

ÅRSTAFÄLTET

ÖSTBERGAHÖJDEN

ÖSTBERGA

Trafikutredning

Februari
2024

Östra ÖSTBERGA

ÖSTBERGA



Stockholms
stad

Uppdrag Årstafältet Östberga gatuprojektering, 311O23

Titel på rapport: Östberga Trafikutredning
Datum: 2024-02-01

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

Konsult: Tyréns

Uppdragsansvarig: Stefan Jonsson för Parkstråket och Tussmötehöjden
Carl Henriksson för Östberga Norra

Trafikplanerare: Martin Larsson
Kvalitetsgranskare: Carolina Stenbeck

Version: 1.3

Status: Slutleverans inför DP samråd
Tussmötehöjden

Sammanfattning

Östberga ligger mellan Åbyvägen, Huddingevägen, 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.

Syftet med denna trafikutredning är att beskriva dagens situation samt hur den framtida situationen med de nya bostäderna i Östberga påverkar gatunätet och kopplingarna till omkringliggande områden och anslutande stråk. Syftet är även att beskriva de förändringar och ställningstaganden som gjorts i detaljplaneskedet jämfört med Program för Östberga från 2019.

Gestaltungsprinciper har tagits fram för Östberga som syftar till att utveckla allmän plats för att främja gång-, cykel-, och kollektivtrafik.

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. Det är viktigt att se över kopplingar mellan gångtunnlar och Östbergabackarna för att ytterligare stärka trygghetskänslan och orienterbarheten.

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. I framtiden kommer T-banan trafikera Östberga, stombuss planeras längs Östbergavägen och stomlinje M planeras längs Huddingevägen. Sammantaget betyder detta en betydligt bättre

framtida situation för resande med kollektivtrafiken.

Den största förändringen från programmet är att cykelbanan som planerades längs Östbergabackarna utgår. Anledningen är 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. Även bebyggelsen längs Parkstråket hade blivit svår att inrymma med en cykelbana längs Östbergabackarna.

Då det inte blir någon cykelbana längs Östbergabackarna är det av stor vikt att befintliga stråk förstärks och att kopplingarna för boende och till målpunkter i Östberga är orienterbara, gena och tydliga.

Östberga Norra

I Östberga Norra planeras för cirka 700 nya bostäder. Förslaget innebär en ny gatusektion för Östbergabackarna med ny gångbana mot planerad bebyggelse och att befintlig kantstensparkerings läggs i fickor i samma zon som träd och cykelparkering. Detta behöver studeras vidare i kommande projekteringsskeden.

Sträckningen av det primära cykelstråket utmed Åbyvägen dras om och går 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.

Parkstråket

Utöver de åtgärder som föreslås för Östberga Norra hanterar trafikutredningen även en rad åtgärder för Parkstråket som tillsammans med Kvarnbacken och Tussmötehöjden är en del av Östberga Södra.

Längs Parkstråket planeras fyra flerbostadshus som ska inrymma 93 bostäder.

Förslaget innebär en ny gatusektion för Östbergabackarna med ny gångbana mot planerad bebyggelse och att befintlig kantstensparkering läggs i fickor i samma zon som träd, belysning och cykelparkering. Detta behöver studeras vidare i kommande projekteringsskeden.

Tussmötehöjden

Trafikutredningen innefattar även Tussmötehöjden som är en del av Östberga Södra. På Tussmötehöjden planeras för 6 bostadshus med totalt 182 bostäder samt en förskola med 6 avdelningar och 15-20 barn per avdelning. Exploateringen medför att en ny lokalgata tillkommer vilken ansluter till Tussmötevägen. Gatusektionen innefattar gångbana och körbana.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING.....	3
Östberga Norra.....	3
Parkstråket	3
Tussmötehöjden	3
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
2.4 Biltrafik.....	12
2.5 Trafiksäkerhet.....	12
2.6 Parkering	13
2.3 Kollektivtrafik	10
3. PLANFÖRSLAGET	14
3.1 Gångtrafik.....	18
3.2 Cykeltrafik	20
3.3 Kollektivtrafik	22
3.4 Biltrafik.....	24
3.5 Trafiksäkerhet.....	24
3.6 Parkering och angöring	26
3.7 Gaturum	28
4. SAMLAD BEDÖMNING OCH FORTSATT ARBETE	32
5. REFERENSER.....	33

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 samt för Parkstråket och Tussmötehöjden (i Östberga Södra) med 93 respektive 182 bostäder samtidigt som fler detaljplaner är på gång.

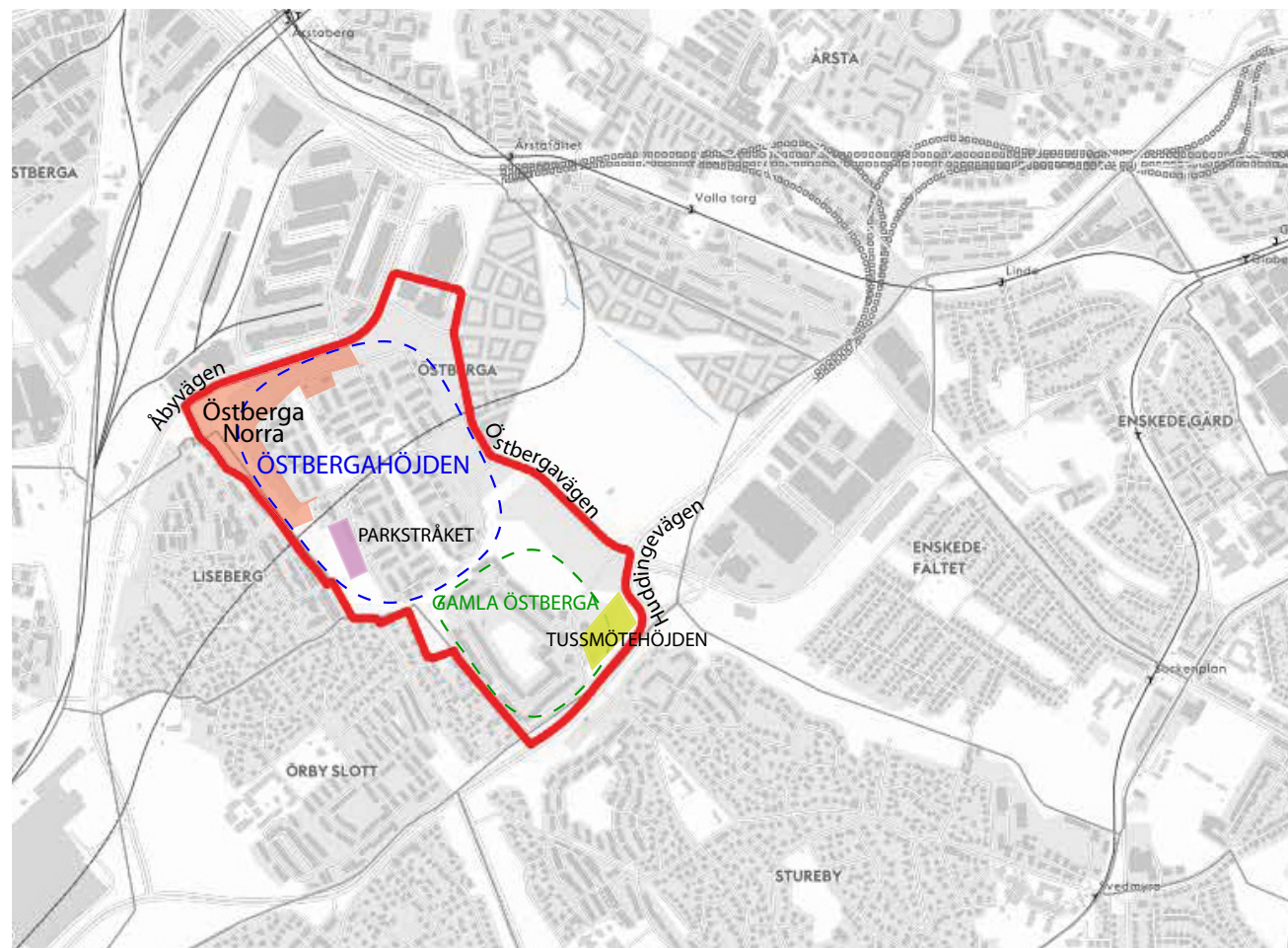
1.1 Syfte och förutsättningar

Syftet med denna trafikutredning är att beskriva trafikfunktionerna och trafikkonsekvenserna av den planerade bebyggelsen i Östberga. Trafikutredningen är ett av flera underlag som redovisas under samråd och granskning för detaljplanerna. 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. I denna upplaga har utredningen utöver Östberga Norra och Parkstråket även kompletterats med Tussmötehöjden.

Vid sidan av trafikutredningen tas barnkonsekvensanalys, kortfattat gestaltnings PM för allmän plats samt konsekvensbeskrivning för naturvärden fram inom ramen för detaljplanarbetet i Östberga Norra. För Tussmötehöjden tas Landskaps-PM och ledningssamordnings-PM fram.



Figur 1. Översiktsbild över programområdet (röd linje) samt planområdet för Östberga Norra (rosa markering), planområdet för Parkstråket (cyan markering) och Tussmötehöjden (grön 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 2. 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 miljonprogramområden 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 biltrafikfredade innergårdar.

För vidare och mer detaljerad nulägesbeskrivning än den som redovisas nedan, se tidigare gjorda trafikutredning av Iterio "Trafikutredning - Östberga", 2017-04-01 (Stockholms stadsbyggnadskontor Dnr 2015-O8443)

2.1 Gångtrafik

Gående är tydligt trafikseparerade från motorfordonstrafiken vilket innebär att en stor del av gångbanorna återfinns inom kvartersstrukturen. Längs den sida av Östbergabackarna 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. Det saknas bra och tydliga kopplingar mellan

gatunivå och tunnelarna. 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. Längs Tussmötevägen är gångbanan endast cirka 1 meter bred i direkt anslutning till ett primärt cykelstråk.

