksäkert Istället kommer en lösning med separata cykelbanor behövas. Särskilt också med tanke på en eventuell ökad busstrafik på sträckan. I hastighetsplanen finns planer att sänka hastighetsbegränsningen från 50 km/h till 40 km/h.

3.2 Angränsande/pågående projekt

Den framtida trafiksituationen kommer även påverkas av ett antal redan pågående infrastrukturprojekt längs med Sköndalsvägen. Norr om Mickel Bagares byggs en dubbelriktad gång- och cykelbana på vägens östra sida (Projekt Korintkakan). Mellan Thorsten Levenstams väg pågår systemhandling Sköndalsvägen och vid Perstorpsvägen (söder om Sköndalsvägen) pågår också utbyggnaden av en dubbelriktad gång- och cykelbana på vägens östra sida där en lämplig anslutning till Sköndalsvägen kommer behövas.



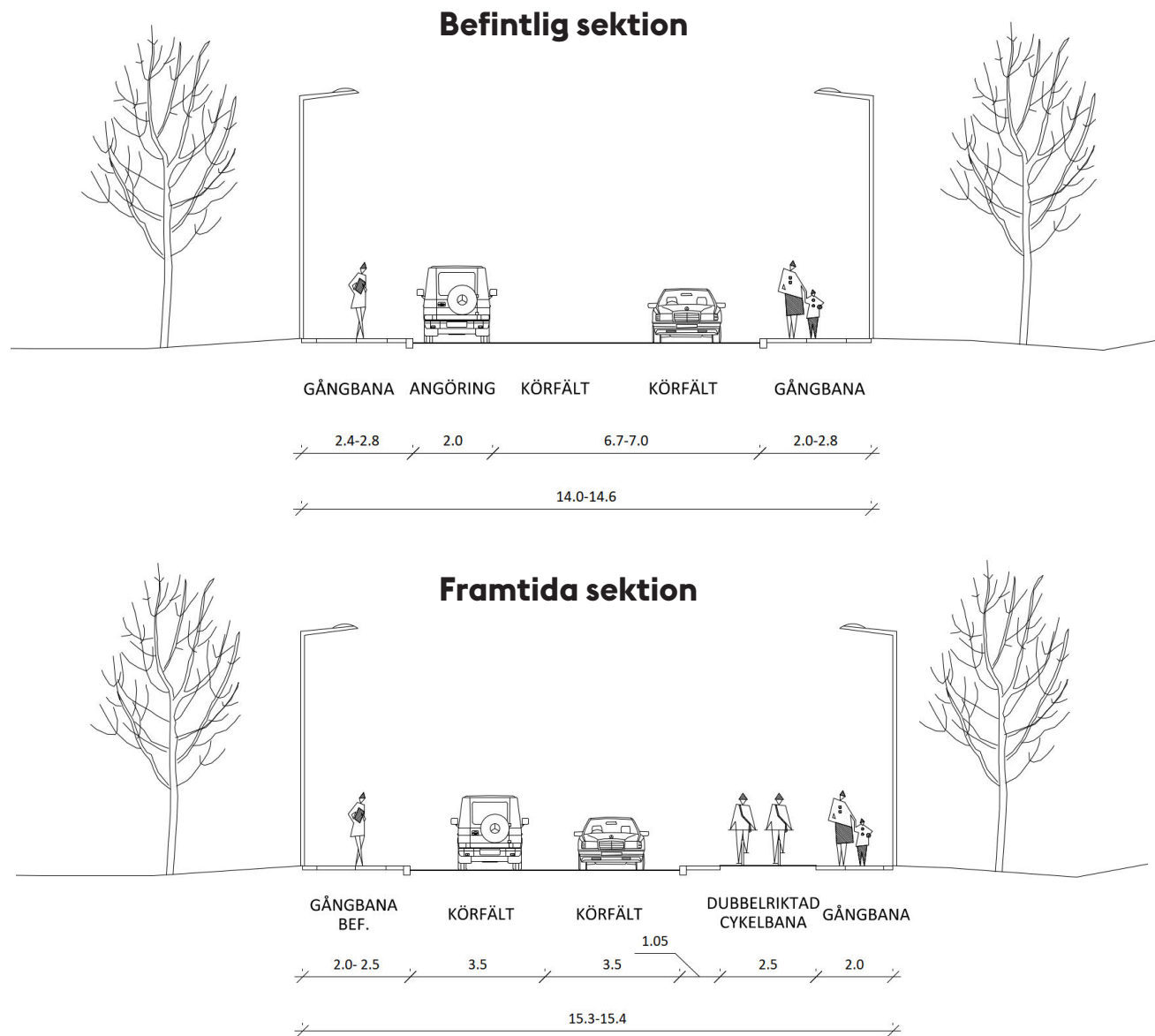
Figur 10. Trafikflöden Sköndalsvägen, trafikprognos 2040. Källa: M4Traffic, PM Trafikanalys Sköndal (2020).

