

Kollektivtrafik

Tunnelbana

Analysområdet kollektivtrafikförsörjs huvudsakligen via tunnelbanelinjerna 17 (Åkeshov – Skarpnäck) och 18 (Alvik – Farsta strand) som ingår i tunnelbanans gröna linje. Tunnelbanan trafikerar de fyra tunnelbanestationerna Skärmarbrink, Blåsut, Hammarbyhöjden och Björkhagen, vilka är lokaliserade inom analysområdet.

Tunnelbanelinjerna möts i Skärmarbrink som är lokaliserad en station från Gullmarsplan vilken är söderorts knutpunkt för kollektivtrafik. Här ansluter linje 19 (Hässelby strand – Hagsätra). Vid Gullmarsplan kan även byte ske till buss samt tvärbanan mellan Sickla udde och Alvik.

Trafikförvaltningen (SL) har inga riktvärden för vad som accepteras som rimligt gångavstånd till stationer vid planering av nya bostads- och arbetsplatsområden. I figuren på nästa sida redovisas gångavstånd på 500 samt 700 meter från de tunnelbane- och tvärbanestationer som är lokaliserade inom eller i anslutning till analysområdet. Som jämförelse definierar Regional Utvecklingsplan För Stockholmsregionen (RUFs) områden inom 1 200 meter från en station som områden med hög regional tillgänglighet.

Majoriteten av bebyggelsen inom analysområdet är lokaliserad inom ett gångavstånd på 700 meter från en tunnelbanestation. En mindre mängd bostäder i anslutning till Nytorps Gärde samt bostäder angränsande till Nackareservatet har ett något längre avstånd. Bostäder inom analysområdet har generellt god eller mycket god tillgänglighet till tunnelbanan. Befintlig bebyggelse inom analysområdet har ett längre avstånd än 500 meter till en tvärbanestation.

Under år 2011 genomfördes en trafikräkning över antalet på- och avstigande på tunnelbanestationerna. Inom analysområdet nyttjas tunnelbanestationen Skärmarbrink mest. Antalet påstigande uppgick till 5 300 per dygn och antalet avstigande till 5 000 per dygn, se figuren på nästa sida.

Den gröna linjen är den hårdast belastade tunnelbanelinjen i Stockholm. Linjen har 30 avgångar per timme i maxtimmen vilket är linjens maxkapacitet. Det genomsnittliga ståplatsutnyttjandet är 68 % i maxtimmen. Detta beror bland annat på en ojämn fördelning av resenärer mellan avgångarna vilket fördröjer på- och avstigandet och försenar tågen. Innan tunnelbanenätet kan utvidgas kommer större krav att ställas på avlastande busstrafik.

Busstrafik

Inom analysområdet trafikerar totalt åtta busslinjer. Busslinjerna utgörs av tre lokallinjer, två närtrafiklinjer och tre nattlinjer. Inom analysområdet finns ingen matning till tunnelbanan med buss. Lokallinjerna går genom analysområdets sydvästra del.

Busstrafikens huvudsakliga uppgift inom analysområdet är att komplettera tunnelbanetrafiken i de relationer som tunnelbanan inte erbjuder konkurrenskraftig trafik. Närheten till Gullmarsplan medför att de radiella resorna till regioncentrum på ett acceptabelt sätt kompletteras med tvärgående förbindelser.

Närtrafikens busslinjer går som en krans kring Björkhagen, Hammarbyhöjden och Nytorps Gärde och trafikerar majoriteten av busshållplatserna inom analysområdet. Nattlinjerna trafikerar sammanlagt nio busshållplatser inom

analysområdet vilka är lokaliserade längs huvudgatorna. Bussförbindelser med nattlinjerna finns i nordlig samt sydlig riktning.

Trafikförvaltningen har tagit fram riktvärden gällande turtäthet för lokallinjer under vardagar. Endast busslinje 163 som går mellan Sättra industri – Kärrtorp uppnår framtagna riklinjer gällande turtäthet inom analysområdet.

Totalt finns 11 busshållplatser inom analysområdet varav endast busshållplatserna vid hållplats Blåsut är tillgänglighetsanpassade enligt Trafikförvaltningens standard.



