

Trafikutredning - Östberga

2017-04-01

iterio

Rapporten är framtagen av Iterio AB

Beställare: Stockholms stad
Patrik Berglin, Exploateringskontoret
Magnus Ståhl, Trafikkontoret

Uppdragsledare: Pär Båge

Medverkande: Robert Klingvall
Sofie Malm

Kvalitetsgranskare: Gunilla Brogren

Innehåll

Inledning	4
Bakgrund och syfte	5
Angränsande planer	5
Nuläges- och bristanalys	6
Gatunätet	6
Befintlig väg- och gatustruktur	7
Befintligt gångnät	8
Gångtrafik	9
Cykelplanens nät	10
Cykeltrafik	11
Befintligt kollektivtrafiknät	12
Kollektivtrafiknätet	13
Biltrafik	14
Trafikmängder, trafiksäkerhet och trygghet	14
Parkering	15
Förslag till åtgärder	16
Strukturer och kopplingar	17
Gång	19
Cykel	20
Framtida cykelnät	21
Framtida kollektivtrafik	22
Kollektivtrafik	23
Biltrafik	24
Parkering	24

Inledning

Utredningsområdet



Bakgrund och syfte

Stockholms stad har genom stadsbyggnadskontoret påbörjat programarbete för stadsdelen Östberga och parallellt startat detaljplaneringen av kvarteren Ätten, Släkten och Familjen inom Östbergahöjden. Östberga ligger strategiskt mellan Årstafältet och Älvsjö. Programmets inriktning är att ta tillvara på det centrala läget och planera för en tät, sammanhållen, mångsidig och levande stadsmiljö med tydliga kopplingar till omgivningen. Tillkommande bostäder, förskolor och handel skapas för en ökad attraktivitet och levande stadsmiljö med tydliga kopplingar till omgivningen. Genom programmet prövas bostadsbebyggelse om cirka 800 - 1 000 bostäder samt tillhörande service.

Uppdraget

Iterio har fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning som en del av programarbetet. Uppdraget består primärt av en översyn av befintliga trafikstrukturer för Östbergahöjden, med fokus på att studera möjliga nya strukturella kopplingar till omkringsliggande områden, men också för att förbättra strukturen inom programområdet. Särskilt viktigt är att se över förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafiken samt parkeringssituationen i området.

Östberga

Östberga består av två delområden av skilda karaktärer. Gamla Östberga är den äldsta delen med experimentbyggda flerfamiljshus från 1950-talet längs Stamgatan.

Östbergahöjden som består av två till karaktären snarlika bostadsenkaver skapades inom miljonprogrammet på 1960-talet. Området mellan Gamla Östberga och Östberga centrum kallas Östbergahöjden medan bebyggelsen i slutningen mot Partihallarna kallas Östbergabackarna. I denna utredning kommer dock både Östbergabackarna och Östbergahöjden gå under benämningen Östbergahöjden då områdena hänger ihop strukturellt och geografiskt. Bebyggelsen i Östbergahöjden har kompletterats genom åren, bland annat genom att parkeringsytor tagits i anspråk.

Närområdet

Östberga angränsar i söder och öster mot småhusområdena Liseberg, Örby slott och Stureby samt i norr och väster mot Årstafältet och Partihallsområdet.

Angränsande planer

Årstafältet

Vid Årstafältet och Östberga planeras för en ny stadsdel med ca 5 500 bostäder och 10 000 boende. Området kommer koppla ihop Östberga med Årsta. Årstafältet angränsar redan idag till cykelstråk, flera busslinjer, tvärbanan och pendeltåg. Den norra delen av Årstafältet som angränsar till Årsta kommer att ha ett bättre utbud av befintlig kollektivtrafik än den södra delen närmast Östberga. För att täcka behovet av kollektivtrafik i den södra delen planeras en förlängning av tvärbanan från Årstaberg till en ny hållplats på Östbergavägen i höjd med Östbergabackarna.

I de trafikutredningar som tagits fram för Årstafältet finns dagens och framtida trafiksituation väl beskriven. Eftersom Årstafältet angränsar till Östberga berör många förändringar också Östberga. Den nya bebyggelsen på Årstafältet förväntas öka efterfrågan på kollektivtrafik med 1 600 - 2 000 nya resande under maxtimmen. Dock så beror siffrorna på hur färdmedelsfördelningen blir och hur många människor som bosätter sig på Årstafältet i slutändan. Oavsett så kommer kapaciteten på kollektivtrafiknätet i området behöva förbättras.

Älvsjö

År 2007 föreslog Stadsbyggnadskontoret att ett programarbete för området kring Stockholmsmässan och Råbyvägen skulle påbörjas som ett led i ett fortsatt utvecklingsarbete av Älvsjö. Även om projektet idag är pausat kan nya förutsättningar, så som en förlängning av tunnelbanan till Älvsjö, göra projektet aktuellt igen. En utveckling av området skulle stärka kopplingen mellan Älvsjö och Örby, vilket i sin tur skulle stärka kopplingen mellan Älvsjö och Östberga.

Tunnelbana

I den pågående Sverigeförhandlingen diskuteras en ny tunnelbanelinje som bl.a. ska koppla Liljeholmen till Älvsjö via Årstafältet/Östberga.

En sådan ny tunnelbanelinje skulle skapa en helt ny tillgänglighet till Östberga och öka kollektivtrafikens konkurrenskraft väsentligt.

För programområdets planering är frågan om tunnelbana en viktig förutsättning. Det ställs helt olika krav på trafikstrukturerna beroende på om det finns tunnelbana eller inte.

Nuläges- och bristanalys

Gatunätet

De försök till rationellt byggande som genomfördes i Gamla Östberga och Östbergahöjden ses som en inledning till det s.k. miljonprogrammet. Gatustrukturen är tidstypisk för miljonprogramsområden och principerna enligt SCAFT (Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet) som bygger på strikt trafikseparering och en struktur som togs fram med tanken om bilen som framtidens primära transportmedel. Husen är anordnade så att angöring med bil sker från en sida och den andra sidan vänds mot gårdsmiljöer med koppling till lektytor, grönområden samt gång- och cykelnät.

Det finns få tillfarter per område, vilket gör att Östbergas olika delområden är i stort sett isolerade från varandra och från omvärlden. Östbergahöjden har ett sammankopplat gatunät men det finns ingen gatukoppling till Gamla Östberga eller till de angränsande stadsdelarna Liseberg och Örby slott. Från Gamla Östberga finns en mindre lokal gatukoppling till Örby slott.

På Östbergahöjden går huvudgatunätet runt respektive delområde men har dålig kontakt med bebyggelsen. Sektionen innehåller 1+1 körfält med parkering på utsidan och en smal gångba-

na mot bebyggelsen. På sträckan förbi Östberga centrum har huvudgatan mer stadsmässig karaktär med bättre kontakt med bebyggelsen och gångbanor på gatans båda sidor.