2.2 Cykeltrafik

Östberga har med sitt geografiska läge goda förutsättningar för en hög andel cykelresor. Primära cykelstråk utpekade i cykelplanen för Stockholm och i cykelplanen för Årstafältet passerar områdets ytterkanter längs Åbyvägen och Huddingevägen. Ett primärt stråk finns även längs Tussmötevägen. 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 primära 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. De primära cykelstråken längs Åbyvägen och Tussmötevägen uppfyller på många platser inte stadens krav på bredder, radier eller lutningar och är därmed i behov av åtgärder.



Figur 3. Foton från Östbergabackarna. Hållplats framför planerade kv B i Östberga Norra som planeras behållas överst, Hållplats som behålls vid Parkstråket i mitten och situation längs Östbergabackarna vid planerad bebyggelse vid Parkstråket nederst. (Tyréns)



Figur 4. Foton från Östberga. Tussmötevägen uppe till vänster, Primära cykelsträket längs Abyvägen nere till vänster, Östbergabackarna längs framtida kvarter D i Östberga Norra uppe till höger och GC-tunneln under Östbergabackarna vid framtida kv A i Östberga Norra längst ner till höger. (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.

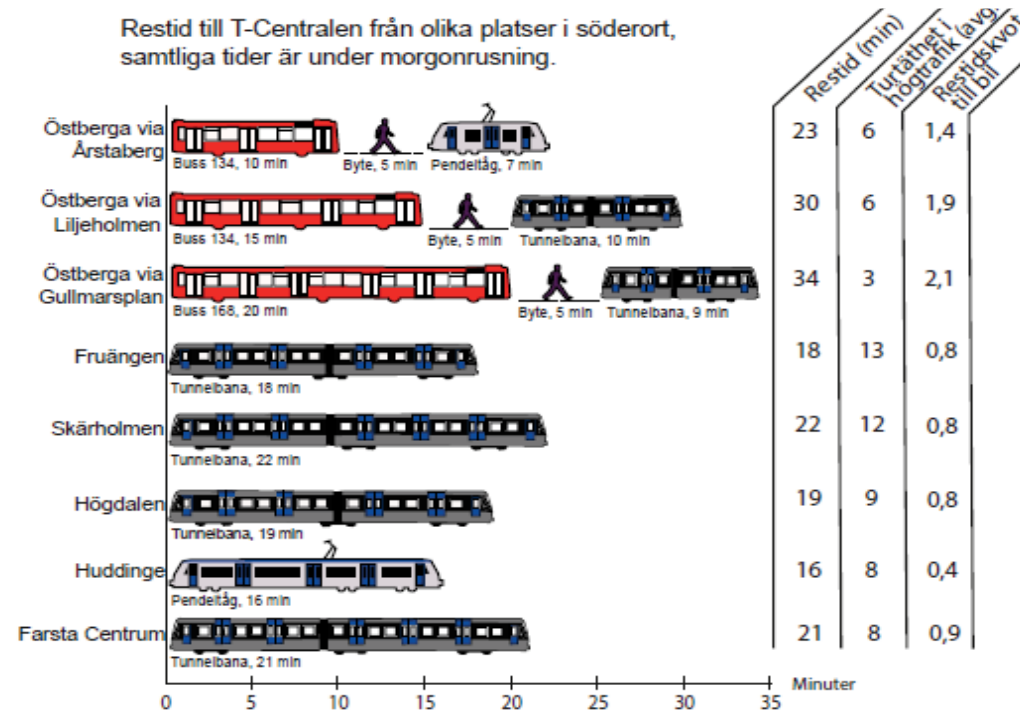
Östbergabackarna försörjs av buss 134 som går mellan Östbergahöjden och Liljeholmen, samt av buss 168 som går mellan Östbergahöjden och Gullmarsplan. Buss 134 går via Årstaberg där omstigning till pendeltåg, tvärbana och andra busslinjer är möjlig. Buss 134 mot Liljeholmen avgår var 10:e minut i högtrafik 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 gatunätet 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.

Vid Parkstråket ligger hållplats Östbergahöjden Västra som har 176 påstigande och 15 avstigande. Bussen trafikerar denna hållplats endast i en riktning.



Figur 5. Restidsjämförelse mellan Östberga och andra platser i söderort. (Iterio)

Trafikutredning Östberga

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 (Östbergabackarna) 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. Tusmötövägen har något högre trafikflöden på cirka 5200 f/d.

Körbanan på Östbergabackarna varierar mellan cirka 8 och 9 meter och innefattar kantstensparkering 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 på Östbergabackarna och 50km/h på Tusmötövägen 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 med 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 olyckorna. Slutligen innefattar 18% av olyckorna kollision mellan motorfordon. Inga dödsolyckor har inrapporterats.



Figur 7. Trafik- och hastighetsmätningar (Iterio och kompletterad med trafikmätningar från Trafikutredning Årstafältet).

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 gatumark. På Östbergabackarna vid Slättåkragränd finns en RH-plats vilken enligt trafikkontoret har låg beläggning.

Längs Parkstråket finns idag cirka 33 kantstensparkeringar samt 1 RH-plats. Parkeringen på gatumark är avgiftsfri med städdag en dag i veckan under vinterhalvåret.

På Tussmötehöjden finns idag ingen gata och således ingen parkering. Däremot finns cirka 9 stycken platser längs Tussmötevägen. Det finns även allmän parkering längs ena sidan av Stamgatan och Sparreholmsvägen.

Parkeringsinventering har utförts vid fyra tillfällen i april 2017 av Iterio. Dessa utfördes både på dagtid och kvällstid och för allmän gatumark och på kvartersmark. Vid två tillfällen på dagtid i oktober 2021 utfördes inventering av Tyréns (ej i Gamla Östberga). Det första tillfället för gatumark och det andra för ytparkering på kvartersmark.

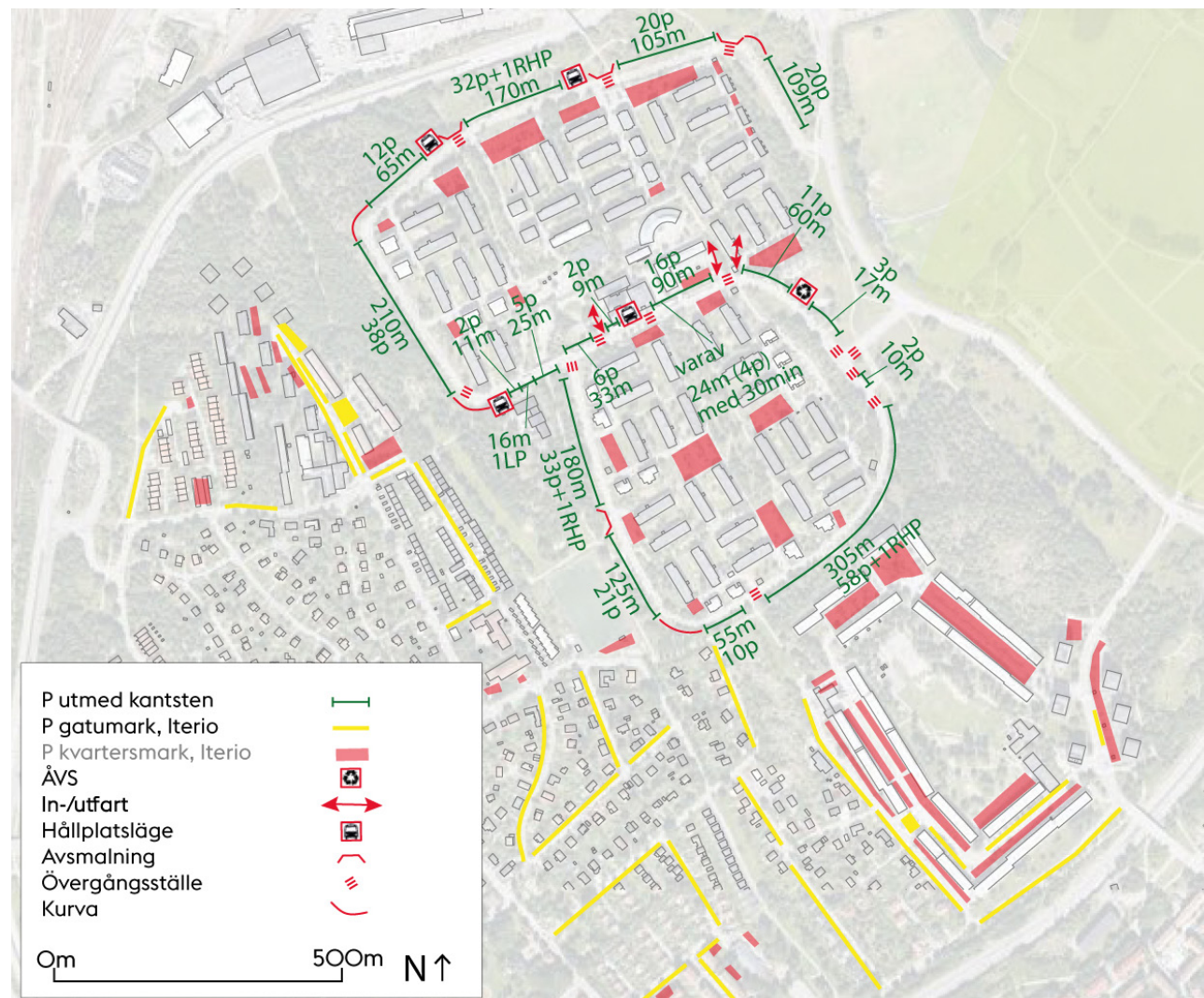
Parkeringen på gatumark har hög beläggning hela dygnet och varierar mellan 80 och 93 % för hela Östberga. Vid inventeringstillfället 2021 var beläggningen cirka 85 % i Östberga Norra och cirka 80 % för hela Östberga (ej Gamla Östberga). På kvartersmark är beläggningen för hela Östberga högre på kvällstid, 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 i Östberga Norra 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. Då beläggningen sammantaget ligger på cirka 85% finns möjlighet att omvandla gatuparkering till tex grönytor för dagvattenhatering, cykelparkering eller

lastplatser. Cykelparkering på allmän mark saknas generellt på Östbergahöjden.

För mer detaljer kring inventering från 2017 se rapport från Iterio "Parkeringsinventering Östberga 2017-04-10"



Figur 8. Parkering idag på gatumark 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. Även tunnelbanestation planeras i Östberga.

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.