Tillgänglighetsanpassad busshållplats i Blåsut

Områdesanalys Hammarbyhöjden - Björkhagen

Kollektivtrafik

- Station, Tvärbana
 T Station, Tunnelbana

— Busshållplats

Busslinjer

- 816* (Gullmarsplan - Tyresö strand)
 163* (Sätra industri - Kärrtorp)
 811* (Gullmarsplan - Skarpnäck)
 194** (Sergels torg - Bagarmossen)
 890** (Sergels torg - Tyresö kyrka)
 193** (Sergels torg - Farsta strand)
 904/905 *** (Dalens sjö - Dalens sjö)

*Lokallinje, **Nattlinje, ***Närtrafiklinje

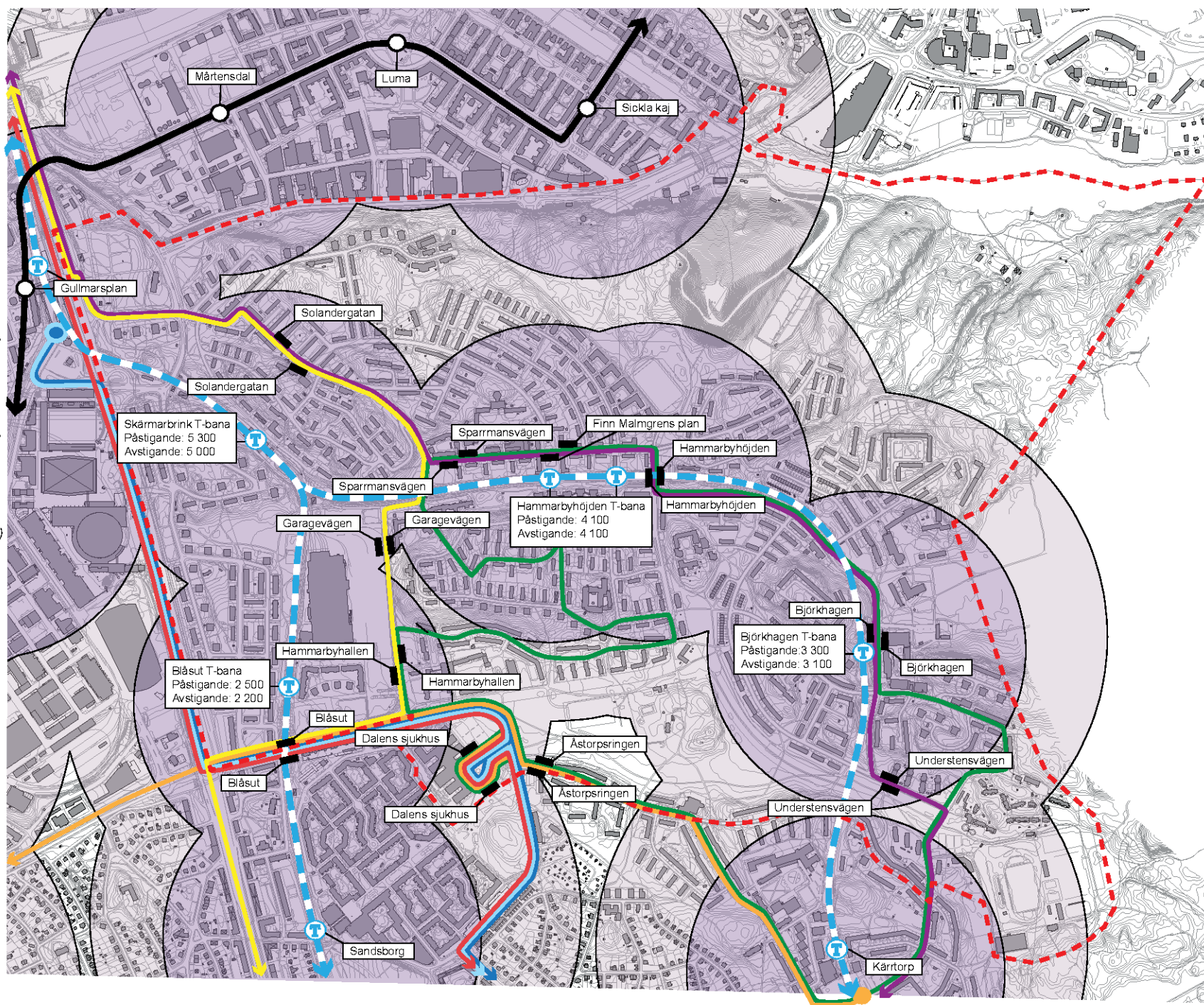
Gångavstånd till station

- 500 meter
 700 meter

- Befintlig bebyggelse
 --- Områdesanalysgräns



0 100 500



Områdesanalys Hammarbyhöjden - Björkhamnen

Biltrafik

Analysområdet avgränsas av Nynäsvägen i väst. Vägen som löper i områdets utkant, är en huvudtillfart till regioncentrum söderifrån och påverkar i hög utsträckning analysområdet genom dess bredd och höga flöden.

Det övergripande statliga vägnätet består av Södra Länken, en biltunnel som förbinder de södra närförorterna med varandra i öst-västlig riktning i analysområdets norra del. Då vägen löper under mark medför den ingen ytlig påverkan annat än dess tillfarter och teknikutrymmen så som avgastorn.

Analysområdets gatunät ansluter i huvudsak till Nynäsvägen och Södra länken via tre huvudgator. Trafiken inom området fördelas runt Nytorps Gärde. Boende från Björkhagen hänvisas till Finn Malmgrens väg eller genom Kärrtorp för vidare färd ut i vägnätet. Från Hammarbyhöjden är kopplingen via Sofielundsvägen eller Olaus Magnus väg. Den senare binder samman analysområdet vidare mot Hammarby Sjöstad.



Karta över analysområdet och den övergripande trafikstrukturen. Fordonstrafikens huvudstråk vidare ut i vägnätet.

Analysområdets geografiska läge medför att genomfartstrafik endast förekommer i mindre omfattning. Antalet förbindelser mellan stadsdelarna är få vilket styr trafiken till huvudgatunätet. Gatunätet är samtidigt känsligt för störningar och kan samla onödigt höga flöden på enskilda länkar som exempelvis Finn Malmgrens väg.

