

**April  
2023**

**Trafik-PM  
Julklappen**



**Stockholms  
stad**

## Uppdrag

## Trafikutredning Julklappen

**Titel på rapport:**

Trafik-PM Julklappen

**Datum:**

2023-04-28

**Version:**

1.1

**Beställare:**

Stockholms stad, exploateringskontoret

**Kontaktperson:**

Kibria Azad Khan, exploateringskontoret  
Eric Brinkebäck, exploateringskontoret

**Konsult:**

Tyréns Sverige AB

**Uppdragsansvarig:**

Ali Esmaili

**Trafikplanerare:**

Sam Hirsch

**Kvalitetsgranskare:**

Sandra Seljeseth

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING .....	4
STYRDOKUMENT.....	5
NULÄGESBESKRIVNING .....	6
BEFINTLIGA SEKTIONER .....	9
PLANFÖRSLAG.....	10
TYPSEKTIONER .....	11
FRAMTIDA TRAFIKSITUATION .....	12
FORTSATT ARBETE .....	16

## Inledning

Planområdet är beläget i stadsdelen Liseberg mellan Västberga industriområde och Årstafältet. Detaljplanen syftar till att möjliggöra för bland annat 127 bostäder samt upprustning av primärstråk för cyklister. Området utgjorde en del av programmet för Östberga, dnr, 2015-O8443. Under programsamrådet inkom synpunkter som gjorde att området lyftes bort från programmet.

Med hänsyn till en framtida tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan med stopp i bland annat Östberga hamnar västra Liseberg i ett attraktivt bostadsläge varför utredningsarbete åter påbörjas.

Denna utredning syftar till att kartlägga nuvarande trafiksituation samt redogöra för den framtida trafiksituationen. Vidare utgör denna rapport en redogörelse för den programhandling som tagits fram för allmän platsmark och dess gator.



Orienteringskarta



Foto från platsen - GC stråk i parkmiljö.



Foto från platsen - Åbyvägen.

## Styrdokument

Arbetet med exploateringen längs Lisebergsvägen utgår från stadens och regionens planeringsunderlag samt de mål och visioner som antagits. Nedan nämns **ett urval** av styrdokumenterna och planeringsunderlagen.

## Framkomlighetsstrategi

Befolkningen i Stockholmsregionen ökar vilket också innebär ett ökat resande. Med ökat resande krävs ett förändrat sätt att se på trafiken. Kommunfullmäktige i Stockholm 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 / Cykelstaden

Med utgångspunkt i framkomlighetsstrategin har Stockholm stad tagit fram en cykelplan. Planen omfattar en rad åtgärder, bland annat anläggning av 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 skolors 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.

## Rigata- Buss

Rigata-Buss anger riktlinjer för utformning och syftar till att säkerställa en god framkomlighet för busstrafiken i Stockholmsregionen. Busstrafikens framkomlighet är av yttersta vikt för att möjliggöra en attraktiv kollektivtrafik och en förutsättning för att kollektivtrafiken ska anses pålitlig och vara ett effektivt transportmedel, såväl ekonomiskt som tidsmässigt.

Väghållare ska vid eventuella avsteg från riktlinjerna tydligt redovisa dessa.

## Områdesprogram Östberga

Områdesprogrammet möjliggör för cirka 2 600 bostäder i varierad boende- och upplåtelseform. Programmet tar ett helhetsgrepp kring stadsutvecklingen i Östberga och redovisar hur man genom att knyta samman Östberga med omkringliggande områden kan uppnå en mer sammanhållen stad med offentliga miljöer som är tryggare, mer tillgängliga och mer lättorienterade.

## Nulägesbeskrivning

Genom planområdet, i nord-sydlig riktning, sträcker sig ett primärstråk för cyklister. Stråket är helt separerad från fordonstrafiken, cirka 3,5 meter bred och reglerad som gång- och cykelbana. Primärstråket kopplar i sydlig riktning mot Älvsjö och vidare mot Huddinge. I nordlig riktning kopplar det mot Stockholms södra närförorter och vidare mot innerstaden. Genom utredningsområdet lutar gc-banan cirka sex procent.