4 Beskrivning av förslaget

I ett tidigare skede studerades möjligheterna för en separerad cykellösning på Sköndalsvägen. Vilken cykellösning som är möjlig fastslås utifrån ett antal principer som till exempel tillgängligt utrymme i gatan och hur anslutande cykelstråk ser ut. I den tidigare utredningen fastslogs att en dubbelriktad cykelbana på Sköndalsvägen östra sida är yteffektiv, ger bäst kontinuitet i cykelvägnätet och ligger bäst till utifrån mängden korsningar som behöver passeras och eventuella markintrång. Nedan studeras förslaget i mer detalj utifrån inmätt underlag, platsbesök och konsekvensbedömningar.

4.1 Typsektioner

Figur 11 redovisar befintlig och framtida typsektion med föreslagen dubbelriktad gång- och cykelbana. I förslaget breddas hela vägen med en dryg meter (från 14,0 - 14,6 meter till 15,3 - 15,4 meter) och befintlig parkering och angöring tas bort för att inrymma den dubbelriktade gång- och cykelbanan. Sköndalsvägen är som tidigare beskrivet ett utpekat huvudcykelstråk i stadens cykelplan. För att hålla tillräckligt god standard ska en dubbelriktad gång- och cykelbana enligt cykelplanen vara 4 meter bred (4,5 meter vid höga flöden). Här föreslås en 4,5 m bred gång- och cykelbana för att hålla god standard och samtidigt ta höjd för framtida cykelflöden. Själva cykelbanan blir 2,5 meter. Ambitionen är att skyddsremsan mot körbanan ska vara 1,05 meter med syfte att användas för placering av vägmärken och som väntyta för gående. För att undvika för stora intrång är skyddsremsan i vissa fall smalare än 1,05 meter. Skyddsremsan görs också vid behov smalare där det inte finns vägmärken. Det säkerställs att åtminstone någon



Figur 11. Befintlig sektion och föreslagen typsektion med dubbelriktad gång- och cykelbana längs med Sköndalsvägen.

1,05 meter bred skiljeremsa finns inom 10 meter från korsningar längs Sköndalsvägen för att möjliggöra placering av vägmärken. Lösningen bedöms vara godtagbar då sträckan inte kommer kräva någon större mängd vägmärken (främst stoppförbudsskyltar och eventuellt hastighetsskyltar). Principen för belysningsstolpar är att de inte placeras i skiljeremsa mellan körbanor och cykelbanor utan i bakkant till gångbanan. Gångbanan skiljs av med målad linje mot cykelbanan och blir 2,0 meter bred. Merparten av gångbanan på västra sidan bevaras. Körbanan är 7,0 meter bred med ett körfält i vardera riktning (3,5 meter per körfält). Körfältsbredden på 3,5 meter uppfyller kraven på körfältsbredd i RiBuss-Gata längs hela den studerade sträckan. Detta inkluderar även sträckan norr om Sköndals centrum där det idag inte går busstrafik men möjliggör alltså för det i framtiden.

