

ÅRSTAFÄLTET

ÖSTBERGAHÖJDEN

**ÖSTBERGA
NORRA**
Trafikutredning

**Oktober
2021**

ÅLA ÖSTBERGA



Stockholms
stad

Uppdrag Årstafältet Östberga gatuprojektering, 311O23

Titel på rapport: Östberga Norra Trafikutredning
Datum: 2021-10-18

Beställare: Stockholms stad, Exploateringskontoret
Kontaktperson: Magnus Kvarnström, Exploateringskontoret

Konsult: Tyréns

Uppdragsansvarig: Carolina Stenbeck
Trafikplanerare: Martin Larsson, Johan Kjellberg
Kvalitetsgranskare: Per Francke

Version: 1.0
Status: Slutleverans inför DP samråd
Revideringar:

Sammanfattning

Östberga ligger mellan Åbyvägen, Huddinevägen, Stadsdelarna Liseberg/Örby Slott och den nya framväxande stadsdelen Årstafältet.

Östberga ingår i projekt Årstafältet, som är ett av Stockholms största stadsutvecklingsområden. I Östberga planeras totalt för cirka 1100 bostäder och i den utbyggnadsetapp som kallas Östberga Norra planeras det för 710 nya bostäder.

Syftet med denna trafikutredning är att beskriva dagens situation samt hur den framtida situationen med de nya bostäderna i Östberga Norra påverkar gatunätet och kopplingarna till omkringliggande områden och anslutande stråk. Syftet är även att beskriva de förändringar och ställningstaganden som gjorts från programmet till detaljplaneskedet och beskriva dess konsekvenser

Gestaltungsprinciper för respektive trafikslag har tagits fram för Östberga Norra som syftar till att utveckla allmän plats för att främja de hållbara trafikslagen.

När Östberga förtätas med ny bebyggelse kommer också Östbergabackarna att omvandlas till mer av en stadsgata. Den nya bebyggelsen placeras nära gatan med bostadsentréer mot gatan samt möjlighet till lokallägen vilket bidrar till en ökad trygghetsupplevelse.

Förslaget innebär en ny gatusektion för Östbergabackarna med ny gångbana mot planerad bebyggelse och att befintlig kantstensparkeringsläggs i fickor i samma zon som träd och cykelparkering.

Den största förändringen från programmet är att cykelbanan som planerades längs Östberga-

backarna tas bort. Anledningen är framför allt en förändrad ekonomisk situation i projektet. Längs med Östbergabackarna finns en rad murar och broar som hade behövt ersättas eller breddas vilket bedömts orimligt kostnadsdrivande. Inte heller hade det varit möjligt att bygga ett kringbyggt kvarter med tyst innergård närmast gc-tunneln i Östberga Norra, något som är nödvändigt med de bullernivåer Åbyvägen genererar.

Av extra stor vikt, då det inte blir någon cykelbana längs Östbergabackarna, är att de cykelstråk som finns förstärks och att kopplingarna för boende och till målpunkter i Östberga är orienterbara, gena och tydliga.

Sträckningen av cykelpendlingstråket utmed Åbyvägen dras om för att gå mellan den nya bebyggelsen och Åbyvägen. Stråket kopplas sedan ihop med Östbergabackarna samt vidare mot dess fortsatta sträckning utmed Åbyvägen österut.

För att stärka kopplingen mellan Liseberg och Östberga och entrén till Annebodaskogen planeras en ny gångväg bredvid befintlig trappa. Dock blir den relativt brant och uppfyller inte kraven på tillgänglighet.

Vid alla gång- och cykeltunnlar finns brister i kopplingen mellan gatan och tunneln vilket behöver ses över och stärkas.

Kollektivtrafikens konkurrenskraft i området är idag svag. Stomtrafik saknas helt och kommuntrafiken har låg turtäthet och långa restider för att nå närliggande knutpunkter som Liljeholmen, Årstaberg och Gullmarsplan.

För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och minska restiderna har en översyn över hållplatsslägen i Östberga utförts. Hållplatserna Terassen, Branten och Östbergahöjden föreslås tas bort. En ny hållplats föreslås vid den nya bebyggelsen i Östberga Norra mellan hållplatserna Slättåkragränd och Östberga Torg.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	INLEDNING	6
1.1	Syfte och förutsättningar	6
1.2	Tidigare framtagna utredningar	7
2.	NULÄGE	8
2.1	Gångtrafik	8
2.2	Cykeltrafik	8
2.3	Kollektivtrafik	10
2.4	Biltrafik	12
2.5	Trafiksäkerhet	12
2.6	Parkering	13
3.	PLANFÖRSLAGET	14
3.1	Gångtrafik	16
3.2	Cykeltrafik	17
3.3	Kollektivtrafik	18
3.4	Biltrafik	19
3.5	Trafiksäkerhet	19
3.6	Parkering och angöring	20
3.7	Gaturum	21
4.	SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT ARBETE	24
5.	REFERENSER	25



Figur 1. Illustrationsplan Östberga Norra (Landskapslaget)

1. INLEDNING

Ett planprogram för Östberga antogs 2019. I programmet föreslås bland annat cirka 1000 nya bostäder, nya stråk och upprustning av parker. Visionen är att i Östberga ska alla vara välkomna och känna sig trygga. Programmet ska bidra till ökade stadskvaliteter och skapa en sammanhållen stad med tryggare och mer tillgängliga offentliga miljöer som är lätta att orientera sig i. I Östberga planeras även för en ny tunnelbanestation som beräknas vara färdigställd 2035. Linjen planeras mellan Fridhemsplan och Älvsjö.

Staden har också som mål att koppla samman Östberga och Årsta vilket finns utpekat i översiktsplanen som ett strategiskt samband.

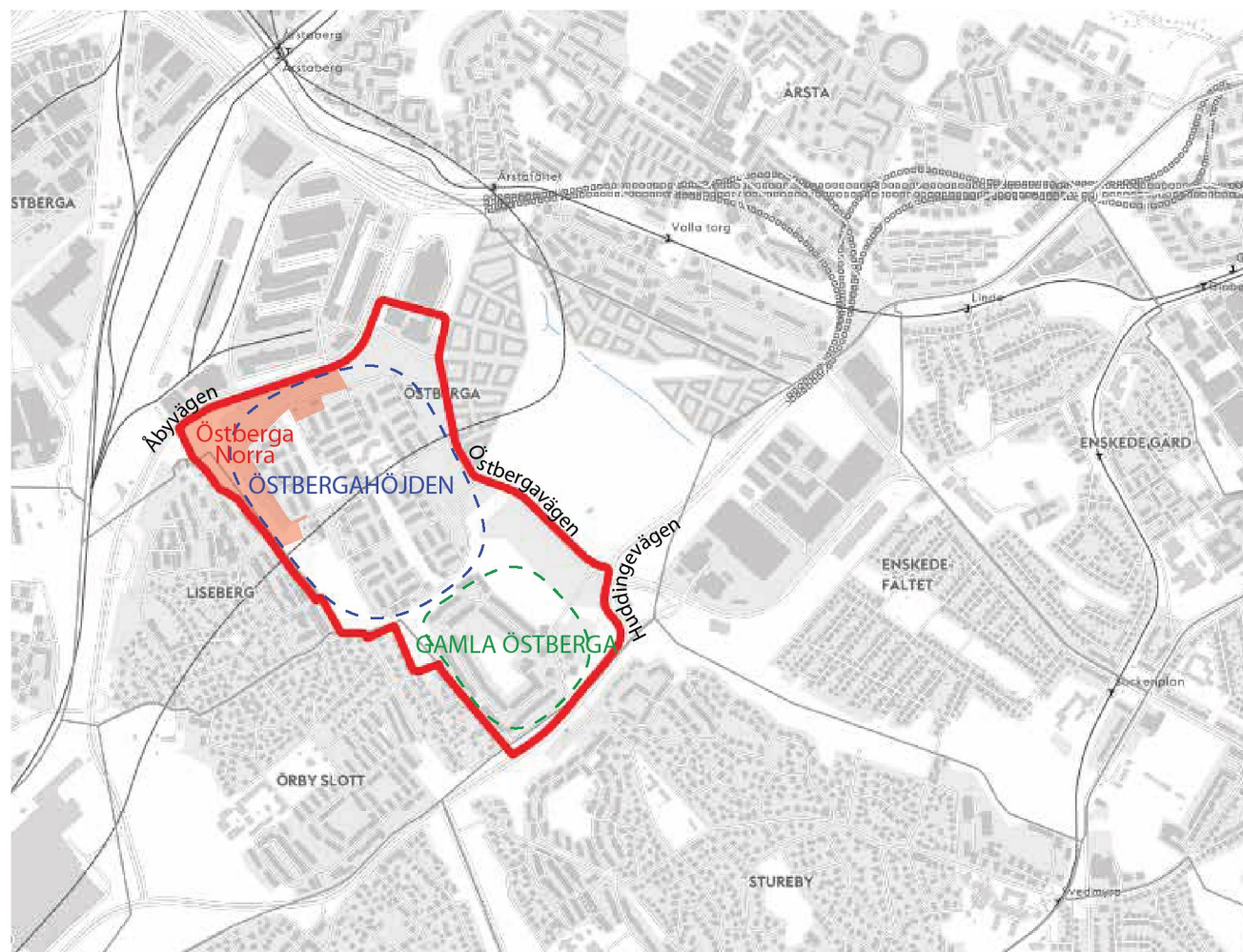
Efter programmet har detaljplanearbete påbörjats för Östberga Norra med 710 bostäder och fler detaljplaner är på gång.

1.1 Syfte och förutsättningar

Syftet med denna trafikutredning är att beskriva trafikfunktionerna och trafikkonsekvenserna av den planerade bebyggelsen i Östberga Norra. Trafikutredningen är ett av flera underlag som redovisas under samråd för detaljplanen. Syftet är även att beskriva de förändringar och ställningstaganden som gjorts från programmet till detaljplaneskedet och beskriva dess konsekvenser.

Utredningen zoomar även ut och ser till hela programområdet för Östberga och kommer att kunna användas i kommande planarbeten för övrig planerad bebyggelse i Östberga men med kompletteringar för varje enskild detaljplan.

Vid sidan av detta PM tas barnkonsekvensanalys, kortfattat gestaltungs PM för allmän plats samt konsekvensbeskrivning för naturvärden fram inom ramen för detaljplanearbetet i Östberga Norra.



Figur 2. Översiktsbild över programområdet (röd linje) samt planområdet för Östberga Norra (rosa markering).

1.2 Tidigare framtagna utredningar

Under programarbetet togs ett antal utredningar fram där de viktigaste underlagen för fortsatt arbete är själva programmet, trafikutredningen för Östberga och för Årstafältet, parkeringsinventering, barnkonsekvensanalys och områdesanalys.

I trafikutredningen som Iterio tog fram finns en gedigen nulägesanalys. Då inga större förändringar skett hänvisas till denna och endast en kortare nulägesanalys beskrivs i denna utredning.



Figur 3. Tidigare framtagna utredningar.

2. NULÄGE

Östberga består av två delområden av skilda karaktärer. Gamla Östberga är den äldsta delen med experimentbyggda flerfamiljshus från 1950-talet längs Stamgatan. Östbergahöjden skapades inom miljonprogrammet på 1960-talet. Bebyggelsen i Östbergahöjden har kompletterats genom åren, bland annat genom att parkeringssytor tagits i anspråk för ny bebyggelse.

