



Trafikutredning Årstafältet etapp 5

Augusti
2023



Stockholms
stad

Uppdrag

Årstafältet etapp 5

Titel på rapport:

Trafikutredning Årstafältet etapp 5

Datum:

2023-08-31

Beställare:

Stockholms stad, Exploateringskontoret

Kontaktperson:

Magnus Kvarnström

Konsult:

Tyréns

Uppdragsansvarig:

Carolina Stenbeck, Stefan Jonsson (tidigare skede)

Trafikplanerare:

Carolina Stenbeck, Johan Kjellberg, Per Francke (tidigare skede)

Kvalitetsgranskare:

Alexey Lukonin

Version:

1.1

Status:

Till granskning av detaljplanen

Sammanfattning

Årstafältet är ett av stadens större stadsutvecklingsområden. Planen är att cirka 8 000 bostäder och 40 000 kvm kontor ska uppföras fram till 2035.

Etapp 5 består av tio bostadskvarter och är en viktig länk mellan Östberga och Årstafältet. I etapp 5 planeras totalt för cirka 1 300 bostäder.

Syftet med denna trafikutredning är att beskriva trafikfunktionerna och trafikkonsekvenserna av den planerade bebyggelsen i etapp 5.

Syftet är även att sammanställa och dokumentera de utredningar och ställningstaganden som gjorts samt de beslut som tagits gällande trafik- och gatutformning för etapp 5.

En trafikutredning för hela Årstafältet togs fram 2020, den utgör grund för projektering och utredning för hela Årstafältet.

Framför allt har den nya stadsdelen Årstafältet en viktig funktion i att koppla ihop de idag separerade stadsdelarna Årsta och Östberga. Stadsdelen ska främja hållbart resande genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik.

I etapp 5 bidrar ett av de så kallade entréstråken "Östbergastråket" mellan Östberga centrum och parken på Årstafältet till att koppla ihop områdena.

Målet är att Årstafältet ska bli en cykelstadsdel. Huvudcykelnätet längs huvudgatan i etapp 5 kopplar vidare till de primära stråken längs Åbyvägen och Huddingevägen och bildar tillsam-

mans med övriga Årstafältet ett finmaskigt, sammanhängande cykelvägnät som kopplar till målpunkter i närområdet och till befintliga cykelstråk.

Ett av målen för Årstafältet är att det ska vara lätt och tryggt att välja kollektivtrafik framför bilåkande.

För etapp 5 nås detta genom att planera för en möjlig framtida stombusslinje längs huvudgatan samt en busslinje som går mellan Gullmarsplan och Östberga med ändhållplats på Östberga-backarna framför planerad simhall.

I framtiden planeras Östberga och Årstafältet få tunnelbanestationer på en framtida tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Närmaste entré till tunnelbanestation i etapp 5 planeras ligga i kvarter I längs Östbergastråket.

En av de största utmaningarna i projektet är att hantera biltrafiken från de stora trafikleder som angränsar till Årstafältet och Östberga. Under rusningstimmarna är Södra länken hårt belastad av biltrafik från Söderort, Nacka och Värmdö. Biltrafiken väljer då andra vägar genom Årsta och Östberga. Trafikanalyserna visar att Årstafältets nya gatustruktur riskerar att bli en attraktiv förbindelse för stora mängder genomfartstrafik. Även Östbergavägen/VV1 väntas få höga biltrafikflöden. Det skulle innebära försämrad framkomlighet för kollektivtrafik, gång och cykel.

Gestaltungsprinciper för allmänna gator finns framtagna och gäller för hela Årstafältet. Dessa syftar bland annat till att minska genomfartstrafiken och gynna de oskyddade trafikanterna.

Innehållsförteckning

1. Inledning	6
---------------------------	----------

Syfte & förutsättningar	6
--	----------

2. Planförslaget	8
-------------------------------	----------

Gångtrafik	8
-------------------------	----------

Cykeltrafik.....	9
-------------------------	----------

Kollektivtrafik.....	10
-----------------------------	-----------

Biltrafik	12
------------------------	-----------

Gaturum.....	13
---------------------	-----------

Typfordon och utrymmesklasser	22
--	-----------

Sikt.....	22
------------------	-----------

Tillgänglighet.....	22
----------------------------	-----------

Höjdsättning	23
---------------------------	-----------

Parkering och angöring	24
-------------------------------------	-----------

3. Kvarstående utredning.....	26
--------------------------------------	-----------

4. Referenser	27
----------------------------	-----------



1. Inledning

Årstafältet är ett av stadens större stadsutvecklingsområden. Planen är att cirka 8 000 bostäder och 40 000 kvm kontor ska uppföras fram till 2035.

Ettapp 5 består av tio bostadskvarter och är en viktig länk mellan Östberga och Årstafältet. Detaljplanen kan komma att delas i två delar norra och södra. Detta då tunnelbaneentré för station Östberga planeras att placeras i kvarter I i områdets södra del. Denna trafikutredning hanterar dock hela ettapp 5.

Årstafältet byggs ut under lång tid och består av flera olika etapper. I angränsande ettapp 3 pågår bygghandlingsprojektering och detaljplan är antagen. I de andra intilliggande etapperna 6 och 7 pågår ett systemhandlingsarbete där även ettapp 5 ingår. Projekteringen i ettapp 5 är dock på en mer noggrann nivå än för ettapp 6 och 7 då detaljplanen i ettapp 5 ska på granskning. Planarbete är ej påbörjat i ettapp 6 och 7.

Syfte och förutsättningar

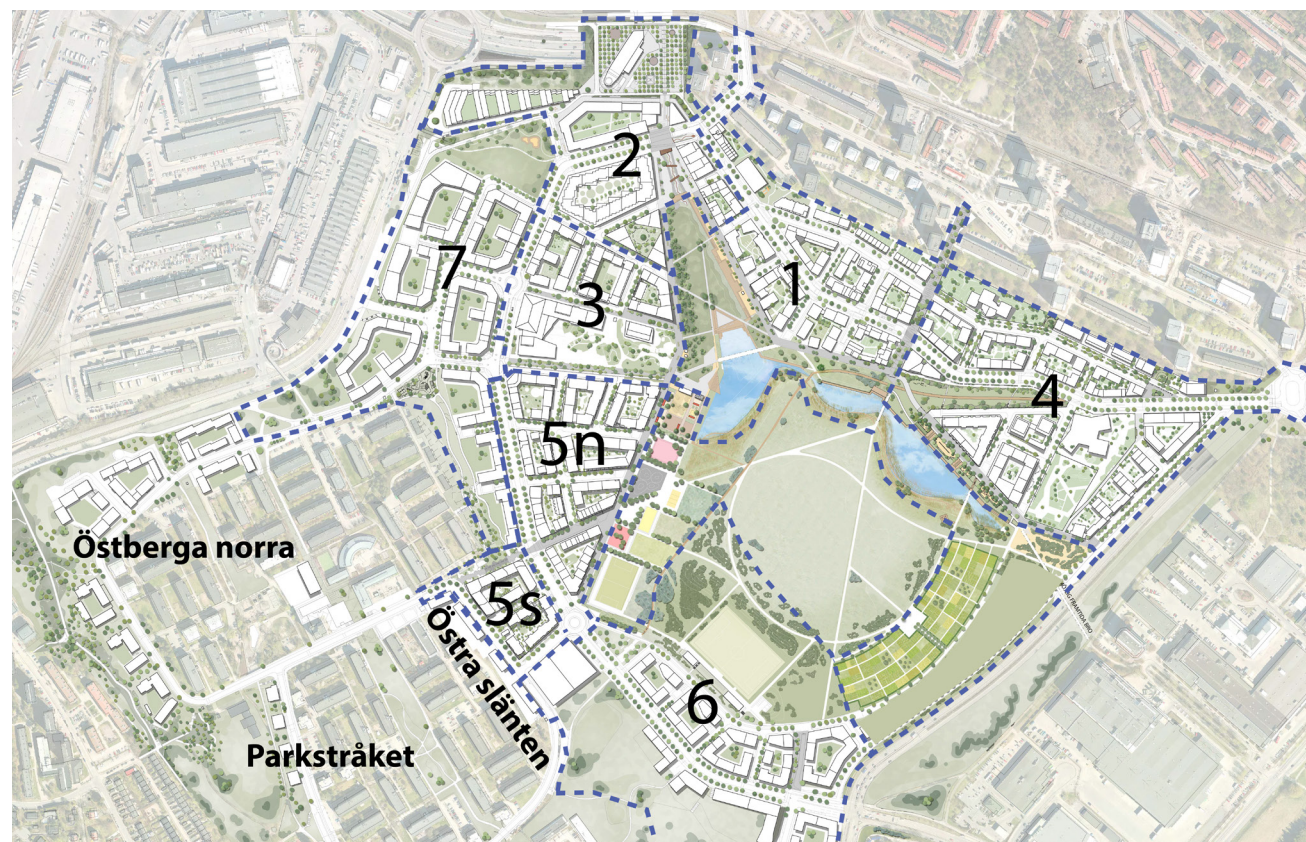
Syftet med denna trafikutredning är att beskriva trafikfunktionerna och trafikkonsekvenserna av den planerade bebyggelsen i ettapp 5.

Syftet är även att sammanställa och dokumentera de utredningar och ställningstaganden som gjorts samt de beslut som tagits gällande trafik- och gatuutformning för ettapp 5.

Nulägesbeskrivning och mål samt analyser återfinns i den övergripande trafikutredningen från 2020.

Grunden för Årstafältets gatunät utgörs av den systemhandling som togs fram 2013. Modifieringar och anpassningar av systemhandlingen har genomförts löpande under projektet. Detta gäller inte bara gatorna utan även bebyggelsestrukturen. Större förändringar som spänner över flera etapper är exempelvis Årstafältets höjdsättning som har justerats utifrån krav på hantering av skyfalls-vatten. Även huvudgatans sträckning har modifierats då den tidigare var anpassad för spårväg.

