

Trafikutredning inför detaljplan

Järla norr

Innehållsförteckning

Inledning	3
Nulägesbeskrivning.....	4
Vägstruktur.....	4
Gång- och cykeltrafik.....	5
Kollektivtrafik och motorfordon	6
Konsekvenser och förutsättningar av föreslagen utveckling.....	7
Utformning vägar och torg	7
Birkavägen.....	7
Konsekvenser för gångtrafik.....	12
Konsekvenser för cykeltrafik	12
Framtida kollektivtrafik.....	13
Konsekvenser för motorfordon	14
Parkering.....	15
Cykelparkering.....	15
Framtida flöden	16

Inledning

En ny detaljplan ska upprättas för Nacka sicklaön 40:11. Planområdet är beläget i anslutning till Värmdövägen och Järlaleden. Detaljplanearbetet syftar till att pröva möjligheten att bygga flerbostadshus och verksamhet i bottenplan.



Figur 1 Områdets geografiska omgivning

Nulägesbeskrivning

Idag består området av en skogsdunge, markparkering för bil och en byggnad med lokaler. Norr om planområdet ligger det ett område med främst enfamiljshus. Söder om området ligger Värmdövägen och Saltsjöbanans spår och perrong. Det ligger flertalet skolor nära detaljplaneområdet vilket gör att det är många barn och ungdomar som rör sig i området, se Figur 2.

Vägstruktur

Området ansluter omkringliggande gatunät via Värmdövägen, Birkavägen och Järlaleden. Det finns idag en trafikplats som ansluter Järlaleden med Värmdövägen. Både Värmdövägen och Järlaleden är klassade som huvudgator för biltrafik. Järsla östra skolväg, Kyrkstigen och Birkavägen har idag ingen genomfartstrafik.

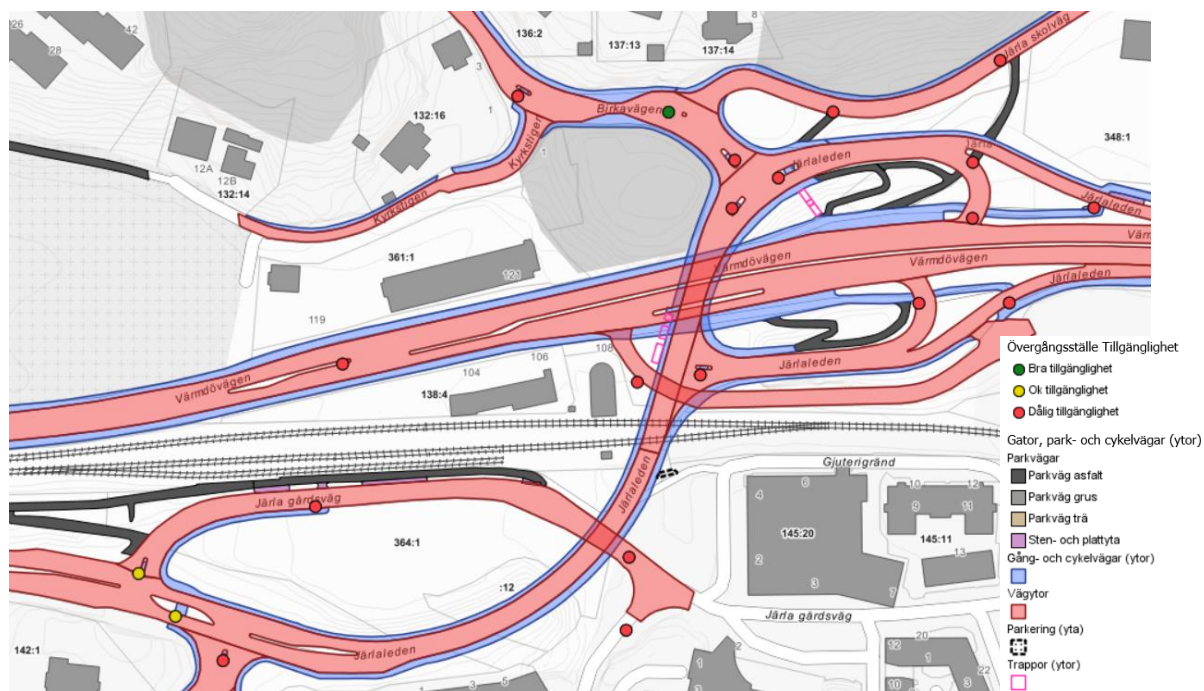


Figur 2 Befintliga för- och grundskolor i närområdet

Birkavägen är en lokalgata där det finns gångbana på båda sidorna om vägen inom planområdet. Järslabron är idag cirka 13,5 meter bred på den smalaste delen och gångbanan är cirka 1,8 meter bred på båda sidorna om körbanan. Bredden på gångbanan på Järslabron möjliggör att två gående kan möta varandra men däremot inte att två gående med barnvagn kan möta varandra. Cyklister rör sig i blandtrafik. Kyrkstigen har gångbana på ena sidan av vägen. Två flerbostadshus, som ligger norr om detaljplaneområdet, har sin infart via Kyrkstigen men i övrigt är gatan en återvändsgränd.