Inom analysområdet finns inga betydande kapacitetsproblem för den lokala trafiken. Höga flöden på Hammarbyvägen medför dock tidvisa begränsningar i korsningen mellan Olaus Magnus väg och Hammarbyvägen.

Huvudgatunät

Huvudgatunätet har en uppsamlande funktion från lokalgatunätet och binder samman området med dess närområden. Hastighetsbegränsningen på huvudgatunätet är 50 km/h. På delsträckor genom Hammarbyhöjdens och Björkhagens centrum samt på Garagevägen är hastigheten begränsad till 30 km/h vid skolor och förskolor.



Finn Malmgrens väg är en huvudgata inom Hammarbyhöjden.

Hammarbyvägen har höga flöden och är barriärskapande mellan Hammarby sjöstad och Hammarbyhöjden. Vägen är sekundärväg för transporter med farligt gods samt omledningsväg när Södra Länken stängs.

Lokalgatunät

Analysområdet består till största del av lokalgatunät invid vilket merparten av fastigheterna och dess tillfarter är lokaliserade. Lokalgatorna i området håller normalt en begränsad körbanebredd. I huvudsak tillåts enkelsidig parkering. Parkerade fordon längs med gatorna gör att två bilar kan ha svårt att mötas. Trafiken på lokalgatunätet genereras till största del av de boende i området.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter har inom lokalgatunätet prioriterats på bekostnad av biltrafikens framkomlighet då högsta tillåtna hastighet är 30 km/h. Antalet fysiska hastighetsdämpande åtgärder inom området är dock begränsade till ett fåtal platser.



Trafikflödeskarta. De gröna områdena och de blåa streckade linjerna redovisar gator med tillåtna hastighet om 30 km/h.

Trygghet och säkerhet

Trygghet och säkerhet är två helt olika begrepp. Trygghet är en känsla eller subjektiv upplevelse som påverkar människor, som exempelvis rör sig i den offentliga miljön, medans säkerhet bedöms utifrån konkreta fakta och fysiska åtgärder.