4.2 Plan

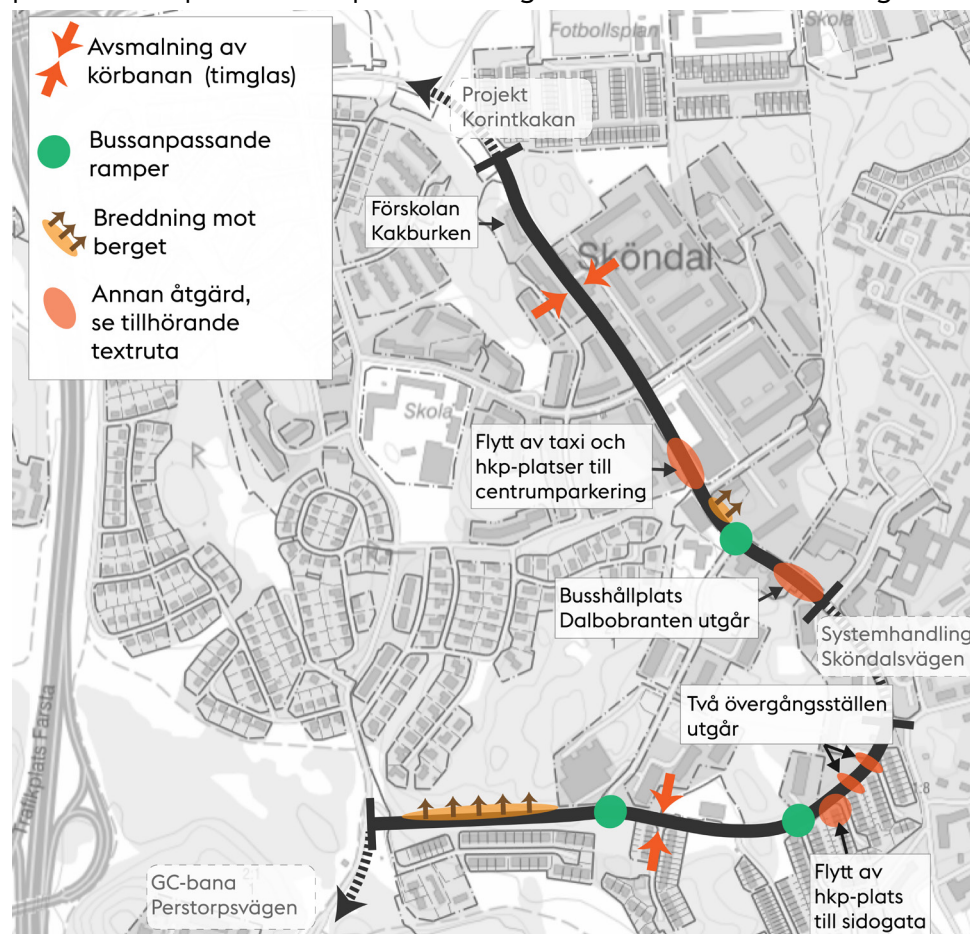
Nedan beskrivs förslaget på sträckan från norr till söder, se även figur 12. Generellt tas all angöring på sträckan bort då det inte rymms inom gatusektionen.

I norr ansluter projektet till befintlig gång- och cykelbana och cykelbanan minskas här ned till 2,16 meter för att "möta upp" med projekt Korintkakan och övergångsstället där. Vid förskolan Kakburken svänger gång- och cykelbanan ut för att ge nödvändig plats åt fotgängare vid övergångsstället. Vid fastigheterna närmast Bagarfruvägen är ytan mer begränsad. Här görs därför en timglaslösning av körbanan vid övergångsstället för att ge plats åt fotgängare. Trafikflödet på Sköndalsvägen och avstånd till närmsta korsning tillåter denna lösning.

Vid Sköndals centrum flyttas taxi och hkp-platser till centumparkeringen för att inrymma gång- och cykelbanan. Det blir gångbana närmast entréerna som är vända ut mot Sköndalsvägen. I korsningen

mot Dalbobranten rymms inte refuger och korsningen höjs därför upp med bussanpassade ramper. Strax norr om korsningen behöver det breddas in mot berget. Busshållplats Dalbobranten utgår där projektet ansluter mot pågående systemhandling Sköndalsvägen. Anpassning görs även till Magnolias pågående husprojekt här som ligger i anslutning till Sköndalsvägen. Söder om Nils Lövgrens väg utgår två övergångsställen (då väntyta inte rymms) och en hkp-plats flyttas in på sidogata. Följande övergångsställe höjs upp med bussanpassade ramper. Vid hållplats Diakongränd

tillämpas övergångsställe med motsvarande timglasprincip som tidigare. Följande korsning mot Dalbobranten förses med bussanpassade ramper då mittrefug inte rymms. På sträckans sista del (närmast Perstorpsvägen) breddas gång- och cykelbanan mot berget vid vägens norra sida. Detta för att undvika stödmur och konflikter med ekar på vägens södra sida. Vidare ansluter projektet mot den nya gång- och cykelbanan på Perstorpsvägen. Detaljerade ritningar finns i högupplöst format som bilaga till utredningen.