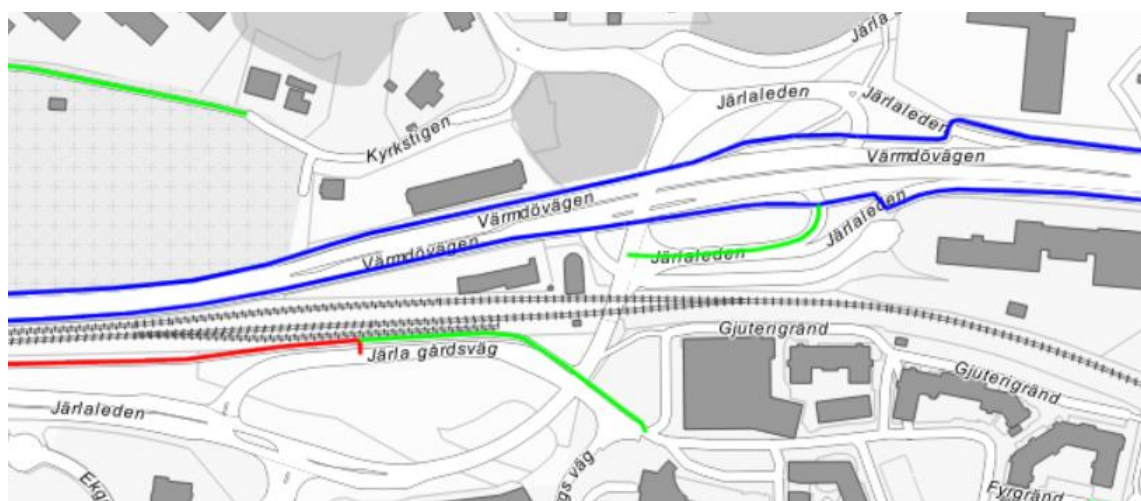
Gång- och cykeltrafik

Inom och intill detaljplaneområdet är det idag ett gångnät som delvis saknar gena kopplingar. Generellt är det smala gångbanor i området. De flesta av övergångsställena i närhet till detaljplaneområdet är inte tillgänglighetsanpassade, se Figur 3.



Figur 3 Nuvarande utformning av gatunät

Längs med Värmdövägen går det regionala cykelstråket som förbinder Nacka med centrala Stockholm. Järtaleden är ett huvudcykelstråk enligt kommunens cykelstrategi vilket är viktiga kopplingar för cykeltrafik inom kommunen.



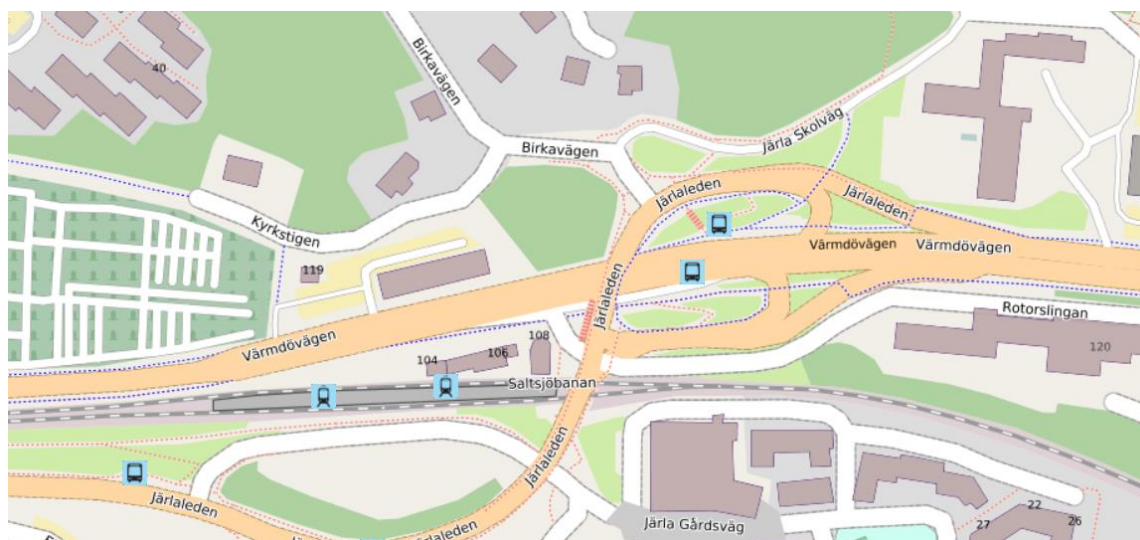
Figur 4 Nuvarande cykelinfrastruktur (blå=regionalt cykelstråk, röd=separerad cykelbana, grön=delad gång- och cykelbana)