Gatustrukturen på Östbergahöjden är tidstypisk för miljonprogramsområden och följer principerna enligt SCAFT, där bilen ses som det primära transportmedlet och strikt trafikseparering mellan bilen och oskyddade trafikanter är en överordnad princip. Huvudgatorna går runt den befintliga bebyggelsen som i sin tur vänder sig mot biltrafik-fredade innergårdar.

För vidare och mer detaljerad nulägesbeskrivning än den redovisad nedan, se tidigare gjorda trafikutredning av Iterio "Trafikutredning - Östberga", 2017-04-01 (Stockholms stadsbyggnadskontor Dnr 2015-08443)

2.1 Gångtrafik

Gående är tydligt trafikseparerade från motorfordonstrafiken vilket innebär att stor del av gångbanorna återfinns inom kvartersstrukturen. Längs den sida av gatan som vetter mot befintlig bebyggelse finns en cirka 2,3 meter bred gångbana. Den smala gångbanan i kombination med relativt kuperad terräng bidrar till låg framkomlighet och tillgänglighet för fotgängare.

Gående som vill ta sig över gatan hänvisas till gång- och cykeltunnlar alternativt ej hastighetssäkrade passager i gatunivå som saknar hastighetssäkring. Det faktum att det generellt inte finns några hastighetssäkrade

passager i plan innebär låg trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet för gående som korsar körbanan. Därtill kan det ofta upplevas otryggt att gå i gång- och cykeltunnlar.

2.2 Cykeltrafik

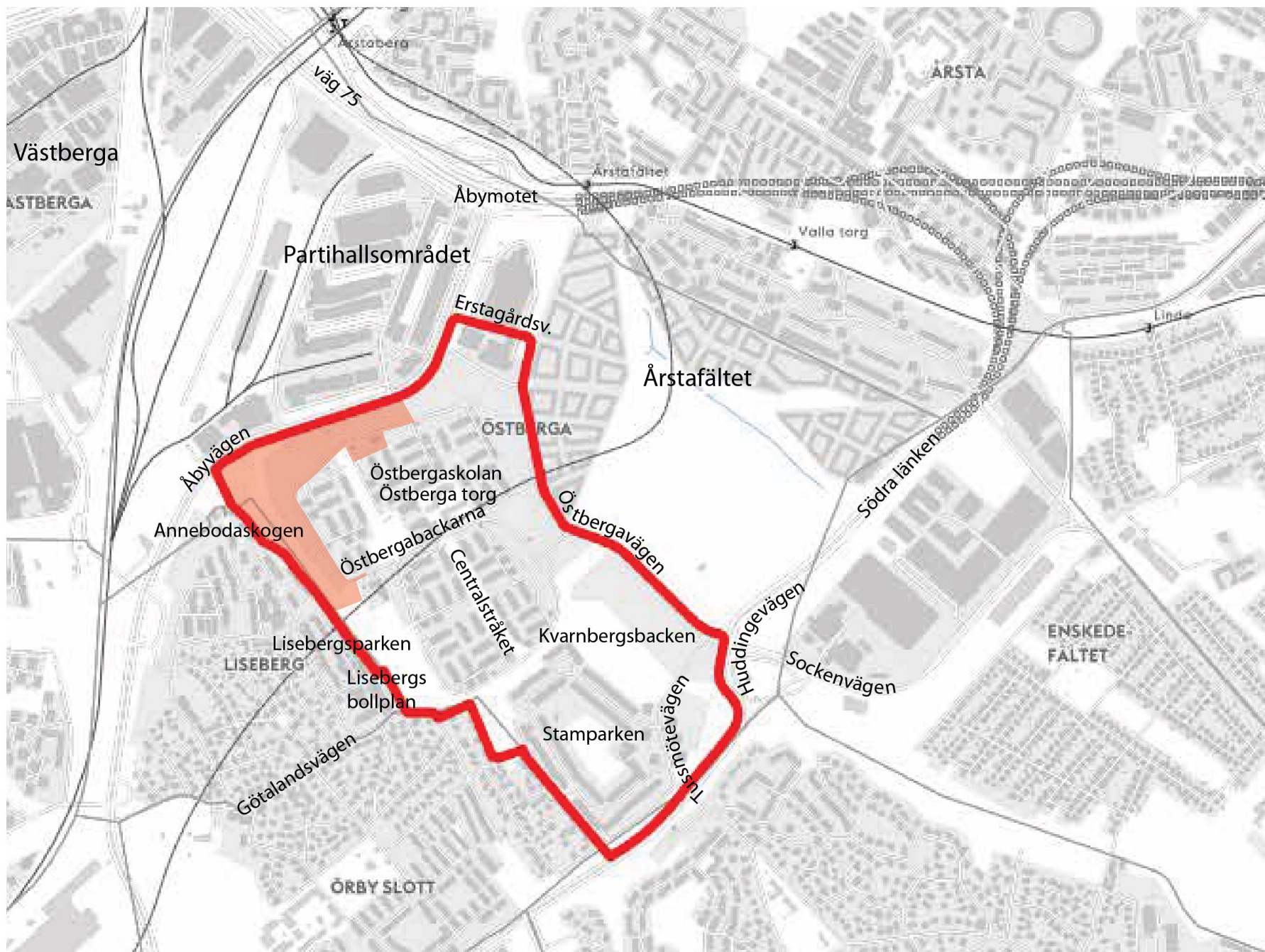
Östberga har med sitt geografiska läge goda förutsättningar för en hög andel cykelresor. Cykelpendlingsstråk utpekade i cykelplanen för Stockholm och i cykelplanen för Årstafältet passerar områdets ytterkanter längs Åbyvägen och Huddingevägen. Huvudstråk passerar dessutom norr och söder om området. Inom området finns lokala cykelnät som består av Östbergabackarna där cykling sker i blandtrafik och gc-vägar som omväxlande går i gårdsmiljöer och grönområden. Många passager med huvudvägnätet sker planskilt.

Orienterbarheten i det lokala cykelnätet är mycket låg. Topografi, husens placering och blandningen av olika gatutyper gör att cykling sällan kan ske på den mest gena vägen. Kopplingarna inifrån området till utpekade pendlings- och huvudcykelstråk behöver förstärkas. Stråk som leder till barns målpunkter som skolor, fritids och förskola behöver åtgärdas för att göras säkra och trygga för barn och uppnå Stockholms stads mål med att fler barn och ungdomar ska cykla till skolan.

Inom planområdet för Östberga Norra ligger det utpekade pendlingscykelstråket längs Åbyvägen. Standarden idag är låg och uppfyller inte stadens krav på bredder, radier eller lutningar.



Figur 4. Foton från Östbergabackarna (Östberga Norra) överst, cykelpendelstråket längs Åbyvägen i mitten och GC-tunneln under Östbergabackarna längst ner. (Tyréns)



Figur 5. Översiktsbild över programområdet (röd linje) samt planområdet för Östberga Norra (rosa markering). (Tyréns)

2.3 Kollektivtrafik

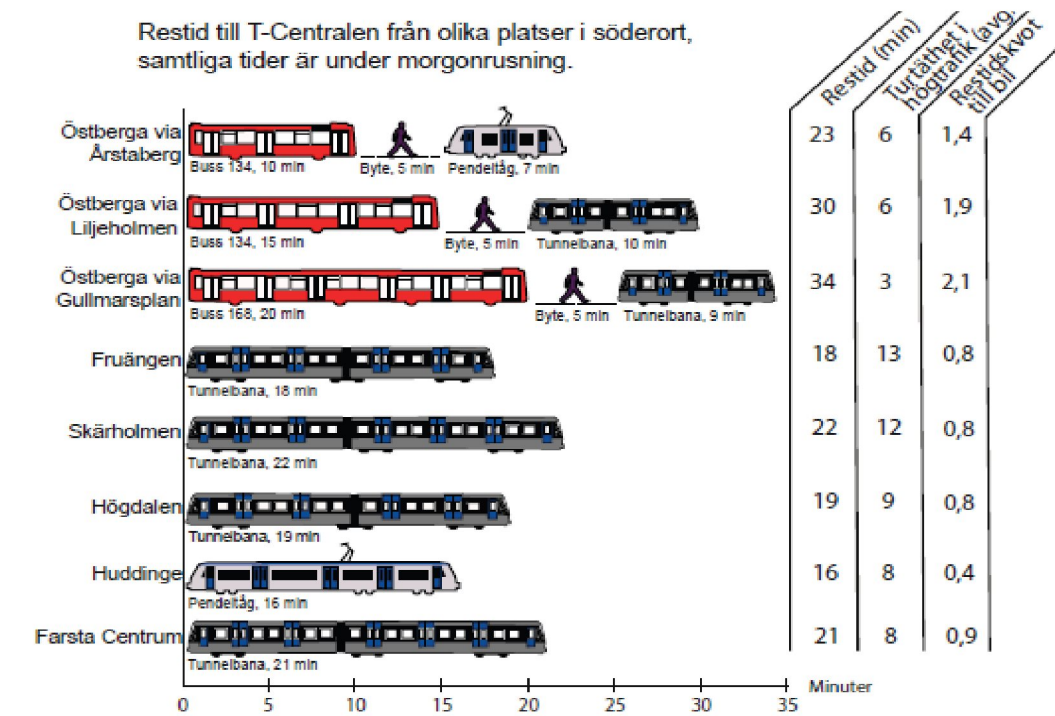
Kollektivtrafikens konkurrenskraft i området är idag svag. Stomtrafik saknas helt och kommuntrafiken har låg turtäthet och långa restider för att nå närliggande knutpunkter som Liljeholmen, Årstaberg och Gullmarsplan.

Östbergabackarna försörjs av buss 134 som går mellan Östbergahöjden och Liljeholmen, samt av buss 168 som går mellan Östbergahöjden och Gullmarsplan. Buss 134 går via Årstaberg där omstigning till pendeltåg, tvärbana och andra busslinjer är möjlig. Buss 134 mot Liljeholmen avgår var 10:e minut i högtrafik och var 15:e eller 20:e minut i lågtrafik. Buss 168 mot Gullmarsplan avgår var 20:e minut i högtrafik och var 30:e minut i lågtrafik. Gamla Östberga har ingen busstrafik i området, så när som en servicebuss. Däremot går buss 144 utanför området längs Huddingevägen.