En trafikutredning för hela Årstafältet togs fram 2020, den utgör grund för projektering och utredning för hela Årstafältet. De mål som finns listade i denna utredning redovisas till höger. Ett av målen för Årstafältet är att det ska bli en cykelstadsdel. Som ett led i detta har ett cykelplaneringsdokument tagits fram för hela Årstafältet som presenterar visionen och pekar ut konkreta åtgärder för Årstafältets cykelinfrastruktur.



Figur 1. Illustration över etapper på Årstafältet och Östberga. Ettapp 5 ligger mitt i området intill parken, mellan Årstafältet och Östberga. Observera att plangränser för ettapp 6 och 7 är preliminära.

MÅL FÖR ÅRSTAFÄLTET GÄLLANDE TRAFIK

Mål från programmet för Årstafältet taget i Kommunfullmäktige 2010:

1. Det ska vara lätt och tryggt att välja gång, cykel och kollektivtrafik framför bilåkande.
2. Det ska vara enkelt att röra sig till och inom den nya stadsdelen. Kopplingar ska, regionalt och lokalt, främja ett hållbart resande.

Mål från programmet som detaljerats i cykelplaneringen för Årstafältet 2012 och av projektet 2018:

3. Årstafältet ska bli en stadsdel med cykelfokus, med bra cykelförbindelser både inom stadsdelen och till andra målpunkter i staden och gott om plats för cykelparkering både inom kvarteren och i gaturummet.

Mål taget av projektet efter Sverigeförhandlingens beslut om Tunnelbana:

4. Samarbeta med trafikförvaltningen för att planera för tunnelbana till Årstafältet och Östberga.

Mål som är en fördjupning av ovanstående mål satta i denna trafikutredning och som föreslås implementeras för Årstafältet:

5. Bytespunkter mellan cykel och kollektivtrafik ska vara säkra och smidiga.
6. Kollektivtrafiken ska prioriteras både innan och efter tunnelbanans införande för att skapa ett hållbart resbeteende.
7. Kollektivtrafiken ska vara attraktiv att välja med hög pålitlighet och kort restid till närliggande bytespunkter.



Figur 2. Illustrationsplan för etapp 5 med kvartersnamn. (Karavan)

2. Planförslaget

Inom etapp 5 planeras för cirka 1 300 bostäder samt verksamheter i bottenvåningar. I följande avsnitt beskrivs konsekvenser på allmän plats för de olika trafikslagen.

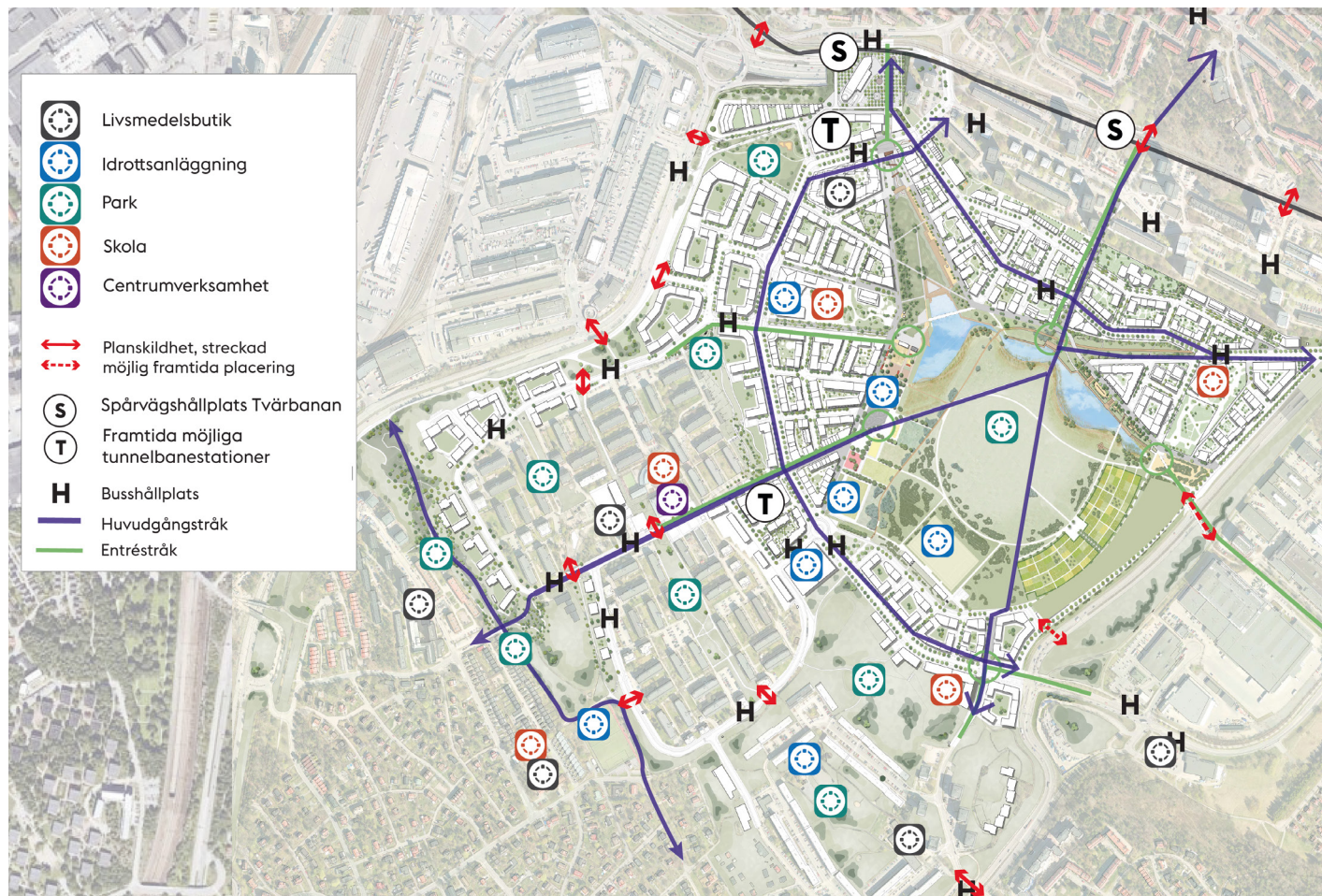
Gångtrafik

Ett av målen för Årstafältet är att knyta ihop den nya planerade bebyggelsen med befintliga områden. För att uppnå detta planeras ett flertal entréstråk från omgivande områden in på Årstafältet. I etapp 5 planeras "Östbergastråket" som skapar en tydlig koppling mellan de centrala delarna av Östberga och Årstafältet.

Entréstråket tar upp stora nivåskillnader och utgörs därför delvis av en generös trappa som fortsätter över ett upphöjt övergångsställe på huvudgatan vidare på en av lokalgatorna. Denna lokalgata får mer generös plantering och yta för vistelse

Målpunkter i etapp 5 är främst de aktiviteter som planeras längs "aktivitetsbryggan" som utgör en övergång mellan bebyggelsen och parken. I närområdet finns även viktiga målpunkter i form av ny planerad simhall längs Östbergabackarna ny tunnelbaneentré samt skolan i Östberga och den nya planerade skolan i etapp 3. Även Årstafältets stora park är en självklar målpunkt i området.

Huvudstråken för gående utgörs av huvudgatan samt det entréstråk som planeras mellan parken och upp mot Östberga centrum.



Figur 3. Gångstråk och målpunkter.

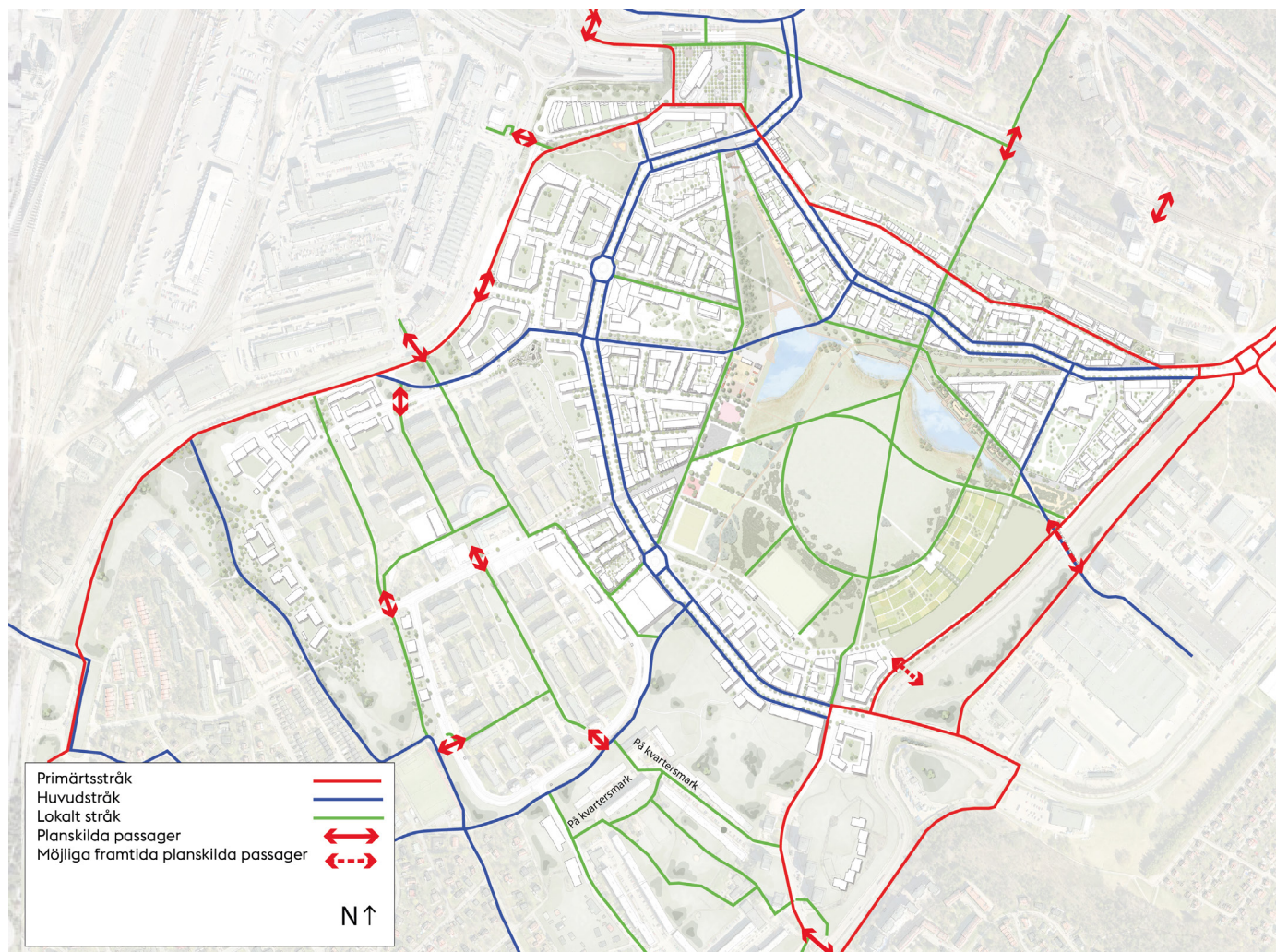
Cykeltrafik

Målet är att Årstafältet ska bli en cykelstadsdel. Här ska cykeln vara ett naturligt och självklart färdmedel, inte bara för pendlingscyklister, utan även för skolbarn, äldre och vid resor till och från fritidsaktiviteter. Enligt målbilden ska 20 procent av alla resor till och från Årstafältet göras med cykel.

