



Magnus Holmström  
5082 6247

## **Skrivelse angående att inte stänga av Östbergavägen för biltrafik från Berthold Gustavsson (m).**

### **Skrivelsen**

Berthold Gustavsson (m) har i skrivelse 2005-09-22 till trafiknämnden åberopat gatu- och fastighetskontorets utlåtande 1998-01-22 som redovisar effekter av att stänga av Östbergavägen för trafik.

Med anledning av att de negativa effekterna nu börjar bli uppenbara för boende i Östberga, Årsta, Liseberg, Örby och Älvsjö hemställer Berthold Gustavsson att förvaltningen på nytt redovisar de negativa konsekvenserna med vägvästängningen samt redovisar andra förslag på hur Östbergaborna skall få en trygghet och säker tillgång till Årstafältet.

### **Trafikkontorets redovisning**

#### Planläget

Gatu- och fastighetsnämndens beslut fattades i samband med remissbehandling av samrådsförslag till detaljplan för Årstafältet. I detta sammanhang prövades två olika planalternativ; Östbergavägen öppen respektive att gatan stängs av för biltrafik.

Stadsbyggnadsnämnden har därefter antagit alternativet med avstängd Östbergaväg och länsstyrelsen har prövat beslutet utan åtgärd.

Detta innebär att det nu föreligger en detaljplan för Östbergavägens avstängning som trafikkontoret, efter trafiknämndens genomförandebeslut, planerar att genomföra.

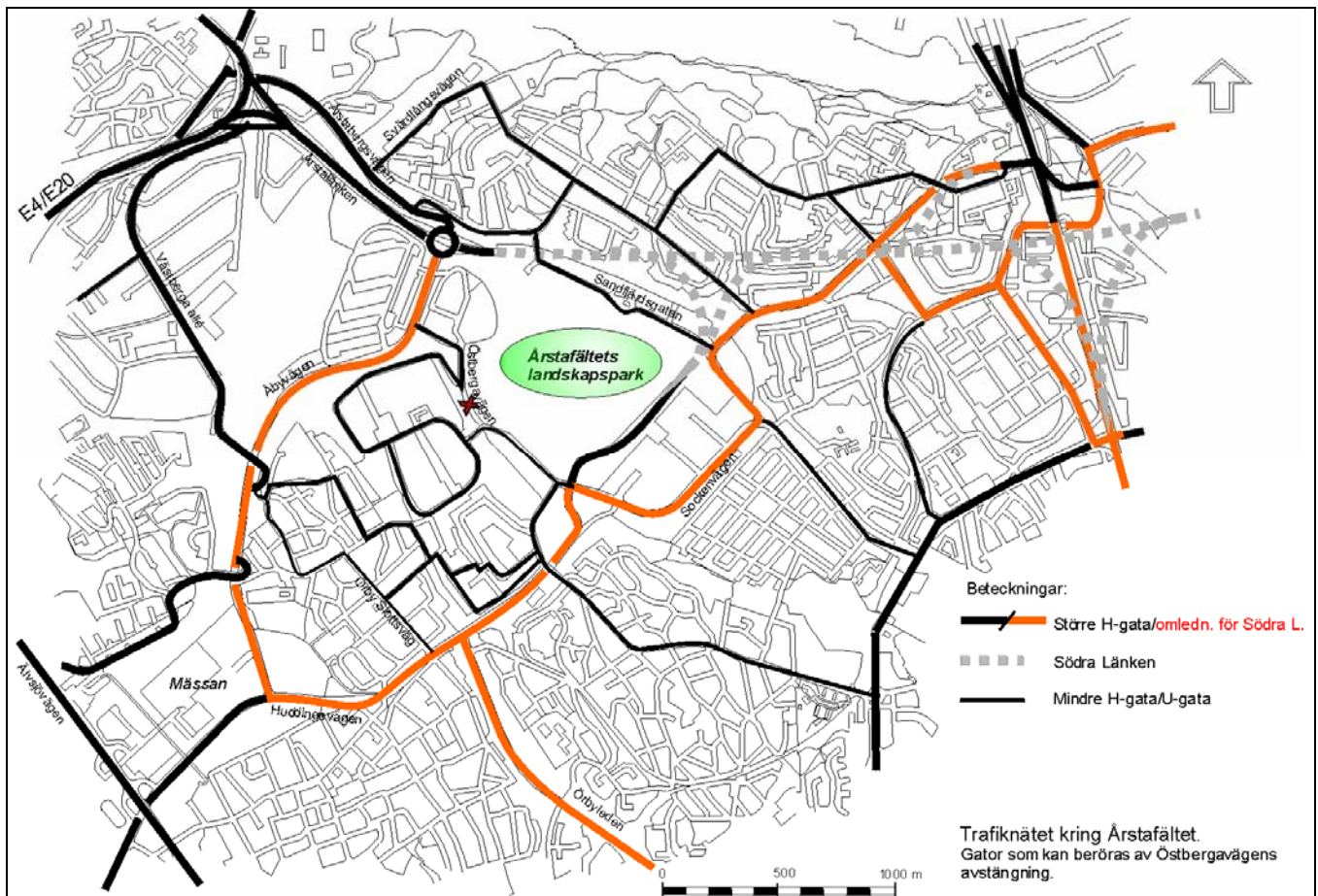
#### Effekter av Östbergavägens avstängning