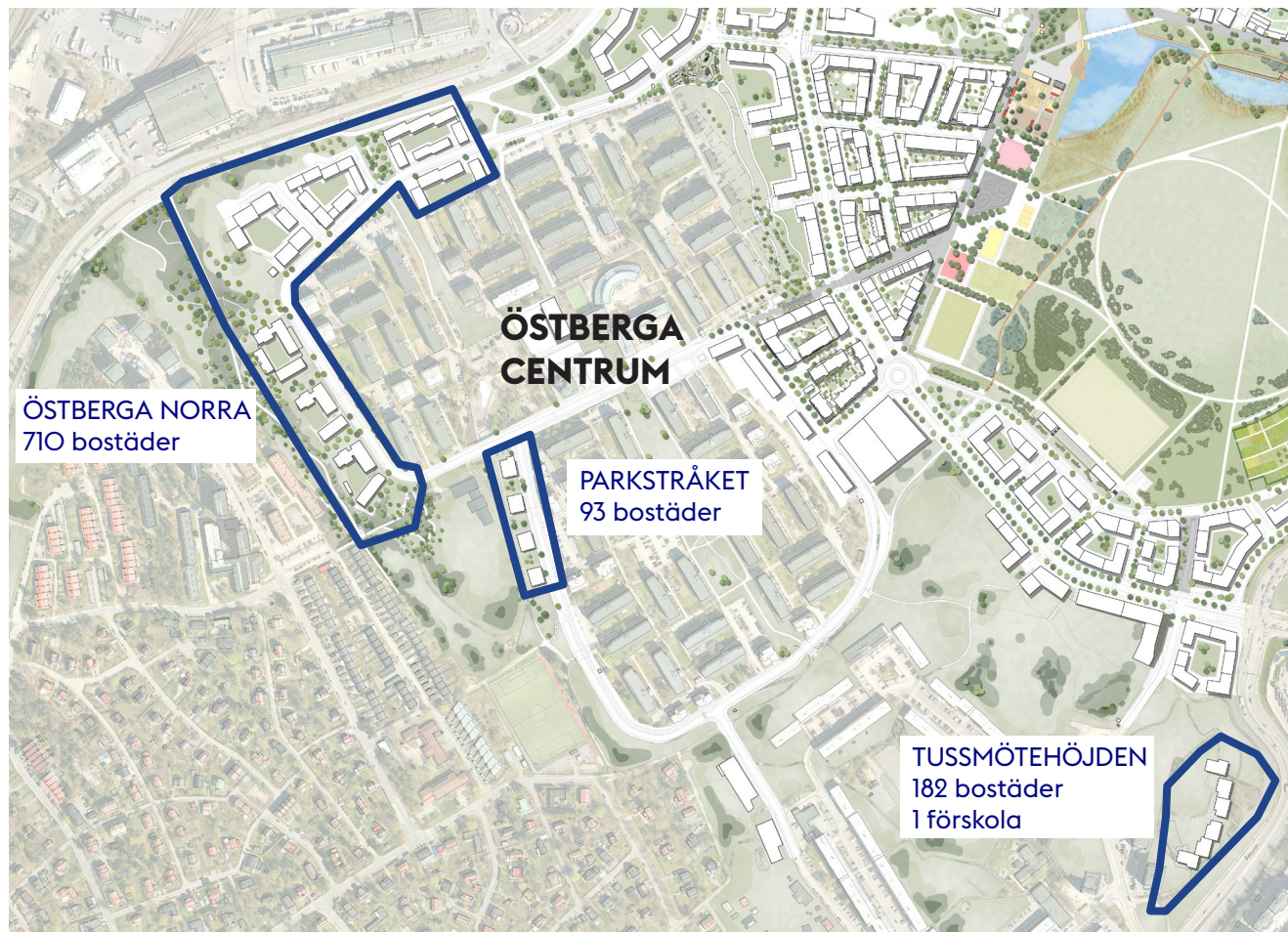
Östbergabackarnas norra infart från Östbergavägen planeras i kommande etapp 7 för Årstafältet.

Östberga Norra och Parkstråket

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, se illustrationsplan i figur 10 nedan.

Parkstråket är ett delområde inom Östberga Södra och är lokaliserat väster om Östbergabackarnas södra ring. Inom Parkstråket planeras fyra flerbostadshus som totalt ska inrymma cirka 93 bostäder, se illustrationsplan i figur 11 nedan.

I och med byggandet av nya bostäder ses Östbergabackarna i Östberga norra och Parkstråket 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.



Figur 9. Översikt med Östberga Norra och Parkstråket inringat i blått. (White+Tyréns)

Tussmötehöjden

Tussmötehöjden är ett delområde i Östberga Södra och är lokaliserat mellan Huddingevägen och Tussmötevägen. Det planeras för sex flerbostadshus som totalt ska inrymma cirka 182 lägenheter. Därutöver planeras det för en förskola med sex avdelningar med 15-20 barn per avdelning, se illustrationsplan i figur 12 nedan.

Gestaltungsprinciper

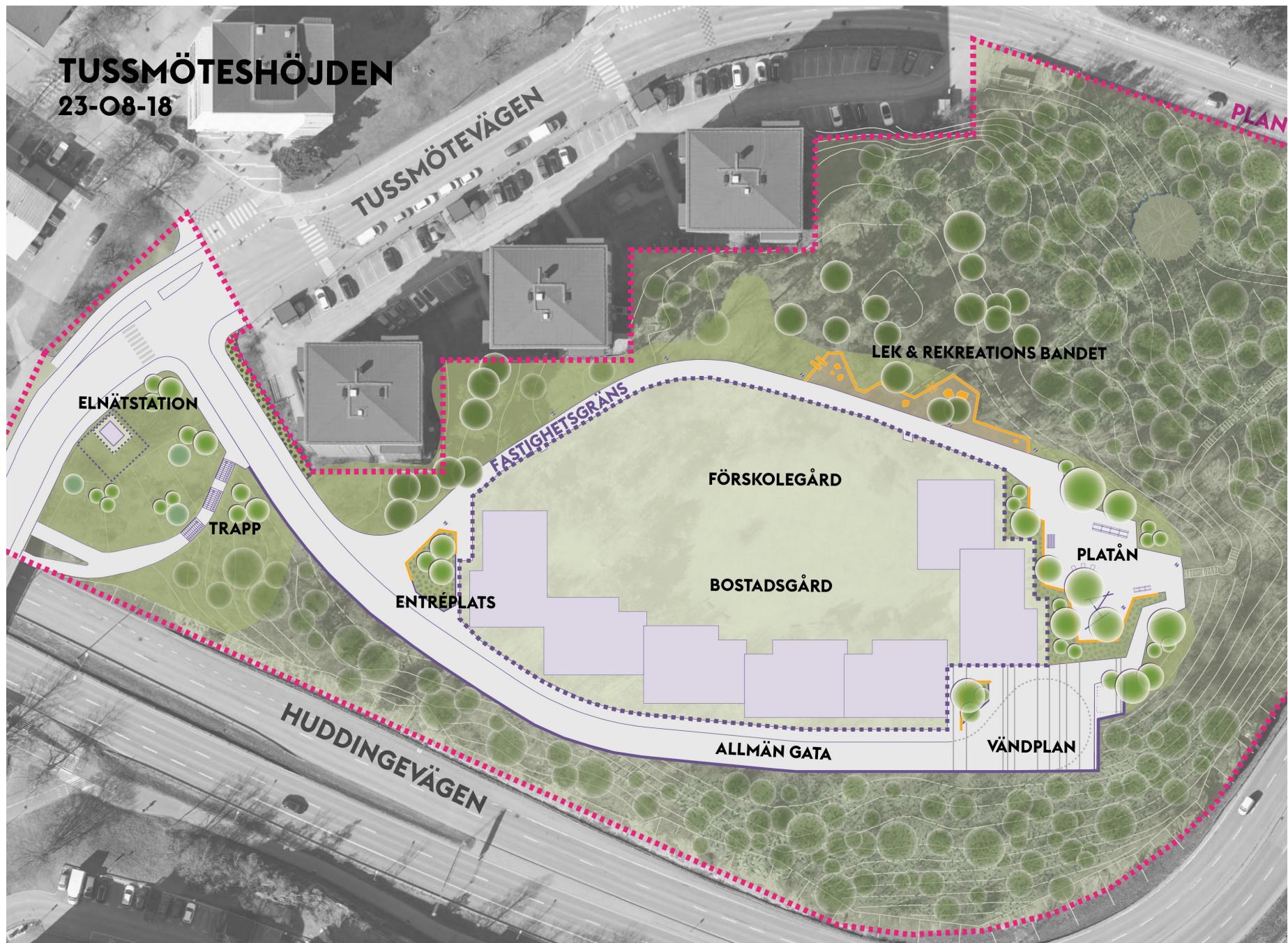
Gestaltungsprinciper har tagits fram för Östberga som syftar till att utveckla allmän plats och utgår från stadens olika styrdokument, såsom översiktsplanen, framkomlighetsstrategin och grönare Stockholm. Gestaltungsprinciperna beskrivs närmare i följande kapitel.



Figur 10. Illustrationsplan Östberga Norra. Planområdet för Östberga Norra inom lila streckad linje. Utredning sker även i intilliggande Annebodaskogen inom rosa streckad linje. (Landskapslaget)



Figur 11. Illustrationsplan Parkstråket (Landskapslaget).



Figur 12. Illustrationsplan Tussmötehöjden (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.

Vid alla de gångtunnlar som finns i området behöver kopplingen till gatunivån stärkas för att öka tryggheten och orienterbarheten.

Gångkopplingar behöver även förbättras längs "centrumstråket" som binder ihop Östberga med Årstafältet och Liseberg samt in till Stamparken.

Östberga Norra

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 2,5 meter föreslås på den yttre sidan om Östbergabackarna utmed planerad bebyggelse. Gestaltungsprinciperna avser sträckan mellan gc-tunneln mot Åbyvägen till strax efter kurvan mot centrum, en sträcka på cirka 580 meter. Mellan gångbana och angöringsfickor föreslås en möbleringszon om 1,05 meter vilken 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 (nr 1 i figur 10). De har placerats i förlängningen av de lokala gångstråken till befintlig bebyggelse och centrum i Östberga.