För att nå detta mål behöver omfattande åtgärder utföras både på allmän platsmark och på kvartersmark.

I etapp 5 planeras för enkelriktade cykelbanor på båda sidor om huvudgatan. En dubbelriktad cykelbana planeras även längs Östbergabacken fram till befintlig gång- och cykelväg som leder till skolan i Östberga. Cykling på lokalgator sker i blandtrafik.

Huvudcykelnätet i etapp 5 kopplar vidare till de primära stråken längs Åbyvägen och Huddingevägen.



Figur 4. Cykelplan.

Kollektivtrafik

Ett av målen för Årstafältet är att det ska vara lätt och tryggt att välja kollektivtrafik framför bilåkande.

För etapp 5 nås detta genom att planera för en möjlig framtida stombusslinje på huvudgatan samt en busslinje som går mellan Gullmarsplan och Östberga med ändhållplats på Östbergabackarna framför planerad simhall (dagens linje 168). Denna busslinje som idag har sluthållplats, reglermöjlighet och vändplats där framtida simhall planeras kommer i framtiden att vända i cirkulationen på huvudgatan/Östbergabackarna (för mer information och figur se avsnitt 2.6.3)

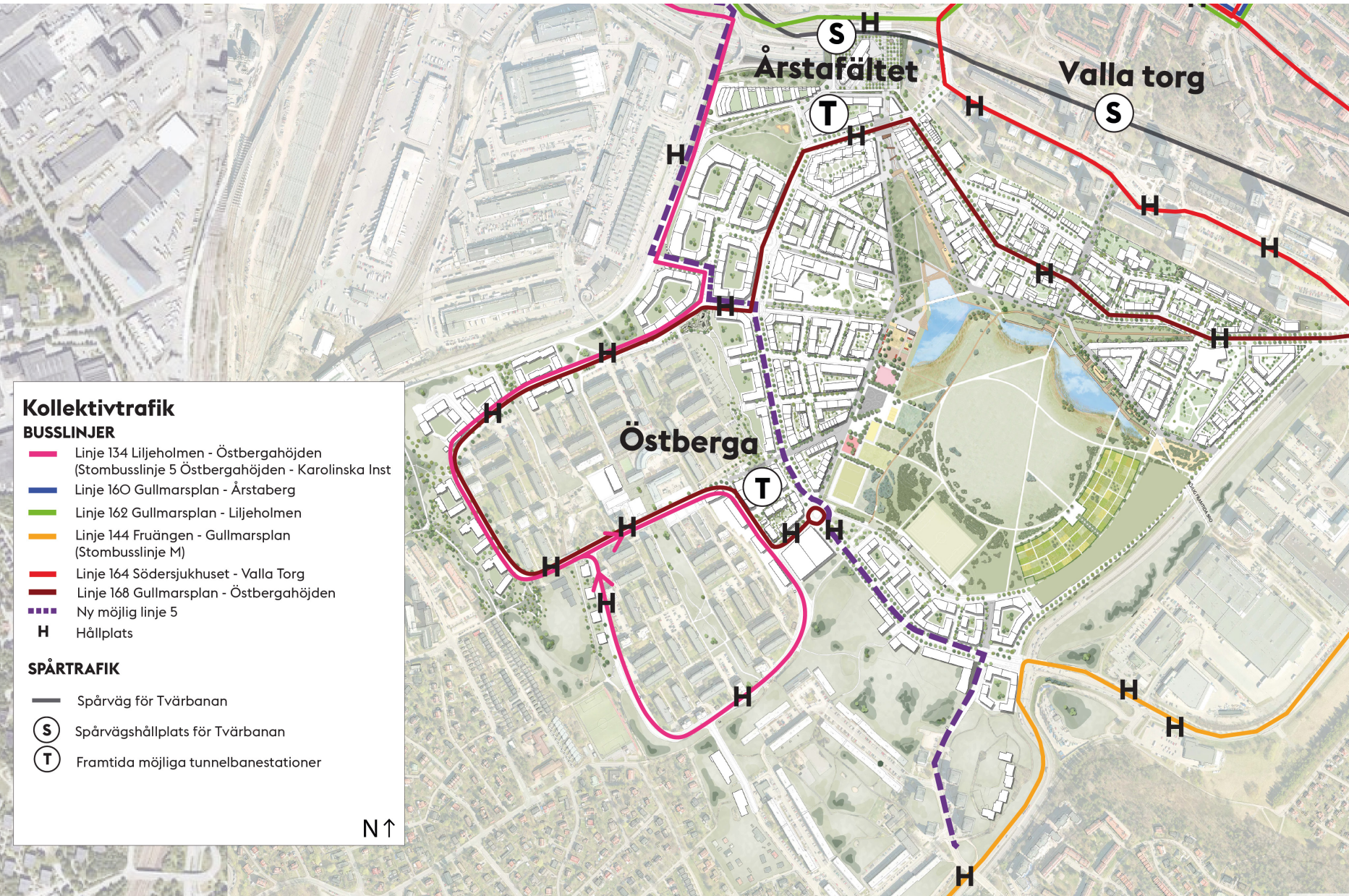
I detaljplanens samråd planerades ett busshållplatsläge på huvudgatan/VV1 framför kvarter I och J. Denna hållplats har nu flyttats österut längs huvudgatan in i etapp 6 framför planerad simhall.

I framtiden planeras Östberga och Årstafältet få tunnelbanestationer på en framtida tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Närmaste entré till tunnelbanestation i etapp 5 planeras ligga i kvarter I längs Östbergastråket.

Eftersom etapp 5 delvis bygger på en gammal systemhandling från 2013 fanns andra krav på utrymme för busstrafik. Projektet har i största möjliga mån försökt uppfylla kraven och riktlinjerna i senaste versionen av RiGata-Buss.

Utformningsprinciper för busstrafik i etapp 5:

- Körfält för busstrafik är generellt utformade minst 3,5 meter breda längs huvudgatan/VV1, med breddökning i kurvor och korsningar.
- Angränsande angöring är 2,25 meter förutom vid kv I och J på huvudgatan/VV1 samt Östbergabackarna/VH14 där det är uppbreddat till 2,5 m.
- Längs Östbergabackarna på södra/västra sidan på kvarter 5 I och J är angöringen 2,0 meter. Detta är likt befintlig situation.
- Lutning på Östbergabackarna/VH14 blir 3,5%
- Ändhållplats samt reglerhållplats i ficka för linje 168 på Östbergabackarna/VH14
- Körbanehållplats för linje 168 enkelt hållplatsläge på Östbergabackarna/VH14. Stopphållplats med mittrefug enligt princip för Årstafältet ryms ej i sektionen.
- Korsningen VV9/VH14 dimensioneras för Boggibuss utan möte.
- Kurvan längs Östbergabackarna/VV9 dimensioneras för möte mellan Boggibuss och 12 meters lastbil.



Figur 5. Bild över framtida kollektivtrafik i Östberga och på Årstafältet.