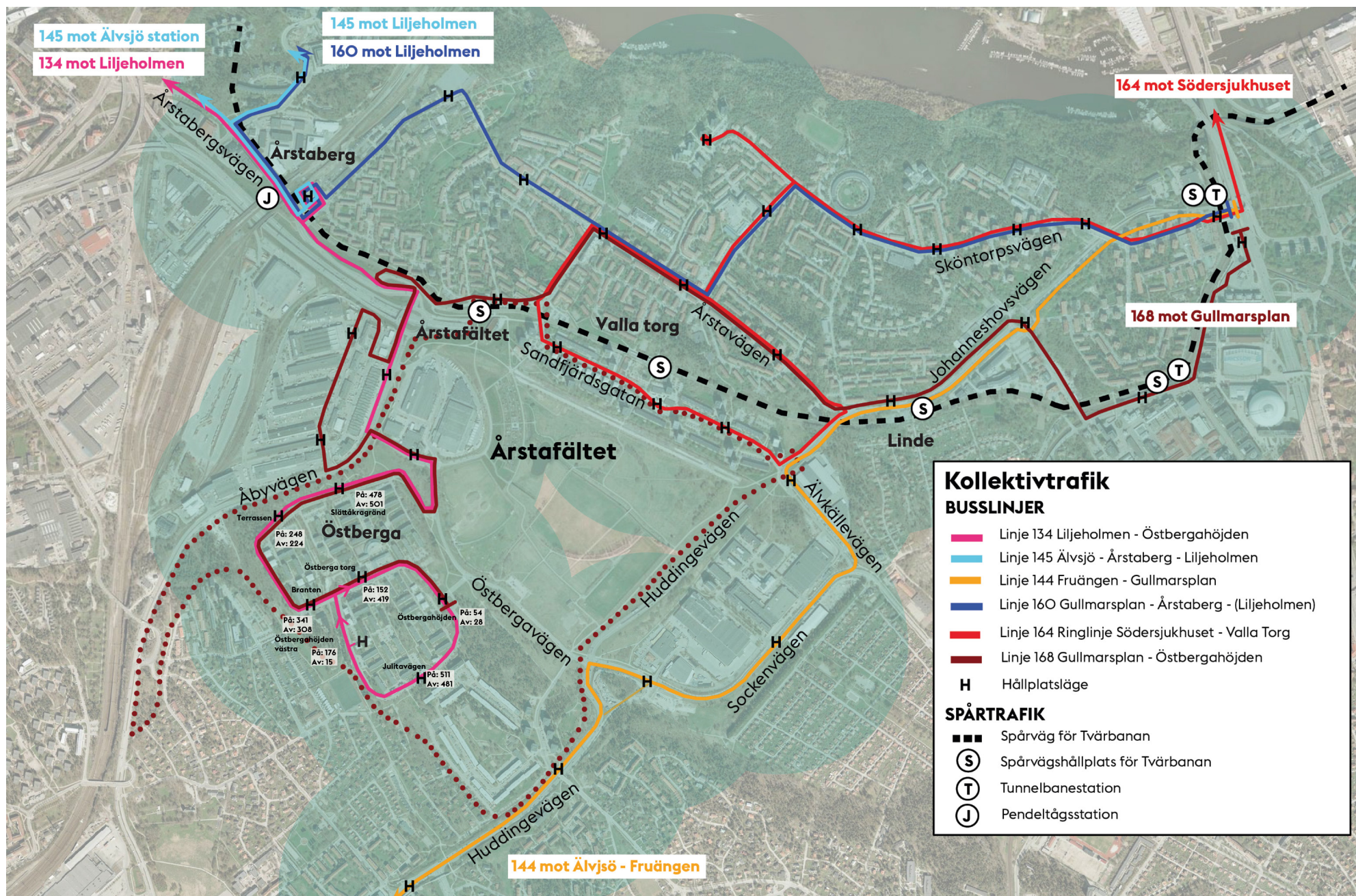
Gatustrukturen med huvudstråk i utkanten av bostadsområdena medför dyrare produktionskostnad för kollektivtrafiken, med längre restider och många hållplatser. Östberga ligger geografiskt relativt nära centrala Stockholm men pga ovanstående brister i gatenätet har kollektivtrafiken relativt långa restider jämfört med många andra områden på liknande avstånd från centrum.

Inom Östberga Norra finns två busshållplatser. Slättåkragränd vid gc-bron över Åbyvägen och Terrassen 170 m längre västerut. Terrassen ligger idag i cirka 6,5% lutning vilket inte är enligt Trafikförvaltningens riktlinjer. Lutningen kan göra det svårt att starta vid halt väglag och är inte tillgänglig för alla. Det finns även två hållplatser med 180 meters mellanrum vid Östberga centrum.

Två bussar kan idag inte mötas på stora delar av Östbergabackarna. Det råder dock inga direkta framkomlighetsproblem då trafikmängderna är låga.



Figur 6. Restidsjämförelse mellan Östberga och andra platser i söderort. (Iterio)



Figur 7. Översiktskarta över det nuvarande kollektivtrafiknätet. Gröna cirklar redovisar 500 meters gångavstånd till kollektivtrafiken (400 meter fågelvägen) enligt RiPlan. Linjernas dragning samt hållplatser är utmärkta i kartan. Hållplatsstatistik för Östberga redovisats i bilden. (Tyréns)

2.4 Biltrafik

Östberga är placerat och trafikförsörjs så att det i stort sett ligger isolerat från omgivande områden. Det finns endast två gatukopplingar till omgivande gatu-/vägnät vilka båda kopplar mot Östbergavägen som löper i nord-/sydlig riktning mellan Huddingevägen och Åbyvägen. Detta medför också att det inte finns någon genomfartstrafik i Östberga.

Enligt mätningar (Iterio, 2017) har större delen av huvudgatunätet en dygnstrafik strax under 2 000 f/d med en relativt hög andel tung trafik om cirka 15 - 20 %. Vilket kan förklaras av låga flöden och två busslinjer.

Körbanan på Östbergabackarna varierar mellan cirka 8 och 9 meter och innefattar angöring längs med större delen av sträckan. Det låga trafikflödet och relativt raka linjeföringen utan hastighetsdämpande åtgärder ger en god framkomlighet för fordonstrafik.

Befintlig bebyggelse nås via lokalgator på kvartersmark som ansluter till Östbergabackarna.

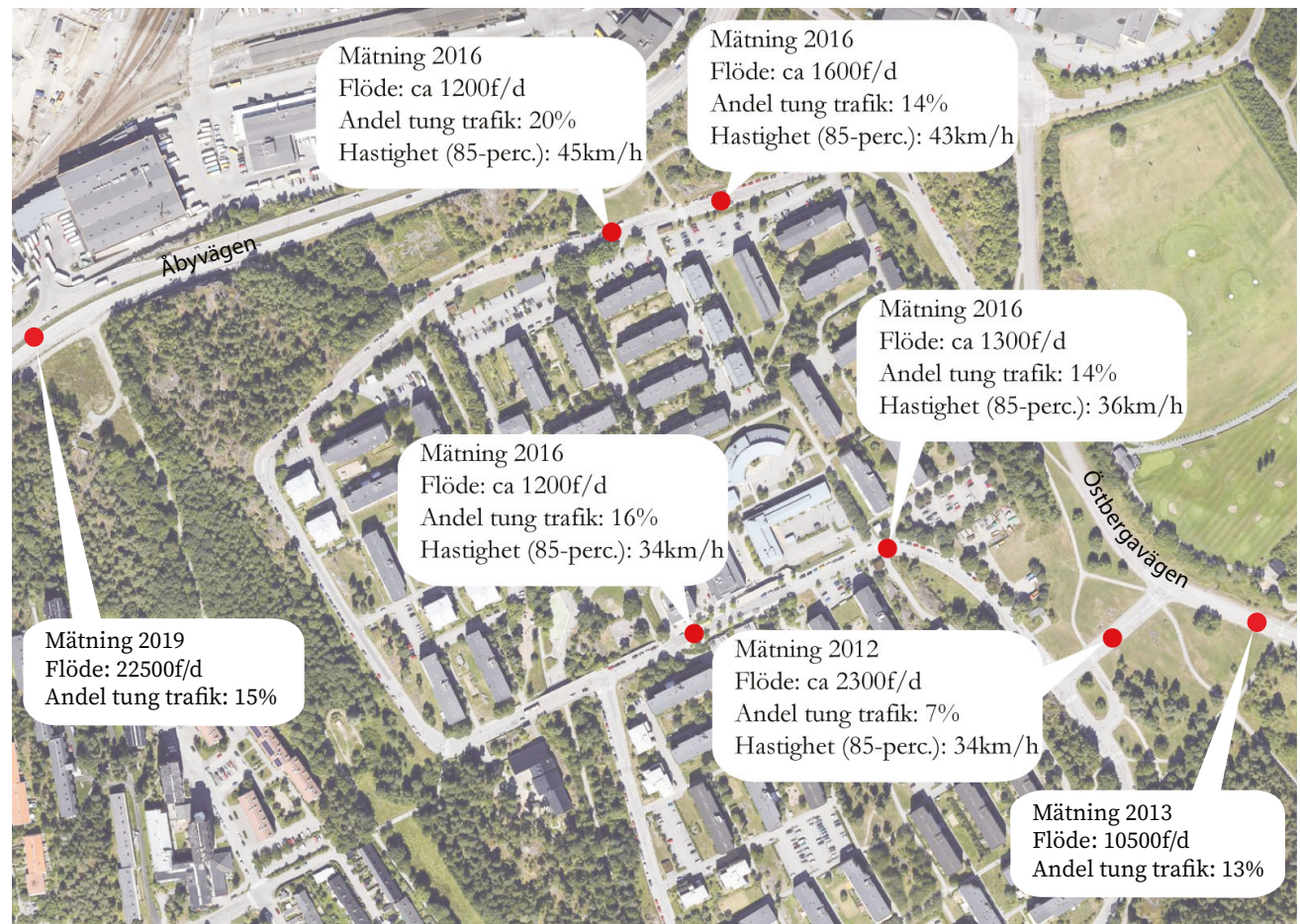
2.5 Trafiksäkerhet

Hastighetsgränsen är 30km/h men hastighetsmätningar (Iterio, 2017) visar att Östbergabackarnas utformning medför att det är dålig efterlevnad längs vissa sträckor, främst i norra delen.

På det lokala nätet är bedömningen att de smala gatorna bidrar till att hålla hastigheterna låga. Trafiksäkerhetsrisken för oskyddade trafikanter är här snarare kopplat till de tvärställda parkeringarna, där fordon backar ut i gatan.

Enligt Iterios trafikutredning (2017) är, under en 10-årsperiod, drygt 80% av de cirka 70 inrapporterade olyckorna singelolyckor. Av dessa är 30 halkolyckor med fotgängare som orsakats av halt underlag. Därtill har 14 singelolyckor skett som innefattar cykel/moped varierande orsaker men den vanligaste är väjning för att undvika konflikt med motorfordon. Men även andra hinder

i vägbanan, undermåligt underlag samt branta backar anges som orsak till olyckan. Slutligen innefattar 18% av olyckorna kollision mellan motorfordon. Inga dödsolyckor har inrapporterats.