På de omarkerade vägarna i Figur 4 färdas cykel i blandtrafik. Parallellt med Järlaleden och Värmdövågen går en separerad gång- och cykelbana, se rött streck i Figur 4.

Kollektivtrafik och motorfordon

Kollektivtrafikförsörjningen består främst av Saltsjöbanan och busstrafikering. Det ligger två busshållplatser i nära anslutning till planområdet. Idag avgår omkring 11 busslinjer från den busshållplats som ligger närmst detaljplaneområdet, Järsla station. Slutdestinationer på busslinjerna, från båda busshållplatserna, är bland annat Slussen, Nacka sjukhus, Hornstull, Nacka strand, Orminge, Handenterminalen och Tyresö centrum.

Saltsjöbanan stannar även i nära anslutning till detaljplaneområdet vilket skapar en snabb koppling till Slussen men även vidare ut till Saltsjöbaden. Det tar strax under tio minuter från Järsla station till Slussen. Ungefär två kilometer väster om området finns tvärbanans ändhållplats Sickla. Denna skapar en koppling mot Gullmarsplan, Liljeholmen och vidare mot Solna.

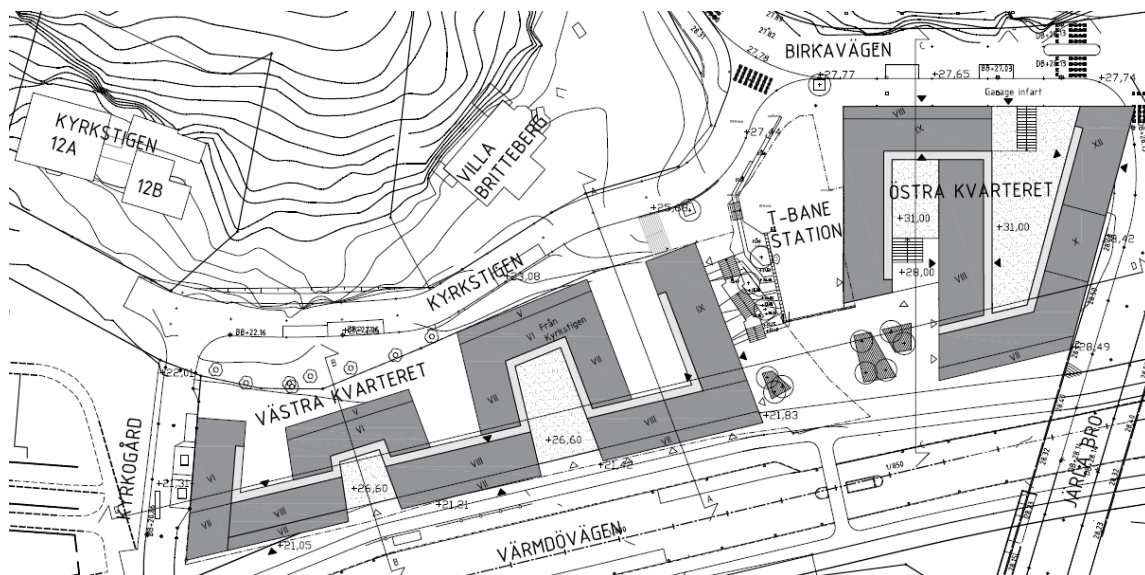


Figur 5 Dagens hållplatslägen

Konsekvenser och förutsättningar av föreslagen utveckling

Detaljplaneförslaget omfattar utveckling av 389 bostäder och 275 kvm lokalyta.

Byggnationen är uppdelad i två huskroppar enligt bilden nedan.