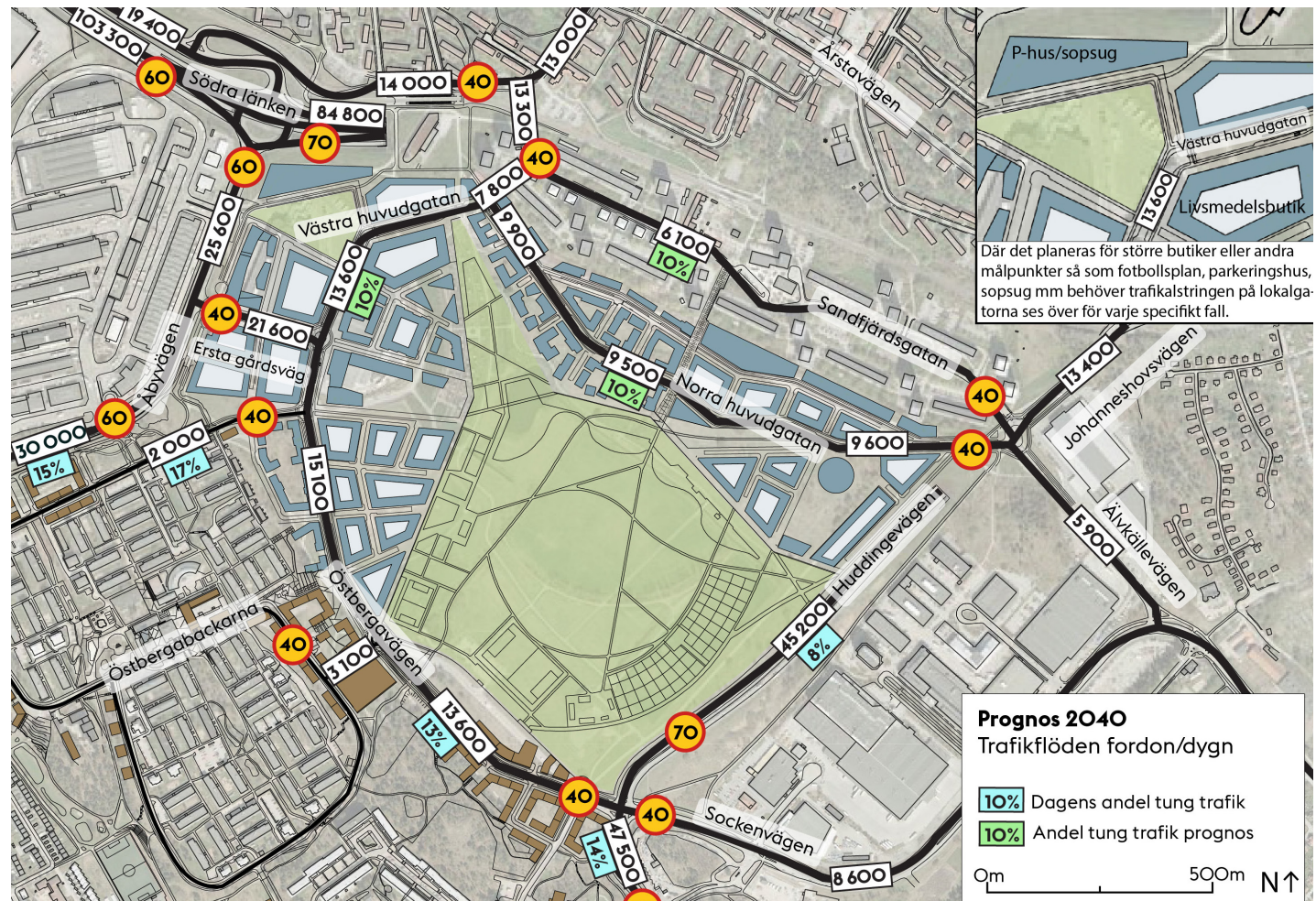
Biltrafik

En av de största utmaningarna i projektet är att hantera biltrafiken från de stora trafikleder som angränsar till Årstafältet och Östberga. Under rusningstimmarna är Södra länken hårt belastad av biltrafik från Söderort, Nacka och Värmdö. Det gör att påfartstunnelnarna till Södra länken med jämna mellanrum stängs av på grund av stillastående bilköer. Biltrafiken väljer då andra vägar genom Årsta och Östberga. Genomförda trafikanalyser visar att Årstafältets nya gatustruktur riskerar att bli en attraktiv förbindelse för stora mängder genomfartstrafik. Även Östbergavägen/VVI väntas få höga biltrafikflöden. Det skulle innebära försämrad framkomlighet för kollektivtrafik, gång och cykel.

Prognostiserade framtida trafikmängder är hämtade från den övergripande trafikutredningen från februari 2020. Som bilden i Figur 6 visar antas Östbergavägen/VVI få en framtida trafikmängd på drygt 15 000 fordon per dygn. Den stora trafikmängden ska ses i sammanhanget att cirka 60 procent av den framtida prognosticerade trafiken inte har start- eller målpunkt i området. För de mindre lokalgatorna antas cirka 400 fordon per dygn. Denna prognos ligger till grund för dimensionering av gator och bullerberäkningar.

Nya trafikanalyser ska tas fram inom ramen för planarbetet i etapp 6 och 7. Troligen kommer dessa analyser peka på en lägre genomfartstrafik på Östbergavägen/VVI vilket kommer gynna etapp 5. Detta antagande beror på att strukturen i etapp 7 har ändrats och att Ersta Gårdsväg planeras få en ny koppling till huvudgatan på Årstafältet istället för som tidigare helt rak.

Östbergavägen/VVI och Östbergabackarna/VV9/VH14 projekteras för 40 km/h och de mindre lokalgatorna för 20 km/h. Gatan utmed parken utformas för gångfart.



Figur 6. Bild från den övergripande trafikutredningen från 2020 som visar prognos för år 2040 för Årstafältet och framtida hastigheter på gatorna. Strukturen i etapp 6 och 7 har förändrats.

Gaturum

De nya kvarteren och gatorna är formade från tidigare visioner i programskedet. Huvudgatan ska se till att transporter fungerar effektivt samtidigt som den ska koppla mot omgivande gatunät och de nya lokalgator som skapas.

Längs huvudgatan finns plats för trädplantering, möblering samt breda gångbanor och separerade cykelbanor.

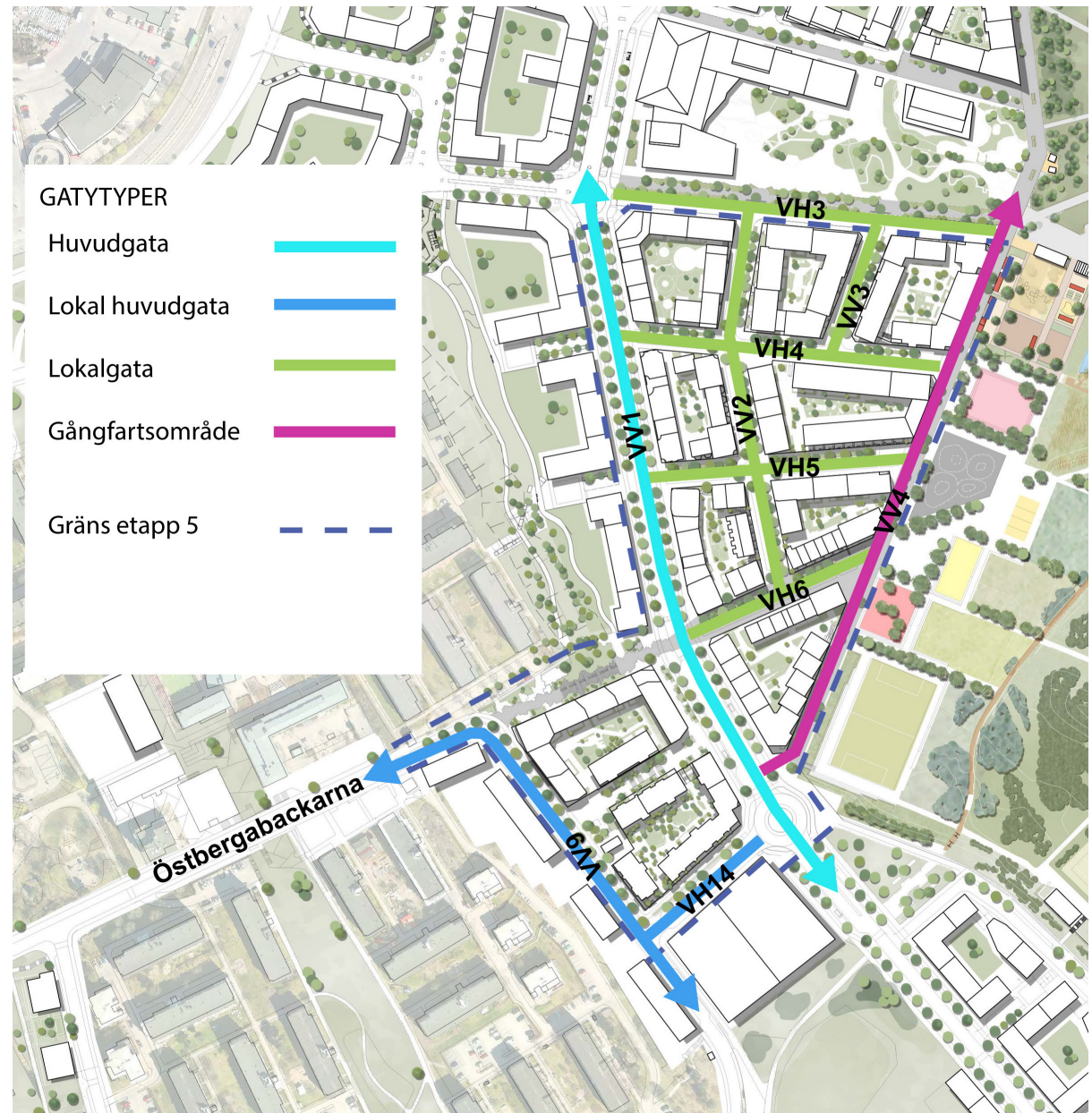
Lokalgatorna har ett smalare gaturum och ska ha en tydligare karaktär av bostadsgata. Även dessa har utrymme för trädplantering.

Utmed parken skapas gångfartsgator där trafikanter ska samsas om utrymmet och den körbara delen tonas ner och träd och möblering lyfts fram för att skapa ett bra möte mellan park, aktivitetsbrygga och gata.

I följande avsnitt beskrivs gaturummen för respektive gatutyp.

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



Figur 7. Gatutyper och gatunamn i etapp 5.

Huvudgata – Östbergavägen/VV1

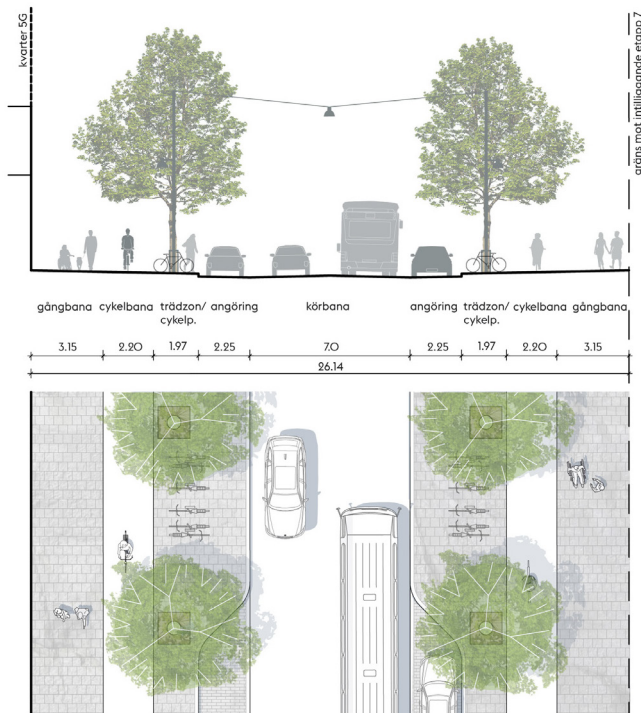
Östbergavägen/VV1 antas trafikeras av cirka 15 000 fordon per dygn och skyltas och regleras för 40 km/h. Denna gata ska gå från att idag (Östbergavägen) vara en genomfartsväg till att bli en del av Årstafältets framtida huvudgatan.