Mellan kvarter A och B anläggs ett nytt gång- och cykelstråk som kopplar ihop Östbergabackarna med det primära cykelstråket längs Åbyvägen (nr 2 i figur 10).

Då en ny gångbana tillkommer på södra sidan 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 (nr 3 i figur 10).

I Annebodaskogen och dalgången väster om kvarter D föreslås befintlig gång- och cykelväg behållas och genom att befintliga kvaliteter tas till vara och utvecklas höjs attraktiviteten för de gående. Trappan mellan Östbergabackarna och skogen söder om kvarter D1 behålls och utvecklas med nya sittplatser (nr 4 i figur 10). Två entréplatser skapas för att tydliggöra entreéerna till Annebodaskogen. En vid befintlig stig norr om kv D1 och en där trappan ansluter till Östbergabackarna (nr 5 i figur 10).

Parkstråket

Förslaget för Parkstråket innefattar en ny gångbana om 2,5 meter på västra sidan mot planerad bebyggelse från korsningen mot

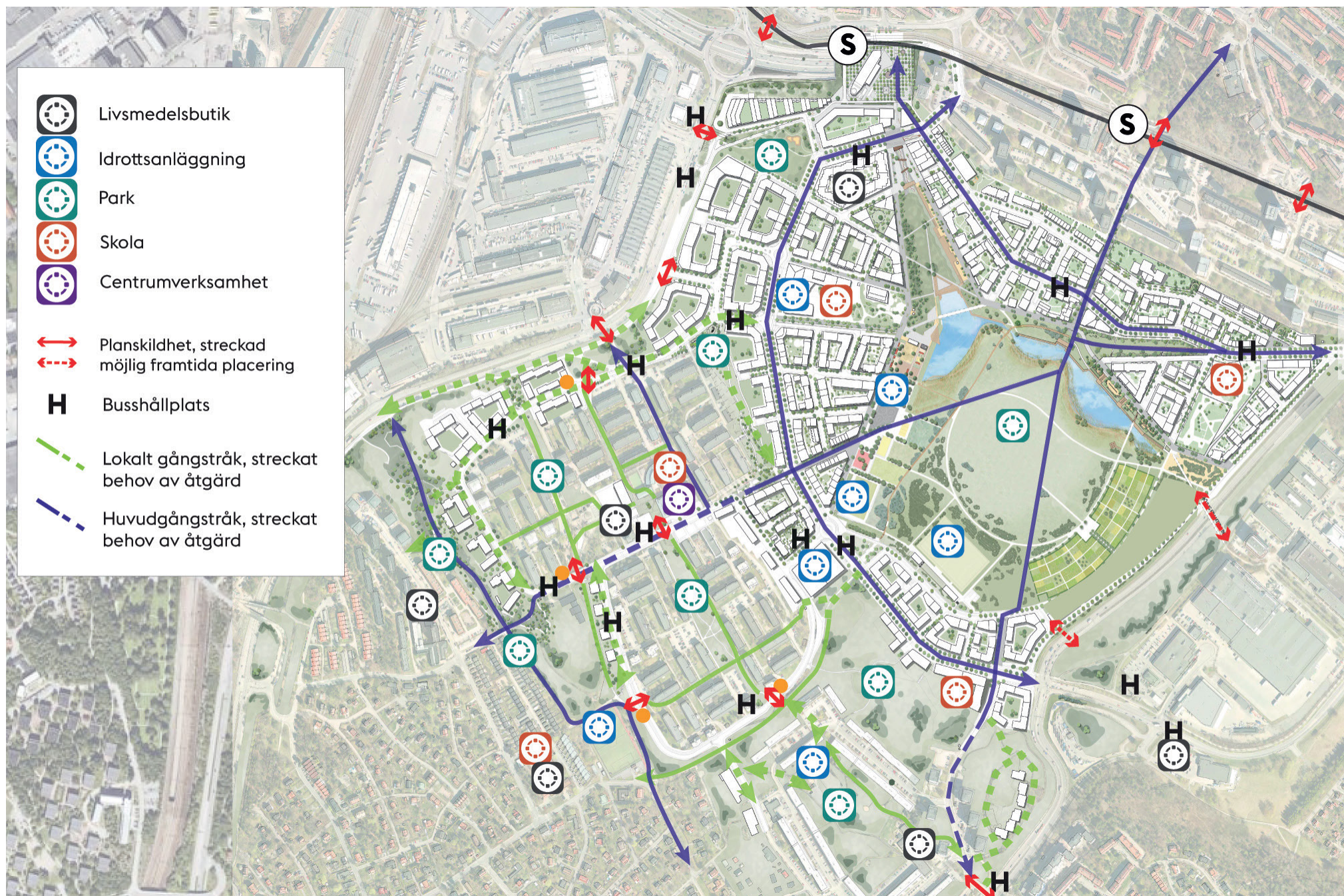
centrum fram till befintlig trappa ner mot Liseberg. På detta sätt förstärks gångkopplingar mellan Östberga och Liseberg. Befintlig gångbana på östra sidan får bibehållen bredd om cirka 2,3 meter men får vissa justeringar vad gäller tvärfall och kantstensvisning som i dag är bristfälligt längs sträckan.

Norr om busshållplatsen föreslås ett nytt övergångsställe för att underlätta kopplingen mellan planerad bebyggelse och busshållplatsen. I södra delen vid trappan byggs befintlig klack ut för att skapa ett trafiksäkrare övergångsställe.

Tussmötehöjden

Förslaget för Tussmötehöjden innefattar en ny lokalgata med gångbana om 2,5 meter på norra sidan om körbanan mot planerad bebyggelse. Därutöver anläggs även en gångbana om 2,5 meter på södra sidan mellan korsningen med Tussmötevägen och befintlig gångkoppling till hållplatsen på Huddingevägen. Gångkopplingen till hållplatsen anpassas med trappor för att möta den nya körbanan på Tussmötehöjden. Korsningen med Tussmötevägen föreslås vara upphöjd med övergångsställe likt idag men med anpassning för den nya lokalgatan. Gångbanan på östra sidan om Tussmötevägen korsar den nya lokalgatan som upphöjd genomgående gångbana.

Huvudstråket på Tussmötevägen ingår ej i projektet Årstafältet men det har inom projektet identifierats att åtgärder behövs på sträckan.



Figur 13. Målpunkter, gångstråk och planskildheter. Streckade stråk är nya föreslagna gångbanor eller kopplingar där det behövs åtgärder (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 längs gatorna.

Östberga Norra

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 högspänningsstråk. 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 primära cykelstråket längs Åbyvägen behöver justeras i läge på grund av planerad bebyggelse. En 5 meter bred gång- och cykelbana där cykeldelen är 3,25 meter föreslås enligt stadens riktlinjer. Önskvärt är att cykelstråket 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, avvattning och stödremisor.

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

Förlängningen av Göta Landsväg föreslås uppgaderas till ett huvudstråk för att koppla ihop Årstafältet med Östberga och Liseberg. Det primära stråket längs Tussmötevägen är i behov av breddning. Delar av dessa stråk ingår i kommande detaljplaner i Östberga och Årstafältet.

Parkstråket

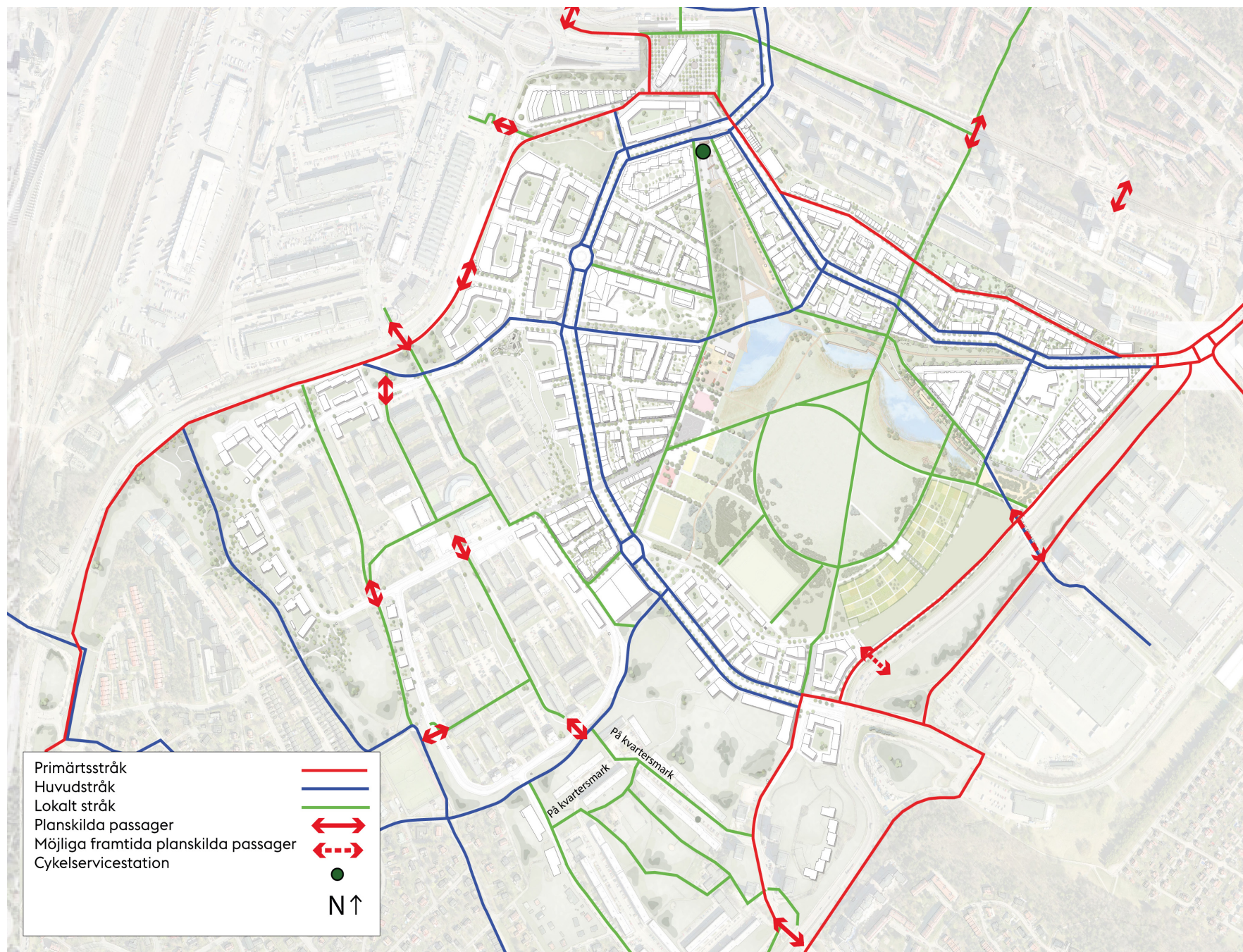
Även cykelbanorna som i programmet planerades vid Parkstråket föreslås tas bort av projektekonomiska skäl. En cykelbana skulle även betyda att planerad bebyggelse ej skulle inrymmas i slänten mellan befintlig GC-väg nere i parken och Östbergabackarna. Cykling sker i blandtrafik på Östbergabackarna vilket bedöms rimligt då sträckan är lågt trafikerad. Den planerade bebyggelsen kommer att ha entréer mot GC-vägen i parken. Detta ger en bra tillgång till det lokala stråket i parken som är trafikseparerat och leder till centrum, skola och till huvudstråket. Huvudstråket kopplas sedan samman med det primära stråket längs Åbyvägen samt huvudstråk mot Årstafältet och Liseberg. En cykelbana planeras även mellan Östbergavägen vid den nya cirkulationen längs Östbergabackarna fram till gång- och cykelvägen in till Östberga-skolan samt fram till entrén till planerad simhall. Denna knyter ihop stråken längs