Orienterbarheten i området är dålig med lokala stickgator och gång- och cykelvägar som oftast snirklar sig runt hus, grönytor, lekplatser och platsbildningar.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är den strikta trafiksepareringen i området positivt eftersom det går att ta sig runt området utan att behöva korsar bilvägar. Trafiksepareringen kan dock leda till en ökad otrygghet för gående och cyklister vid de tider då få människor rör sig i området, t.ex. kvällstid. Dessutom gör den strikta separeringen området mer svårorienterat för gång- och cykeltrafikanter.

Stadsbyggnadskontoret har uttryckt en önskan om att olika utvecklingsprojekt, så som de i Årstafältet och Östberga ska se förstärka de nordsydliga kopplingarna i området och koppla samman Årsta med Älvsjö. Tanken är att förbättra framkomligheten längs axeln och då för framförallt för gående och cyklister.

Befintlig väg- och gatustruktur



Befintligt gångnät



Gångtrafik

Den strikta trafiksepareringen i området gör att det finns gott om gångvägar inom kvartersstrukturen. Det är lätt att som gående röra sig trafiksäkert på gångvägar eller gångbanor längs lokalgator.

Längs huvudgatunätet finns gångbanor men bredden är av mindre god standard och på långa sträckor finns gångbana endast på ena sidan. På vissa sträckor är det dessutom långt mellan anordnade passager över huvudgatorna.

Det finns gott om gångvägar som kopplar Östberga till omkringliggande områden men topografin minskar tillgängligheten till Östberga. De flesta gångvägarna som ansluter till närliggande områden har trappor eller förhållandevis branta backar.

Stråk som leder till barns målpunkter så som skolor, fritids och förskola behöver åtgärdas för att göras säkra och trygga för barn.



Planskilda gång- och cykelkopplingar är vanligt förekommande i Östberga

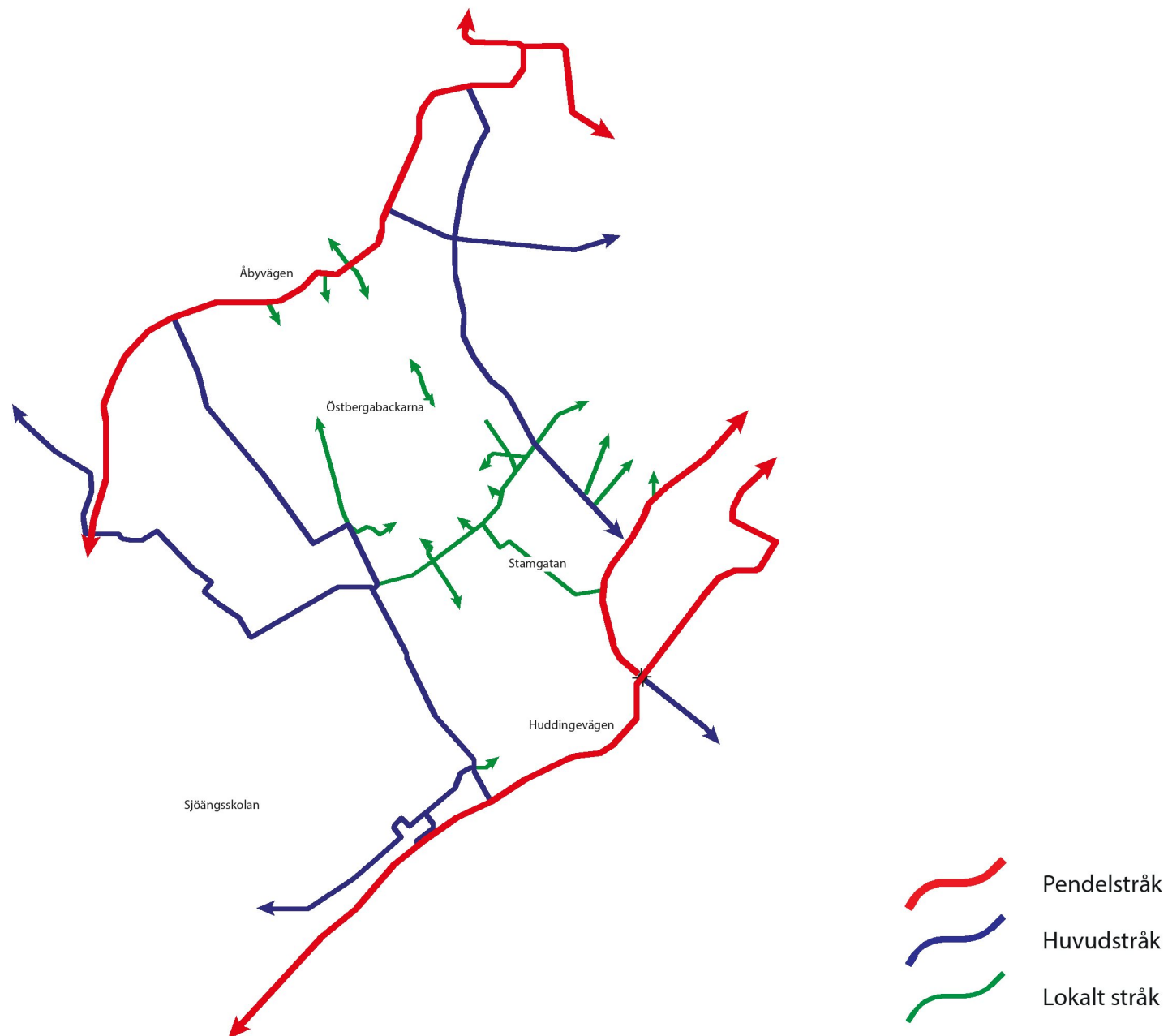


Topografin i området gör att många gångvägar har branta lutningar eller trappor vilket minskar tillgängligheten till närliggande områden



Huvudgata runt Östbergaböjden med förhållandevis smal gångbana

Cykelplanens nät



Cykeltrafik

Östberga har med sitt geografiska läge goda förutsättningar för en hög andel cykelresor. Pendlingsstråk utpekade i cykelplanen från 2012 passerar områdets ytterkanter längs Åbyvägen och Huddingevägen. Huvudstråk passerar dessutom norr och söder om området. Inom området finns lokala cykelnät som består av lokalgator (blandtrafik) och GC-vägar som omväxlande går i gårdsmiljöer och grönområden. Många passager med huvudvägnätet sker planskilt.