Lisebergsvägen norr om Sylvestergatan är en mindre lokalgata som möjliggör angöring till villabebyggelsen. Hastigheten är reglerad till 20 kilometer per timme och avslutas i en vändplats. Söder om Sylvestergatan och fram till kopplingen mot Åbyvägen breddas körbanan upp.

Västberga allé är en huvudgata som går genom Västberga industriområde för att ansluta mot Åbyvägen. Längs norra/östra sidan av Västberga Allé sträcker sig en cirka fem meter bred gång- och cykelbana som i cykelplanen pekas ut som ett primärstråk.

Utmed planområdets västra sida sträcker sig Åbyvägen som är en viktig trafikled i söderort. Åbyvägen utgör en koppling mellan trafikplatsen vid Årsta partihallar och Huddingevägen vid Älvsjömassan. Åbyvägen fungerar som transportled för farligt gods och som omledningsväg när Södra länken är stängd.

Mellan Åbyvägen och planområdet finns på stora delar en vall för att dämpa bullernivåerna.



Befintliga gång- och cykelstråk inom och i anslutning till planområdet.

Området trafikeras idag av ett flertal bussar och cirka en kilometer i sydvästlig riktning från planområdet ligger Älvsjö pendeltågsstation. Närmsta busshållplatser är Sylvestergatan, Toffelbacken och Brännkyrka kyrka som trafikeras av tre busslinjer.

- 144 (Gullmarsplan - Älvsjö station - Fruängen)
- 145 (Liljeholmen - Älvsjö)
- 165 (Liljeholmen - Farsta C)

## Trafikflöden

I illustrationen redovisas trafikflöden som är en sammanställning av miljöbarometern och trafikmätningar från 2021. För mindre lokalgator så som Jultomtestigen används schablonmässiga siffror då mätningar saknas och miljöbarometerns noggrannhet inte räcker till.

Götalandsgatan, Lisebergsvägen och Sylvestergatan fungerar som områdets uppsamlingsgator som ansluter mot det mer övergripande vägnätet.



Dagens trafikflöden och andel tung trafik i parantes, redovisade trafikflöden utgör ÅDT.

## Beläggingsstudier parkering

Det föreslagna planförslaget innebär viss påverkan på befintlig kantstensparkering som finns inom området. För tre gator i området har beläggingsstudier genomförts.

Beläggingsstudien genomfördes mellan kl. 08.00-09.00 och kl.16.00-17.00 under onsdagen 31/8 och torsdagen 1/9 2022.

Resultatet av beläggingsstudien visar att beläggingsgraden längs Lisebergsvägen norr och syd generellt är hög, då mer än hälften av parkeringsplatserna var belagda vid respektive besökstillfälle. Beläggingsgraden är något lägre längs Jultomtestigen, då hälften eller färre än hälften av alla parkeringsplatserna var belagda vid respektive besök.



Område för parkeringsinventering.

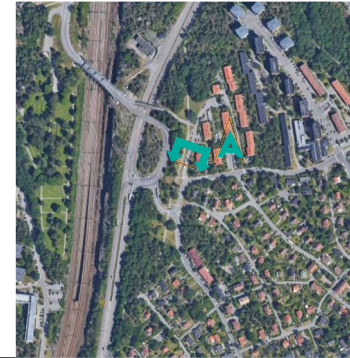
Plats	Antal platser	Onsdag 31/8 (fm)	Onsdag 31/8 (em)	Torsdag 1/9 (fm)	Torsdag 1/9 (em)
Lisebergsvägen norra	14	13 (93 %)	12 (86 %)	11 (79 %)	12 (86 %)
Lisebergsvägen södra	6	5 (83 %)	6 (100 %)	5 (83 %)	4 (67 %)
Jultomtestigen	16	8 (50 %)	6 (38 %)	7 (44 %)	7 (44 %)