Figur 6 Föreslagen exploatering bild: S&M

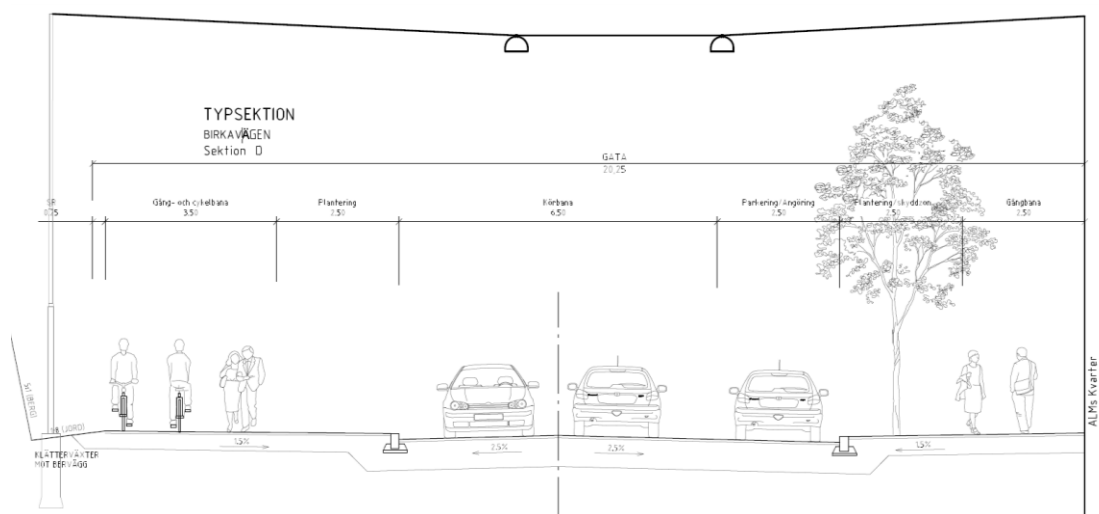
Den planerade strukturen bildar en ny koppling mellan det övre och nedre torget med trappor. Kyrkstigen planeras att bli ett gånggata. Birkavägen skjuts norrut jämfört med dagens sträckning. Värmdövägen, som ligger söder om detaljplaneområdet, utvecklas av angränsade projekt och planeras få mer av en stadsgatukaraktär.

Utformning vägar och torg

I och med den planerade bebyggelsen kommer även den omgivande infrastrukturen att utvecklas. Nedan presenteras i huvuddrag vilka olika förändringar som planeras.

Birkavägen

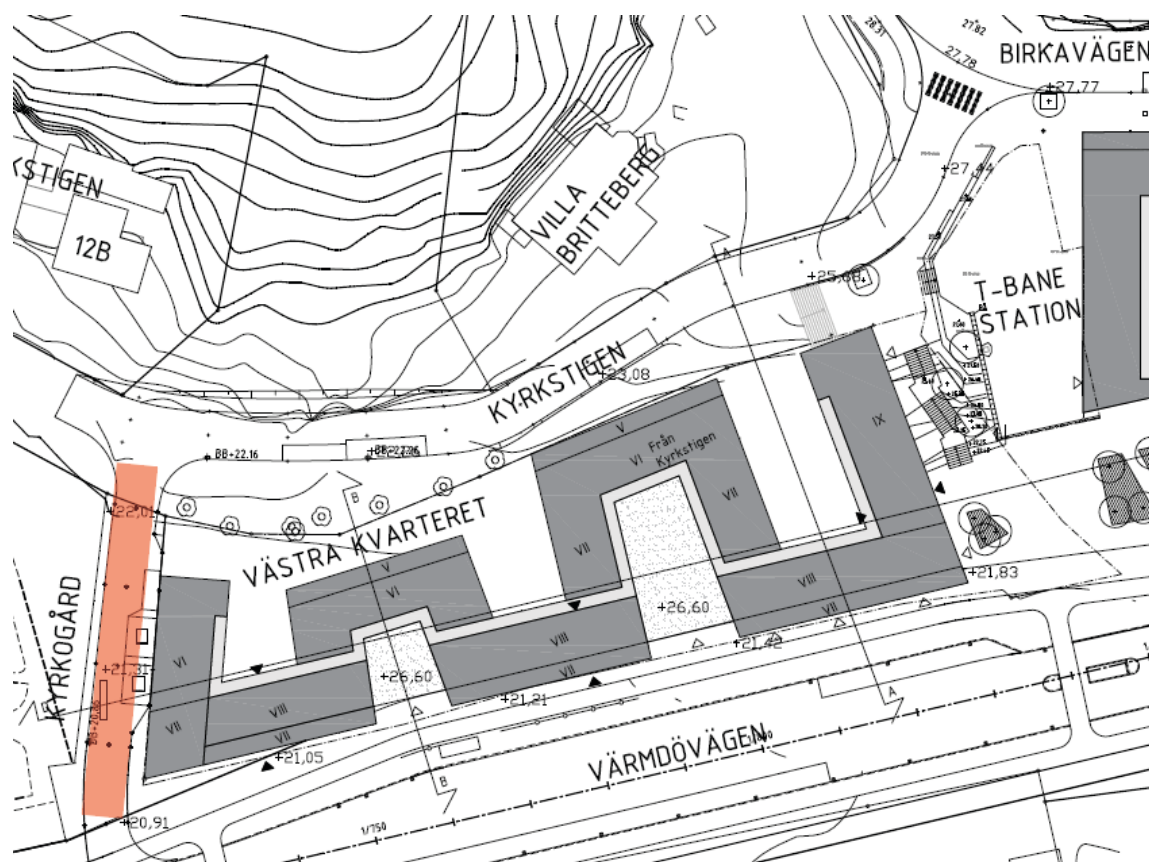
Omkring 100 meter av Birkavägen ingår i detaljplanen. På den södra sidan av Birkavägen planeras en av tunnelbanans entréer att placeras. Det planeras för en gångbana om 2,5 meter, en möbleringszon om 2,5 meter och en angöringszon på den södra sidan om Birkavägen. Om gångbanan är 2,5 meter kan två personer möta varandra men om tre personer möter varandra behöver de nyttja möbleringszonen. En delad gång- och cykelbana och en möbleringszon planeras på den norra sidan om vägen. Körfältsbredden planeras till 3,25 meter men för att buss ska trafikera sträckan krävs en körfältsbredd om 3,5 meter. Birkavägen är trafikerad med buss 469. Bredare körfältsbredd ska studeras i nästa skede.