Cykelkopplingar mellan Gamla Östberga och Östbergahöjden finns genom tunnlar under Östbergabackarna och en GC-väg i Sjöholmsvägens förlängning. Det är dock bara kopplingen via Sjöholmsvägen som är lätt att hitta. Cykelvägar in och ut ur Gamla Östberga finns dels längs vägarna samt från Östbergahöjden till Örby vid fotbollsplanen och Gläntans förskola.

Cykling inom Gamla Östberga och Östbergahöjden sker på GC-vägar eller lokalgator med små trafikmängder och låga hastigheter. Förutsättningarna för säker cykling vad det gäller sikt, drift och underhåll, vegetation samt fysiska hinder, t.ex. vägbommar varierar.

Orienterbarheten i det lokala cykelnätet är mycket dålig. Topografi, husens placering och blandningen av olika gatutyper gör att cykling sällan kan ske på den mest gena vägen. På huvudgätunätet saknas helt ytor för cyklister annat än i blandtrafik.

Stadens cykelnät med pendel- och huvudstråk passerar planområdets ytterkanter men kopplingarna inifrån området behöver förstärkas.

Stråk som leder till barns målpunkter så som skolor, fritids och förskola behöver åtgärdas för att göras säkra och trygga för barn och uppnå Stockholms mål med att fler barn och ungdomar ska cykla till skolan.

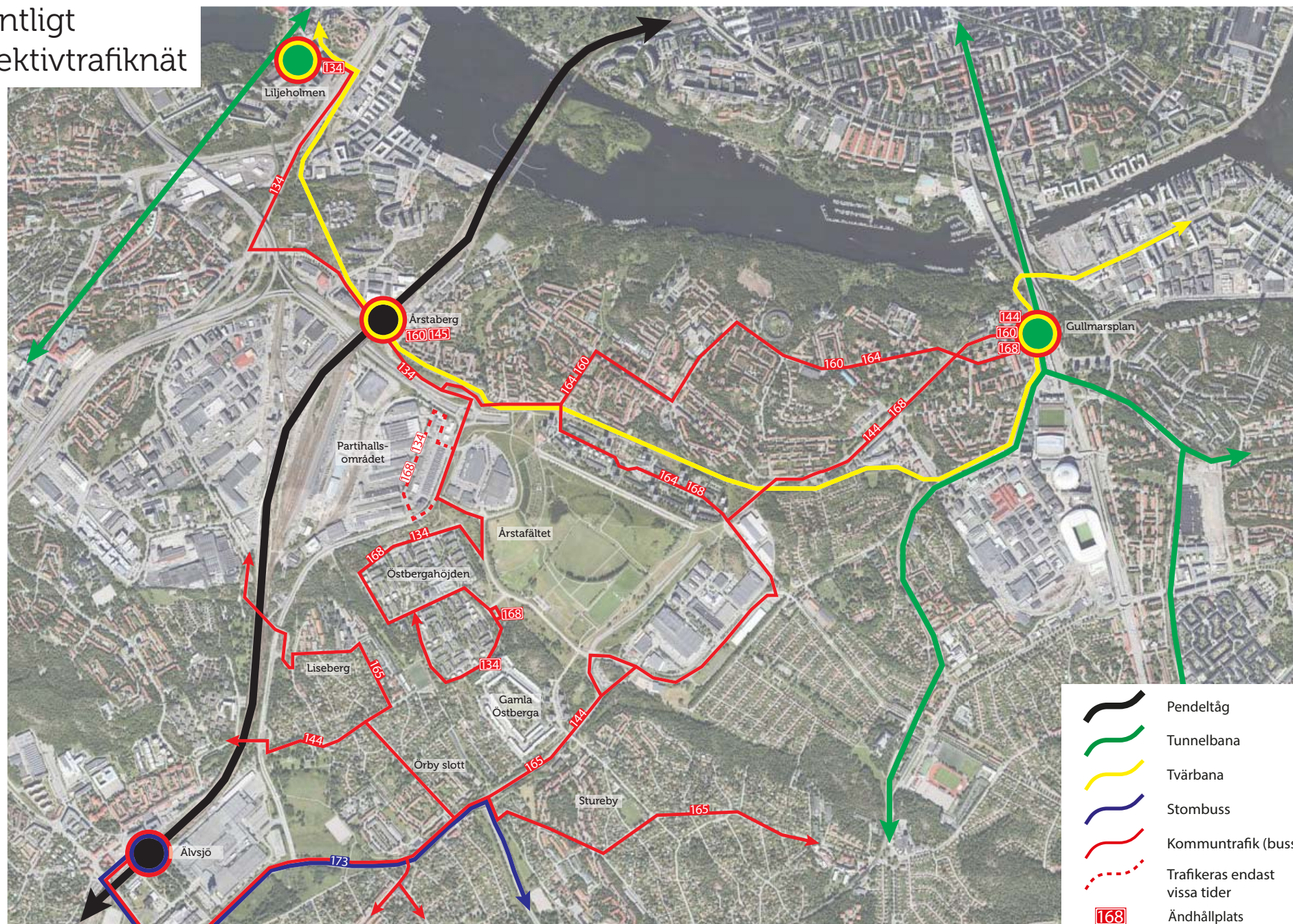


Utpekade pendlings- och huvudcykelstråk omgärdar Östberga



Många gång- och cykelvägar i området saknar kontakt med bebyggelse och gator vilket kan upplevas otryggt.

Befintligt kollektivtrafiknät



Kollektivtrafiken

Planområdet och då framförallt Östbergahöjden är planerat och byggt som många andra miljonprogramsområden runt Stockholm men med en viktig skillnad, det saknas tunnelbana. Kollektivtrafikens konkurrenskraft i området är mycket dålig. Stomtrafik saknas helt och kommuntrafiken har låg turtäthet och långa restider för att nå närliggande knutpunkter som Liljeholmen, Årstaberg och Gullmarsplan.

För Gamla Östberga är situationen något bättre då det går relativt tät busstrafik på Huddingevägen mot Gullmarsplan. Dock är det stor höjdskillnad från området ner till hållplatserna.