Figur 8. Trafik- och hastighetsmätningar (Iterio och kompletterad med trafikmätningar från Trafikutredning Arstafältet)

2.6 Parkering

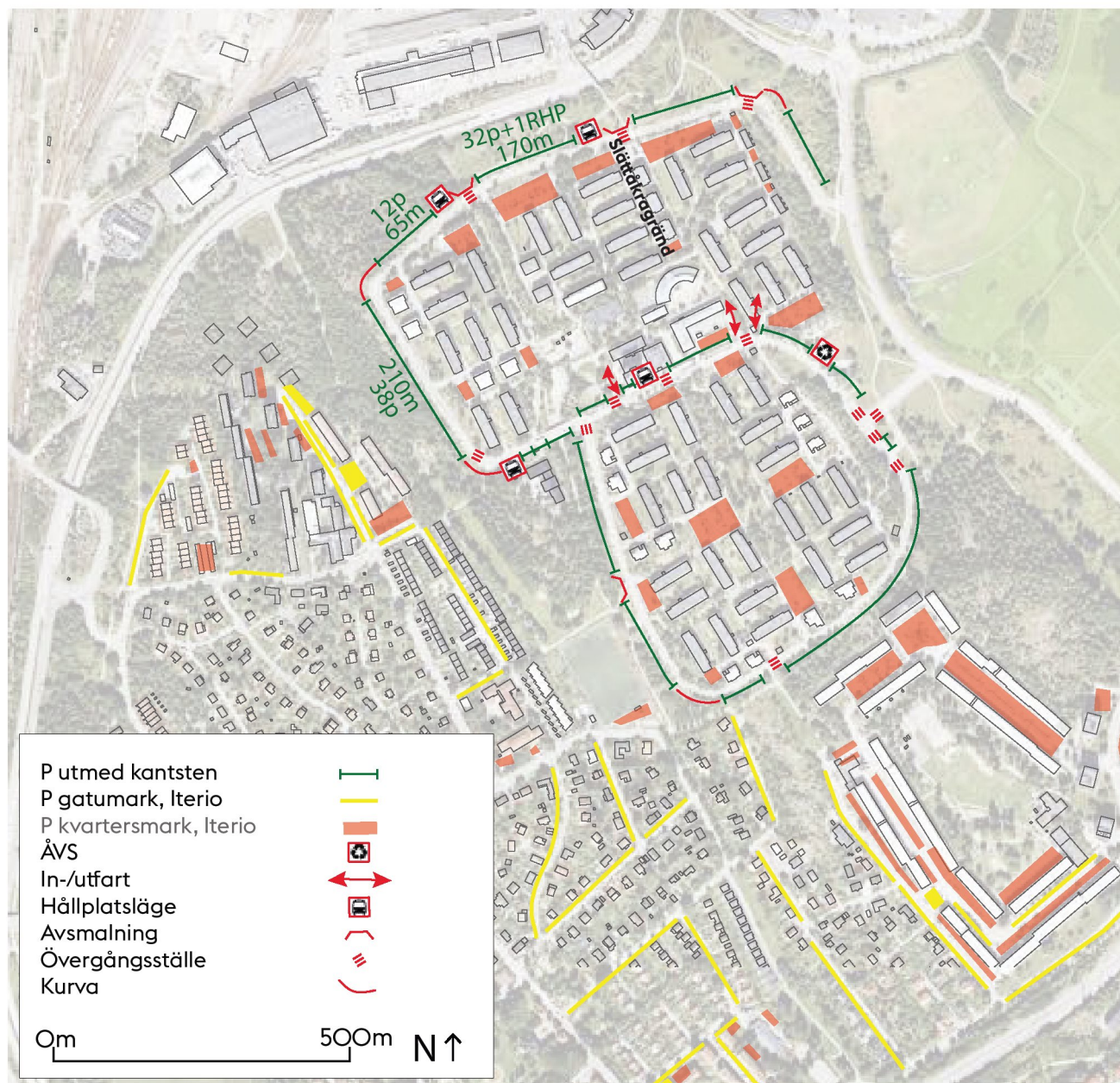
På Östbergahöjden finns cirka 600 ytparkeringar på kvartersmark och cirka 230 kantstensparkeringar längs Östbergabackarna. I Östberga Norra finns cirka 295 parkeringar på kvartersmark och cirka 65 på gatemark. På Östbergabackarna vid Slättåkragränd finns en RH-plats vilken enligt trafikkontoret har låg beläggning. Parkeringen på gatemark är avgiftsfri med städdag en dag i veckan under vinterhalvåret.

Parkeringsinventering har utförts vid 4 tillfällen i april 2017 av Iterio. Dessa utfördes både på dagtid och kvällstid och för allmän gatemark och på kvartersmark. Vid två tillfällen på dagtid i oktober 2021 utfördes inventering av Tyréns. Det första tillfället för gatemark och det andra för ytparkering på kvartersmark. Parkeringen på gatemark har hög beläggning hela dygnet, och varierar mellan 80 och 93 % för hela Östberga. Vid inventeringstillfället 2021 var beläggningen cirka 85 % i Östberga Norra och cirka 80 % för hela Östberga. På kvartersmark är beläggningen för hela Östberga högre på kvällstid, cirka 80 % mot 60 % dagtid. Beläggningen på Östbergahöjden är som högst 84 % för alla parkeringar. Vid ett av inventeringstillfället under 2021 var beläggningen cirka 55% för Östberga Norra.

Från en inventering i Svenska Bostäders kvarter hyrs cirka 5% av platserna av någon som har två platser, cirka 7 % är outhyrda, cirka 12% besöksparkering och cirka 10% hyrs ut externt. Hyran är cirka 200kr/månad.

För mer detaljer kring inventering från 2017 se rapport "E900-PI-UT-Parkeringsinventering Östberga".

Cykelparkering på allmän mark saknas generellt på Östbergahöjden.



Figur 9. Parkering idag på gatemark och kvartersmark. (Tyréns)

3. Planförslaget

Östberga planeras utökas med cirka 1100 bostäder. Resterande av de totalt 2 600 bostäder som planerades i programmet tillfaller etapper på Årstafältet. Utbyggnaden kommer att ske etappvis enligt bild till höger. Även tunnelbana planeras med en trolig uppgång vid Östberga Centrum.

När Östberga förtätas med ny bebyggelse kommer också Östbergabackarna att omvandlas till mer av en stadsgata. Den nya bebyggelsen placeras nära gatan med bostadsentréer mot gatan samt möjlighet till lokallägen vilket bidrar till en ökad trygghetsupplevelse.

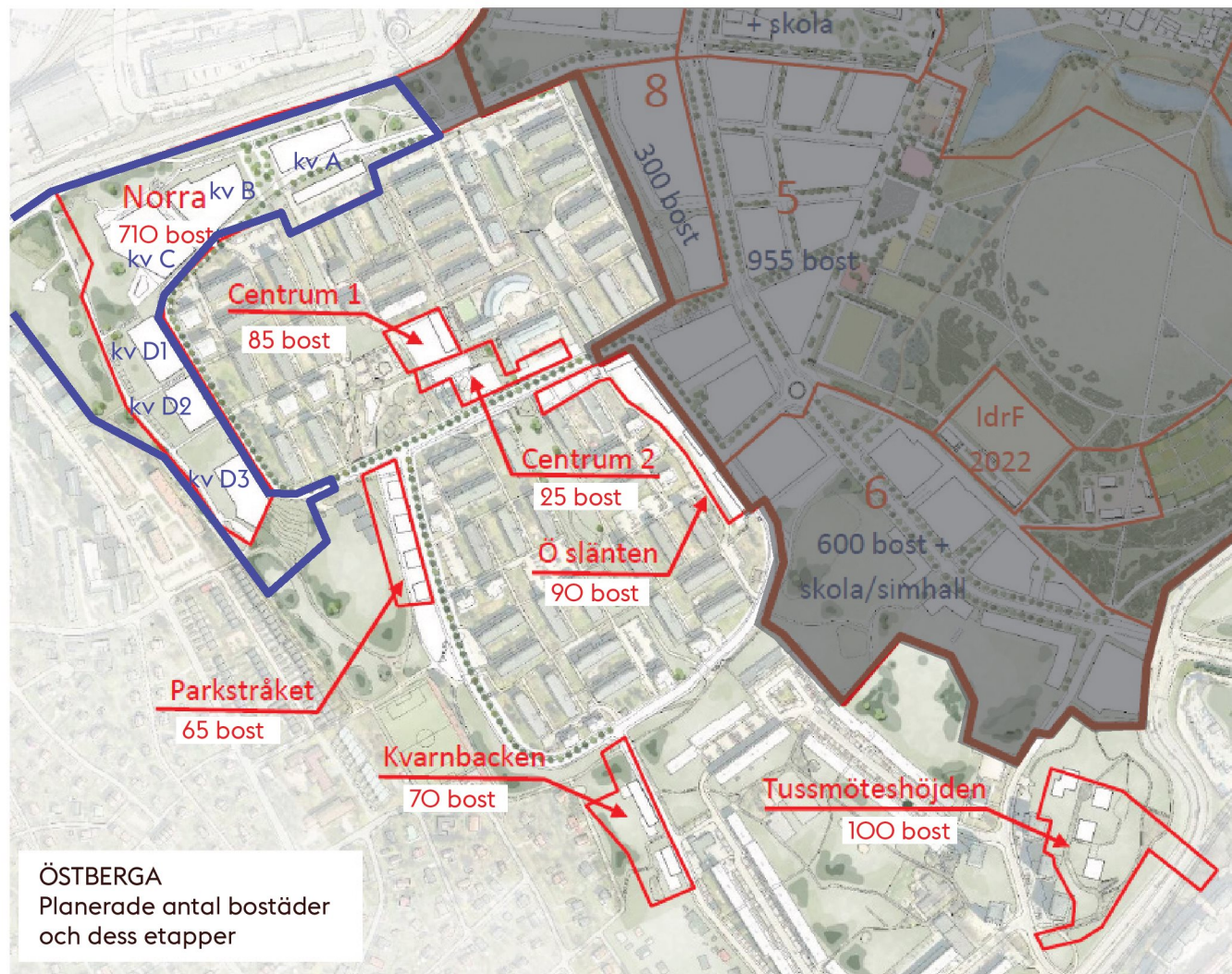
Östbergabackarnas norra infart från Östbergavägen planeras i ett nytt läge som möter den planerade strukturen på Årstafältet.

Östberga Norra

Delområdet Östberga Norra är lokaliserat i nordvästra delen av Östberga, markerat i blått i figur till höger. I delområdet planeras för cirka 710 bostäder både hyres- och bostadsrätter uppdelade på 6 kvarter.

I och med byggandet av nya bostäder ses Östbergabackarna över och gatan får en mer stadsmässig karaktär. Viktiga kopplingar uppgraderas och grönytor utvecklas med nya funktioner där befintliga kvaliteter tas till vara. Det ska skapas förutsättningar för ökad attraktivitet och trygghet.

Gestaltungsprinciper har tagits fram för Östberga Norra som syftar till att utveckla allmän plats och utgår från stadens olika styrdokument, såsom översiktsplanen, framkomlighetsstrategin och grönare Stockholm. Dessa beskrivs närmare i följande kapitel.



Figur 10. Östberga Norra markerat i blått.



Figur 11. Illustrationsplan Östberga Norra (Landskapslaget)

3.1 Gångtrafik

Gestaltungsprinciper för gångtrafiken:

- Förbättra orienterbarheten och skapa tydliga rumsliga relationer mellan olika stadsdelar.
- Sammanhängande, orienterbara och trygga stråk som är väl integrerade i omgivningen.
- Främja variationen av gångstråk.
- De gemensamma rummen ska upplevas trygga och jämlika.
- Skapa mötesplatser som inbjuder till delaktighet och lokalt engagemang.

Förslaget för Östberga Norra innebär att gångbanan mot befintlig bebyggelse bibehålls och att gatan endast breddas mot planerad bebyggelse. Detta medför att en ny gångbana om 3,5m föreslås på den yttre sidan om Östbergabackarna utmed planerad bebyggelse mellan gc-tunneln mot Åbyvägen till strax efter kurvan mot centrum, en sträcka på cirka 580 meter. Det breda måttet medger placering av ny belysning samt övrig möblering mellan angöring och gångbana.

För att möjliggöra ett kringbyggt kvarter som klarar bullerkraven från Åbyvägen får gatan förbi kvarter A en ny linjeföring. Detta innebär att det längs denna sträcka blir nya gångbanor på ömse sidor om körbanan, se vidare information om sektionerna längs Östbergabackarna under kapitel 3.7.