huvudgatunätet på Årstafältet med Simhallen, Östbergaskolan och Östberga centrum.

Tussmötehöjden

Förslaget innebär att cykel trafikerar den nya lokalgatan i blandtrafik med motorfordon. I den upphöjda korsningen anordnas ett släpp ut i korsningen för cykelbanan på västra sidan. Detta görs för att främja en god koppling för cyklister till och från Tussmötehöjden.

Det primära stråket längs Tussmötevägen ingår ej i projektet Årstafältet (förutom på sträckan närmast Östbergavägen vid exploatering i Årstafältets etapp 6) men det har inom projektet identifierats att åtgärder behövs på sträckan.



Figur 14. Framtida cykelplan för Östberga och Årstafältet. (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 hållplat-slågen i Östberga utförts.

I samrådet för Östberga Norra föreslogs hållplat-serna Branten och Terrassen tas bort för att istället ersättas av en ny hållplats framför kv D. Trafikförvaltningen vill dock behålla befintliga hållplatser. Därmed är såväl Branten som Terrassen kvar där den senare justeras något i läge för att anpassas mot den nya bebyggelsen.

Hållplatsen Terrassen ligger likt idag i en längslutning på mellan 4,5-6% vilket är ett avsteg från krav på hållplatsutformning.

Hållplatsen Östbergahöjden (Se figur 6) och tidreglering utreds inom ramen för andra etapper på Årstafältet och Östberga. Vändning kan ske i den nya planerade cirkulationen på Östbergavägen.

Vid Parkstråket behålls hållplatsen Östbergahöjden västra. Busstrafiken förbi Parkstråket föreslås även i fortsättningen trafikera endast i norrgående riktning.

Längs Östbergabackarna vid ny planerad bebyggelse vid Östberga Norra är sektionen idag cirka 6 meter körbana + 2 meter parkering på ena sidan. Den planerade sektionen är 7 meter körbana + 2 meter angöring.

Vid Parkstråket är dagens sektion cirka 6 meter körbana + 2 meter parkering på ena sidan. Denna planeras att breddas till 6,5 meter körbana och 2 meter breda angöringsfickor.

Måtten uppfyller inte kraven enligt Trafikförvaltningens riktlinjer RiPlan men är en förbättring från dagens situation.

Detta är en kompromiss då bebyggelse blir svår att inrymma samt att begränsningar finns vid befintliga gång- och cykeltunnlar.

Utöver busstrafik längs Östbergabackarna planeras även tunnelbanestation i Östberga, stomlinje längs Östbergavägen samt stomlinje längs Huddingevägen. Sammantaget gör detta att kollektivtrafiken blir betydligt mer attraktiv än idag för boende i Östberga.

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 Östbergahöjden med Gamla Östberga och vidare mot Stureby och Svedmyra. Detta planeras inom ramen för annan detaljplan.

Den föreslagna lösningen skapar ett bra täckningssområde som även fungerar med tanke på den nya exploatering som planeras. I figur 15 redovisas föreslagen lösning. Täckningsområde med 400

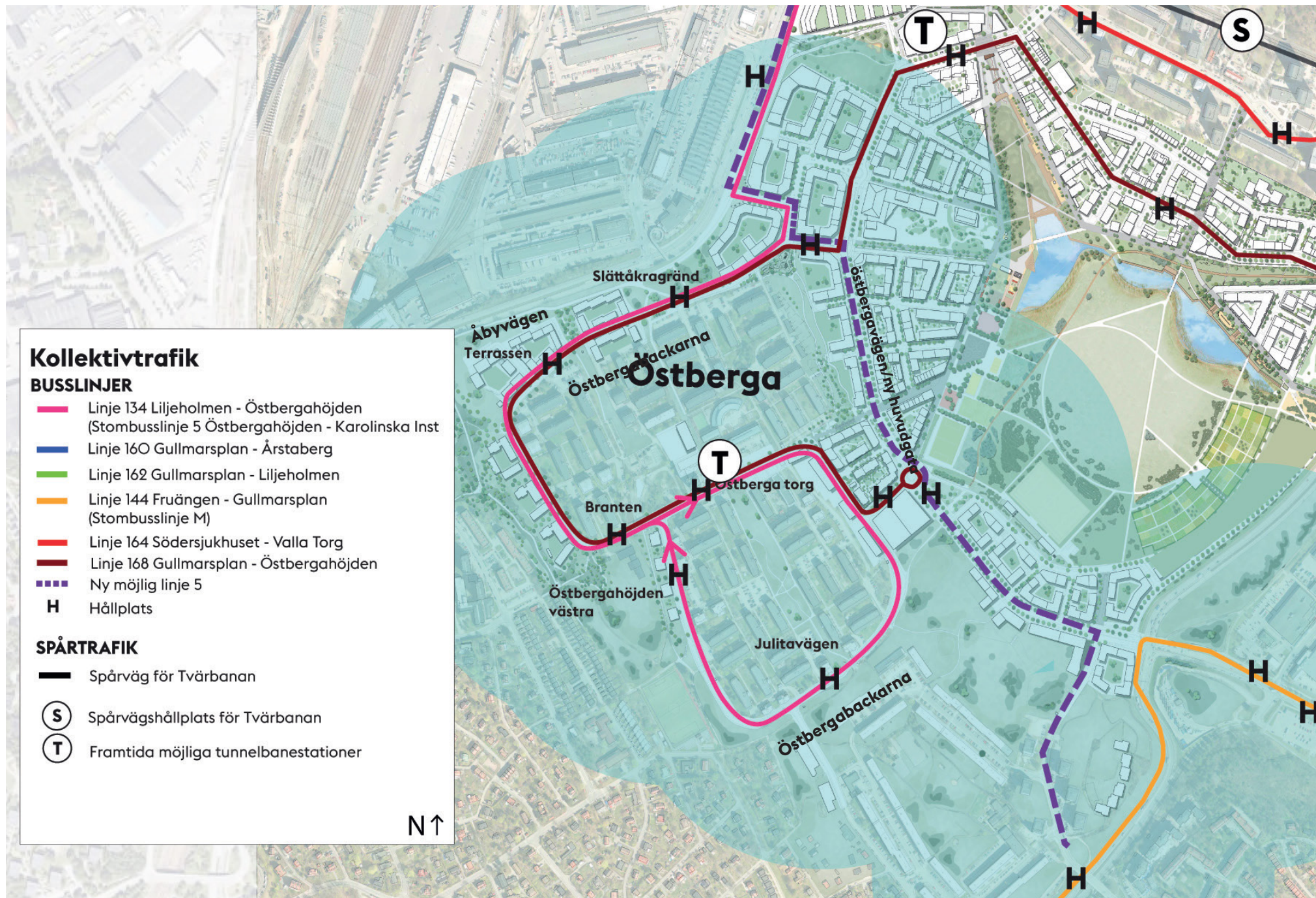
meter gångavstånd (enligt riktlinjer från Trafikförvaltningen) är markerat med ljusblå cirklar.

Tussmötehöjden

Förslaget innebär inga förändringar för busstrafiken. Åtgärder i korsningen med Tussmötevägen ska inte omöjliggöra en eventuell framtida busstrafikering på Tussmötevägen.

Det finns planer på framtida stombuss som trafikerar Östbergavägen, Tussmötevägen med trolig sluthållplats på Sparreholmsvägen. Detta kommer att studeras vidare av Trafikförvaltningen och Trafikkontoret.

I enlighet med Region Stockholms åtgärdsvals- och investeringsprocess har en åtgärdsvalsanalys genomförts för att möjliggöra beslut om åtgärd och fortsatt arbete med stomlinje M mellan Älvsjö och Nacka. Alternativen som utretts är spårväg och stombusslinje. Huddingevägen utgör en del av det studerade stråket och ett möjligt hållplats- läge för stomlinje M har pekats ut söder om Tussmötehöjden vid bron över Huddingevägen. Det fortsatta planarbetet måste beakta Trafikförvaltningens planer för att samordna en fungerande lösning.



Figur 15. Framtid kollektivtrafik. (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 samt Ersta gårdsväg 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 boggibussar förutom i skarpa kurvor och korsningar där boggibuss/personbil är dimensionerande.

Biltrafikallstring och fördelning i gatunätet

Biltrafik allstrad från nyexploateringen av de 820 nya bostäderna i Östberga Norra uppskattas bli cirka 900 fordon per dygn.

Från de 93 planerade bostäderna i Parkstråket uppskattas allstringen till cirka 100 fordon per dygn.

Den nya trafiken kommer att fördela sig mellan den nya norra och den befintliga anslutningen som biltrafikförsörjer Östberga. Antagna allstringstal 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.