Östbergahöjden 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. Busshåll-

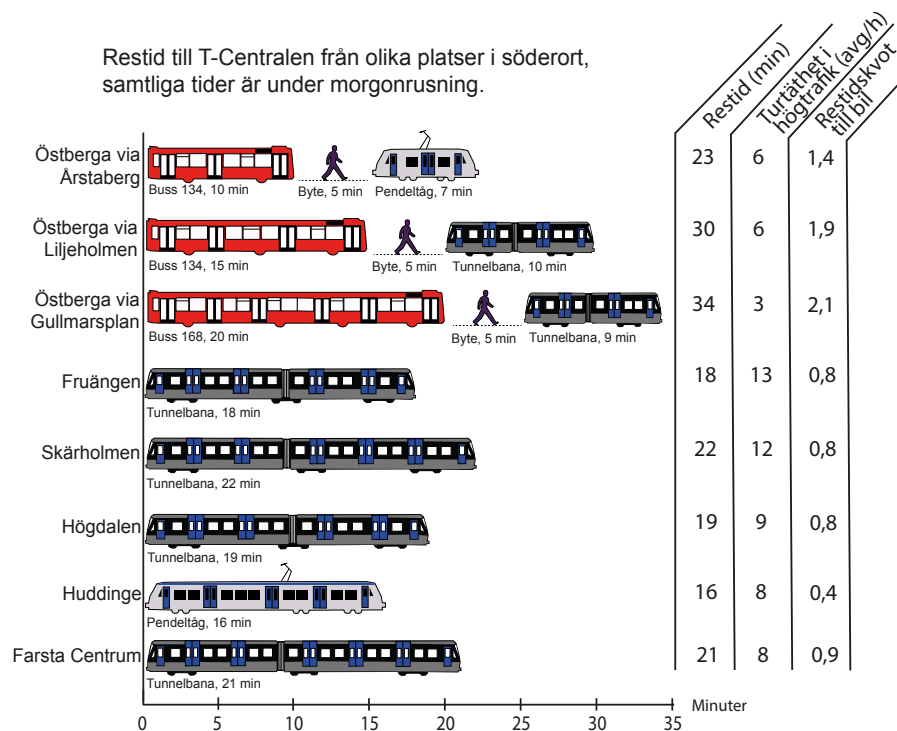
platserna på Huddingevägen är belägna under den planskilda korsningen med Tussmötevägen och nås via trappor och ramper.

Gamla Östberga har en tätare kollektivtrafik än Östbergahöjden i och med att buss 144 stannar på Tussmötevägen. Buss 144 avgår var 7:e till 8:e minut i högtrafik och var 10:e till 15:e minut i lågtrafik. På Tussmötevägen stannar även två nattbussar, 791 och 794.

Gatunätets brist på genhet och dåliga kopplingar till närliggande områden har medfört att olika busslinjer betjänar olika områden och att även kortare resor i närområdet kan kräva byten. Gatustrukturen med huvudstråk i utkanten av bostadsområdena medför även dyrare produktionskostnad för kollektivtrafiken, med längre restider och många hållplatser. Östberga ligger geografiskt relativt nära centrala Stockholm men pga av ovanstående brister i gatunätet har kollektivtrafiken relativt långa restider jämfört med många andra områden på liknande avstånd från centrum. Se figur 1 till höger.



Hållplatserna runt Östbergahöjden ligger tätt men har generellt låg standard.



Figur 1 - Restidsjämförelse mellan Östberga och andra områden i söderort

Biltrafik

Framkomligheten för bil- och busstrafiken är generellt god. Hastighetsbegränsningen är satt till 30 km/h men huvudgatornas utformning inbjuder till högre hastigheter. Hastighetsmätningar på platsen som utförts 2016 visar på dålig hastighetsefterlevnad även om det är något bättre på det centrala avsnittet vid centrum och skola. Se figur 2 nedan.

Östberga är ett tillgängligt område för biltrafik då vägarna är av god standard och ansluter till stora leder så som Åbyvägen, Huddingevägen och Södra

länken. Området har inga genomfartsmöjligheter så all trafik i området har lokala start- och målpunkter.

Fastigheter och parkeringar i området nås via lokala stickgator på kvarteretsmark. Lokalgatorna är smala men framkomligheten bedöms vara god för biltrafiken. De flesta lokalgatorna har gångbanor men har dålig kontakt med fastigheterna vilket minskar tryggheten för människor som rör sig i området. Entréer ligger in mot gårdar och husen har ofta inaktiva fasader mot gatorna.



Figur 2 - Trafik- och hastighetsmätningar

Trafikmängder, trafiksäkerhet och trygghet

Gatunätet i området är generellt lågt belastat. Större delen av huvudnätet har dygnstrafik under 2 000 f/d. Dock är andelen tung trafik relativt hög med i flera avsnitt (15 - 20 %).

Eftersom området bygger på separering av trafikslag är trafiksäkerheten förhållandevis god. Topografin gör också att många planskilda passager för oskyddade trafikanter känns naturliga att använda. Korsningar i plan mellan motortrafik och oskyddade trafikanter är utformade som övergångsställen vilka delvis är tillgänglighetsanpassade. På vissa sträckor är det långt mellan anordnade passager.

Det vore önskvärt att nå en bättre efterlevnad av hastighetsbegränsningen, särskilt på de avsnitt där 85-percentilen ligger uppmot 45 km/h.

Det lokala gatunätet är anpassat för låga hastigheter även om det ofta saknas ordnade passager över gatorna. Det finns tvärsälld parkering på många platser vilket innebär backningsrörelser ut på gatuavsnitt med blandtrafik. Enligt GCM-handboken ökar diagonala eller tvärsälld parkering på gator med blandtrafik olycksrisken för cyklister.

Till olycksdatabasen STRADA har 71 olyckor, inom det studerade området, inrapporterats de senaste 10 åren. Majoriteten av dessa, 82 %, är singelolyckor. Halkolyckor av fotgängare relaterad till halt vägunderlag är den mest vanligt förekommande olyckan med 30 inrapporterade fall. Det finns 14 inrapporterade singelolyckor med moped eller cykel, orsakerna kring dessa olyckor varierar, de mest förekommande är väjning för att undvika kollision med bil eller annat hinder i vägbanan, ojämnt eller halt väglag, samt branta sträckor. De resterande, 18 %, är kollisionsolyckor. Inga dödsolyckor finns med i statistiken under perioden. Viktigt att nämna är också att många olyckor aldrig rapporterats in i STRADA och att den därför inte nödvändigtvis ger en komplett bild av läget.

Tryggheten är generellt låg i området. Aktiva fasader och direktkontakt mellan bebyggelse och gatunät saknas. Små skogsdungar och buskage minskar synfältet för de som rör sig i området. Dessutom är orienterbarheten låg inne i delområdena med gång- och cykelvägar som snirklar sig runt bebyggelsen.

Parkering

Östbergas uppdelning och relativa isolering från angränsande områden påverkar även parkeringssituationen. Bristen på kontakt mellan olika områden gör att parkering till största delen löses inom respektive område.

På Östbergahöjden finns 600 ytparkeringar på kvartersmark och 230 kantsparkeringsplatser längs huvudgatorna. Vid Östberga centrum finns 4 platser för kortare (30 min) parkering.

Parkeringen på gatumark har hög beläggning hela dygnet. Vid fyra inventeringstillfällen varierade beläggningen mellan 80 och 93 %. På kvartersmark är beläggningen högre på kvällstid, ca 80 % mot 60 % dagtid. Beläggningen på Östbergahöjden är som högst 84 % för alla parkeringar.