Som en del i huvudgatanätet för Årstafältet finns enkelriktade cykelbanor på vardera sida enligt standard för huvudstråk. Stombuss planeras att trafikera denna gata. Vidare skapas zoner för trädplantering och angöring samt cykelparkering. Sektioner i Figur 8 och Figur 9 visar två snitt på Östbergavägen/VV1,

ett mitt på sträckan och ett vid kv I och J närmast korsningen med Östbergabackarna/VH14.

Vid kvarter I och J planerades i samrådsskedet för en busshållplats. Denna har nu flyttats öster om cirkulationen till etapp 6 framför planerad simhall. Däremot har bredden i gaturummet behållits och angöringsfickorna är uppbreddade till 2,5 meter. Detta möjliggör även att det enkelt går att anlägga en busshållplats i denna sektion om det skulle

bli önskvärt i framtiden. En mittrefug omöjliggör trafik från gångfartsområdet nordöst om kvarter D att köra vänster på huvudgatan. Det planeras även för mer grönska och platsbildningar framför kvarter I och J för att förstärka entréstråket upp mot Östberga.



Figur 8. Sektion och planillustration Östbergavägen/VV1. (Karavan)

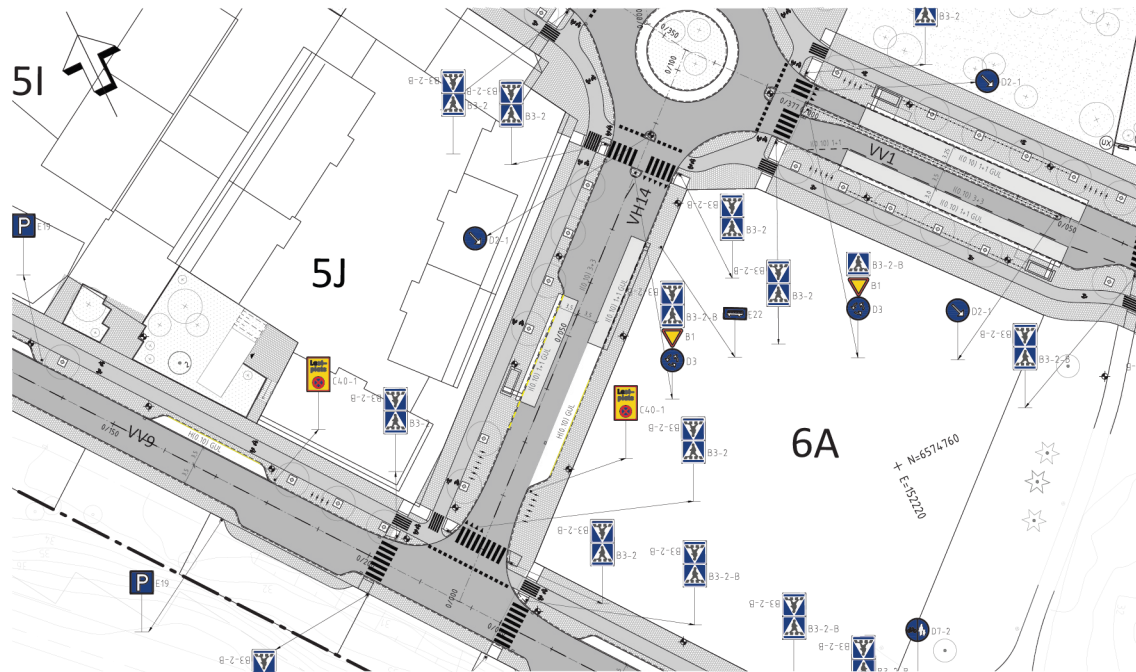


Figur 9. Sektion och planillustration Östbergavägen/VV1 mellan kv I+J och kv D. (Karavan)

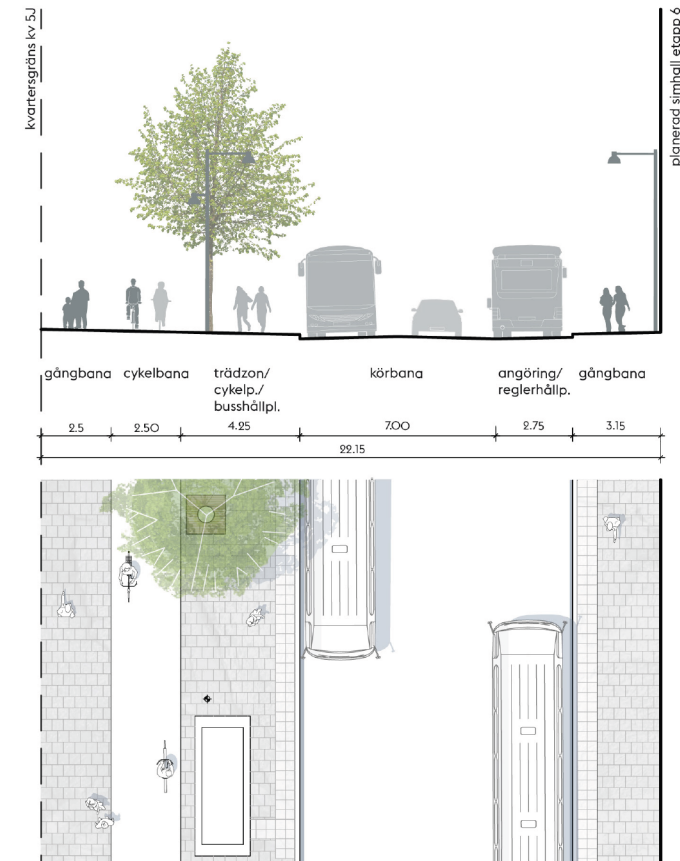


Lokal huvudgata – Östbergabackarna/VH14

Den del av Östbergabackarna /VH14 som ansluter mot Östbergavägen/VV1, ligger mellan kvarter 5J och en framtida simhall som planeras i kommande etapp 6. Denna gata är mer att likna vid en lokal huvudgata än lokalgata då gaturummet är brett och trafikmängden på cirka 3 000 fordon per dygn är högre än för lokalgator. Vidare kommer gatan trafikeras av busstrafik och en separerad, dubbelriktad cykelbana skapas på sidan mot kvarter 5 I och J. Träd placeras på gatans västra sida. Busslinje 168 som idag vänder och tidsreglerar där simhallen i etapp 6 planeras får ny sluthållplats och reglerhållplats på VH14 mot Simhallen. Bussen kan sedan vända i cirkulationen och angöra hållplatsen mot kvarter J. Cykelparkering placeras mellan träden.



Figur 10. Busshållplatser, lastplats till Simhallen i kv 6A samt angöring till kvarter J.



Figur 11. Sektion och planillustration för Östbergabackarna mellan kommande simhall och kvarter 5 J. (Karavan)



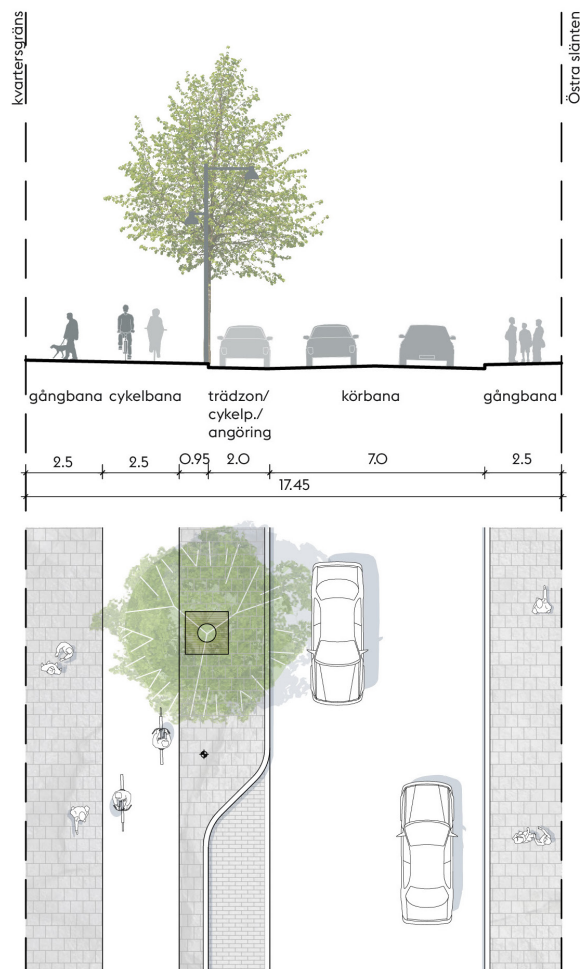
Anslutning till befintlig tryckstegringsstation

En förutsättning har varit att befintlig tryckstegringsstation vid Östbergabackarna ska vara kvar i befintligt läge. Det ska finnas minst 1 meter fritt utrymme runt stationen och den ska kunna angöras enligt riktlinjer från Stockholm Vatten och Avfall.

Idag finns åtkomst till tryckstegringsstationen via Östbergabackarna med en kortare asfalterad ramp, vilken lutar 10 procent. Flera lösningar har studerats och resultatet är att det planeras en lastplats längs Östbergabackarna/VV9 och att rampen ersätts med en trappa ner till tryckstegringsstationen. Samtidigt kan tryckstegringsstationen angöras med en mindre lastbil (fordonstyp LBm) från VH14 via kvartersmark. Byggaktören ansvarar för att det finns möjlighet att angöra tryckstegringsstationen och att backvända enligt Figur 13.