Tussmötehöjden

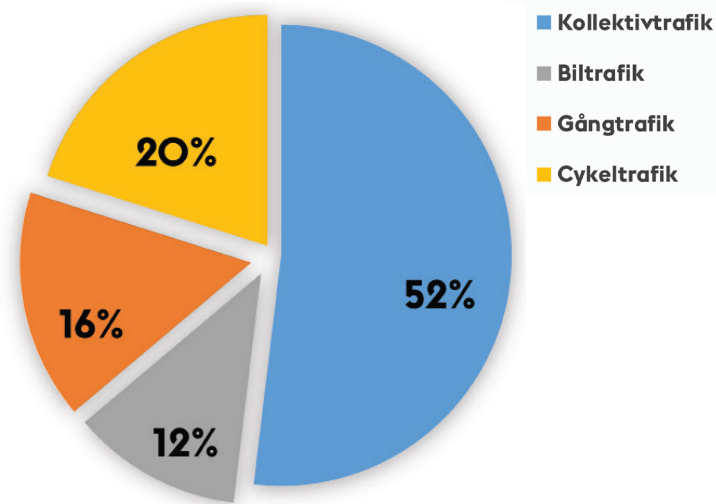
Den planerade bebyggelsen på Tussmötehöjden innefattar cirka 182 lägenheter samt en förskola med cirka 120 barn. Exploateringen på Tussmötehöjden bedöms allstra cirka 200-250 fordon per dygn. Den nya trafiken från Tussmötehöjden kommer till största del åka ut mot Huddingevägen.

3.5 Trafiksäkerhet

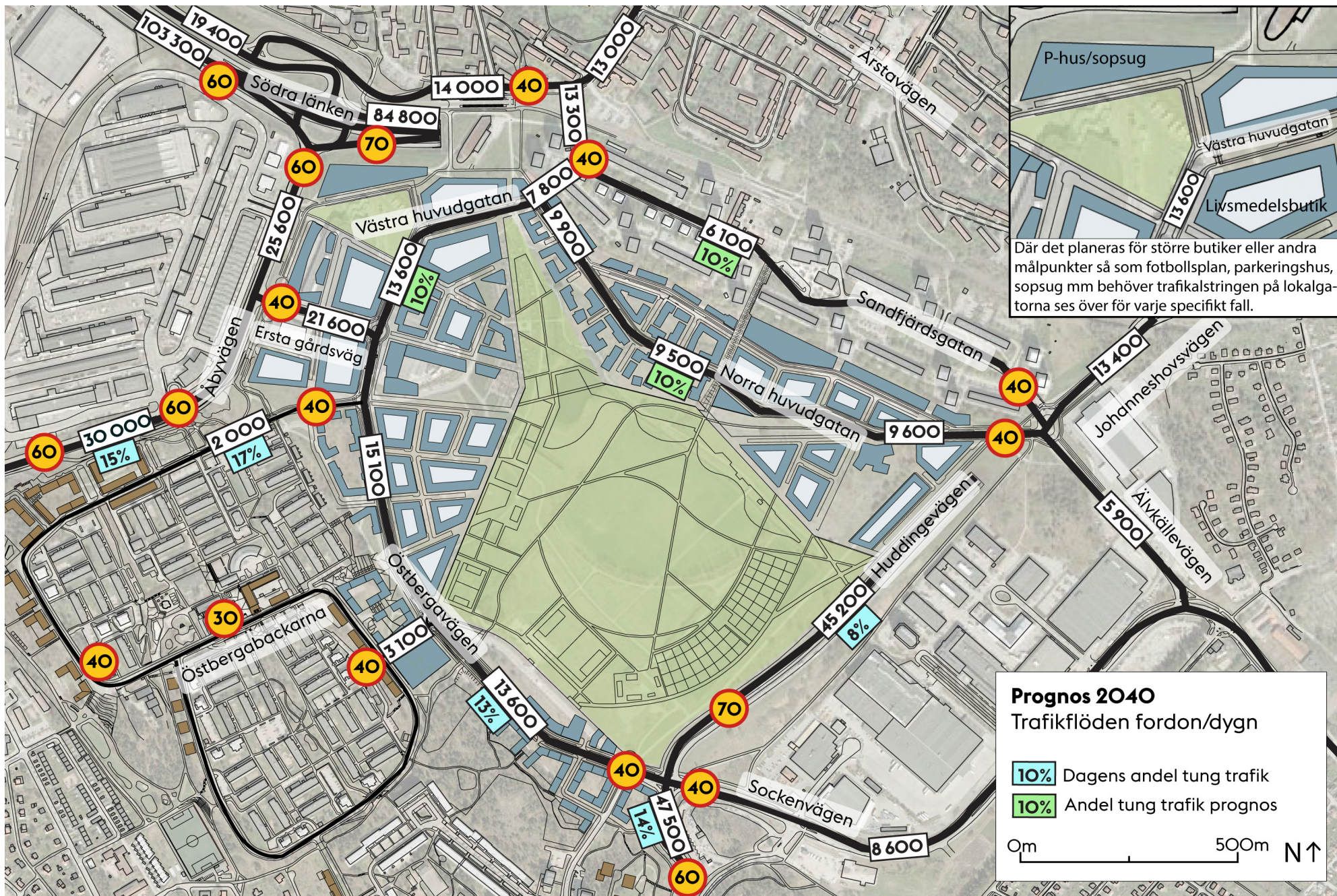
Enligt Stockholms stads arbete med nya hastigheter föreslås hastigheten på Östbergabackarna till 40 km/h förutom vid centrum och och skolor där det skyltas 30 km/h. På Tussmötevägen föreslås en sänkning av hastigheten från dagens 50 km/h till 40 km/h.

Det är av stor vikt att se till att både befintliga och nya passager hastighetssäkras.

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



Figur 16. Målbild för framtidens färdmedelsfördelning för resor till/från Årstafältet och Östberga per vardagsdygn.



Figur 17. 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. Parkeringsutbud är också det enskilt effektivaste verktyget för att påverka ett områdes biltrafikallsträng. Med detta i åtanke kan en genomtänkt parkeringsstrategi skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande.

Bil

Inom planområdet för Östberga Norra och Parkstråket 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 inom planområdet för Östberga Norra kommer cirka 35 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 Kv C löser sina leveranser och sophantering från kvartersgata. 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 RH-plats på gatemark då de saknar garage och ingen rimlig lösning finns på kvartersmark. Exakt läge för lastplats och RH-plats 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.

Parkeringen kommer att lösas i garage i kvarteren. Angöringsplatser planeras även på kvartersgator till kv B och C i Östberga Norra. Kv A i Östberga Norra söder om Östbergabackarna byggs på en befintlig markparkering. Cirka 40 av de 80 platserna planeras att ersättas i garage under kvarteret.

För Parkstråket kommer ca 11 av de 33 befintliga parkeringsplatserna att finnas kvar i angöringsfickor där delar av dessa kommer att behöva skyltas som lastplats under vissa tider då det planeras för bottentömmande avfallskärl. Det anordnas ett garage under respektive huspar som tillsammans innefattar 38 parkeringsplatser inklusive RH-platser. Ingen parkering påverkas i förslaget för Tussmötehöjden. Ingen parkering föreslås på allmän plats på Tussmötehöjden och gatan regleras med parkeringsförbud. P-talet är 0,5 och det anordnas ett garage i källarplan som innefattar 91 parkeringsplatser inklusive RH-platser. 1 RH-plats för förskolan anordnas vid vändplanen.

Totalt tas cirka 74 parkeringsplatser bort i Östberga Norra och 22 i Parkstråket. Med tanke på att parkeringen på gatemark är gratis, det är låga avgifter på kvartersmark samt att den totala beläggningen är relativt låg väntas en rimlig parkeringssituation uppnås. I och med planerad tunnelbanestation förbättras även kollektivtrafiken i området och det planerade primära cykelstråket 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 till skapa 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 minst 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.

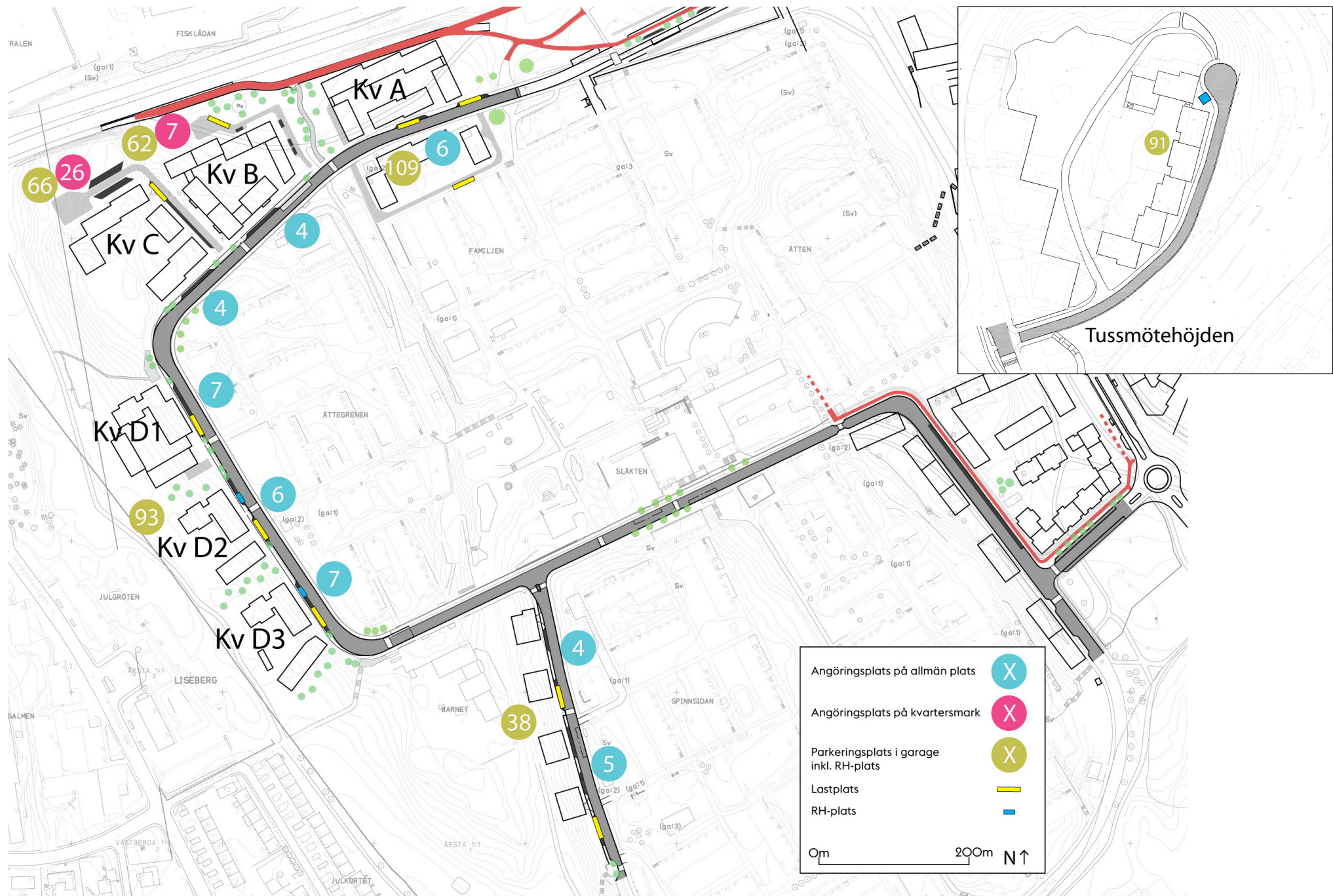
Viktigt för attraktiva cykelparkeringar är att väderskyddade cykelrum finns i direkt anslutning till entréer. Cykelrummen ska vara smidiga att nå via goda kopplingar till cykelvägnätet. Cykelställena bör ha ett cc-avstånd om 60 cm och möjliggöra ramlåsning. En fördelning där hälften av cykelplatserna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

Mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder är ett viktigt komplement för att minska resandet med bil och behovet av parkeringsplatser. För varje etapp ska en handlingsplan för mobilitet och parkering tas fram. I listan nedan presenteras några åtgärder som kan genomföras.

EXEMPEL PÅ MOBILITETSÅTGÄRDER

- Bilpool
- Cykelpool
- Marknadsföring om hållbart resande och områdets mobilitetslösningar
- Välexponerad skylt i byggnaden med realtidsinfo om mobilitetsfrågor tex kollektivtrafikens avgångar.
- Attraktiva cykelparkeringar
- Cykelservicedagar



Figur 18. Framtida parkering och angöringssituation Östberga Norra, Parkstråket och Tussmötehöjden (infälld bild). 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:

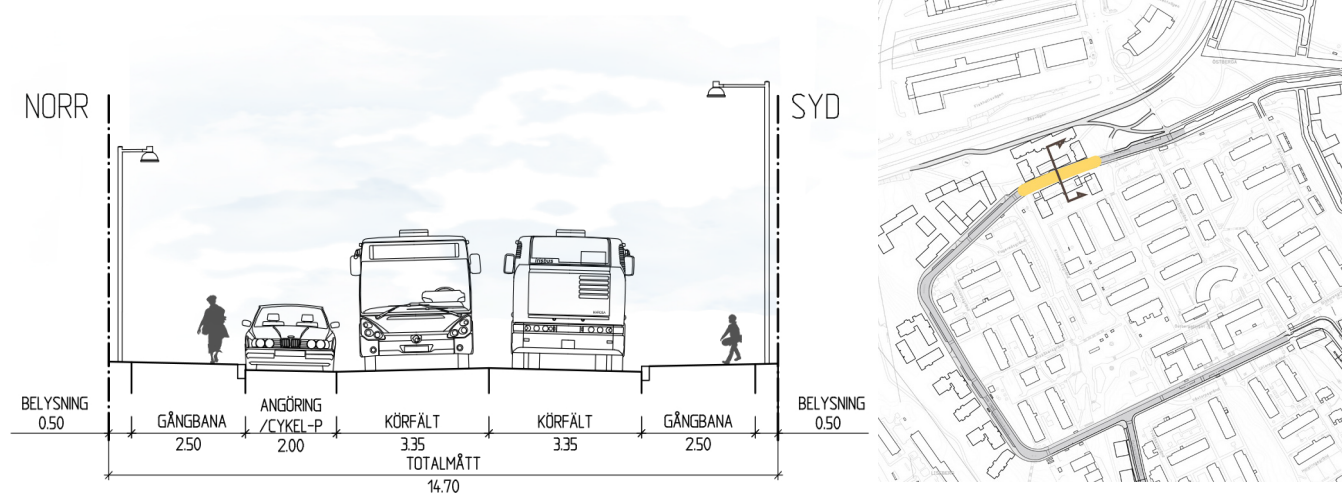
- Utforma gatorna med tydlig hierarki mellan olika gatutyper
- Skapa överblickbarhet och orienterbarhet
- Ge plats för vistelse i gaturummen
- Använda traditionella material
- Skapa gröna gaturum
- Angöring i fickor
- Inga refuger
- Stopphållplats för busstrafik
- Hastighetssäkrade passager vid viktiga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

Östbergabackarna förbi kvarter A

Sektionen förbi kvarter A är totalt cirka 14,7 m bred. Körbanan är 6,7 m 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 sophämtningsfordon.

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 det primära cykelstråket. Den smalare körbanan är endast på en sträcka av 100 meter varav 40 meter är utan angöring sedan breddar körbanan upp i kurvan.



Figur 19. 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 med ett körfält om 3,5 m i vardera riktningen. Busshållplats med väderskydd behålls i befintligt läge i östgående riktning. Hållplatsen mot ny bebyggelse justeras något i läge.

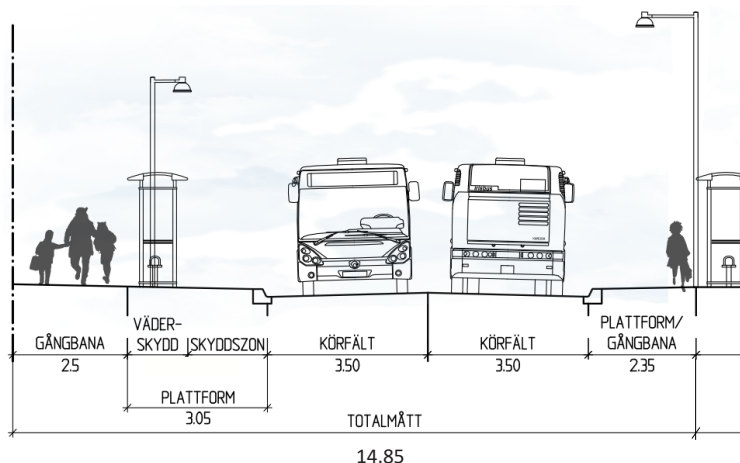
En 2 m bred angöringsficka föreslås längs norra sidan om körbanan framför hållplatsläget. Cykelparkering och träd planeras i klackar mellan angöringsfickorna. Gångbana blir 2,5 m mot planerad bebyggelse i kvarter B och C. Mellan gångbanan och angöringsfickan tillskapas en 1,05m bred möbleringszon vilket möjliggör placering av belysningsstolpar och annan utrustning. (se figur 20 då det är samma situation som vid kvarter D)

Befintligt kantstöd och befintlig gångbana med bredd om ca 2,3 m behålls på södra sidan om körbanan.

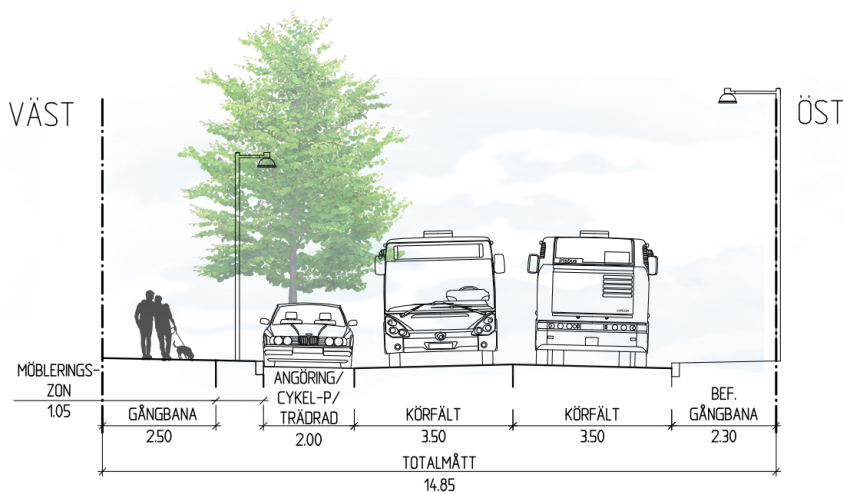
Östbergabackarna förbi kvarter D

Sektionen förbi kvarter D är totalt cirka 14,85 m bred. Körbanan är 7 m 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 och RH-plats. Cykelparkering och träd planeras i klackar mellan angöringsfickorna. 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.

Befintligt kantstöd och befintlig gångbana med bredd om cirka 2,3 m bibehålls på östra sidan om körbanan.