I Gamla Östberga är utbudet av parkering mer blandat. Längs de kommunala delarna av Stamgatan och Sjöholmsvägen finns 121 parkeringar på gatumark. I övrigt finns 390 avgiftsbelagda eller förhyrda ytparkeringar på kvartersmark. Vid handelsdelen finns ett fåtal platser för kortare (1h) parkering.

De allmänna parkeringsplatserna har hög beläggning kring 70 % dagtid och 90 % kvällstid. På kvartersmark är beläggningen något lägre, 50 - 60 % dagtid och 75 - 85 % kvällstid. Beläggningen i Gamla Östberga är som högst 86 % för alla parkeringar.

Samtliga allmänna parkeringar är avgiftsfria, det råder parkeringsförbud en dag i veckan för gatuunderhåll mellan november och maj.

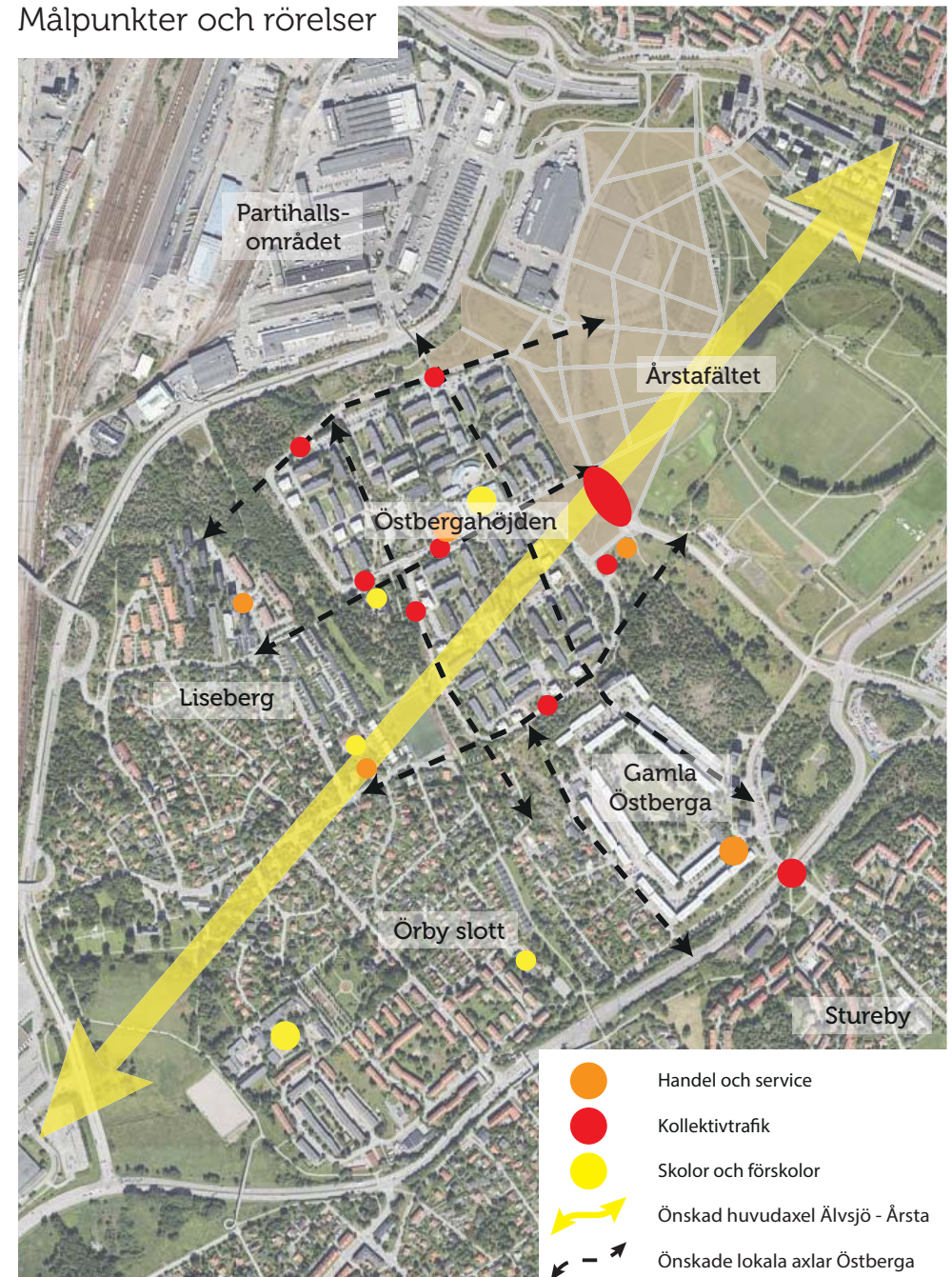
I Stockholms parkeringsstrategi klassificeras Östberga, Liseberg och Örby slott som *utanför närförort*, vilket innebär att det berörs av taxa 5 (5 kr/h kl 7 - 19, 500 kr/mån för boendeparkering). Taxa 5 ska dock testas och utvärderas i andra stadsdelar innan det implementeras i Östberga, Liseberg och Örby slott. Årstafältet kommer däremot få taxa 4 (10 kr/h kl 7 - 19, 500 kr för boendeparkering), vilket eventuellt kan påverka parkeringssituationen i Östberga.

Befintlig parkering



Förslag till åtgärder

Målpunkter och rörelser



Strukturer och kopplingar

Utifrån stadens framkomlighetsstrategi ska gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras i trafikstrukturen. Med befintliga och tillkommande målpunkter skulle en optimal struktur innehålla centrala och gena huvudstråk för de prioriterade trafikslagen och kompletteras med parallella sekundärstråk för att knyta ihop så många målpunkter så gott som möjligt. Befintlig bebyggelse och topografi begränsar dock möjligheterna inom programområdet.