Figur 12. Beskrivning av åtgärder på sträckan i förslaget.

5 Konsekvensbeskrivning

Följande kapitel beskriver vad förslaget får för konsekvenser för respektive trafikslag, på parkering/angöring och markintrång.

5.1 Övergripande konsekvenser

Dagens väg är inte utformad med tanke på framtida behov av cykellösningar och har heller inte byggts om annat än i vissa korsningspunkter under åren. Utbyggnaden kräver intrång för att kunna bereda plats för att omdisponera ytorna i gaturummet. Den stora förändringen med förslaget är att all angöring och parkering utmed sträckan behöver utgå. Biltrafik behöver i och med detta hitta andra ställen att parkera på. Hur detta ska lösas behöver studeras närmare i fortsatta utredningar.

Med tydligare separation och minskning av fasta hinder (i form av parkerade bilar) bedöms det inte föreligga någon försämring av trafiksäkerhet eller framkomlighet för något trafikslag.

I de bilagda ritningarna till denna utredning framgår vilka intrång som kommer krävas i mer detalj samt vilka andra justeringar som behövs. Dessa justeringar innefattar bland annat flytt av angöringsplatser och busshållplatser. Även vissa belyningsstolparns placering behöver justeras.

5.2 Konsekvenser per trafikslag

Gångtrafik

Trafiksituationen för gående blir övervägande positiv med åtgärden. Gångbanans bredd blir ett par decimeter smalare generellt men tillräck-

ligt bred att mötas på. Gångflödet bedöms inte bli så pass stort att framkomligheten för gående påverkas. Separationen mot motorfordonstrafiken på östra sidan blir tydligare med både cykelbana och stödremsa emellan.

Två övergångsställen utgår söder om Nils Lövgrens väg vilket påverkar genheten för korsande fotgängare över Sköndalsvägen. Det råder dock relativt korta avstånd mellan övergångsställena vilket gör att påverkan bedöms bli liten. Positivt för gående är att väntyten blir större i anslutning till övergångsställen. Upphöjda korsningar och avsmalade körbanor vid övergångsställen ökar också trafiksäkerheten för gående då motorfordon måste hålla en lägre hastighet.

Cykeltrafik

För cykeltrafiken ökar både framkomlighet och trafiksäkerhet med en separat cykelbana. Trafiksituationen kommer upplevas som betydligt tryggare mot att cykla i blandtrafik bland bilar, bussar och parkerade fordon.

Förslaget innebär en förbättrad koppling mot redan pågående cykelinfrastrukturprojekt längs Sköndalsvägen och Perstorpsvägen med dubbelriktade gång- och cykelbanor på samma sida vägen. Anslutningen till dessa projekt skapar kontinuitet i cykelvägnätet vilket gör det enklare för resenärer att välja cykeln som färdmedel.

Kollektivtrafik

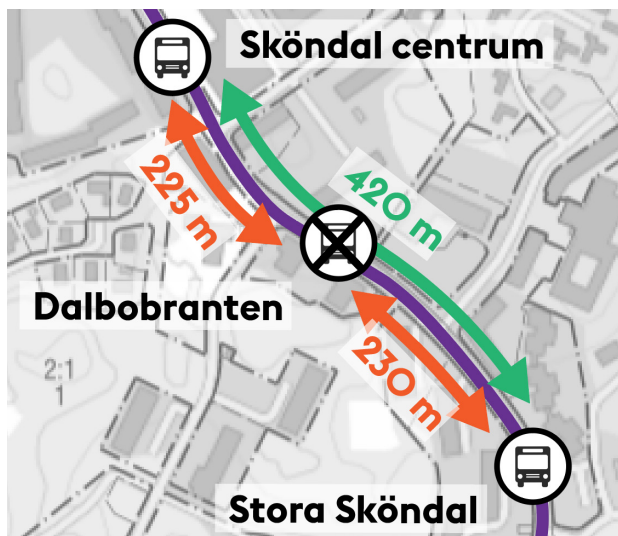
Busstrafiken på sträckan bedöms få övervägande positiva konsekvenser med förslaget. Körfältsbredden ökar från dagens 3,35-3,5 meter med fasta hinder på ena sidan till en genomgående körfältsbredd på 3,5 meter på raksträcka och bredare körfält i kurvor. Utgående parkering/angöring på sträckan gör att mängden fasta