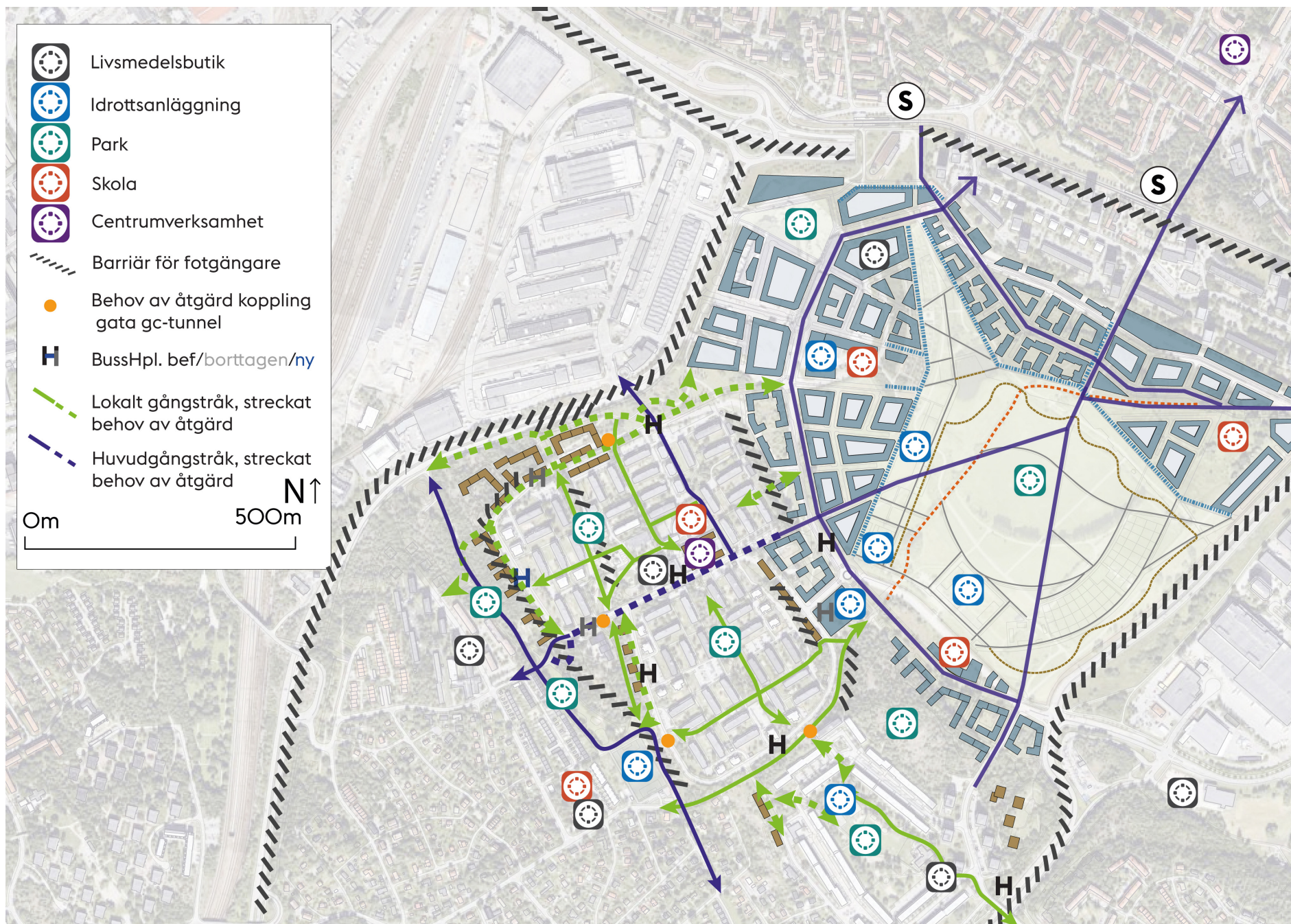
Med den nya bebyggelsen uppstår ett större flöde av korsande gångtrafik och därför föreslås

3 nya övergångsställen på Östbergabackarna. De har placerats i förlängningen av de lokala gångstråken till befintlig bebyggelse och centrum i Östberga.

Då en ny gångbana tillkommer på södra sida i kurvan mot centrum flyttas övergångsstället och refugen tas bort för att minska intrång i slänten ner mot Annebodaskogen och höjning av gatan ovan befintlig högspänningsledning.

I Annebodaskogen och dalgången väster om kvarter D föreslås befintlig gc-väg bibehållas och genom att befintliga kvaliteter tas till vara och utvecklas höjs attraktiviteten för de gående. Trappan mellan Östbergabackarna och skogen behålls men kompletteras med en ny 2,5 m bred slinga med en lutning på 6-8%. En entréplats skapas till befintlig stig norr om kv D1. Vid alla de gångtunnlar som finns i området behöver kopplingen till gatunivån stärkas för att öka tryggheten och orienterbarheten. För Östberga Norra gäller det tunneln mot Åbyvägen där kopplingen mot ny planerad bebyggelse behöver studeras vidare.

Gångkopplingar föreslås även förbättras längs "centrumstråket" som binder ihop Östberga med Årstafältet och Liseberg samt in till Stamparken. Även stråket som binder ihop centrum med Östbergaskolan och bron över Åbyvägen till Partihallsområdet behöver studeras vidare inom kommande detaljplaner.



Figur 12. Målpunkter, gångstråk och barriärer. Streckade stråk är nya föreslagna gångbanor eller kopplingar.(Tyréns)

3.2 Cykeltrafik

Gestaltungsprinciper för cykeltrafiken:

- Cykeln ska vara ett naturligt och självklart färdmedel.
- Sammanhängande stråk som är orienterbara, gena och trygga.
- Kvalitativ cykelparkering på kvartersmark.
- Besöksparkering i angöringsfickor.

Cykelbanorna som i programmet planerades runt Östbergabackarna föreslås tas bort främst av projektekonomiska skäl. Detta då flera befintliga murar och broar påverkas. I Östberga Norra är det trångt vid gc-tunneln i norr samt i kurvan närmast centrum där det skulle behöva fyllas ovan befintligt högsämningsstråk. Det skulle även bli omöjligt att få till ett kringbyggt kvarter närmast gc-tunneln vilket är nödvändigt med tanke på bullersituationen mot Åbyvägen. I kurvan närmast Åbyvägen skulle en cykelbana innebära bergsprängning. På raksträckan mellan kurvorna skulle en cykelbana betyda stora uppfyllnader i slänten och större intrång i parken.

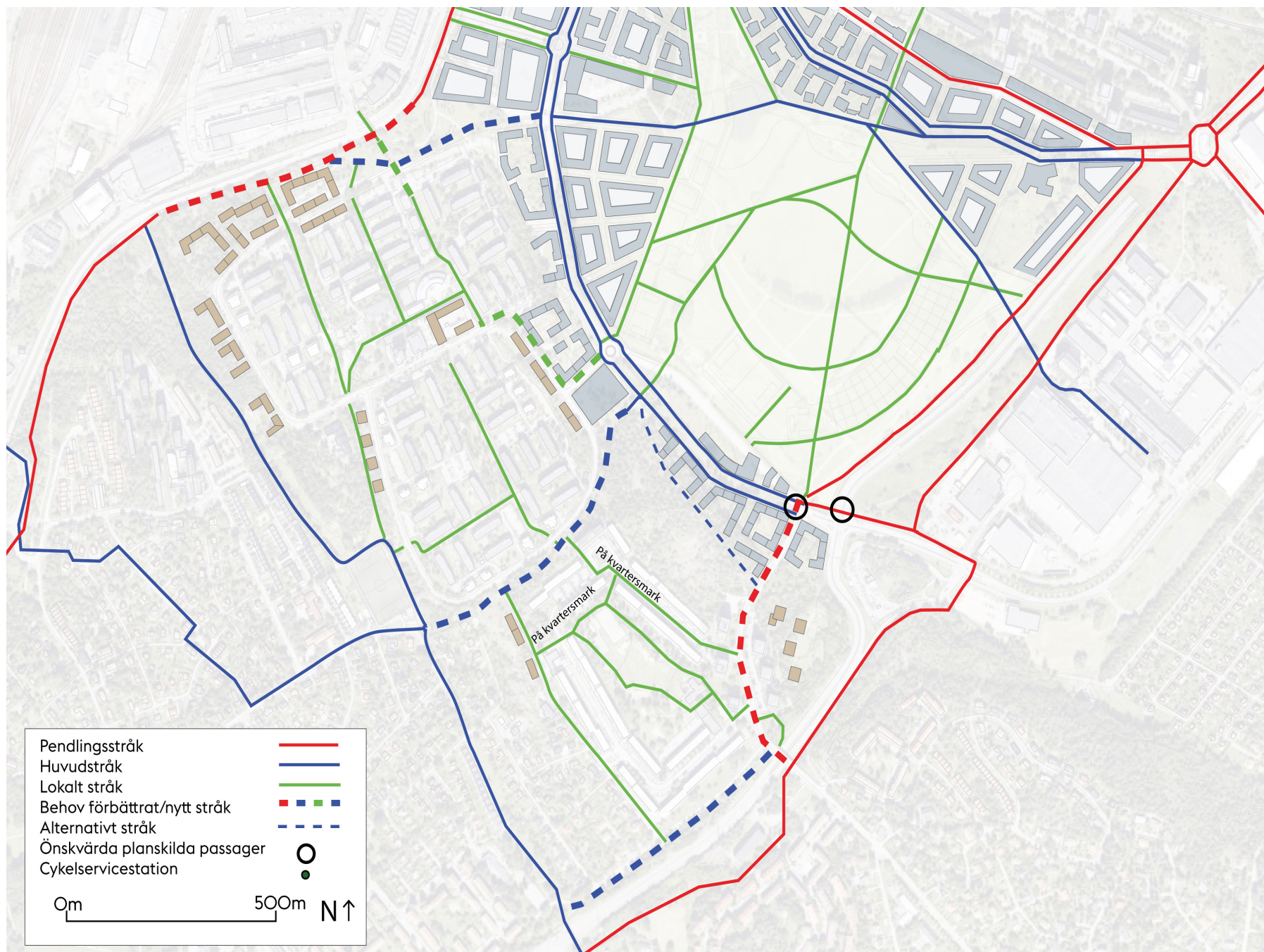
Av extra stor vikt, då det inte blir någon cykelbana längs Östbergabackarna, är att de cykelstråk som finns förstärks och att kopplingarna för boende och till målpunkter i Östberga är orienterbara, gena och tydliga. Det utpekade cykelpendlingsstråket längs Åbyvägen behöver justeras i läge på grund av planerad bebyggelse. En 5 meter bred gång- och cykelbana föreslås enligt stadens riktlinjer. Önskvärt är att en bredd på 5 meter enligt standard för pendlingsstråk byggs från start men om detta ej är möjligt ska det i planarbetet tillses att utrymme finns för ett framtida stråk på 5 meter samt att utrymme finns för belysning och stödremisor.

Ett nytt huvudstråk längs Östbergabackarna föreslås mellan gc-bron över Åbyvägen och ner till huvudgatan på Årstafältet. Denna sträcka kopplar ihop pendlingsstråket och det fortsatta huvudstråket tvärs Årstafältet och vidare till pendlingsstråket längs Johanneshovsvägen. Huvudcykelstråket ingår inte i arbetet med Östberga norra utan behandlas i kommande detaljplanarbeten.