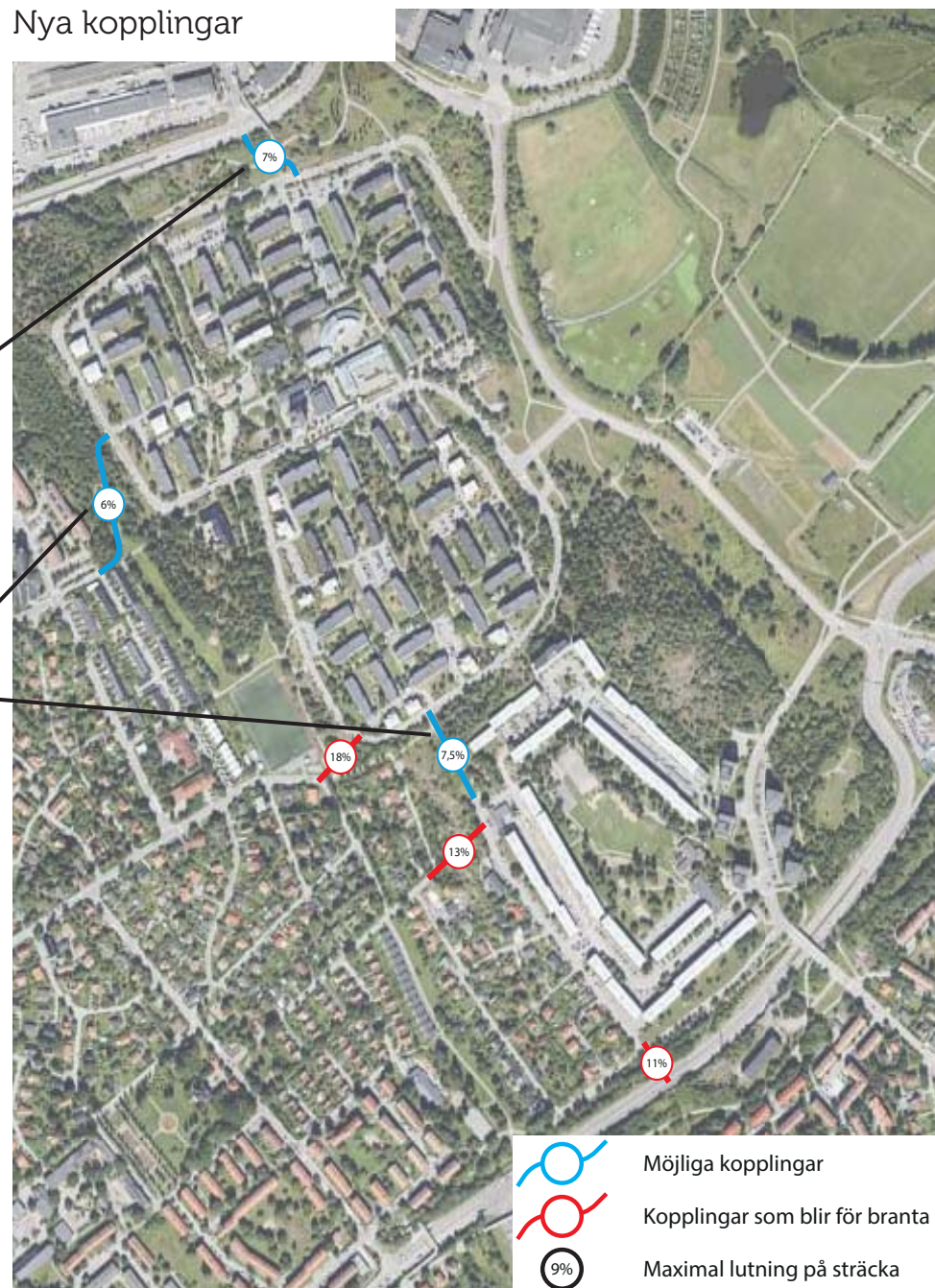
Nya kopplingar inom befintlig bebyggelsestruktur behöver studeras ihop med kommande förslag till förtätningar. Främst bör sektion och utformning av det perifera huvudgatanätet ses över och bättre anpassas för gående och cyklister. Både för de som färdas längs gatorna och de som ska passera. För att förbättra Östbergas koppling till angränsande områden och stärka den önskade huvudaxeln från Älvsjö till Årsta har ett antal nya länkar studerats. Framförallt är det viktigt att skapa möjligheter till en effektivare bussförsörjning med kortare körvägar och genare kopplingar till närliggande spårbunden kollektivtrafik i t.ex. Årstaberg och Älvsjö.

Topografin försvårar vad som är möjligt att åstadkomma. På tre platser går det att skapa nya gatukopplingar som klarar SLs geometriska krav utefter trafikförvaltningens riktlinjer:

- I norr finns en möjlighet att öppna en direkt länk från Östbergabacken ner till Åbyvägen. Anslutningen placeras lämpligen så att den utgör ett fjärde ben i dagens trevägskorsning Åbyvägen/Brunnbyvägen.
- I väster kan en ny gata byggas på skrå för att koppla Östbergabacken till Sylvestergatan i Liseberg.
- I söder kan dagens GC-väg i Sjöholmsvägens förlängning byggas om till lokalgata och på sätt koppla ihop Östbergahöjden med Gamla Östberga.

Konsekvenser av respektive alternativ bör studeras i ett senare skede. Restidsvinst och Årstafältets kollektivtrafikförsörjning är två parametrar behöver beaktas.

Nya kopplingar



Gång

Gångvägsnätet i Östberga är väl utbyggt och bedöms vara trafiksäkert. Däremot behöver tryggheten förbättras. Den bristande orienterbarheten kan vara svår att lösa då områdets bebyggelsestruktur ser ut som den gör. På sikt vore det dock önskvärt att arbeta med befintliga och nya fastigheter för att om möjligt öka antalet aktiva bottenvåningar mot gångstråken. Framförallt nattaktiva fasader bidrar till ökad trygghet.

Vegetation och siktförhållanden bör ses över. Flera av områdets gångvägar ligger i grönska och även om det är trevligt med lummig grönska en solig sommardag så skapar det mörka och otrygga miljöer en sen höstkväll. En åtgärd för att förbättra situationen är att minska siktskymmande låg grönska som buskage och sly mellan gångvägar och bebyggelse.

Dessutom bör situationen för gående längs huvudgatunätet i Östberga förbättras. Bredare gångytor, gärna på båda sidor om gatan och fler möjligheter att på ett säkert sätt passera huvudgatorna i plan.

När det gäller säkra skolvägar så finns det bra trafikseparerade gång- och cykelvägar till Östbergaskolan men många barn i Östberga går även i Sjöängsskolan i Örby och hänvisas då till lokala villagator med smala gångbanor.



Många gång- och cykelvägar i området saknar kontakt med bebyggelse och gator vilket kan upplevas otryggt.



I Örby och Liseberg är många trottoarer väldigt smala vilket gör att gångtrafikanter tvingas ut bland biltrafiken.

Cykel

För att skapa bättre förutsättningar för längre cykelresor utanför närområdet är det viktigaste att inom programområdet skapa goda matningar till det omkringliggande nätet. Länkar som idag saknas är ett huvudstråk som passerar centralt genom området samt lokala stråk längs huvudvägnätet.

En uppgradering av befintlig cykelväg från Götalandsvägen till Östbergavägen och vidare ut på Årstafältet förbättrar både kopplingen mot Älvsjö i söder och mot Gullmarsplan och Årsta i norr.