hinder minskar kraftigt vilket ökar busstrafikens framkomlighet. Ett mindre hållplatsstopp (hållplats Dalbobranten utgår) gör också att bussen kan hålla en högre medelhastighet. Förslagen avsmalning av körbanan vid två övergångsställen riskerar dock försämra bussens framkomlighet. Risk finns också att upphöjda korsningar i kurvor tvingar ned hastigheten på bussen. Fördelarna bedöms dock överväga nackdelarna. Sänkning av skyltad hastighet till 40 km/h enligt hastighetsplanen (som ligger utanför detta projekt) kommer vara det som slår hårdast på framkomligheten. Hur framkomligheten/restiden mer exakt påverkas kan behöva studeras i mer detalj i ett senare skede.

Tillgänglighet till busshållplatserna på sträckan kommer försämrats om hållplats Dalbobranten utgår, se figur 13. Påverkan bedöms dock bli relativt liten med tanke på det korta hållplatsavståndet till både Sköndal centrum och Stora Sköndal, se figur 14. Hållplatsavståndet för kommuntrafik ska enligt RiGata-Buss vara mellan 300-500 meter.



Figur 13. Utgående hållplats Dalbobranten. Källa: Platsbesök av Tyréns 2021-08-23.



Figur 14. Hållplatsavstånd med och utan hållplats Dalbobranten.

Hållplatsavståndet mellan Sköndal centrum och Stora Sköndal på 420 m faller väl inom detta intervall. Detta inkluderar att hållplats Stora Sköndal flyttar sitt hållplatsläge norrut för att inrymma ombyggnationen av korsningen Sköndalsvägen/Nils Lövgrens väg.

För att närmare utreda konsekvenserna av att hållplats Dalbobranten utgår har resenärstatistik för buslinjerna på Sköndalsvägen tagits ut från Trafikförvaltningens statistikdatabas RUST. Resenärstatistik från hösten 2019 visar att hållplats Dalbobranten har mellan 500-600 på- och avstigande resenärer per dag. Dessa resenärer får alltså längre gångavstånd till närmaste hållplats. I förhållande till närliggande hållplatser är resandet vid Dalbobranten relativt lågt. Som jämförelse har hållplats Stora Sköndal cirka 2 000 på- och avstigande resenärer per dag.

Biltrafik

Det kan konstateras att biltrafiken får en försämrad framkomlighet på sträckan vid de upphöjda korsningarna och vid övergångsställena med timglaslösning. Något som dock väger upp är den genomgående bredare körbanan på sträckan och det minskade antalet parkerade bilar som utgör fasta hinder. Det är därför möjligt att framkomligheten på raksträckor ökar. Minskning av antal parkerade bilar på sträckan ger bättre sikt och ökar trafiksäkerheten för biltrafiken. En konsekvens av att långsgående parkering tas bort är att det blir svårare att hitta parkering i området vilket kan medföra söktrafik och en ökning av parkerade fordon på andra platser. Hur parkeringssituationen ska lösas behöver studeras vidare.

5.3 Bilparkering

En konsekvens av förslaget är att all bilparkering på sträckan behöver utgå då den inte längre ryms inom den nya gatusektionen. Identifierade hkp-platser behöver flyttas till sidogator. Vid centrum behöver hkp-plats och taxiuppställning hänvisas till centumparkeringen.

5.4 Angöring

Förutom långsgående bilparkering påverkas även angöringen på sträckan. Angörande busstrafik påverkas inte bortsett från den utgående hållplatsen Dalbobranten.