En cykelbana planeras mellan Östbergavägen vid den nya cirkulationen längs Östbergabackarna fram till gång- och cykelvägen in till Östbergaskolan. Denna knyter ihop stråken längs huvudgatan på Årstafältet med Östbergaskolan och Östberga centrum.

Förlängningen av Göta Landsväg föreslås uppgraderas till ett huvudstråk för att koppla ihop Årstafältet med Östberga och Liseberg.

Även pendlingsstråket längs Tussmötevägen och huvudstråket längs Huddingevägen (som uppmärksammades i arbetet med programmet) föreslås uppgraderas men behöver utredas vidare.



Figur 13. Framtida cykelplan för Östberga och Årstafältet. Streckade breda linjer är förslag till nya eller förbättrade stråk. Obs cykelstråken på Årstafältet är ej streckade trots att de ej är byggda. (Tyréns)

3.3 Kollektivtrafik

Mål för kollektivtrafiken från trafikutredningen för Årstafältet:

- Det ska vara lätt och tryggt att välja gång, cykel och kollektivtrafik framför bilåkande.
- Samarbeta med trafikförvaltningen för att planera för tunnelbana till Årstafältet och Östberga.
- Kollektivtrafiken ska vara attraktiv att välja med hög pålitlighet och kort restid till närliggande bytespunkter.

För att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och minska restiderna har en översyn över hållplatslägen i Östberga utförts.

Stockholms stad har möjlighet att föreslå nya hållplatslägen och möjliggöra förbättrad kollektivtrafik men det är Trafikförvaltningen Region Stockholm som beslutar om nya hållplatslägen.

Då det är mycket nära mellan hållplatserna Slättåkragränd och Terrassen (cirka 200 meter) föreslås att Terrassen tas bort. Hållplatsen har idag 248 påstigande. Terrassen ligger idag i cirka 6,5% lutning vilket kan göra det svårt för bussarna att starta i halt väglag och är ej tillgängligt för alla. De resenärer som idag använder Terrassen hänvisas till hållplats Slättåkragränd eller till det nya föreslagna hållplatsläget placerat

mellan dagens hållplatser Terrassen och Branten framför kv D. Det nya läget ligger placerat vid ny planerad bebyggelse samt vid gångkopplingar mot befintlig bebyggelse.

Även hållplatsläget Branten föreslås tas bort då den ligger endast cirka 180 meter från hållplatsen vid Östberga torg. Hållplatsen har idag 341 påstigande. Konsekvensen av detta blir att de som tidigare använde sig av hållplats Branten nu istället får gå till det nya föreslagna hållplatsläget 200 meter norrut utmed Östbergabackarna, eller till Östberga torg 180 meter österut. I huvudsak kommer de som bor i direkt närhet till befintligt hållplatsläge Branten att påverkas (även de som bor i denna del av Liseberg som idag går till och från hållplatsläget via trappan) men även de som har förskolan Älvsjö som start- eller målpunkt kommer påverkas.

Hållplatsen Östbergahöjden tas bort och vändning kan ske i den nya planerade cirkulationen på Östbergavägen. Möjlighet till tidsreglering som finns idag återstår att studera.

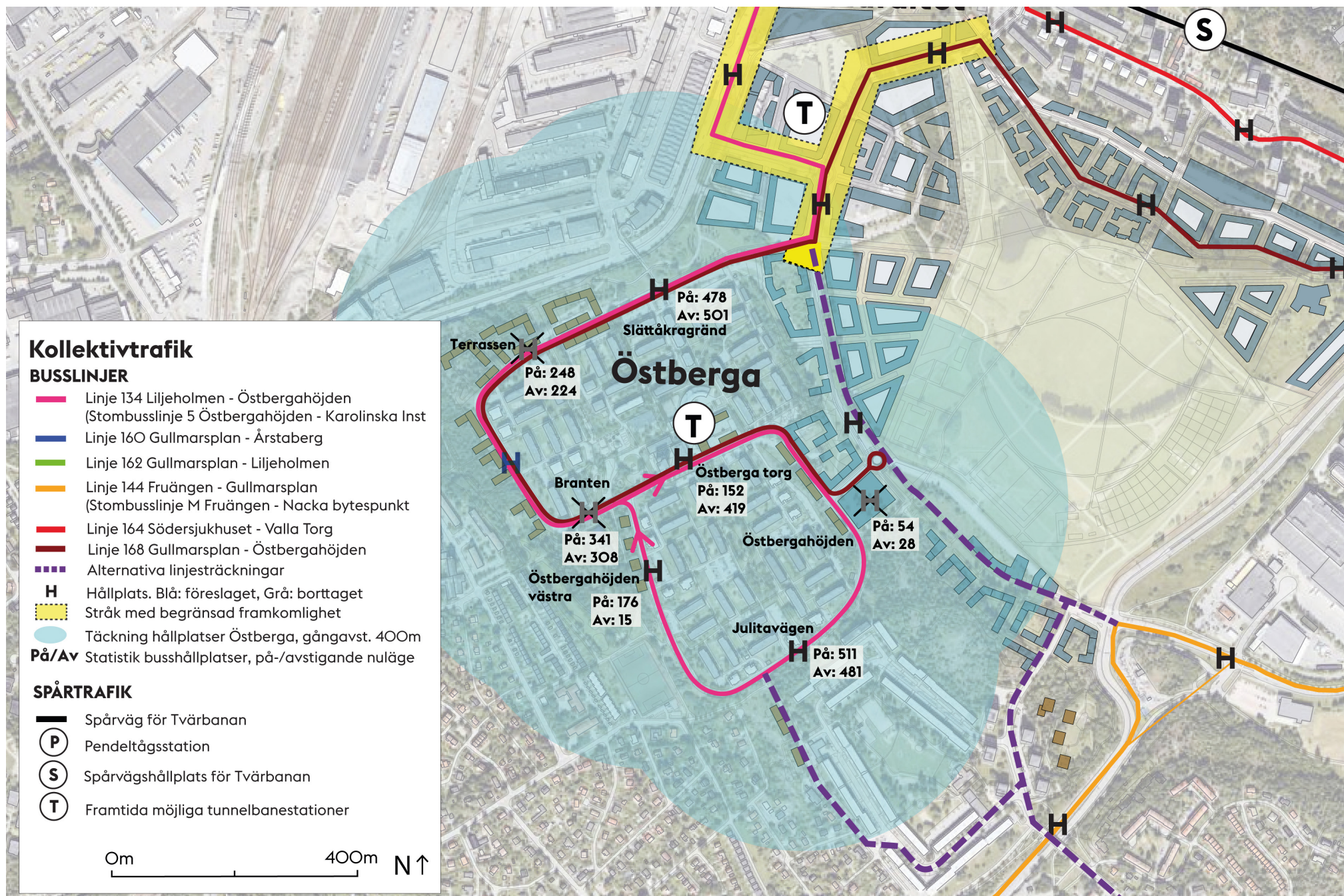
Den föreslagna lösningen skapar ett bra täckningsområde som även fungerar bättre med tanke på den nya exploatering som planeras. I figur nedan redovisas föreslagen lösning. Täckningsområde med 400 meter gångavstånd (enligt riktlinjer från

SL/TF) är markerat med ljusblå cirklar. Hållplatser är redovisade med ett H; där ny hållplats är blå, borttagen är grå och befintlig är svart.

Tunnelbana (till Älvsjö) planeras med en uppgång vid Östberga centrum och förväntas stå klar runt 2035.

En möjlighet till en ny busskoppling skapas när dagens gång- och cykelväg i Sjöholmsvägens förlängning planeras att byggas om till en gatu-koppling. Detta ger möjlighet att koppla ihop Östberga-höjden med Gamla Östberga och vidare mot Stureby och Svedmyra. Detta planeras inom ramen för annan detaljplan.

Efter tunnelbanans införande ökar attraktiviteten att ta sig till och från Östberga kollektivt. Prognoser från FUT (Förvaltning för utbyggd tunnelbana) bygger på minskad busstrafikering efter att T-banan byggs.



Figur 14. Framtid kollektivtrafik. Förslag till hållplatslägen. (Tyréns)

3.4 Biltrafik

Målet för hur stor andel som väljer bilen som transportmedel ska vara samma som för resterande Årstafältet och samma som för innerstaden, dvs cirka 12%. Detta behandlas i trafikutredningen för Årstafältet (februari 2020).

Östbergabackarna fungerar som lokal huvudgata och kopplar till Östbergavägen/huvudgatan på Årstafältet som i sin tur kopplar till infarts-/genomfartslederna Åby- och Huddingevägen. Östbergabackarnas koppling till den nya huvudgatan på Årstafältet planeras att rätas ut för att på ett bättre sätt knyta ihop Östberga med Årstafältet. De delar av Östbergabackarna som byggs om planeras att dimensioneras för möte mellan två boggiebussar förutom i skarpa kurvor och korsningar där bogiebuss/personbil är dimensionerande.

Biltrafikstring och fördelning i gatunätet

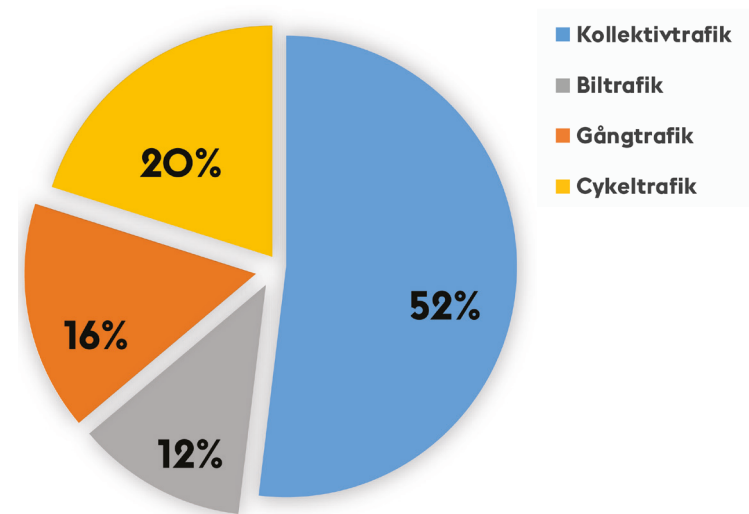
Biltrafik alstrad från nyexploateringen av de 820 nya bostäderna i Östberga Norra uppskattas bli cirka 900 fordon per dygn och kommer att fördela sig mellan den nya norra och den befintliga anslutningen som biltrafikförsörjer Östberga. Antagna alstringstal är 0,75 fordon per dygn och lägenhet för smålägenheter och 2,25 för större lägenheter. Lägenhetsfördelning mellan små och större lägenheter har antagits vara 75/25.

Uppskattningsvis kommer huvuddelen, som antas bli 75%, att välja den nya norra och 25% den befintliga kopplingen till/från Östbergavägen.