Det lokala cykelnätet inom befintlig bebyggelse är väl utbyggt med många möjligheter att cykla relativt tryggt och säkert, även för de yngre trafikanterna, men är inte anpassat för de cyklister som önskar cykla något snabbare. Områdets struktur gör det svårt att skapa en effektiv cykelinfrastruktur för dessa cyklister på lokalgator och i natur- och gårdsmiljöer. Istället bör möjligheten ses över att skapa säkra och trygga cykelstråk med hög framkomlighet längs huvudgatunätet som koppling till den omkringliggande infrastrukturen.

I det föreslagna utbyggnadsområdet

norr om Gamla Östberga finns möjligheter att skapa ett centralt huvudstråk för att koppla ihop Årstafältet med pendelstråket på Tussmötevägen. I samband med nybyggnation vid Tussmötevägen öster om Huddingevägen har pendelstråkets koppling från söder mot Östbergahöjden avsevärt försämrats. För att återskapa den delen av pendelstråket kan en ny länk skapas vid Sparreholmsvägen och befintlig GC-bro över Huddingevägen vid Örbyleden.

För att förbättra möjligheterna att kombinera cykel- och kollektiva resor behöver nya stationslägen för tvärbana och tunnelbana förses med kapacitetsstarka, trygga och säkra cykelparkeringsmöjligheter.

Cykelnätet saknar idag en trygg och säker koppling till Sjöängsskolan. En ny cykelbana längs Örby slottsväg och Gripsholmsvägen skulle kunna koppla huvudnätet till skolan och förbättra möjligheten för barn att cykla säkert till och från skolan.



Flertalet utpekade pendel- och huvudstråk går runt Östberga.

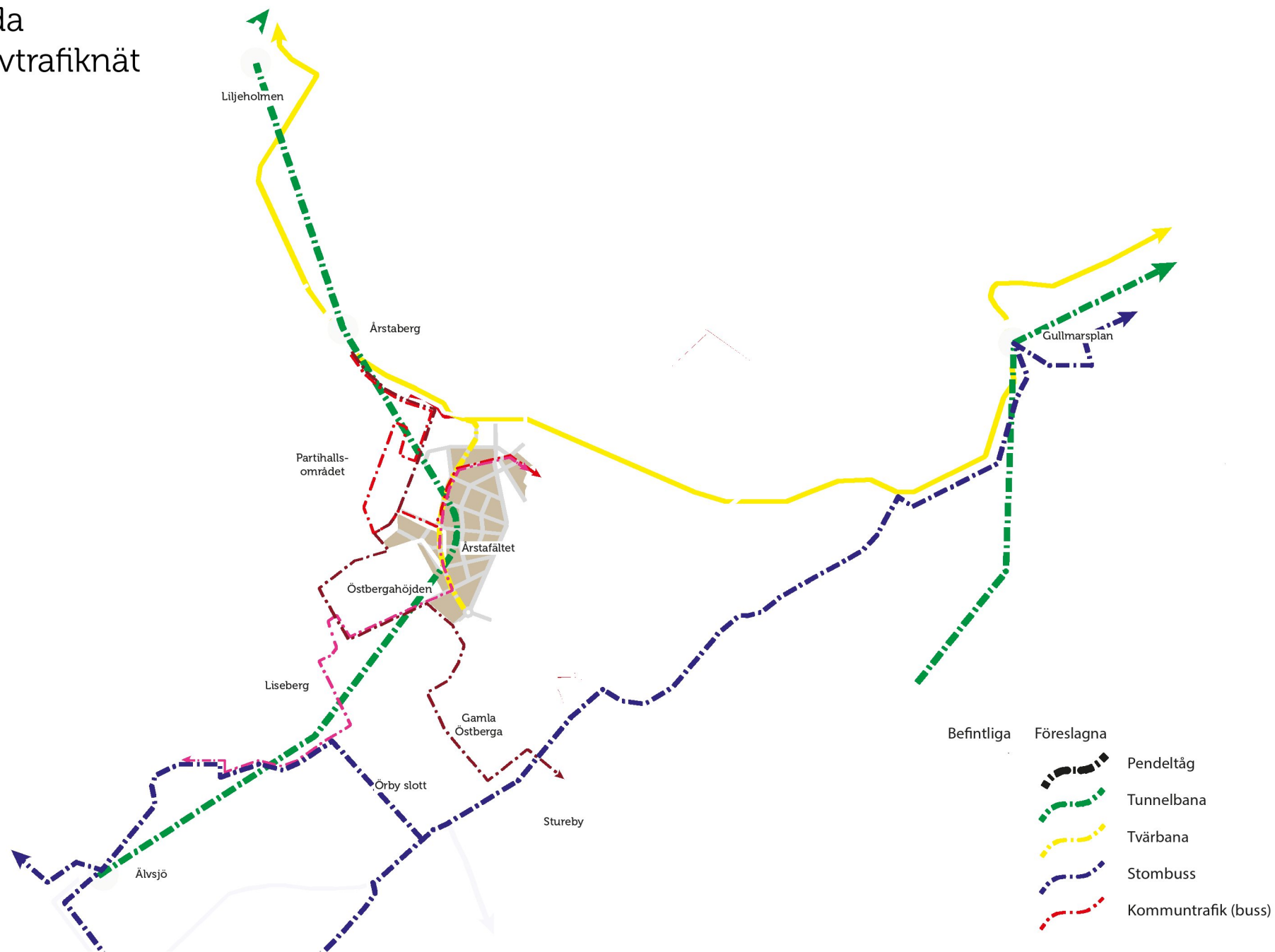


Det finns inga cykelfält eller separerade cykelbanor i Östberga, cykling sker antingen på oseparatorade gång- och cykelbanor, eller i blandtrafik bland bussar och parkerade bilar (bild). I båda fallen kan konflikter uppstå mellan de olika trafikslagen, vilket minskar tryggheten.

Framtida cykelnät



Framtida kollektivtrafiknät



Kollektivtrafik

För att skapa en attraktiv kollektivtrafik är tillgängligheten till stomtrafik avgörande och allra helst spårbunden sådan.

Enligt SLs riktlinjer innebär god tillgänglighet till stomtrafik ett längsta verkliga gångavstånd om 900 meter vilket bedömts motsvara 700 meter fågelvägen.

I närområdet finns planer på tre nya stomlinjer:

- Stombuss Älvsjö - Gullmarsplan
- Tvärbana till Årsta fältet
- Tunnelbana Liljeholmen - Älvsjö

Stombussen i sin nuvarande föreslagna sträckning ger god tillgänglighet till stomtrafik för Gamla Östberga och en liten del av Östbergahöjden.