Angöring till fastighetsentréer ska kunna lösas inom 25 meter. De flesta entréer kommer, precis som idag, kunna angöras till via sidogator. Det

finns dock några konsekvenser som uppkommer kopplat till angöring i förslaget:

- Vid förskolan Kakburken behöver befintlig lastplats flyttas norr om övergångsstället.
- I anslutning till de fem fastigheterna norr om Bagarfruvägen (Kv. Dalkarls Hugget 3) finns tre botten tömmande sopbehållare som idag töms från Sköndalsvägen, se figur 15. Enligt Stockholm Vatten och Avfalls riktlinjer för nybyggnation är lyft över huvud- och pendlingscykelstråk inte tillåtet. Tillåtelse kan dock ges efter samråd med Stockholm Vatten och Avfall och Trafikkontorets områdesplanerare. Det som krävs är god sikt på platsen, mindre flöden av cyklister och plan mark för att chaufför och cyklist ska kunna uppmärksamma varandra. Dessa kriterier bör kunna uppfyllas på platsen men behöver studeras vidare i nästa skede.
- Vid hållplats Dalbobranten finns idag en återvinningsstation på Sköndalsvägens östra sida (se även figur 13). Denna återvinningsstation kommer behöva flyttas då det inte är förenligt med



Figur 15. Botten tömmande sopbehållare vid kv. Dalkarls Hugget 3. Källa: Platsbesök av Tyréns 2021-08-23.

Stockholm Vatten och Avfalls riktlinjer. Riktlinjerna säger bland annat att angöringsplats ska vara anordnad så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik (vilket en angörande kranbil kommer göra vid cykelbanan).

- Angöring vid Håvens förskola påverkas inte i förslaget då det finns en befintlig angöringsficka utanför skolbyggnaden.

5.5 Markintrång

Utbyggnaden kräver intrång för att kunna bereda plats för att omdisponera ytorna i gaturummet. Hur omfattande markintrånget blir har studerats.

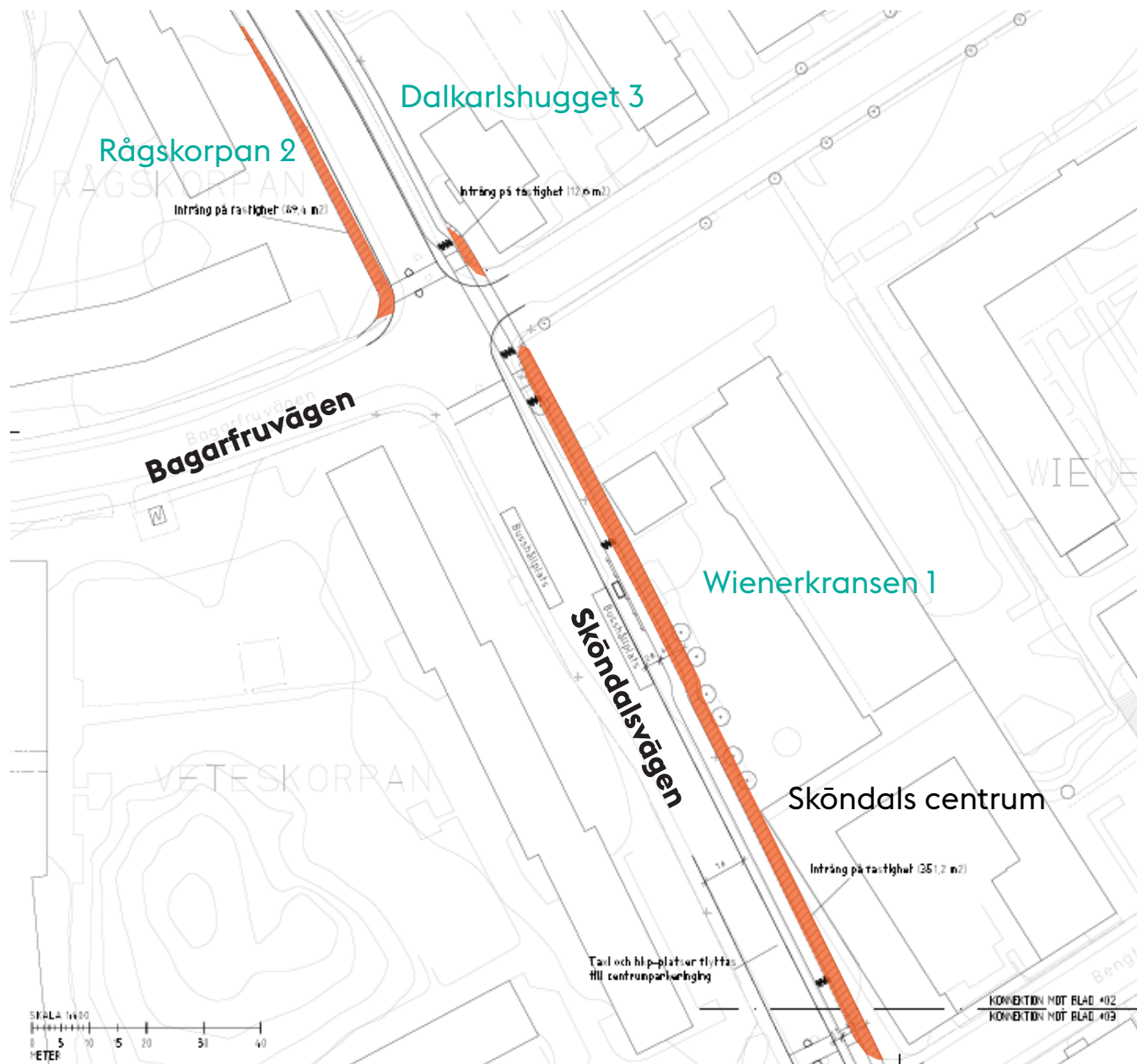
Markintrång kommer krävas i anslutning till fastigheterna närmast Sköndal centrum, se figur 16. Tomterna detta gäller är Rågskorpan 2, Dalkarls-hugget 3 och Wienerkransen 1.