Figur 7 Typsektion Birkavägen

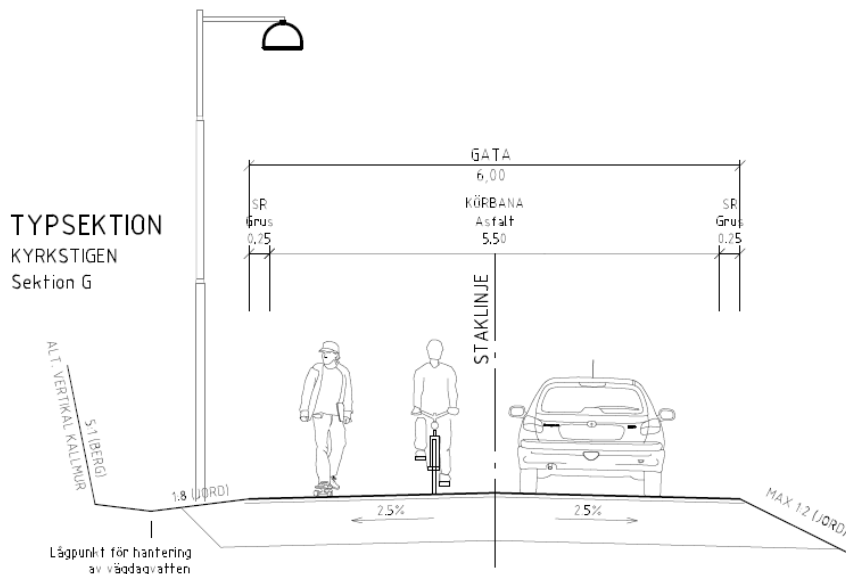
Kyrkstigen

Kyrkstigen planeras bli en gågata. Det innebär att det inte kommer att vara någon genomfartstrafik på Kyrkstigen. Endast motorfordon som har ett ärende till en adress på Kyrkstigen får trafikera vägen. På gågator ska bilister och cyklister färdas i gångfart (cirka 7 km/h). Sektionen på Kyrkstigen är smal för att kunna bevara kulturmiljön samt äldre ekar vars rötter bedöms sträcka sig under Kyrkstigen. För att en gågata ska vara trafiksäker för samtliga trafikanter behövs en säker zon där motorfordon och cyklister inte får köra. En säker zon för de gående ska undersökas i nästa skede.



Figur 8 Enkelriktad sträcka av Kyrkstigen

En del av Kyrkstigen planeras bli enkelriktad i norrgående riktning för biltrafik mellan Värmdövägen och den planerade backvändplatsen, se röd markering i Figur 8. Det finns två parkeringsplatser för rörelsehindrade i nära anslutning till kyrkogårdens östra entré. Den del av Kyrkstigen som går i väst-östlig riktning är dubbelriktad för motorfordon. Det planeras för en backvändplats istället för en vändplats för att minimera intrång i berg och rotsystem till äldre ekar.



Figur 9 Typsektion Kyrkstigen

Höjdsättningen av Kyrkstigen har anpassats efter de befintliga fastigheterna norr om vägen vilket har resulterat i branta lutningar. Den brantaste lutningen är på 9,5 procent vilket innebär en låg framkomlighet för rörelsehindrade. Gatan är 5,5 meter bred vilket innebär att en personbil och en lastbil kan möta varandra.