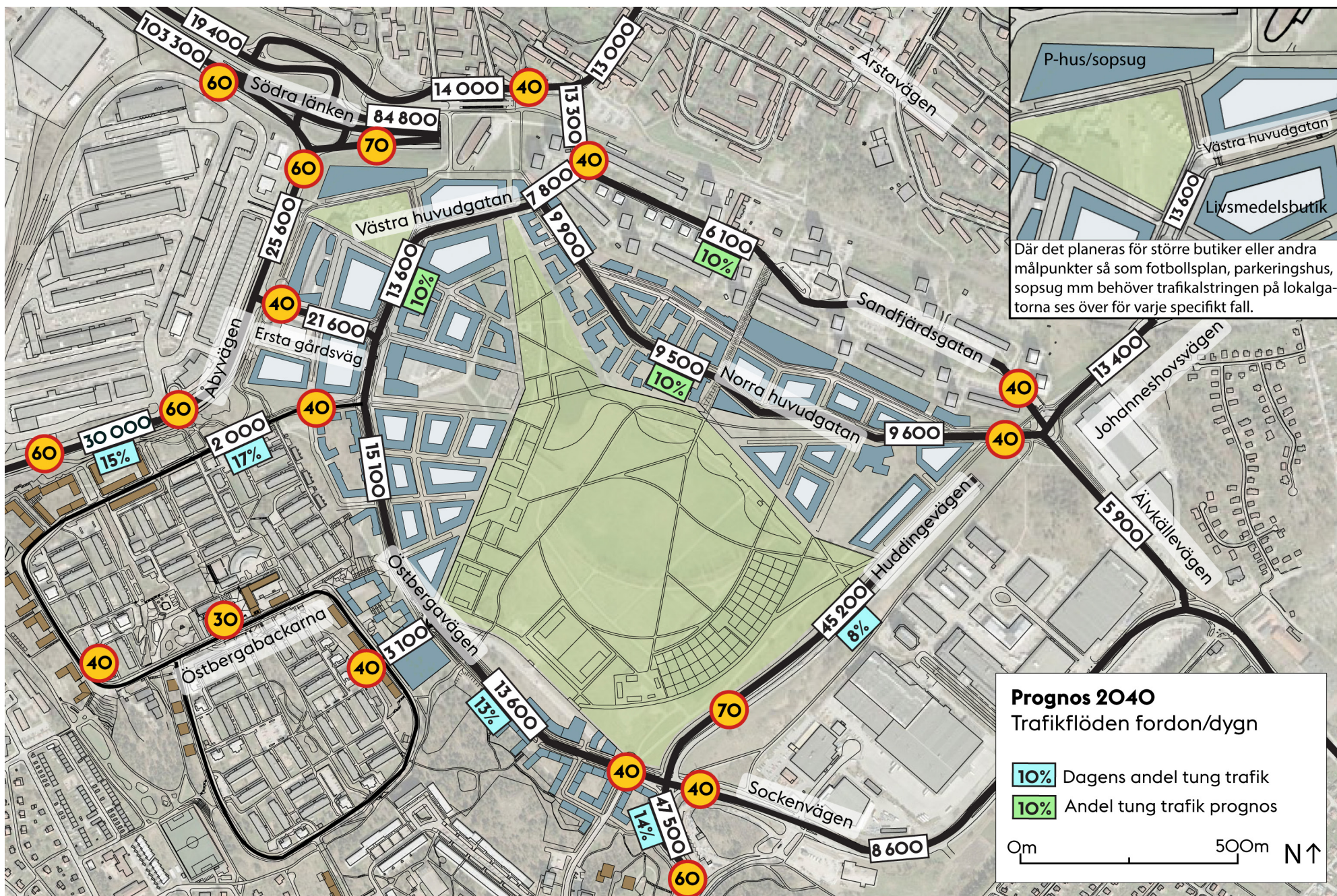
3.5 Trafiksäkerhet

Hastigheten på Östbergabackarna föreslås till 40 km/h förutom vid centrum och skolor där det skyltas 30 km/h. Detta för att det finns ett separat nät för gående och cyklister. Av stor vikt blir dock att se till att både befintliga och nya passager hastighetssäkras.

Möjliga trafiksäkerhets- och hastighetdämpande åtgärder kommer studeras närmare i nästa skede.



Figur 15. Målbild för framtidens färdmedelsfördelning för resor till/från Årstafältet och Östberga per vardagsdygn.



Figur 16. Prognostiserade trafikflöden 2040 samt tungtrafikandel i procent (gröna är uppskattade och ljusblå är uppmätta) och föreslagna hastigheter. (Tyréns)

3.6 Parkering och angöring

Varje resa med cykel eller bil startar och slutar med en parkering. Hur parkeringen planeras och utformas har stor påverkan på hur attraktivt det är att resa med cykel eller bil; ju högre tillgång och tillgänglighet parkeringen har och ju billigare den är desto mer attraktiv blir den. Parkering är också det enskilt effektivaste verktyget för att påverka ett områdes biltrafikalstring. Med detta i åtanke kan en genomtänkt parkeringsstrategi skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande.

Bil

Inom planområdet för Östberga Norra kommer delar av befintlig parkering att behöva tas bort till förmån för in-utfarter/övergångsställen/lastplatser/cykelparkering och träd. Av de 80 platser som finns idag kommer cirka 46 platser finnas kvar i angöringsfickor där delar av dessa kommer att behöva skyltas som lastplats under vissa tider. Detta gäller framför kv A som planerar för bottentömmande avfallskärl närmast bron. Kv B och C löser sina leveranser och sophantering från kvartersgator. Kvarter D1-D3 planerar för 3 lastplatser för bottentömmande avfallskärl. Det betyder att totalt 60 meter behöver skyltas som lastplats vilket motsvarar cirka 11 parkeringsplatser. Utöver detta behöver kv D2 och D3 möjlighet att anordna RHP på gatumark då de saknar garage och ingen rimlig lösning finns på kvartersmark. Exakt läge för lastplats och RHP sätts när behov uppstår och efter ansökan till trafikkontoret.

De nya planerade bostäderna ska ta hand om sitt eget parkeringsbehov. Det lägesbaserade parkeringstalet för bil är 0,5 med möjlighet till justering genom mobilitetsåtgärder enligt Stockholms stads riktlinjer.

Garage planeras under kv A,B, C och D1. Angöringsplatser planeras även på kvartersgator till kv B och C. Kv A söder om Östbergabackarna byggs på en befintlig markparkering. Cirka 40 av de 80 platserna planeras att ersättas i garage under kvarteret.

Totalt tas cirka 74 parkeringsplatser bort i Östberga Norra. Med tanke på att parkeringen på gatumark är gratis, det är låga avgifter på kvartersmark samt att den totala beläggningen är låg väntas en rimlig parkeringssituation uppnås. I och med planerad T-banestation förbättras även kollektivtrafiken i området och det planerade cykelpendlingsstråket längs Åbyvägen gör att behov av bil minskar och målen om en låg andel som reser med bil kan uppnås.

Cykel

En förutsättning för att uppnå ett ökat cyklande är att tillskapa säkra, trygga och attraktiva cykelparkeringar.

Därtill är även placeringen av stor betydelse för att få fler att cykla. Cykelparkering för boende ska anordnas på kvartersmark. Parkeringstal för cykel

är 2,5 per lägenhet. Vad gäller besöksparkering ska även dessa i första hand anordnas på kvartersmark men kan också anordnas på allmän platsmark i angöringsrad.

Signifikativt för attraktiva cykelparkeringar är att väderskyddade cykelrum finns i direkt anslutning till entréer. Cykelrummen ska vara smidiga att nå via goda kopplingar till cykelvägnätet och med automatiska dörröppnare. Cykelställen bör ha ett cc-avstånd om 60 cm och möjliggöra ramlåsning. En fördelning där hälften av cykelplatserna ordnas utomhus och hälften inomhus är eftersträfvansvärt. Därtill bör särskilda cykelparkeringar anordnas för större cykelfordon såsom lastcykel och cykelkärvar.

Mobility Management

Mobilitetsåtgärder är ett viktigt komplement för att minska resandet med bil och behovet av parkeringsplatser. I bilden nedan presenteras några åtgärder som kan genomföras.

EXEMPEL PÅ MM-ÅTGÄRDER

- Bilpool
- Cykelpool
- Kollektivtrafikkort (prova på kort och information vid inflyttning)
- Välexponerad skylt i byggnaden med realtidsinfo om kollektivtrafikens avgångar.
- Attraktiva cykelparkeringar
- Cykelverkstad i anslutning till cykelparkering.



Figur 17. Framtida parkering och angöringssituation Östberga Norra. Lastplatser och RH-platser är en princip och exakta lägen på Östbergabackarna beslutas i samråd med Trafikkontoret. (Tyréns)

3.7 Gaturum

Gestaltungsprinciper för allmänna gator inom Årstafältet och Östberga:

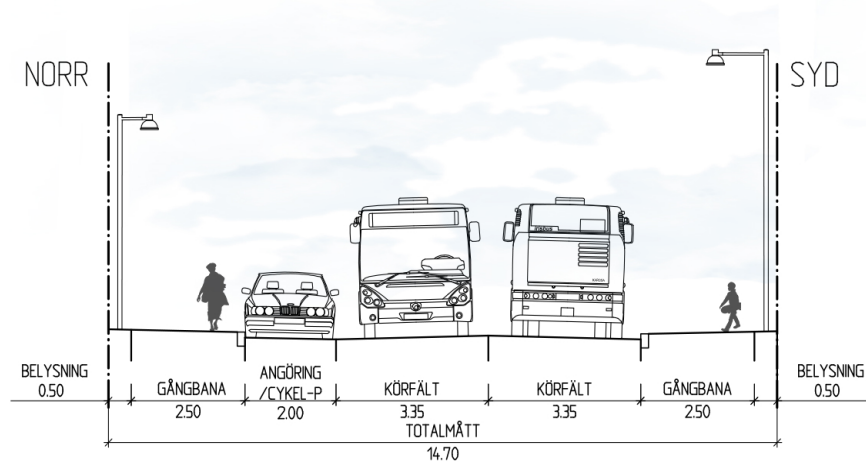
- Utforma gatorna med tydlig hierarki mellan olika gatutyper
- Skapa överblickbarhet och orienterbarhet
- Ge plats för vistelse i gaturummen
- Använda traditionella material
- Skapa gröna gaturum
- Angöring i fickor
- Inga refuger
- Stopphållplats för busstrafik
- Hastighetssäkrade passager vid viktiga stråk

Östbergabackarna förbi kvarter A

Sektionen förbi kvarter A är totalt cirka 14,7 m bred. Körbanan är 6,7 m bred med ett körfält om 3,35 m i vardera riktningen. En 2 m bred angöringsficka föreslås längs norra sidan om körbanan. I delar av fickan finns möjlighet att anordna uppställning för sophämningsfordon och cykelparkering.

På ömse sidor föreslås 2,5 m breda gångbanor och utanför gångbanorna skapas en 0,5 m bred remsa för belysningsstolpar.

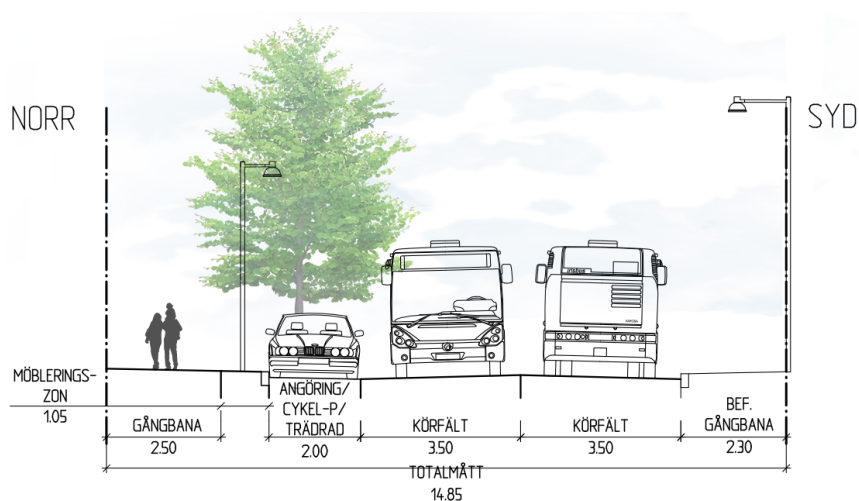
Denna smalare sektion är en kompromiss för att få till ett kringbyggt kvarter för att klara bullerkraven från Åbyvägen. Det är inte möjligt att flytta kvarteret närmare Åbyvägen på grund av riskavstånd samt för att inrymma cykelpendelstråket. Den smalare körbanan är endast på en sträcka av 100 meter varav 40 meter är utan angöring sedan breddar körbanan upp i kurvan.