Utformning med hänsyn till planerad bebyggelse i Östra slätten

I programarbetet för Östberga studerades bebyggelse på båda sidor Östbergabackarna. Den bebyggelse som planeras i Östra slätten ingår inte i etapp 5 men påverkar hur Östberga-backarna kan utformas.



Figur 12. Sektion och planillustration för Östbergabackarna. (Karavan)

Lokal huvudgata – Östbergabackarna/VV9

Denna gata följer delvis befintlig sträckning av Östbergabackarna men ges en ny utformning och gestaltning för att anpassas till och möjliggöra ny bebyggelse. På den östra sidan uppförs ny bebyggelse i kvarter I och J. En 2 meters zon för angöring skapas på östra sidan. På denna sida finns även dubbelriktad cykelbana som kopplar samman centrala Östberga och Östbergaskolan med huvudgatan/VV1. En avvägning har här gjorts om cykelbana eller trädplantering ska finnas. Motiven till att valet föll på cykelbana bygger på att cykling i blandtrafik på en gata med busstrafik och branta lutningar inte är lämplig och att det skulle saknas en gen och tydlig cykelkoppling mellan centrala Östberga, Östbergaskolan och huvudgatan/VV1. Gatan möjliggör trafikering av buss. Sektionen löser dock inte eventuellt framtida angöringsbehov för bebyggelse i Östra slätten utan detta kommer att studeras vidare inom planarbetet för Östra slätten.

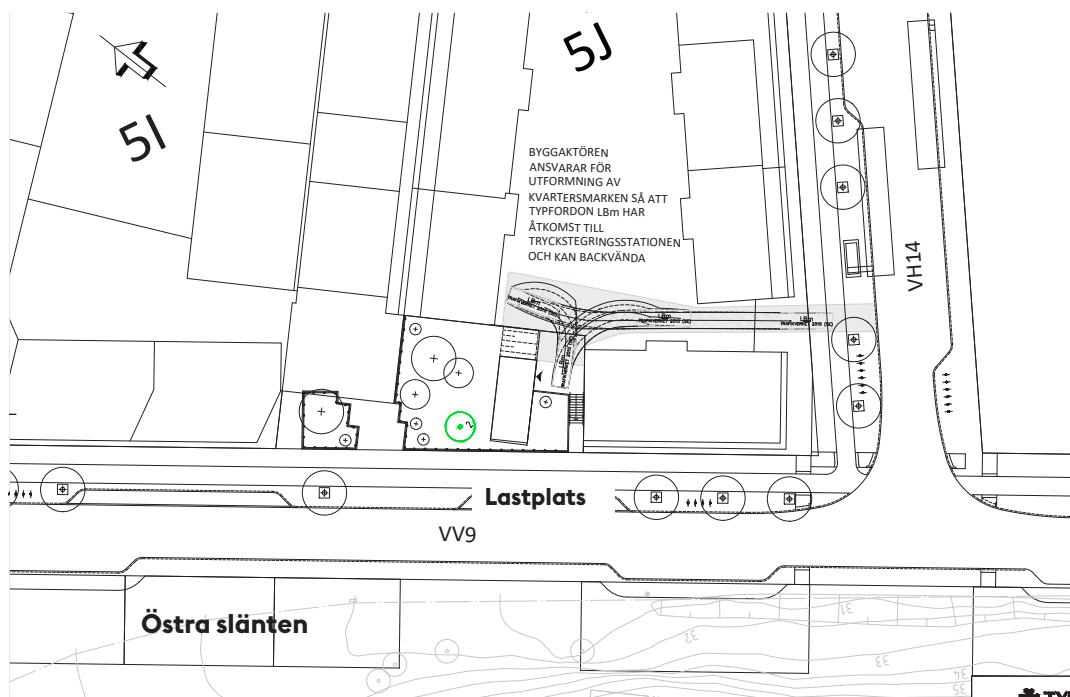
Den skarpa kurvan längs Östbergabackarna har studerats och den dimensionerande trafiksituationen har bestämts till boggibuss (Bb)/stor lastbil (LBn). Att två bussar möts anses mindre sannolikt men möte mellan buss och LBn ska klaras för att inte skapa blockeringar. Som körspår i Figur 14 nedan visar krävs intrång i planerad bebyggelse för att skapa utrymme för dimensionerande trafiksituation.

Kopplat till behovet med att bredda körbanan i kurvan för att rymma dimensionerande trafiksituation behöver även in- och utfarten och kvartersgränsen för kvarter Ätten justeras.

Vidare behöver en förrådsbyggnad, markerad med rött i figur nedan, flyttas då den kommer i konflikt med framtida gatusträckning.

Harplingegränd, till väster i Figur 14 nedan, föreslås få en justerad anslutning. Denna kommer att utredas vidare av byggaktören inom ramen för planarbetet i Östra slänten.

Övergångstället i höjd med befintlig gångväg in till Östbergaskolan hastighetssäkras i form av en avsmalning.



Figur 13. Access till tryckstegringsstation löses med trappa och lastplats på VV9.

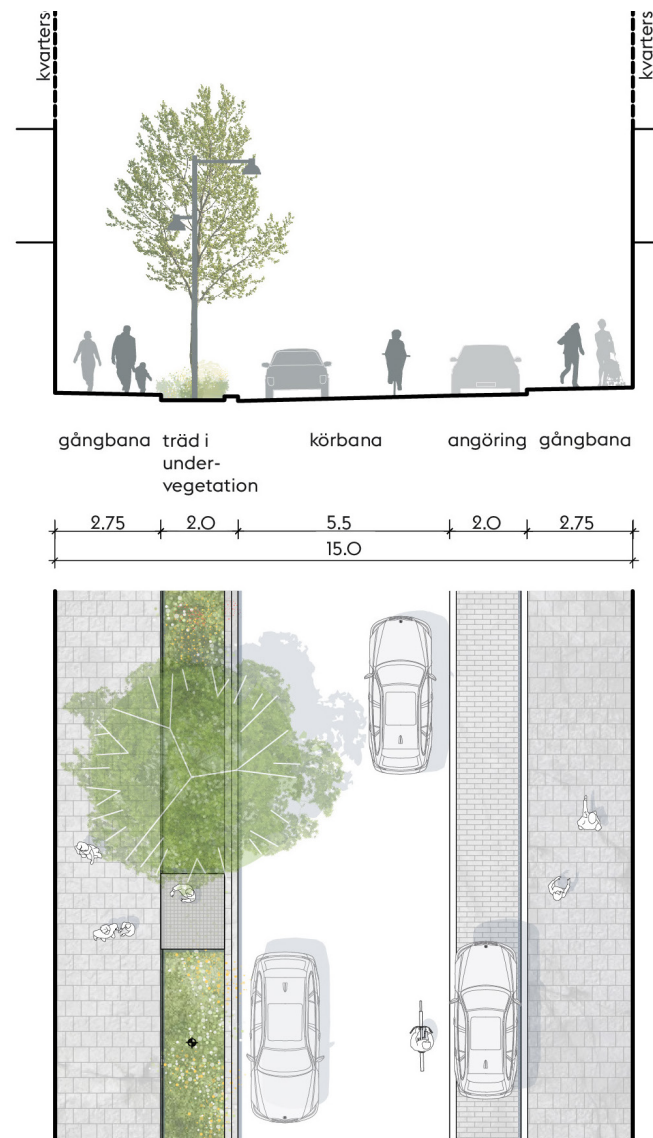


Figur 14. Körspår i den skarpa kurvan på Östbergabackarna. Boggibuss och 12 meters lastbil (Lbn) kan mötas. Den planerade bebyggelsen i Östra slänten är under utredning.

Lokalgata – VH3-5 och VV2-3

Öster om Östbergavägen/VV1 skapas ett gatunät av lokalgator. Dessa gator antas få låga trafikmängder och ska primärt ses som bostadsgator. 20 km/h är planerad hastighet och cykling sker i blandtrafik. Angöring sker på ena sidan i angöringsfickor. Motsatt sida är trädplanterad med nersänkta planteringsytor.

Cykelparkering anläggs i trädzonen alternativt innan eller efter angöringsfickorna i samma nivå som gångbanan. Måttet mellan parkerad cykel och fastighetsgräns är minst 2,45 m, ett avsteg på 5 cm från gällande driftmått, vilket är överenskommet med trafikkontoret.



Figur 15. Sektion och planillustration för lokalgata. (Karavan)

Lokalgata – VH6 - Entréstråk - Östbergastråket

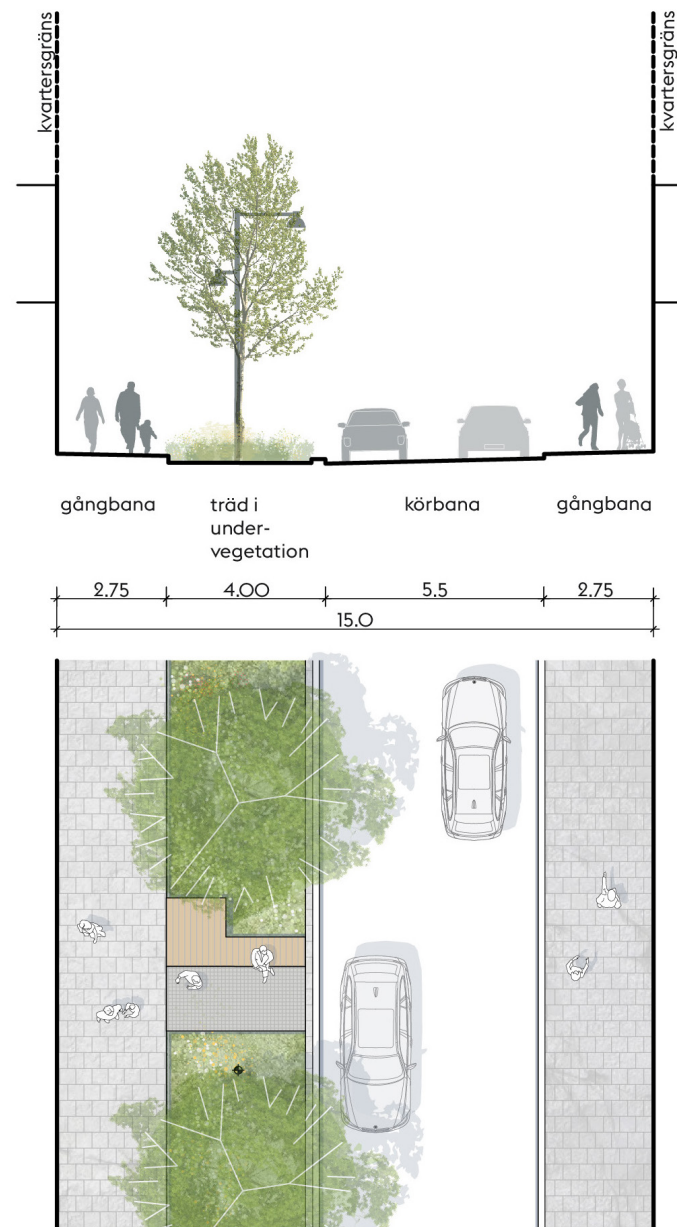
Lokalgata VH6 är en del av ett av de entréstråk som planeras på Årstafältet för att knyta ihop den nya stadsdelen med omgivningen.