Gångtunnlar, öde parker och stråk är exempel på platser som kan upplevas otrygga. Mindre god belysning och skymmande växtlighet men även brister i själva stadsplanstrukturen och husens placering påverkar trygghetskänslan. Glesa områden med få människor i rörelse upplevs normalt mer otrygga än den centrala staden där gatunätet uppmuntrar till mänskliga möten. Ett parkstråk kan uppskattas på dagen, men undvikas kvällstid.

Trygghetsvandringar

Sedan 10 år tillbaka har trygghetsvandringar genomförts av varierande kontinuitet inom analysområdet. Överlag upplevs området som tryggt. Kontinuerlig röjning av vegetation och stärkt belysning inom området har medfört att inga betydande otrygghetsfrågor nu förekommer.

Synpunkter förekommer kringgångstråket från Hammarby bollplan mot teletornet och ned till Hammarby fabriksväg, vilket delvis upplevs otryggt. På Nytorps gårde förekommer det ofta att hundägare låter sina hundar springa lösa, vilket skapar otrygghet för vissa. En faktor som bidrar till otrygghet är nedskräpning och stökighet vid matcher på Söderstadion.

Områdesanalysens utredningsområde gränsar till Gullmarsplan, vilken nattetid upplevs som en otrygg plats. Misshandel och överfall förekommer. I området kring Gullmarsplan har stadsdelsförvaltningen ett förebyggande arbete i samverkan med polis och SL för ett tryggare område.

Trafiksäkerhet

I enlighet med Nollvisionen är stadens långsiktiga mål att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Mellan åren 2003 - 2012 har sammanlagt 243 personskadeolyckor inrapporterats inom analysområdet. Olyckorna utgörs framförallt av fallolyckor (fotgängare) och singelolyckor med cykel. Gång- och cykelbanorna saknar generellt separering vilket ökar risken för olyckor mellan trafikslagen.

Hastigheten på vägnätet är den största påverkande faktorn för oskyddade trafikanters trafiksäkerhet. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är grupper som är särskilt utsatta i trafikrummet och ska därför prioriteras. För äldre medför undermålig beläggning, höga kantstenar, ojämnheter och bristande underhåll ökad risk att snubbla och falla. För många är ett lugnt trafiktempo och tydlig utformning av en förutsättning för förflyttningar och trafiksäkerhet.



Gångstråket från Hammarby fabriksväg är ett exempel på en sträcka som kan uppfattas som otrygg, men där trygghetsåtgärder regelbundet utförs.

Barn och trafiksäkerhet

Utemiljön används av barn och unga inte bara som transportsträcka utan även för lek. För att uppmuntra fysiska aktiviteter bör de få tillgång till det offentliga rummet. God rörelsefrihet kan uppnås genom ett attraktivt och säkert gång- och cykelvägnät. Gångbanor ansluter till samtliga förskolor och skolor i analysområdet. Brister finns i cykelvägnätet. Barn och unga rör sig inte enbart kring förskolor/skolor utan även kring bostaden och andra målpunkter. Det ställer krav på att hela gatunätet kan erbjuda en trafiksäker miljö.

Barn kan ha problem att läsa av trafiksituationer korrekt och studier har visat att barn inte klarar av komplicerade trafikmiljöer förrän de är mellan 11 och 12 år. Ungas rörelsefrihet begränsas ofta av deras föräldrars uppfattning om faran som de exponeras för i trafikmiljön. Barn och ungas frihet att på egen hand ta sig till målpunkter så som skola och fritidsverksamhet har minskat under de senaste 20 åren. Inom analysområdet är det vanligt att barn och unga skjutsas till skolor och förskolor med bil, möjligen delvis beroende av skolornas lokalisering. Enligt de transportpolitiska målen bör barn i skolåldern ha möjlighet att förflytta sig utan att vara beroende av att deras föräldrar ska skjutsa eller följa dem.

Trafikkontoret har genomfört en inventering av trafiksäkerheten kring 100 skolor i kommunen. Trafiksäkerheten kring Björkhagens skola och Hammarbyskolan har lyfts fram som bristfällig. Att åtgärda trafikmiljön kring Björkhagens skola är högt prioriterat.