##### *De goda effekterna*

De goda effekterna av en avstängning av Östbergavägen är att boende i Östberga kan nå Årstafältet utan att korsa den biltrafikerade Östbergavägen eller att korsa den där trafiken blir liten och lokal. Genom att vägytor mellan Östbergas båda infarter (mot Östbergahöjden i öster och mot Östbergabackarna i väster) utgår ur trafiknätet kan dessa omdanas till P-plats för besökare och GC-väg.

### Olägenheterna

De negativa effekterna av Östbergavägens avstängning drabbar främst biltrafikanter genom omvägar och boende i de stadsdelar som riskerar utsättas för trafiktryck från genomfarande då huvudgatunätets maskvidd ökas väsentligt pga. Östbergavägens avstängning. En redovisning av trafiknätsförhållanden kring Årstafältet framgår av nedanstående figur.



Under normalförhållanden får trafiken mellan Sockenvägen/Huddingevägen söka sig mot Åbyvägen (tex. Partihandlarområdet) via Södra Länken. Detta innebär en omväg på 1 600 meter jämfört med dagens färd längs Östbergavägen. En alternativ, men störande färdväg är via Östbergas lokalgator, som ger en vägförlängning om 1 400 meter. Lägre farter för detta senare alternativ gör det dock mindre attraktivt vid tider då Södra Länken hålls öppen för trafik. Ett illegalt färdalternativ (på grund av genomfartsförbud) är via Älvkällevägen – Sandfjärdsgatan till Åbyvägen.

Även boende i Östberga får nya och längre färdvägar med ökad trafik på områdets lokalgator för att nå omvärlden. Orsak är att man ibland måste färdas långa omvägar inom det lokala gatunätet för att nå omgivande vägnät då Östbergavägen ej längre är möjlig att använda för genomfart. Detta riskerar att leda till högre hastigheter än vad som är önskvärt inom Östberga's lokalgatunät.

Större olägenheter uppstår dock vid tider då Södra Länken håller stängt, på grund av köbildning, service eller olyckor. Den enda legala färdvägen, likaså omledningsväg för Södra Länken då Östbergavägen stängts av, är Huddingevägen söderut till Åbyvägen vid Mässan, och därefter Åbyvägen norrut mot trafikplats Åbyvägen (denna väg är idag skyltad som omledningsväg). Alternativa omledningsvägar mot E4/E20 är Älvsjövägen eller Västberga Allé. Färdvägen mellan Sockenvägen och Åbyvägens trafikplats via Huddingevägen – Åbyvägen är ca 3 km. längre än dagens färd via Östbergavägen.

På grund av stora omvägar vid omledning finns risk för störande genomfartstrafik;

- genom Östberga via Östbergahöjden-Östbergabackarna
- genom Årsta via Sandfjärdsgatan eller Årstavägen/Skagersvägen mfl.
- genom Örby Slott till Västberga Allé eller till Åbyvägen.

#### Möjliga säkra gångpassager vid Östbergavägen

Detaljplanerad avstängning och omdaning av Östbergavägen till P-plats och GC-väg innebär att gående kan korsa vägen i konflikt med bara liten och lokal motorfordonstrafik. Planerad ombyggnad av vägen innehåller förslag till fartdämpare (till 30 km/tim) genom vägkuddar (gatan är busstrafikerad) som säkrar låg fart i anslutning till det övergångsställe som finns strax öster om Östbergahöjdens anslutning till Östbergavägen. Säkerhetsförhållandena vid denna gångpassage över Östbergavägen blir därigenom acceptabel. Säkerheten kan förbättras ytterligare genom utbyggnad av en gångport under vägen. Gatu- och fastighetskontoret har under 1990-talet studerat en sådan lösning. Den går att göra ljus och attraktiv men den är dyrbar. En planskild GC-passage ger fullgod säkerhet för oskyddade trafikanter, även barn i de lägre åldersgrupperna. Säkerhetsstandarden vid passage är också oberoende av trafikmängden på vägen.

Signalreglering av övergångsställen anses ge blott små säkerhetsförbättringar för gång- och cykeltrafik och avstyrks i detta läge av kontoret till förmån för de båda ovan redovisade lösningarna för trafiksäkra vägpassager.

SLUT