Figur 20. Sektion förbi kvarter B och C. (Tyréns)

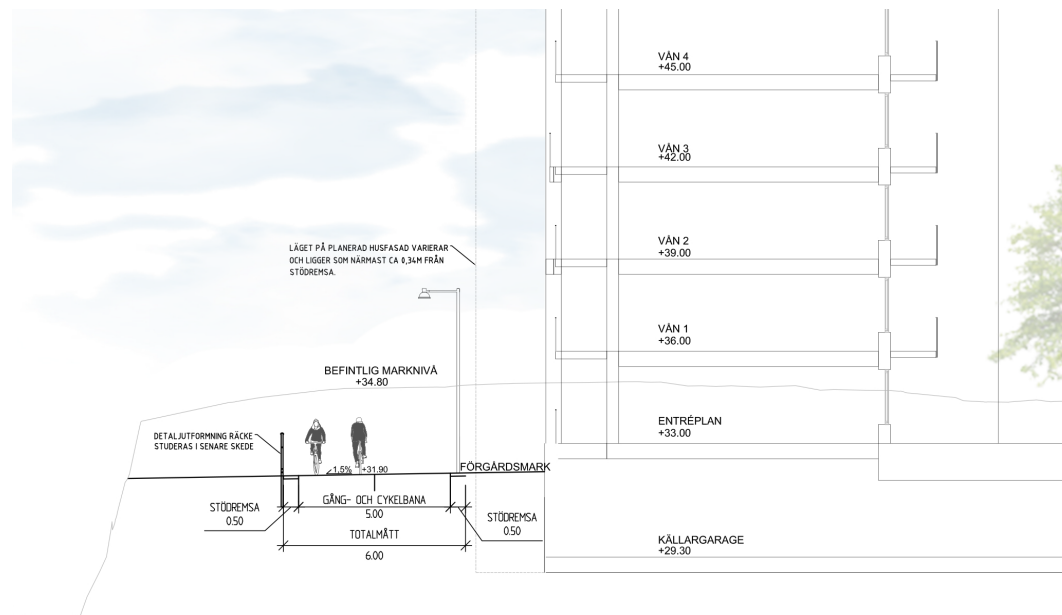


Figur 21. Sektion förbi kvarter D. (Tyréns)



Primärt cykelstråk längs med Åbyvägen

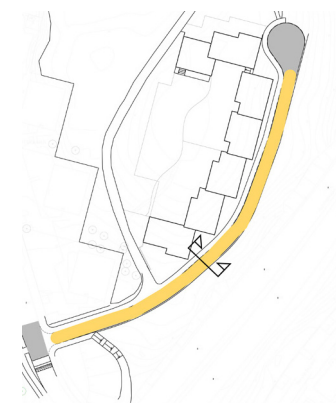
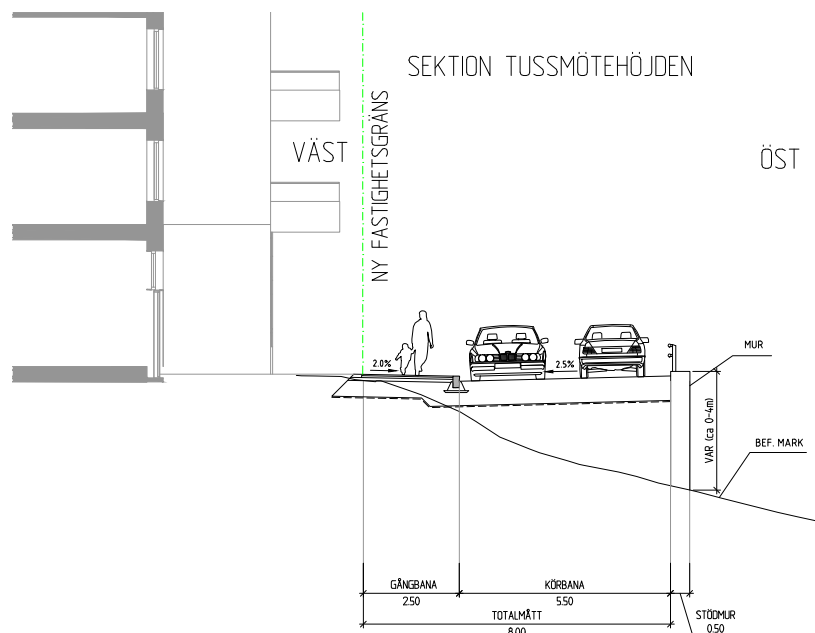
En 5 meter bred gång- och cykelbana där cykeldelen är 3,25 m föreslås längs med Åbyvägen norr om planerade kvarter A och B. Gång- och cykelbanan föreslås utformas med stödremisor om cirka 0,5 m. Terrängen längs med gång- och cykelbanan är tydligt kuperad och exakt utformning och höjdsättning behöver 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 högspänningsstråk.



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

Tussmötehöjden

Gatan på Tussmötehöjden är totalt 8,5 m bred. Körbanan är 5,5 m vilket möjliggör möte mellan personbil och lastbil/sopbil. Ny gångbana om 2,5 m planeras på västra sidan mot planerad bebyggelse. På östra sidan om körbanan anordnas stödmur med en bredd om cirka 0,5 m. Stödmurens höjd varierar mellan cirka 0 och 4 meter. Belysning föreslås placeras på västra sidan om bakkant gångbana. Exakt placering behöver studeras vidare i kommande skeden.



Figur 23. Sektion Tussmötehöjden. (Tyréns)

Parkstråket - Sektion A och B

Sektionen förbi Parkstråket är totalt ca 13,47 m bred. Körbanan är 6,70 m bred 3,35 m breda körfält. Ny gångbana om 2,5 m planeras på västra sidan mot planerad bebyggelse. Befintlig gångbana på östra sidan får en bibehållen bredd om cirka 2,3 m men föreslås justeras för att uppfylla riktlinjer kring kantstensvisning och tvärfall. Angöringsfickor, belysning och trädzon placeras på västra sidan och får en bredd om 2 m. I trädzonen föreslås även cykelparkering inrymmas. Exakt placering behöver studeras vidare.

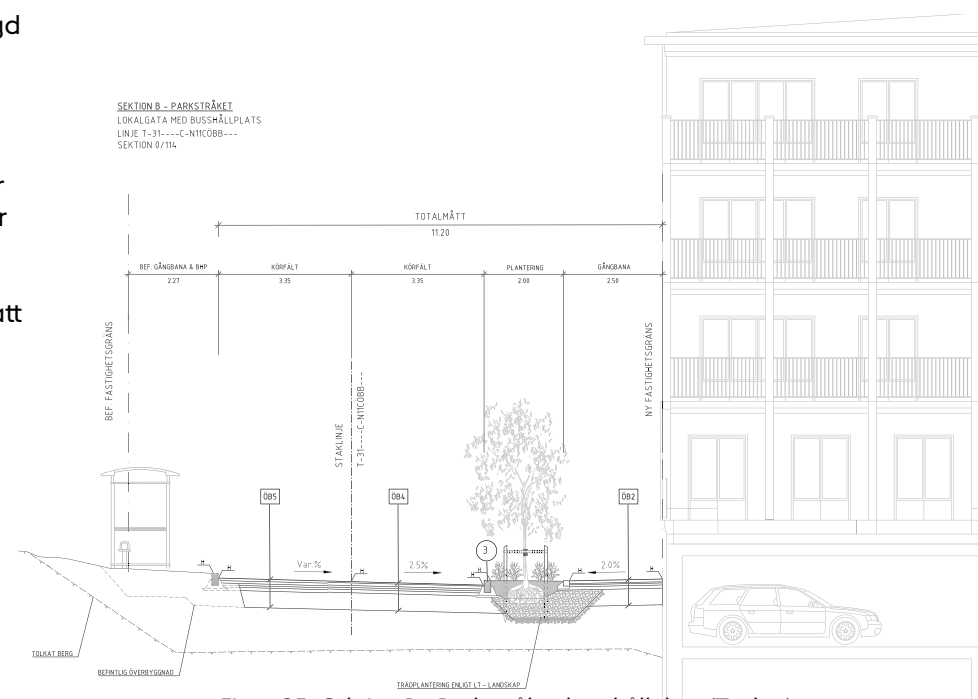
Hållplatsen behålls som stopphållplats och befintligt väderskydd bevaras.

På sträckan föreslås 5 angöringsfickor med längd om 12 meter för att möjliggöra uppställning av avfallsfordon vid bottentömmande avfallskärl samt angöring till bostäder.

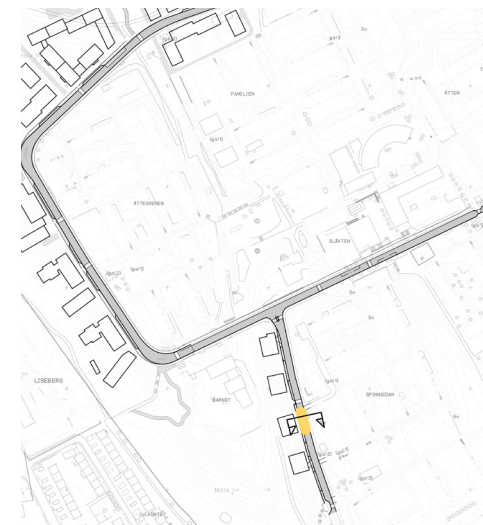
Anledningen till att fickorna gjorts 12 m långa är att hänsyn tagits till placering av in- och utfarter till parkeringsgarage, placering av bottentömmande kärl, avstånd till entrélägen, max- och minavstånd mellan belysningsstolpar samt för att möjliggöra för träd vid släppen mellan husen.



Figur 24. Sektion A - Parkstråket. (Tyréns)



Figur 25. Sektion B - Parkstråket busshållplats (Tyréns)



4. Samlad bedömning och fortsatt arbete

Sammantaget bedöms de åtgärder som genomförs i och med bebyggelsen i Östberga Norra och Parkstråket medföra förbättrade förhållanden för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det är viktigt 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 planeringssunderlag i detaljplaneprocessen och som underlag till fortsatt utredning och projektering.

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

Generellt hela Östberga:

- Behov av hastighetssäkring vid övergångställen eller på andra sätt se till att låga hastigheter uppnås.
- Fortsatt utredning kring förbättrade kopplingar mellan Östbergabackarna och gc-tunnlarna.
- Fortsatt utredning tillsammans med trafikkontoret kring cykelstråken.

Östberga Norra:

- Vidare utredning kring det primära cykelstråket förbi kvarter A och ovan befintligt högsprängningsstråk.

- Utredning kring gångkoppling mellan Östbergabackarna och gc-tunnel vid kv A.

- Placering av cykelparkering för besökare.

Parkstråket:

- Placering av belysning, samordning med byggaktörer.
- Samordning mellan placering av bottentömande behållare övergångställen och busshållplatser för att säkerställa placeringar som minskar risken för konflikter med gående.

- Fortsatt utredning för att säkerställa attraktiv cykelparkering med god koppling till GC-stråket i parken.

- Placering av cykelparkering för besökare.

Tussmötehöjden:

- Placering av belysning, samordning med byggaktörer.
- Utformning av vändzon och korsning behöver studeras mer i detalj i kommande skeden.
- Stödmur behöver studeras mer i detalj i kommande skeden.

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