## Befintliga sektioner



SEKTION A

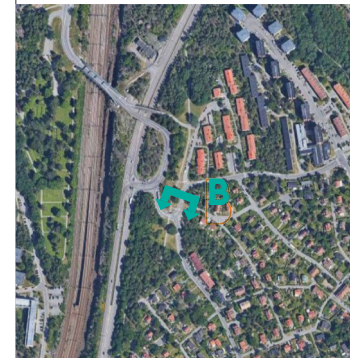


### Sektion A

Lisbergsvägen norr om Sylvestergatan innefattar en 5,0 meter bred körbana med 2,0 meter bred kantstensparkering. Öster om körbanan finns en 1,5 meter bred gångbana. Väster om körbanan finns en 4,5 meter bred grönyta samt 3,0 meter gång- och cykelbana.



SEKTION B



### Sektion B

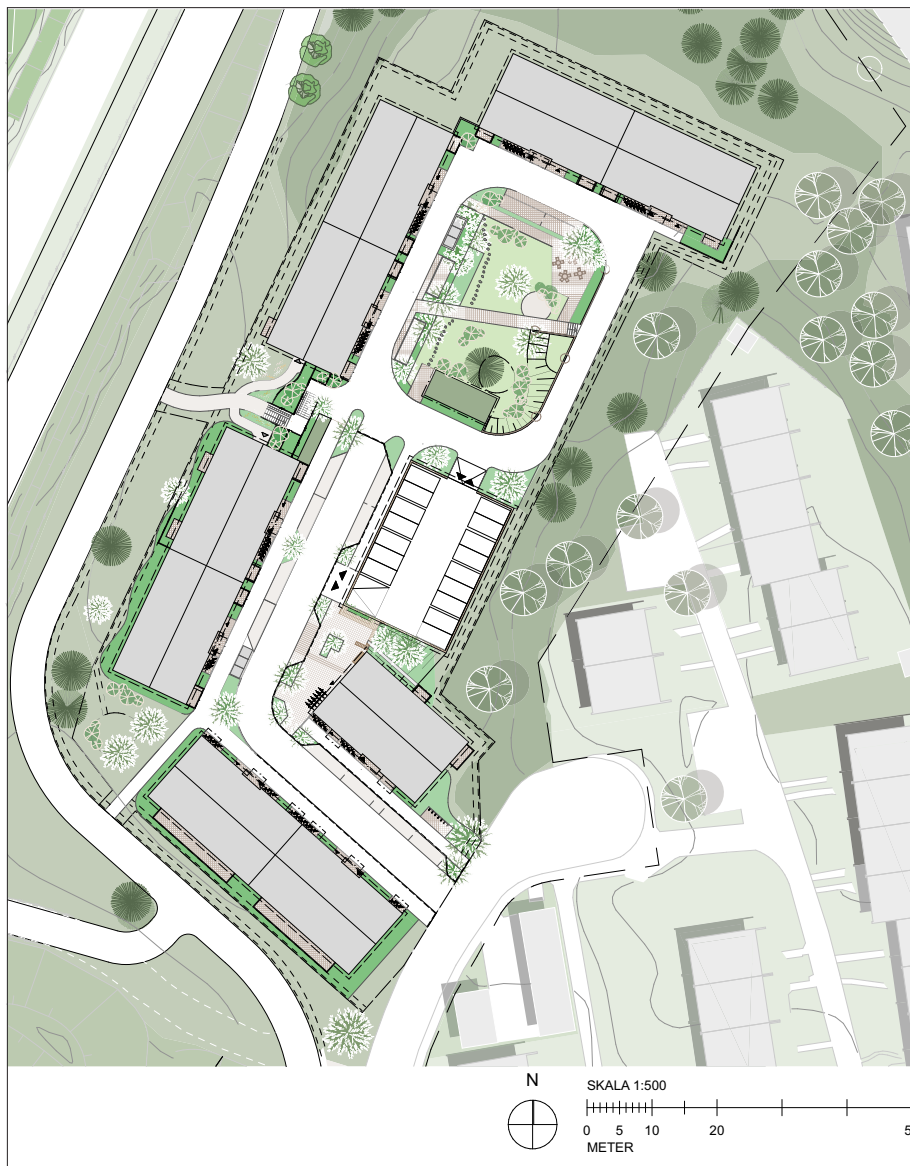
Mellan Sylvestergatan och Fackelvägen breddas körbanan på Lisebergsvägen upp till 8,0 meter. Gångbanan öster om körbanan är 1,5 meter bred. Väster om körbanan breddas grönytan upp till cirka 10 meter innan den 3,0 meter breda gång- och cykelbanan.