Järlabron

Järlabron planeras att breddas inom projektet. Bron breddas för att säkerställa en mer trafiksäker utformning och en förbättrad framkomlighet för gående och cyklist. Cykelbanorna planeras bli enkelriktade på Järlabron.

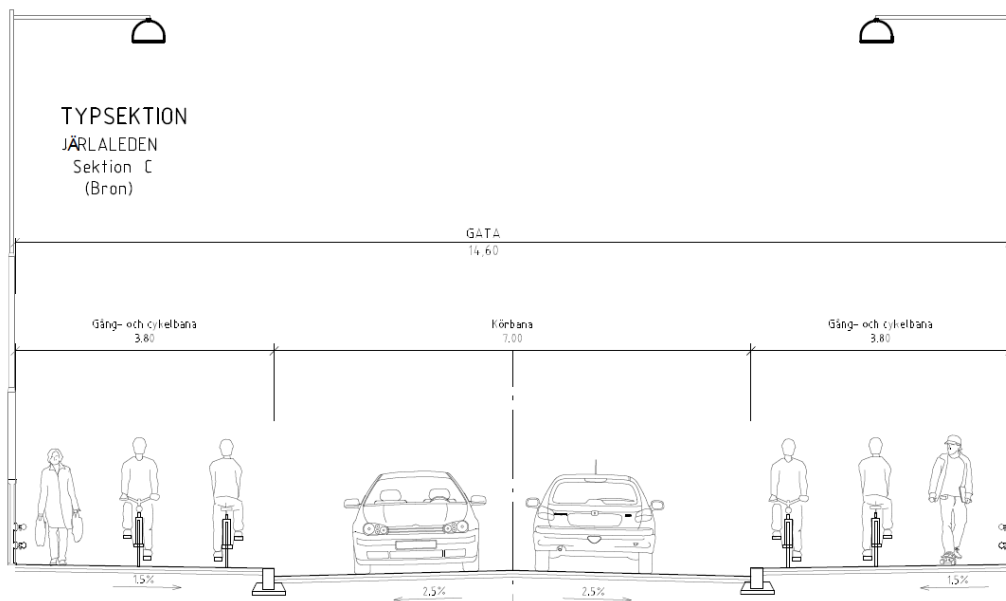
Den södra på- och avfarten kommer att rivas i samband med att bron breddas. Den trappa som idag förbinder Järlabron med Värmdövägens södra gångbana kommer också att rivas när bron breddas, se Figur 10. Kopplingen planeras att ersättas med förbindelsen mellan det övre och nedre torget inom detaljplaneområdet. Värmdövägen kommer även i framtida utformning att vara enklare att passera eftersom ett nytt övergångsställe planeras, det vill säga att resenärer från Saltsjöbanan kommer att kunna gå över Värmdövägen på ett övergångsställe till tunnelbanans entré och även vidare upp på Birkavägen via trappan inom planområdet.

På den södra sidan om Järlabron planeras även en ny trappförbindelse ned från Järlaleden ned mot Järla sjö, men denna utveckling ingår inte i denna detaljplan.



Figur 10 Befintlig utformning av Järlabron

Körbanan planeras bli sju meter bred för att möjliggöra busstrafikering. Järlaleden är ett huvudcykelstråk och på dessa är enkelriktade cykelbanor två meter breda. Gångbanorna planeras därmed att bli 1,8 meter breda. Egentligen bör det finnas en skyddszon mellan körbana och cykelbana men den har prioriterats bort i och med den yta som finns tillägnad cykel- och gångtrafik. En gångbana om 1,8 meter innebär att två personer kan möta varandra