Analysområdets läge medför att barn och unga i främst områdets västra del utses för luftföroreningar och partiklar. Barn som bor inom 500 meter från en tungt trafikerad väg får försämrad lungkapacitet jämfört med barn som bor på längre avstånd.

Parkering

Bilparkering

Allmän parkering för bilar inom analysområdet tillgodoses främst genom avgiftsfri kantstensparkering på gatumark. Därtill finns ett fåtal större parkeringsytor, bland annat vid Kärrtorps IP. I områdets västra del vid Blåsut är en stor del av gatuparkeringen reglerad som boendeparkering reserverad för de boende i delområdet. Detta på grund av områdets närhet till Globen och omkringliggande arenor.

Inom analysområdet är den övervägande andelen av bostäderna från 1920-50-talet. Dessa fastigheter har vanligtvis högst en handfull parkeringsplatser styck och kan därmed inte tillgodose parkering i den omfattning som efterfrågas. Boende hänvisas därmed i hög grad till den allmänna parkeringen på gatumark. Bristen på parkering och angöringsytor kring äldre bebyggelse medför att på- och avstigning samt lastning och lossning många gånger sker på gatumark eller på gångbanan. När så sker tvingas fotgängare tidvis ut i körbanan med försämrad tillgänglighet och trafiksäkerhet som följd.

Vid bygglov säkerställs att erforderliga ytor för parkering kan tillgodoses inom respektive fastighet. Modernare bostadstillägg som uppförts de senaste decennierna har i stor utsträckning löst parkeringsbehovet med garage och ofta kompletterande markparkering inom fastigheten.

Då parkering på gatumark är avgiftsfri är motivet för att upplåta en enskild plats lågt. Parkering på gatumark inom analysområdet har en beläggning kring eller över 80 %. Vid så höga beläggningstal uppfattas parkeringarna många gånger som fullbelagda och medför söktrafik i området. Parkeringsplatser med lägre beläggning finns i mer perifera lägen, exempelvis längs Garagevägen.

Inom analysområdet finns ett flertal allmänna parkeringsytor där uppställning av fordon tillåts avgiftsfritt i sju dygn. Dessa parkeringar har hög efterfrågan och därmed hög beläggning.

Antalet större enskilda parkeringsanläggningar i området är få. I Björkhagens centrum finns ett större garage som drivs av Stockholm Parkering. Boende i närheten av garaget medges förtur vid uthyrning av parkeringsplatserna. I garaget finns två stycken bilar tillhörandes en bilpool. Genom en bilpool delar många personer på en eller flera bilar. De fasta kostanderna för bilen delas också av medlemmarna. Bilpool finns även inom Hammarbyhöjden.



Parkering längs med Lidköpingsvägen i Hammarbyhöjden. Hög beläggning och felparkerade bilar medför att de gående hänvisas ut i körbanan.

Cykelparkering

Cykelparkeringar finns i huvudsak vid tunnelbanestationerna, de lokala centrumen och andra större målpunkter. Beläggningen på cykelparkeringarna är generellt hög.

Majoriteten av cykelparkeringarna saknar låsbara cykelställ. Cykelparkering sker därmed många gånger där det finns möjlighet att låsa fast cykeln i fasta föremål så som till exempel räcken och lyktstolpar. Detta kan ibland innebära att fotgängares framkomlighet försämras.

Bra cykelparkeringar ska erbjuda möjlighet att låsa fast ramen, god belysning och gärna vara väderskyddade. Säkra och tillgängliga parkeringsplatser uppmuntrar till ökad cykling och kan vara avgörande i valet av transportmedel. Möjligheten att genomföra kombinationsresa med kollektivtrafik ökar om en attraktiv parkeringsmiljö erbjuds för cyklisterna.



Överbelagd cykelparkering vid Björkhagens tunnelbanestation.

Parkering

- Kantstensparkering
- Kantstensparkering (boende)
- Enskilda garage
- Enskild samlad parkering
- Parkering på egen tomt
- Allmän samlad parkering
- Pågående exploateringsprojekt
- 7 Allmän 7-dygns parkering
- C Allmän cykelparkering

- Befintlig bebyggelse
- Områdesanalysgräns



0 100 500



Områdesanalys Hammarbyhöjden - Björkhagen