## Planförslag

Planförslaget innefattar ett nytt kvarter innehållandes cirka 127 bostäder i flerbostadshus.

Kvarteret planeras där befintligt primärstråk för cyklister idag korsar naturmarken. Förslaget innebär att befintligt gc-stråk flyttas och i samband med flytten säkerställs önskade kvaliteter avseende lutning och bredd.

För att angöra det kvarteret föreslås en ny kvartersgata som ansluter mot den norra delen av Lisebergsvägen.

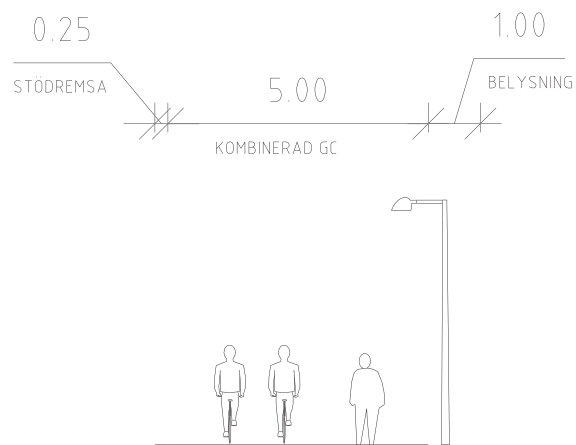


Illustrationsplan

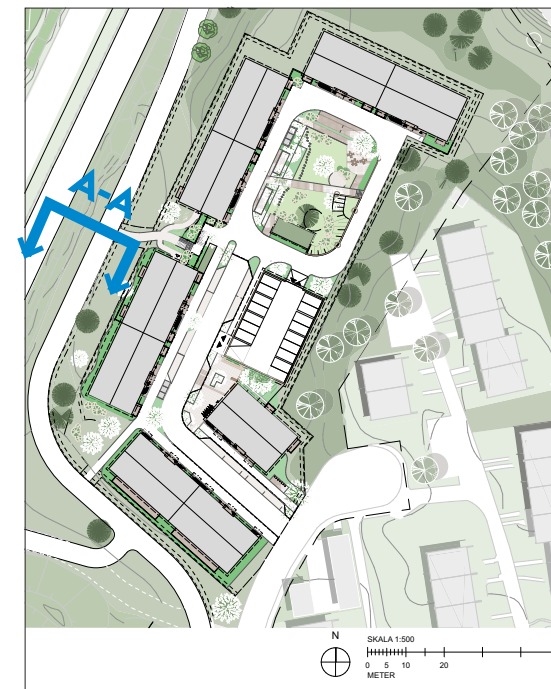
källa: ÅWL arkitekter/Familjebostäder

## Typsektion gc-bana

Befintlig gc-bana som flyttas västerut för att göra plats för tillkommande bebyggelse uppgraderas genom ökade breddmått. Den nya gc-banan föreslås breddas till fem meter.



## SEKTION A-A



Planskiss med sektionsmarkeringar.

## Framtida trafiksituation

Planförslaget innebär viss påverkan på trafiksituationen. Den framtida situationen beskrivs i detta kapitel.