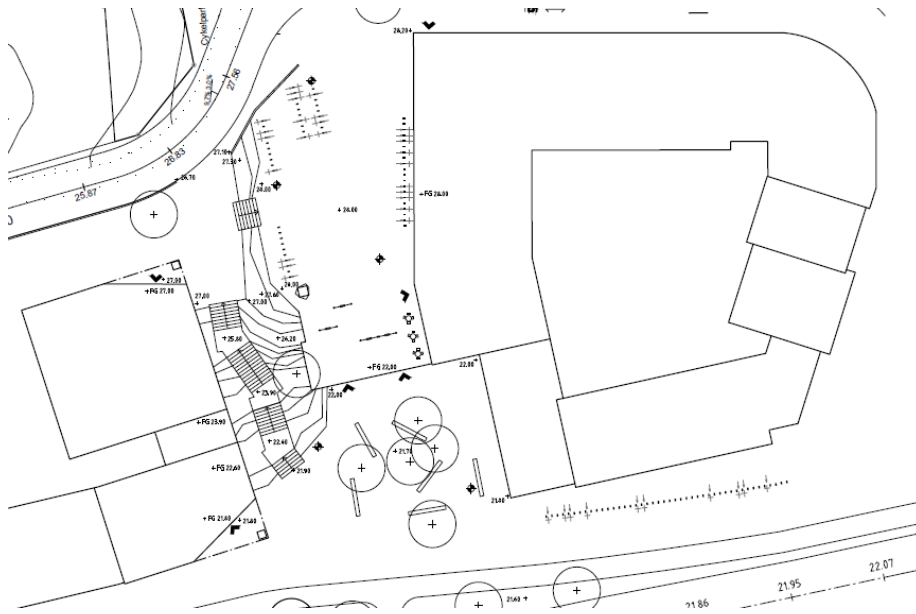


Figur 11 Typsektion Järlaleden

Övre och nedre torgen

Det tillskapas ett nytt torg i anslutning till tunnelbanans entréer, se Figur 12. Torget är uppdelat på två nivåer där det nedre torget ansluter mot Värmdövägen och det övre med Birkavägen och Kyrkstigen. Det är trappor som förbinder det övre torget med det nedre torget. När tunnelbanan är öppen finns en hiss mellan det övre och nedre torget som komplement för de som inte kan använda trappor. Under tiden på dygnet som tunnelbanan är stängd behöver de som inte kan gå i trappor ta en omväg via Järlaleden.

Enligt planeringsunderlag gällande behovet av cykelparkeringar vid tunnelbanans entréer behövs det 60 cykelparkeringar på det övre torget och 170 cykelparkeringar på det nedre torget. På Värmdövägen planeras för cykelparkering mellan vissa träd. Placeringen av cykelparkeringarna på det torget behöver detaljstuderas i nästa skede.



Figur 12 Illustration över tilltänkt torg

Konsekvenser för gångtrafik

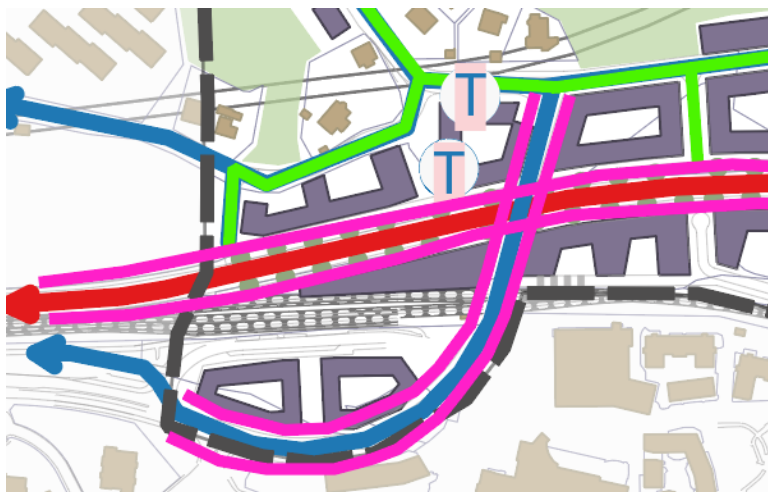
I och med trapporna mellan det nedre och det övre torget får gångtrafikanter en ny koppling. Det finns idag en upptrampad stig där trapporna planeras vilket visar på att det är en efterfrågad gångkoppling. De gående kommer att ha snarlik framkomlighet på Järlabron och Birkavägen. På Kyrkstigen kommer barn och funktionsnedsatta få en något försämrad trafiksäkerhet eftersom de idag kan använda gångbanan och i framtida utformning delar gångtrafikanter gångytan med motorfordon och cyklister.

Konsekvenser för cykeltrafik

När Värmdövägen byggs om planeras en bättre standard för cyklister. På den del av Birkavägen som berörs av detaljplanen kommer cyklister att röra sig i blandtrafik. Bilflödet på Birkavägen är lågt idag. Trafikprognosen för år 2040 visar på ett ökat flöde på Birkavägen, detta förutsätter däremot att förlängningen av Birkavägen, via Ryssbergen och till trafikplats Kvarnholmen, blir av. Då kan sektionen på Birkavägen ändras även inom detaljplaneområdet.

Kyrkstigen planeras regleras som en gågata vilket innebär en långsammare takt för cyklister. För att säkerställa att det inte blir onödiga konflikter mellan gående och cyklister behöver utformningen av Kyrkstigen ta hänsyn till cyklisters benägenhet att cykla snabbare än gångfart.