En ny tvärbanehallplats på Östbergavägen ger god tillgänglighet till Östbergahöjden och ungefär halva Gamla Östberga.

En ny tunnelbanestation med uppgång vid Östberga centrum ger god tillgänglighet till hela Östbergahöjden, nästan hela Gamla Östberga och delar av Liseberg, Örby Slott samt Årsta fältet. Se även figur 3 till höger.

Tunnelbanan är med andra ord viktig för att kunna kollektivtrafikförsörja planområdet på ett godtagbart sätt.

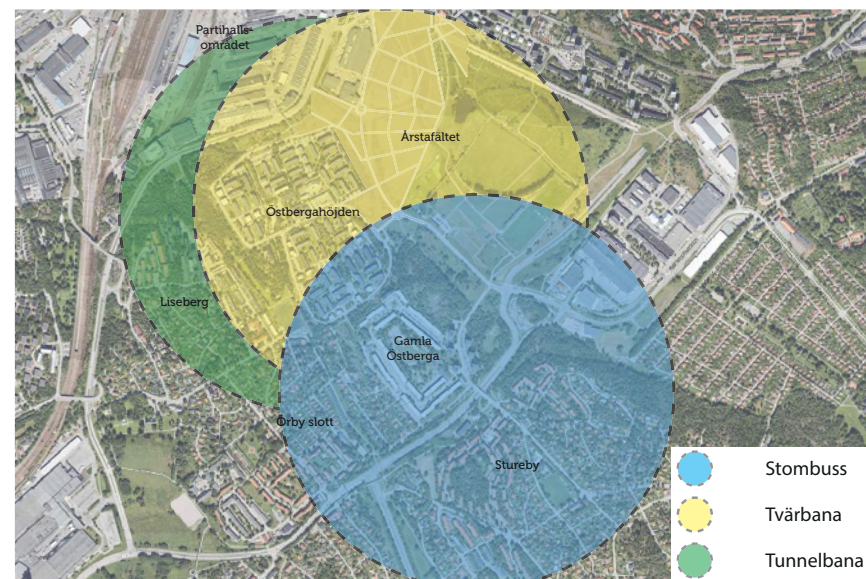
Utan tunnelbana bör det utredas om

det går att förlänga tvärbanan upp till Östberga centrum eller om de föreslagna nya kopplingarna till Östbergahöjden kan nyttjas för att få till en bättre bussförsörjning med tex en linje som kan passera genom området.

Förutom stomtrafik är tillgänglighet till kommuntrafik (lokalbussar) viktig. Enligt SLs riktlinjer innebär god tillgänglighet till kommuntrafik att samtliga bostäder inom ett område med flerbostadshus ska ha ett längsta verkligt gångavstånd om 500 meter vilket motsvarar 400 meter fågelvägen. Stomtrafik kan inräknas i kommuntrafikens tillgänglighet men då med samma längsta gångavstånd som kommuntrafiken.

Inom programområdet är tillgången till kommuntrafik god men effektiviteten mindre god. Se figur 4 till höger. För att effektivisera kommuntrafiken bör det utredas om hållplatsavstånden kan ökas runt Östbergahöjden. Ett minskat antal stopp ger å ena sidan längre gångavstånd men ger å andra sidan betydligt kortare restider.

Även med en ny stomtrafik bör kommuntrafiken ses över för att förbättra de lokala kopplingarna mellan Östbergahöjden och Liseberg, Årsta fältet respektive Gamla Östberga.



Figur 3 - Gångavstånd, 700 meter fågelvägen till stombuss, spårväg resp tunnelbana



Figur 4 - Gångavstånd, 400 meter fågelvägen till kommuntrafiken (buss)

Biltrafik

Gatunätet inom programområdet har god kapacitet och en hög standard för biltrafiken.

För att öka trafiksäkerheten, framförallt för oskyddade trafikanter bör hastighetsdämpande åtgärder utredas på de sträckor där hastighetsmätningar visat på en hög andel överträdelse. Målet bör vara att 85-percentilen ligger på eller under skyltad hastighet.

Huvudgatunätet har en hög andel tung trafik och dessutom busstrafik vilket begränsar möjligheten vad gäller effektiva hastighetsdämpande åtgärder.

På sikt bör gatusektionerna ses över. Framtida bebyggelse kan exempelvis uppföras båda sidor om dagens huvudleder, vilket skulle öppna upp för möjligheten att omforma huvudlederna till något av mer stadsmässig karaktär.

Om nya gatukopplingar skapas mot närliggande områden och om de öppnas för allmän trafik så behöver konsekvenserna av detta utredas. Ökad tillgänglighet till området och möjligheter till genomfart, utan dämpande åtgärder, riskerar att leda till ökad trafik i området.



Parkering

Vid en förtätning av Östberga finns ett flertal sätt att minska parkeringsbehovet i framtiden:

- Det är viktigt att jobba med förbättringar i gång-, cykel och kollektivtrafiken. Att endast försvåra för biltrafik och försämra parkeringsmöjligheterna skapar en negativ bild av framtida mobilitetsåtgärder.
- Det beslutade men ännu ej införda parkeringsavgifterna på gatemark kan driva upp priset för parkering på kvartersmark.
- Förbättra restidskvoten för andra färdmedel genom att prioritera övriga trafikslag i huvudvägnätet.
- Använd mobility management för att påskynda och påverka det förändrade beteendet genom att till exempel kommunicera ut avstånd till knutpunkter, bildelningstjänster eller hälsovinster med att gå och cykla.
- På sikt bör parkeringsplatser på gatemark i första hand användas för besöks- och angöringstrafik. Boendeparkering bör i första hand lösas på kvartersmark.

Stockholm arbetar idag med gröna p-tal där man utgår från ett p-tal mellan 0,4 och 0,6. P-talet kan sedan höjas eller sänkas beroende på olika faktorer så som om stora eller små lägenheter byggs, eller hur bra kollektivtrafik som finns i området. Byggaktören kan sedan få 10 - 25 % rabatt på p-talet beroende på vilka mobilitetsåtgärder hen väljer att införa. Exempel på mobilitetsåtgärder är förbättrade cykelfaciliteter, bilpool och subventionering på kollektivtrafikkort för att nämna några. Om området förses med tunnelbana kan man utgå från ett p-tal på 0,4 - 0,5. Det är sedan upp till varje byggherre att införa mobilitetsåtgärder för att ytterligare sänka p-talet. Ambitiösa byggherre har i ett scenario med tunnelbanan möjlighet att bygga med p-tal under 0,3.

Beroende på markförhållanden och vilka byggkostnader parkeringsgarage i källarplan medför kan det bli aktuellt med ett fristående parkeringshus för att klara av att försörja tillkommande exploatering med boendeparkering.

iterio