Söder om centrum kommer markintrång krävas vid tomterna Wienerbrödet 4 och Wienerbrödet 1, se figur 17.

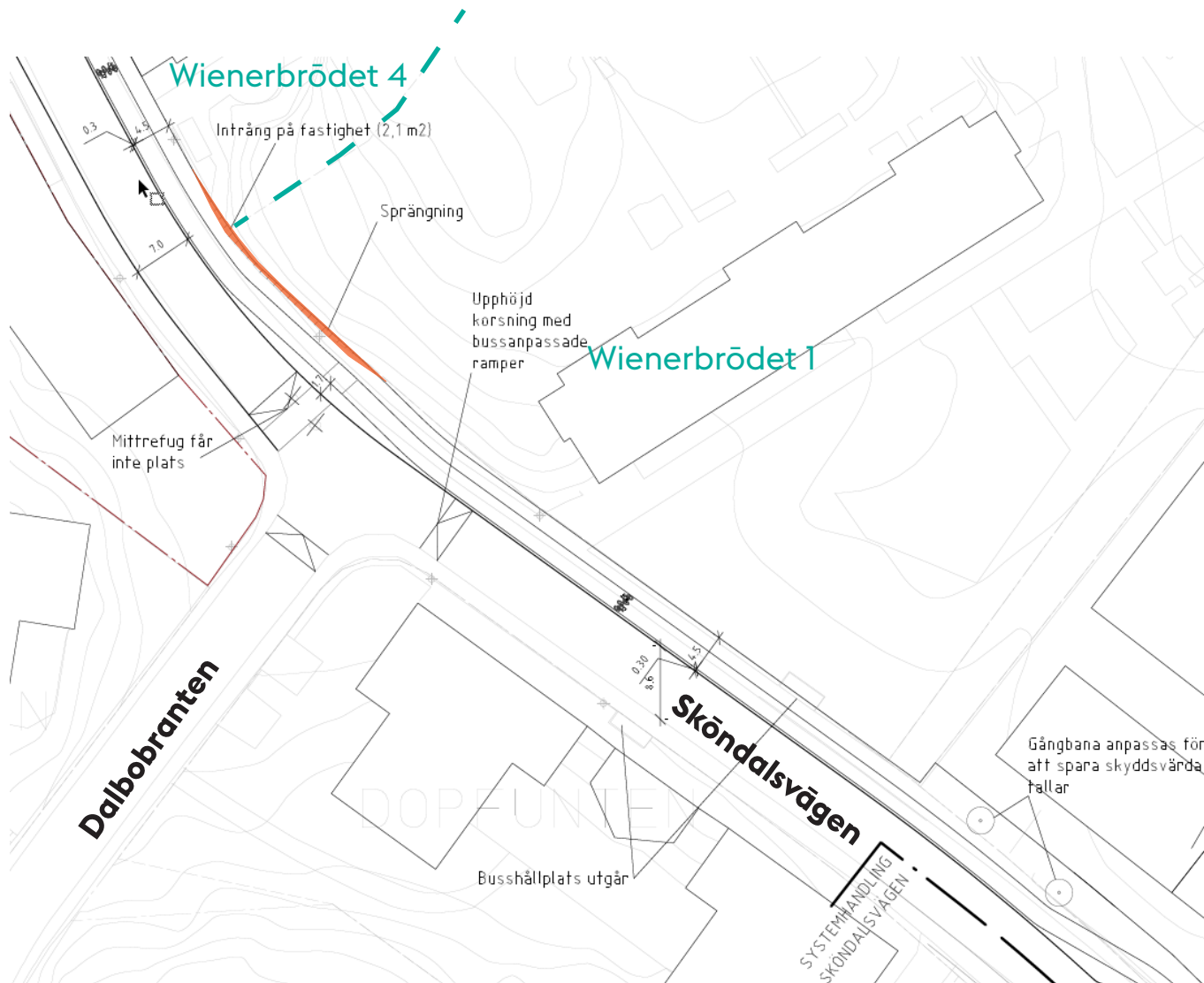
Detaljer återfinns i bilagda ritningar.