Figur 18. Sektion förbi kvarter A (Tyréns)

Östbergabackarna förbi Kvarter B och C

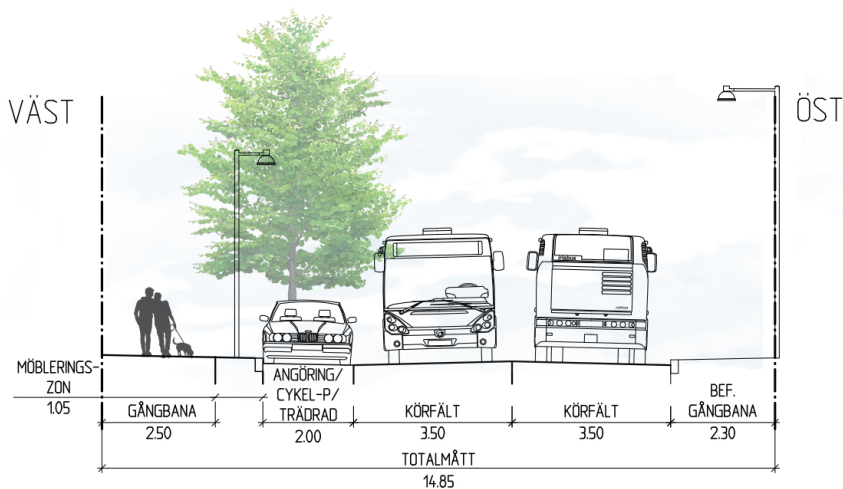
Sektionen förbi kvarter B och C är totalt cirka 14,85 m bred. Körbanan är 7 m bred med ett körfält om 3,5 m i vardera riktningen. En 2 m bred angöringsficka föreslås längs norra sidan om körbanan. I delar av fickan finns vid behov möjlighet att anordna cykelparkering och träd. Utanför angöringsfickan på norra sidan föreslås en gångbana om 2,5 m mot planerad bebyggelse i kvarter B och C. Mellan gångbanan och angöringsfickan tillskapas en 1,05m bred möbleringszon vilket möjliggör placering av belysningsstolpar och annan utrustning. Möbleringszonen förhindrar konflikt mellan fotgängare öppnade bildörrar. Befintligt kantstöd och befintlig gångbana med bredd om ca 2,3 m bibehålls på södra sidan om körbanan.



Figur 19. Sektion förbi kvarter B och C. (Tyréns)

Östbergabackarna förbi kvarter D

Sektionen förbi kvarter D är totalt ca 14,85 m bred. Körbanan är 7 m bred med ett körfält om 3,5 m i vardera riktningen. En 2 m bred angöringsficka föreslås längs västra sidan om körbanan. I delar av fickan finns vid behov möjlighet att anordna uppställning för sophämningsfordon, RHP, cykelparkering och träd. Utanför angöringsfickan på västra sidan föreslås en gångbana om 2,5 m mot planerad bebyggelse i kvarter D. Mellan gångbanan och angöringsfickan tillskapas en 1,05m bred möbleringszon vilket möjliggör placering av belysningsstolpar och annan utrustning. Möbleringszonen förhindrar konflikt mellan fotgängare öppnade bildörrar. Befintligt kantstöd och befintlig gångbana med bredd om ca 2,3 m bibehålls på östra sidan om körbanan.

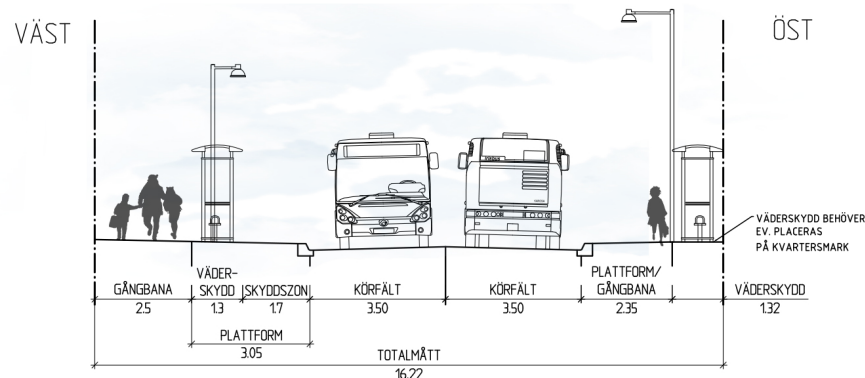


Figur 20. Sektion förbi kvarter D. (Tyréns)



Östbergabackarna förbi Kvarter D - Busshållplats

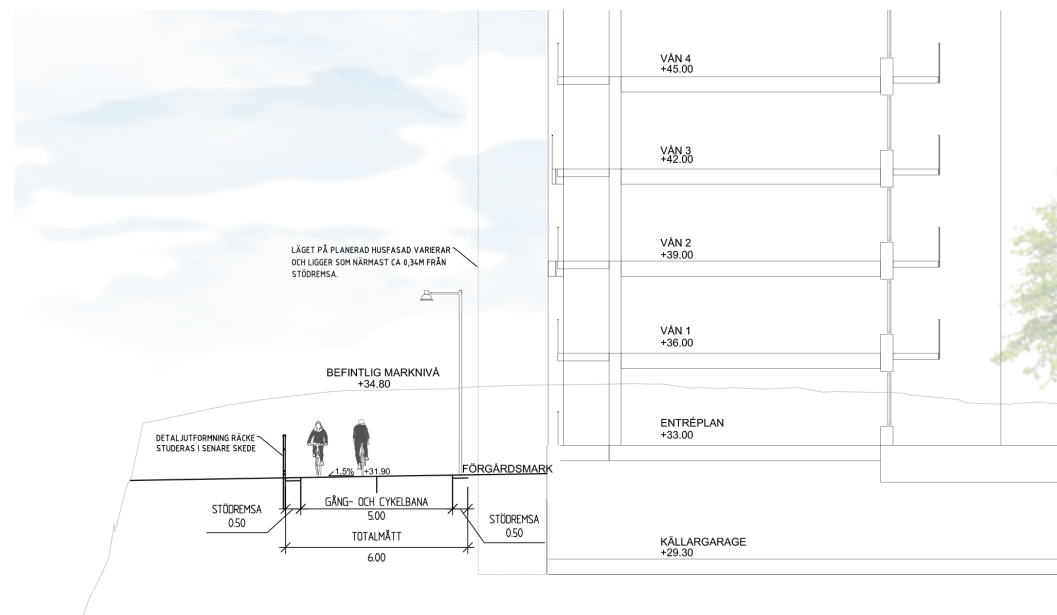
Sektionen förbi kvarter D2 är totalt ca 16,2 m bred. Körbanan är 7 m bred med ett körfält om 3,5 m i vardera riktningen. Hållplatsen föreslås utformas som stopphållplats. Sektionen möjliggör smala väderskydd vid båda hållplatslägena. Behovet av att ha väderskydd i båda riktningar behöver utredas vidare. Den västra hållplatsens plattform får en bredd om ca 3 m. Utanför hållplatsen föreslås en gångbana om 2,5 m mot planerad bebyggelse i kvarter D. Detta ger ett skyddsavstånd om 1,7 m mellan väderskydd och körbana. På den östra sidan föreslås väderskyddet placeras i grönområde bakom befintlig gångbana på kvartersmark. Exakt utformning av hållplats behöver studeras vidare i kommande skede.



Figur 21. Sektion förbi kvarter D - busshållplats. (Tyréns)

Cykelpendlingsstråk längs med Åbyvägen

En 5 meter bred gång- och cykelbana föreslås längs med Åbyvägen norr om planerade kvarter A och B. Gång- och cykelbanan föreslås utformas med stödremisor om ca 0,5 m. Terrängen längs med gång- och cykelbanan är tydligt kuperad och exakt utformning och höjsättning behöver detaljstuderas i kommande projekteringskedan. Utformningen samt den vertikala och horisontella linjeföringen behöver samordnas med exploateringen i kvarter A och B. Hänsyn behöver även tas till befintligt högsprängningsstråk.



Figur 22. Sektion vid kv A och pendelcykelstråk. (Tyréns)

4. Samlad bedömning och fortsatt arbete

Sammantaget bedöms de åtgärder som genomförs i och med bebyggelsen i Östberga Norra medföra förbättrade förhållanden för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det är av största vikt att detta arbete fortsätter att implementeras i detaljprojekteringen av den allmänna platsmarken och att byggaktörerna arbetar aktivt med kvalitativa cykellösningar och övriga mobilitetslösningar på kvartersmark för att få ner biltrafikalstringen och behov av parkeringsplatser.

Fortsatt arbete

Trafikutredningen ska användas som planering-sunderlag i detaljplaneprocessen och som underlag till fortsatt utredning och projektering.

För den fortsatta planeringen av Östberga Norra och även kommande detaljplaner i Östberga finns det delar som behöver uppmärksammas och utredas vidare:

Generellt hela Östberga:

- Fortsatt samarbete med Trafikförvaltningen är viktigt med fokus på frågor om framtida tunnelbana, bussarnas framkomlighet, linjedragning och hållplatslägen.
- Behov av hastighetssäkring vid övergångställen eller på andra sätt se till att låga hastigheter uppnås.
- Fortsatt utredning kring de streckade cykelstråken i figur 13.
- Fortsatt utredning kring förbättrade kopplingar mellan Östbergabackarna och gc-tunnlarna.

Östberga Norra:

- Arbete med att få ner biltrafikalstringen från området med till exempel mobilitetsplaner.
- Vidare utredning kring pendelcykelstråket förbi kvarter A och ovan befintligt högspänningsstråk.
- Utredning kring gångkoppling mellan Östberga-backarna och gc-tunnel vid kv A.
- Utformning och exakt läge för ny föreslagen busshållplats framför kv D.
- Se till att inte alltför mycket vatten samlas i lågpunkt på gatan vid kv D3.
- Samordning mellan placering av bottentömmande behållare övergångställen och busshållplatser för att säkerställa placeringar som minskar risken för konflikter med gående.
- Placering av belysning, samordning med byggaktörer.

5. Referenser

Årstafältet trafikutredning, Stockholms stad, 2020

Program för Östberga, Stockholms stad, 2019

Cykelplanering för Årstafältet översyn och fördjupning, Stockholm stad, 2016

Trafikutredning - Östberga, Iterio, 2017

Östberga trafikutredning - PM Kommentarer på underlag till detaljplan, 2019

Parkeringsinventering Östberga, Iterio, 2017

Barnkonsekvensanalys Östberga, Stockholms stad, 2016

Östberga områdesanalys, Stockholms stad, 2017