### Gångtrafik

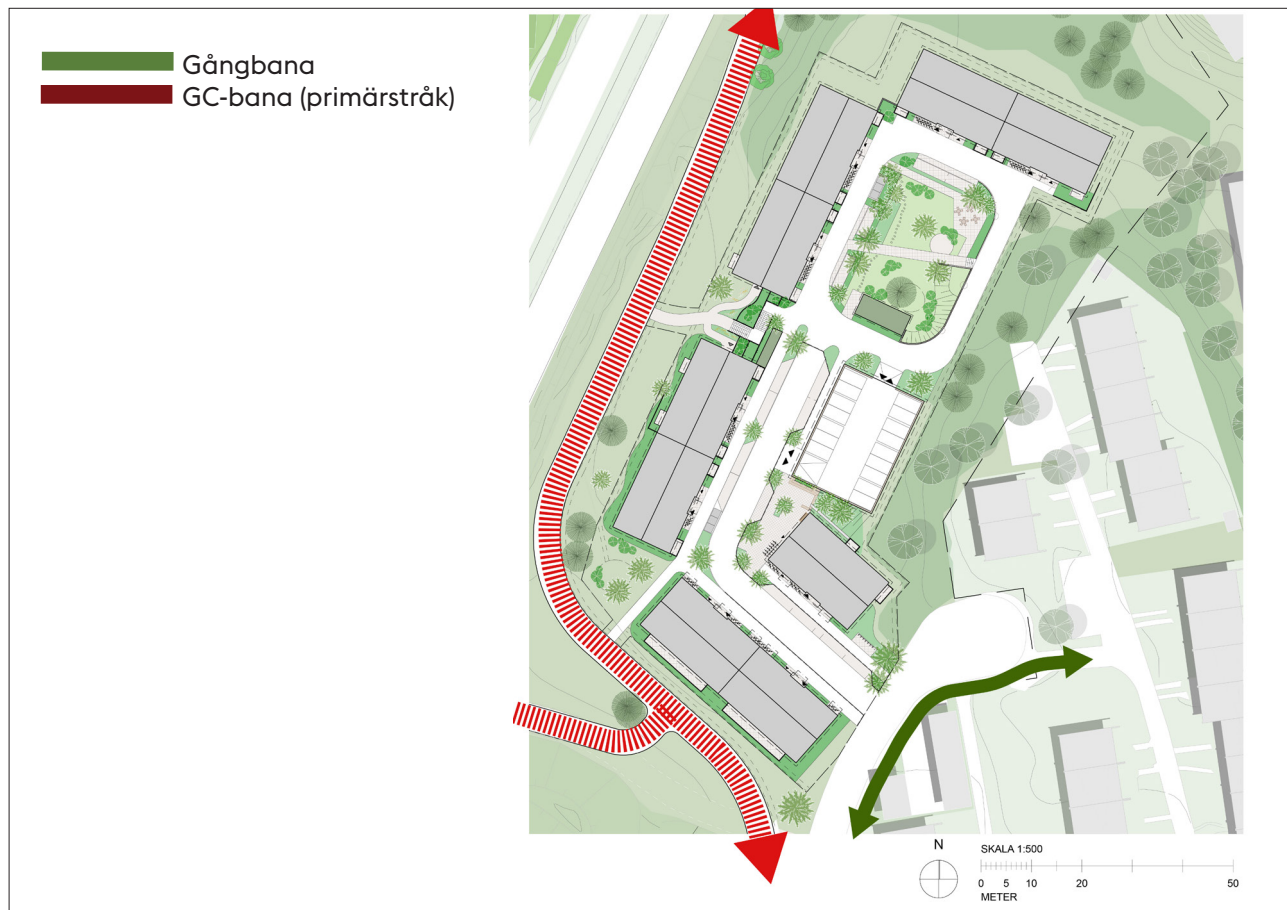
Förslaget innebär att den kombinerade gång- och cykelbanan breddas från befintliga 3,5 meter till 5,0 meter. I anslutning till det tillkommande kvarteret flyttas gång- och cykelbanan närmre Åbyvägen för att göra plats för ny bebyggelse. Förslaget innebär att delar av gång- och cykelbanan får en lutning på cirka fem procent.

De föreslagna åtgärderna bedöms som helhet förbättra kvaliteten på områdets gångbanor med ökade bredder som ökar komforten för gående.