För att främja gående och utmärka stråket från övriga lokalgator har angöringsfickan tagits bort till förmån för grönyta och platsbildningar. Angöring sker istället i körbanan. Detta anses fungera då planerade biltrafikflöden antas bli låga.

Där stråket passerar huvudgatan planeras en upphöjd passage för biltrafiken och övergångsställen placeras i förlängningen av gångbanorna. Den upphöjda passagen anpassas så att buss kan passera.



Figur 16. Upphöjd passage på Östbergastråket där det passerar huvudgatan. (Karavan)

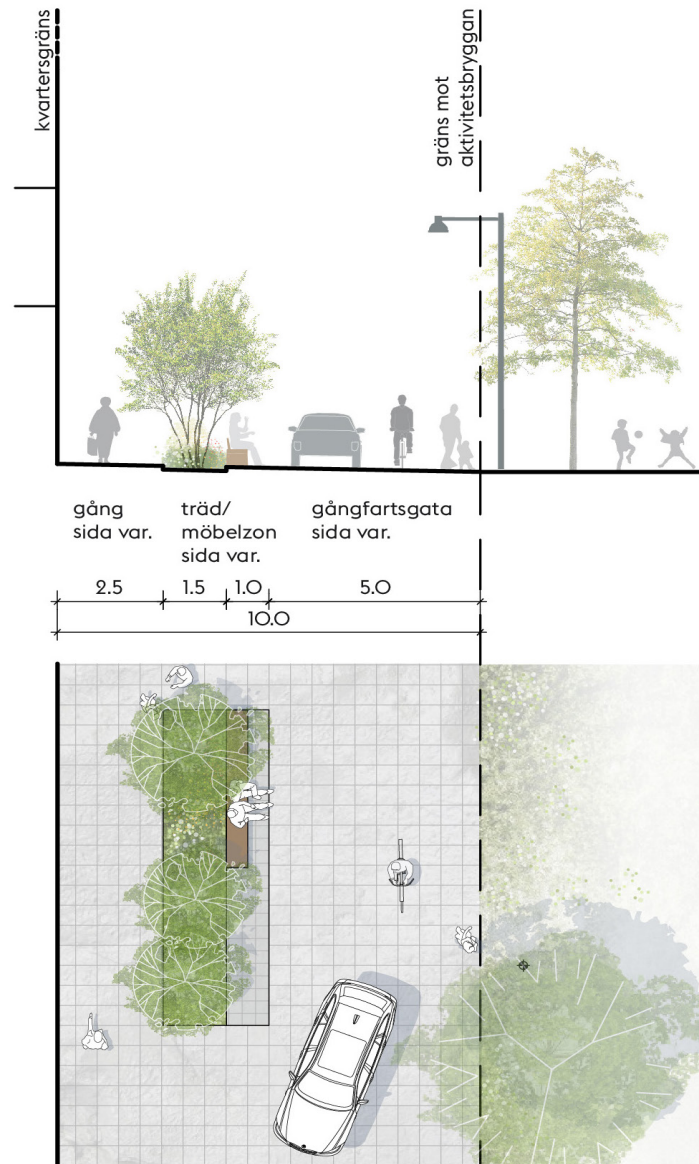


Figur 17. Sektion och planillustration för lokalgata. (Karavan)

VV4 – Gångfartsgata – utmed parken

Denna gata utformas som en gångfartsgata där fotgängare, cyklister och bilister delar på ytan.

Gångfartsgatan utformas med ett sammanhängande golv i en nivå med möblering och träd. Fordonstrafik framförs på gående villkor och ska vara möjlig för att nå entréer och verksamheter men genom en medveten gestaltning begränsas hastigheten till gångfart. För att minska trafiken på gångfartsgatorna längs parken avslutas de korta tvärgatorna med en vändplats dimensionerad för vändning utan backning med personbil. Ingen uppdelning i ytor görs med nivåer eller kantsten. Plantering och möblering är placerade så att fordon ej kan mötas på alla ställen.



Figur 18. Sektion och planillustration för gångfartsgatan utmed aktivitetsbryggan. (Karavan)

Gångfartsgatans anslutning mot Östbergavägen/VV1

Anslutningen mellan gångfartsgatan, som går utmed parken, och Östbergavägen/VV1 studerades i tidigare systemhandling från 2013. Principen då var att trafik på gångfartsgatan var enkelriktad och att endast utfart finns mot Östbergavägen/Västra huvudgatan. I detta skede har denna lösning studerats i samband med att ny utformning av gator och kvarter i denna etapp gjorts.

Förordad lösning är fortsatt en enkelriktning med utfart mot Östbergavägen/VV1 och att det endast är möjligt att svänga höger. En mittrefug på huvudgatan hindrar trafik att svänga vänster. Att ha infart i denna punkt är inte lämpligt med tanke på de stora trafikmängderna på Östbergavägen/VV1 eftersom risk finns för köbildning när fordon ska vänta för infart. Vidare kommer busstrafiken påverkas i för stor utsträckning då infart måste ske från yta bussar ska trafikera. Trafik som trafikerar gångfartsgatan och ska mot Huddingevägen kan vända i cirkulationen i korsningen med Ersta Gårdsväg cirka 500 meter bort.



Figur 19. Skiss över gångfartsgatans möte med Östbergavägen/VV1. Notera att vägmärken är inlagda för att visa princip och ska inte tolkas som de är placerade i slutligt läge.

Typfordon och utrymmesklasser

I etapp 5 har följande typfordon och utrymmesklasser använts för respektive gatutyp:

- Boggibuss på Östbergavägen/VV1 och Östbergabackarna/VV9/VH14 utrymmesklass A. Detta gäller generellt för Årstafältet och Östberga där det planeras för busstrafik.
- LBN på lokalgator och gångfartsområdet, utrymmesklass C.
- Möte mellan LBN och boggibuss har bestämts som dimensionerande trafiksituation för den skarpa kurvan där Östbergabackarna möter Östbergastråket
- Möte mellan Boggibuss och personbil har bestämts som dimensionerande trafiksituation i korsningen VV9/VH14

Sikt

Kontroll av sikt har gjorts i korsningar och utgår ifrån att en sikttriangel med 10 meter från respektive lokalgata ska klaras. För etapp 5 framgår sikttrianglar i figur 20. Mot huvudgatan är sikt från lokalgator studerad mot cykelbanan. I dessa fall får acceptabel sikt (gul markering), det vill säga att hushörn till mindre del inkräktar på sikttriangeln, anses vara en fungerande situation eftersom gång- och cykelbanan är genomgående över gatan vilket ger en hastighetssäkrande effekt. Samma gäller för korsningar mellan lokalgator där hastigheterna hålls låga vilket gör att acceptabel sikt kan godtas.

Även mot gångfartsområdet blir sikttriangelarna gula. Med hänsyn till de låga hastigheterna längs gångfartsområdet är bedömningen att avsteg kan göras. Att lokalgatorna avslutas med upphöjda vändytor i avvikande material gör även att

fordonsförare behöver vara extra uppmärksamma på sin omgivning.

Tillgänglighet

För att skapa tillgängliga gatumiljöer för samtliga trafikanter är det säkerställt att inga gator lutar mer än 5 procent. Största lutning på 5 procent finns på Östbergabackarna/VV9. För Östbergastråket, som sammanbinder Östberga och Årstafältet över Östbergavägen/VV1, krävs trappor på sträckan mellan Östbergabackarna/VV9 och Östbergavägen/VV1. Inga gångbanelädder understiger 2,5 meter.

Frågor gällande tillgänglighet har även hanterats av landskap och har samordnats med trafik och gata.

Höjdsättning

Ett stort omtag mot tidigare systemhandling är att större hänsyn tas till skyfallsflöden. Justeringar har gjorts i angränsande etapper för att se till så inga större instängda lågpunkter skapas eller platser där skyfallsvatten blir stående på höga nivåer under längre tider. Mer specifikt för etapp 5 är inriktningen att få en höjdsättning som leder vattnet utmed gatorna mot det nordöstra hörnet mot dammarna i parken.