5.6 Övriga konsekvenser

Som tidigare nämnts kräver breddningen sprängning av berg på sträckan närmast Perstorpsvägen för att undvika dyra åtgärder på vägens södra sida (stödmur mot slänten och konsekvenser för ekar närmast vägen). Bergssprängning kommer även krävas strax nedanför centrum där sektionen är smal, se figur 17.



Figur 16. Identifierat markintrång närmast Sköndals centrum.



Figur 17. Identifierat markintrång söder om Sköndals centrum.

6 Slutsats och rekommendation om fortsatt utredning

En redogörelse och konsekvensbeskrivning av förslaget har tagits fram utifrån inmätt underlag. Den stora förändringen med förslaget är att all angöring och parkering utmed sträckan behöver utgå. Med tydligare separation och minskning av fasta hinder (i form av parkerade bilar) bedöms det inte föreligga någon försämring av trafiksäkerhet eller framkomlighet för något trafikslag med förslaget. Gående får bland annat tydligare separering mot motorfordonstrafiken och större väntyta vid övergångsställen. Trafiksituationen för cyklister kommer upplevas som betydligt mer framkomlig och tryggare mot att cykla i blandtrafik bland bilar, bussar och parkerade fordon. Förslaget innebär dessutom god sammankoppling med anslutande cykelprojekt vilket bidrar till ett mer sammanhängande cykelvägnät. Även om en busshållplats (Dalbobranten) behöver utgå bedöms busstrafiken få övervägande positiva konsekvenser med förslaget (bredare genomgående körbana, färre fasta hinder osv.). Visst markintrång kommer krävas vid Sköndal centrum och närmast Dalbobranten.

6.1 Fortsatt utredning

I detta programskede har en enkel konsekvensbeskrivning av förslaget tagits fram. I kommande skeden detaljeras arbetet och blir mer konkret. Redan nu har ett antal saker identifierats som kommer kräva vidare utredning. Dessa är:

- Fördjupad konsekvensbeskrivning av påverkan på busstrafiken med effekter på till exempel körtider. Framtida utbud av busstrafik på Sköndalsvägen behöver detaljstuderas av Trafikförvaltningen.
- Följa upp markintrång och parkeringssituation.
- Utredda om tömning av bottentömmande behållare vid kv. Dalkarlshugget 3 kan ske nära den nya gång- och cykelbanan.