### Cykeltrafik

Primärstråket som sträcker sig genom utredningsområdet breddas från befintliga 3,5 meter till 5,0 meter.

I utredningsområdets norra delar har primärstråkets dragning flyttats för att skapa utrymme för det norra kvarteret. Den nya dragningen innebär förändrad linjeföring. För den nya dragningen har generösa radier säkerställts för att möjliggöra för bekväm och säker cykling. Vidare innebär det nya läget att lutningen på stråket minskar från cirka sex till cirka fem procent. Primärstråkets nya dragning har även anpassats efter befintliga träd som bedömts viktiga att bevara.



Gång- och cykelsträckets sträckning längs med planområdet.

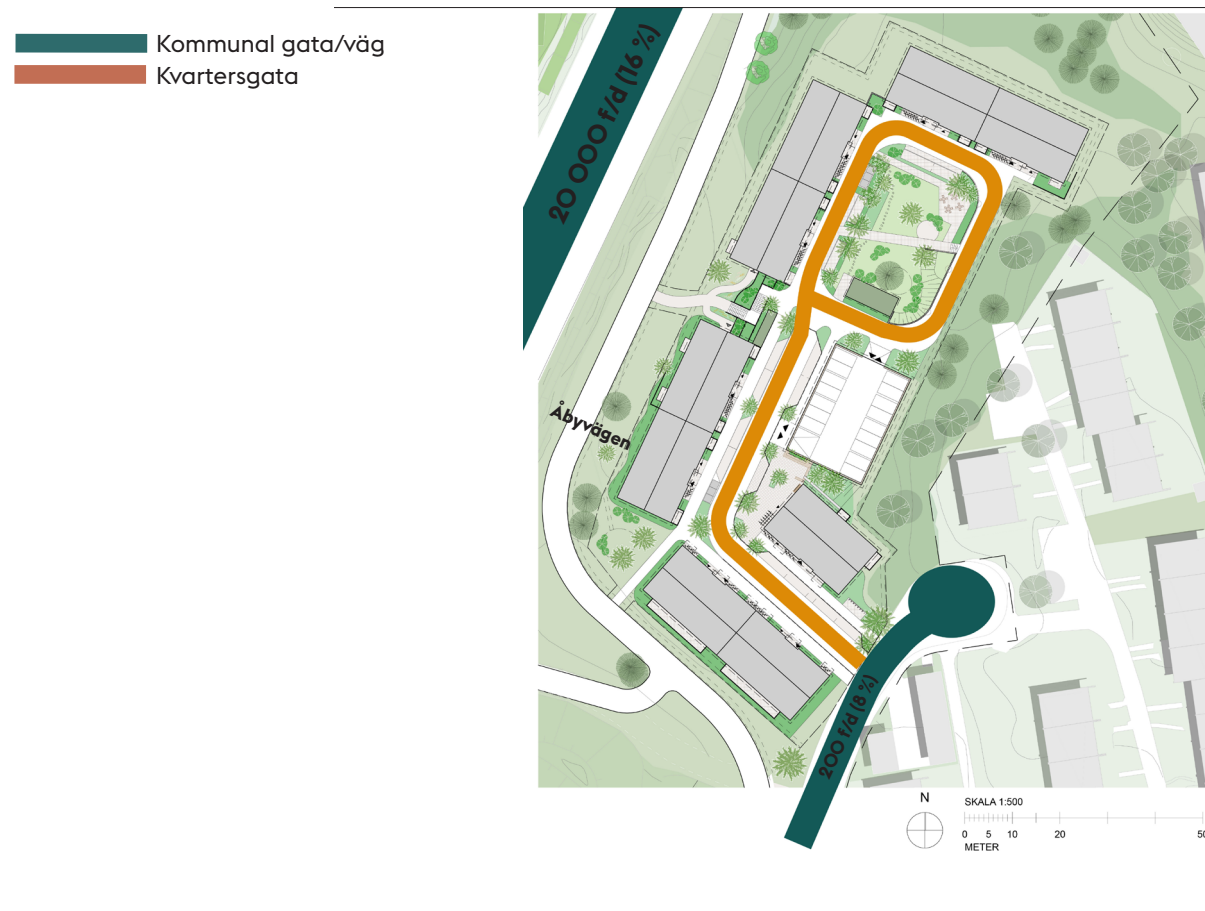
Förslaget innebär att anslutningen från Västberga Allé flyttas bort från bullervallen för att förbättra siktförhållanden i korsningspunkten. Den nya utformningen tydliggör också hierarkin och att cykelbanan från Västberga Allé ansluter till ett överordnat primärstråk.