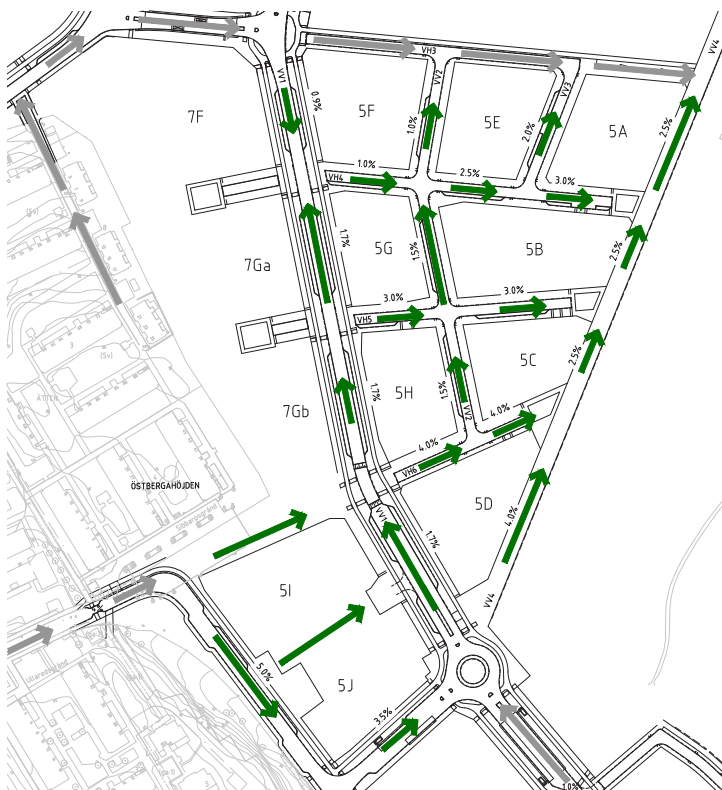


Figur 20. Utsnitt ur ritning visandes sikttrianglar på 10 meter från respektive gata i korsningar. Grön färg visar "god sikt" där inga hushörn ligger inom sikttriangeln och gul färg visar "acceptabel sikt" där mindre del av hushörn inkräktar på sikttriangel.

Vidare ska gator klara 1 procent som minsta längslutning och 5 procent som största. Med lutningar under 1 procent blir avrinningen för dålig och lutningar över 5 procent ger dålig tillgänglighet.

Ett antal olika alternativ till höjdsättning har studerats i tidigare skede och valt alternativ framgår av Figur 21.

Vatten rinner från Östberga längs huvudgatan till lokalgata VH4 och sedan vidare ner mot parken och dammarna. I korsningen mellan huvudgatan och VH4 kommer vatten till viss del bli stående



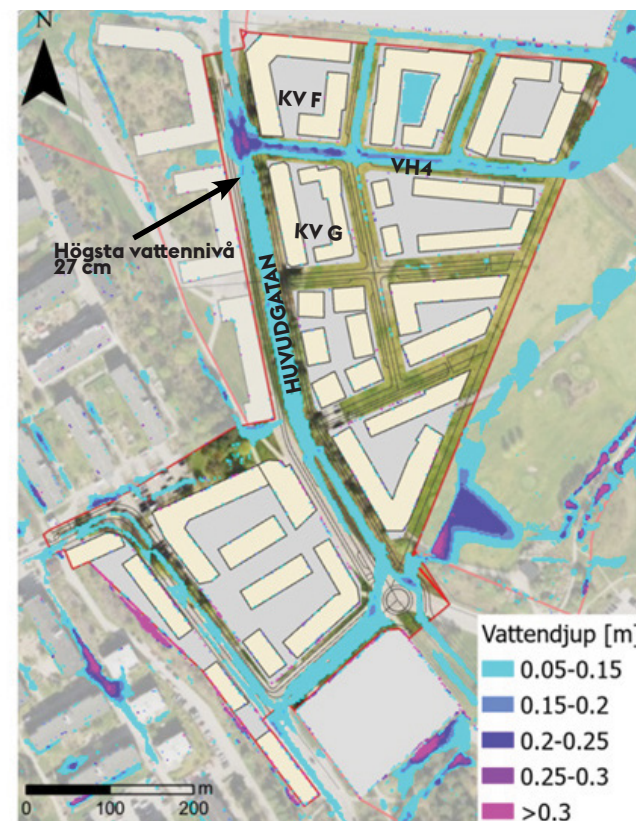
Figur 21. Gröna pilar visar lutningsriktning och vilket väg vatten rinner vid skyfall.

vid ett 100 års regn. Höjdsättningen har därför anpassats i korsningen för att underlätta för vattnet att rinna ner mot parken. Trots detta kommer byggnaderna intill behöva anpassas med lägsta nivå för öppningshöjder för att vatten inte ska rinna in i entréer. Nivån av vatten som samlas är ca 27 cm och räddningstjänst och utryckningsfordon kan då få ta omvägar i lokalgatunätet men kommer att kunna nå alla entréer.

Sweco har gjort två modelleringar av skyfall vid 100-års regn en inför samrådet 20210930 och en uppdaterad inför granskning av DP utifrån ny struktur och höjdsättning i etapp 6 och 7. Resultatet visar en fungerande lösning.

2.0.1 TVÄRLUTNINGAR

För gatornas tvärlutningar gäller generellt att gångbanor inte ska ha tvärlutningar över 2,5%. Körbanor på lokalgator är enkelsidigt skevade mot den sidan som har trädplantering. För Östbergavägen/Västra huvudgatan (VV1) och Östbergabackarna (VV9) är körbanan bomberad. Låglinje anläggs mellan angöring och körbana. Detta ger en mer funktionell höjdsättning av gångbanor och enklare underhåll av brunnar som inte på samma sätt riskerar att sättas igen av skräp.



Figur 22. Senaste skyfallsskärteringen körd aug 2023 visar stående vatten vid ett 100 års regn på huvudgatan vid kv F och G på som mest 27 cm. (Sweco)

Parkering och angöring

Målsättningen utifrån stadens riktlinjer är att angöringsplats för bilar och möjlighet till parkering för personer med rörelsehinder ska kunna ordnas inom 10 meter. Klaras inte detta är lagkrav på 25 meter styrande. Även om garage finns ska dessa mått klaras till entréer.

Parkering anordnas i underbyggda garage inom respektive kvarter. In- och utfart till garage sker mot lokalgator. Undantaget är utfarten från kvarter 5I och 5J som ligger mot huvudgatan för att möjliggöra en busshållplats på Östbergabackarna/VH14.

På samtliga gator skapas möjlighet till angöring. På lokalgatorna finns angöringsficka på en sida av gatan. På Östbergavägen/VVI skapas angöring i fickor på båda sidor gatan. På Östbergabackarna/VH14 mellan kvarter 5J och kommande simhall skapas angöring mot kvarter 5J och lastplats mot Simhallen.

På lokalgata VH3 och VH6 sker angöring i körbana för att ge mer utrymme åt grönska och gående. Detta anses fungera då biltrafikflödena väntas vara låga.

För de angöringsplatser som planeras kan vid behov både lastplatser och parkering för rörelsehindrade ordnas. Förslag på reglering av gator tas fram i senare skede.

Två lastplatser är dock planerade på Östbergabackarna/VV9 till befintlig tryckstegringsstation

och på Östbergabackarna/VH14 till Simhallen.

För cykel finns tydliga cykelparkeringstal som byggaktörer ska arbeta med för att lösa sitt parkeringsbehov på kvartersmark. För cykelparkering på allmän plats finns riktlinjer att följa i Årstafältets cykelplaneringsdokument. Riktlinjen säger att det ska vara generöst med cykelparkeringsutrymme och att cykelparkeringar skapas vid större målpunkter samt i gaturummet i anslutning till gatukorsningar. Cykelparkeringen var tidigare planerad att ligga i angöringsfickorna i samma nivå som körbanan. Detta är nu ändrat i samråd med Trafikkontoret. Cykelparkeringen placeras istället på gångbanenivå för att underlätta för drift och underhåll.

För bilparkering är det projektspecifika parkeringstalet 0,45 inklusive besöksparkering som ska ordnas på kvartersmark. Genom att arbeta med mobilitetsåtgärder kan byggaktörerna i respektive kvarter få en sänkning av det projektspecifika parkeringstalet till som lägst 0,34.

För tillkommande bebyggelse planeras sopsug. Även om sopsug minskar behovet av hämtfordon för avfall kommer dock större fordon krävas för att hantera de avfallsfraktioner som inte omfattas av sopsugen.



Figur 23. Angöringstyor och garageutfarter. Det är även möjligt att angöra längs gatorna på den trädplanterade sidan samt på vändtyr där planen är att p-förbud gäller.

3. Kvarstående utredning

Följande punkter behöver utredas vidare inom detaljprojekteringen:

- Fortsatt utredning i etapp 5 södra med avseende på placering av tunnelbaneuppgång i kvarter I
- Detaljerad utformning av passage över huvudgatan i förlängning av Östbergastråket.
- Fortsatta studier av utformning gällande Östbergabackarnas möte med angränsande befintlig och framtida kvartersmark. Detta gäller särskilt i den skarpa kurvan där anslutning till fastighet Ätten 4 finns och där även en befintlig förrådsbyggnad hamnar i konflikt med framtida gatusträckning.
- Höjdsättning på VH3 med avseende på förändringar i struktur i etapp 7.
- Detaljerad höjdsättning i korsningar.
- Östbergabackarna/VV9 och angöring mot Östra slänten utreds vidare inom planarbete för Östra slänten.
- Utfart från Harplingegränd ska utredas vidare av byggaktören i planarbetet för Östra slänten.
- Reglering av gällande angöring och parkering.
- Vägvisning.

4. Referenser

Årstafältet trafikutredning, Stockholms stad, 2020

Cykelplanering för Årstafältet översyn och fördjupning, Stockholm stad, 2016

Östberga trafikutredning, Stockholms stad, 2023

Program för Östberga, Stockholms stad, 2019

Cykelplan, Stockholm stad, 2022

Cykelplanering för Årstafältet, Stockholm stad, 2012

Riktlinjer Utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik RiGata-Buss, Trafikförvaltningen, 2021

Översyn av hastighetsgränser i Enskede-Årsta och Södermalm. Genomförandebeslut. Trafikkontoret, 2022

Översiktsplan för Stockholm stad, Stockholms stad, 2017

Systemhandling Årstafältet, Stockholm stad, 2013

Årstafältet program för detaljplan, Stockholms stad, 2010