## Kollektivtrafik

Planförslaget påverkar inte de gator i området som trafikeras av kollektivtrafik. Tillkommande bebyggelse får cirka 200 meter till busshållplatser längs Lisebergsvägen.

## Motorfordonstrafik

Den nya kvartersgatan ansluter mot Lisebergsvägen. Den tillkommande exploateringen bedöms inte ha någon betydande påverkan på trafikflöden inom områdets gator. De framtida trafikflödena bedöms ligga kvar på dagens nivåer.



Trafikflöden på befintliga gator och den nya lokalgatan.

## Angöring och avfallshantering

För det tillkommande kvarteret ordnas angöring och avfallshandlingen via den nya kvartersgatan. I vidare projekteringsarbete ska riktlinjer och krav för tillgänglig angöring, parkering för rörelsehindrad (RHP) samt avfallshantering säkerställas.

Nedan sammanställs krav och riktlinjer på RHP, angöring och avfallshantering.

- Angöring för rörelsehindrad bör möjliggöras 10 meter från entré enligt Stockholms stads riktlinjer. Om 10-meters riktlinjen inte kan uppfyllas ska Boverkets krav om 25 meter gälla.
- RHP placeras max 25 meter från entré och ska placeras på kvartersmark.
- Angöring vid hämtning av avfallskärl bör kunna ske 10 meter från miljörum.
- 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.

## Parkering och mobilitet

Planförslaget innebär att en mindre del av befintlig kantstensparkering försvinner. Längs med Lisebergsvägen där ny kvartersgata ska ansluta utgår cirka 3-4 parkeringsplatser.

### Bilparkering

Stockholms stad tillämpar flexibla och projektspecifika parkeringstal vilket i praktiken innebär att antalet parkeringsplatser som byggs anpassas efter den specifika situationen.

För arbetet med flexibla parkeringstal gäller "Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad" från 2015.

### För projektet gäller det lägesspecifika parkeringstalet om 0,5 bilplatser per bostad.

Byggaktören har sedan möjlighet att justera parkeringstalet utifrån lägenhetsstorlekar, besöksparkering och införande av mobilitetsåtgärder- och tjänster.

Parkeringsplatser för boende och besökare ska ordnas inom kvartersmark.



Platser där parkeringsplatser försvinner.

### Cykelparkering

Parkeringstalet för cykel är styrd av "Riktlinjer för projektspecifika gröna cykelparkeringstal i Stockholm".

De cykelparkeringstal som anges är kommunens bedömning av vad som är ett skäligt antal cykelparkeringar att ordna vid nyproduktion. Eftersom talen är utformade i spann finns möjlighet att anpassa antalet efter de specifika förutsättningarna som finns inom varje projekt.

### Cykelparkeringstalet som gäller för projektet är 2,5-4 parkeringsplatser per 100 m<sup>2</sup> BTA.

Cykelparkering för boende och besökare ska ordnas inom kvartersmark.

## Fortsatt arbete

- Korsningsutformningen vid ny kvartersgata bör i projekteringsarbetet detaljstuderas och med fördel utformas med genomgående gångbana.
- I vidare projekteringsarbete bör en gångbanan på Lisebergsvägens västra sida studeras. Gångbanan bör möjliggöra för gena gångkopplingar mot t.ex. Älvsjö.
- Primärstråket och dess bredder bör i det fortsatta projekteringsarbetet studeras. Om projektets ekonomiska förutsättningar tillåter bör gc-stråket breddas enligt skissförslag.