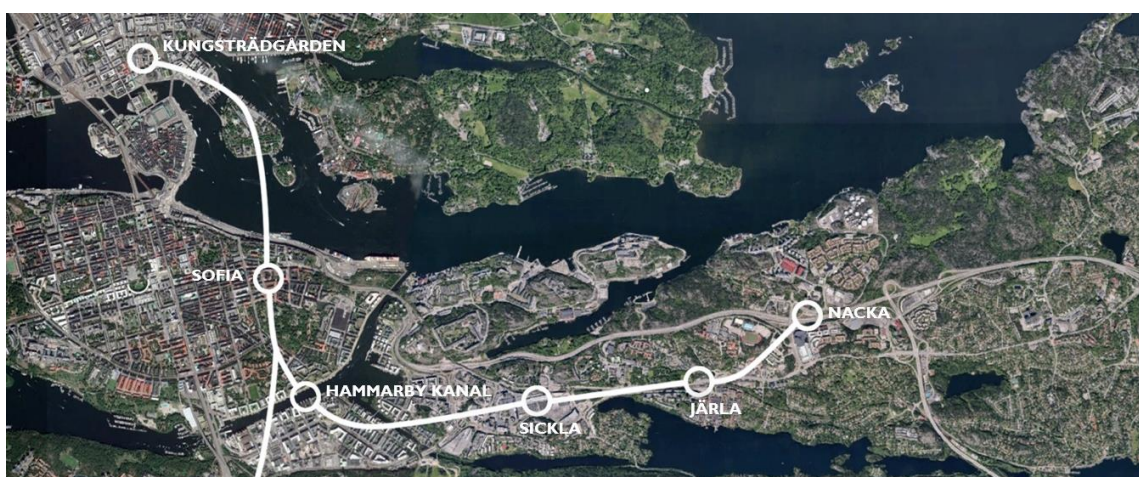
Järlabron får cykelbanor på båda sidorna om vägen vilket är en tydlig förbättring från dagens utformning. Hur Järlaleden ansluter till det befintliga cykelnätet studeras vidare i senare skede.



Figur 13 Cykel (lila=enkelriktad cykelstråk, grön= cykel i blandtrafik)

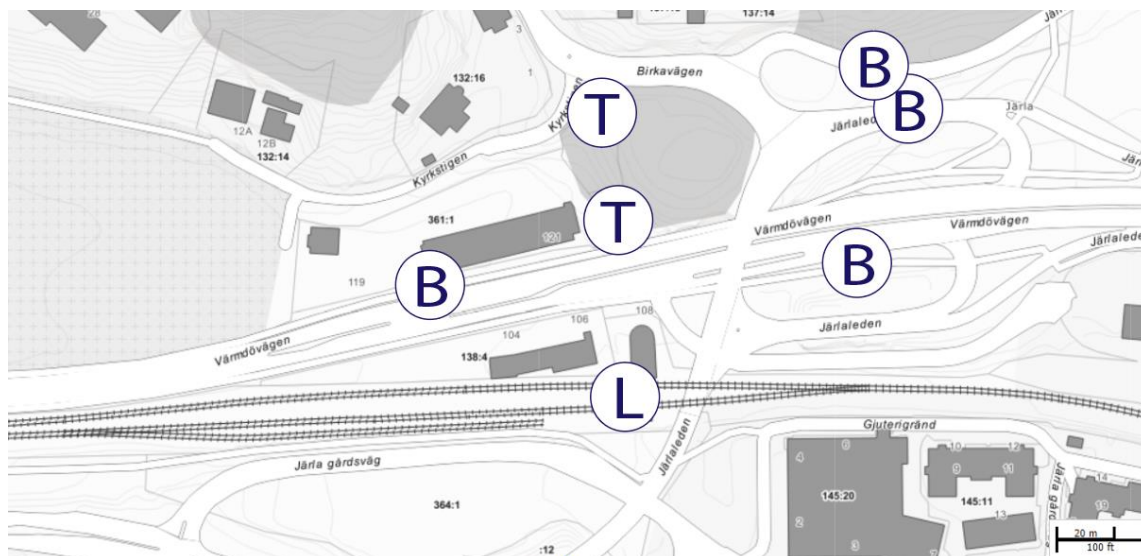
Framtida kollektivtrafik

Kollektivtrafiksystemet kommer att ändras i anslutning till planområdet i och med att tunnelbanans blå linje förlängs till Nacka. Det kommer att komma två tunnelbaneentréer inom detaljplanen, se Figur 15. En resa från Järila station till T-centralen kommer att ta omkring tolv minuter. Tunnelbanan bidrar till att området får bättre tillgänglighet till resterande av Stockholms kollektivtrafiksystem jämfört med idag. Tunnelbanan beräknas vara i bruk tio efter produktionsstart. Detta innebär att exploateringen inom planområdet förmodligen står klar innan tunnelbanans öppnande.



Figur 14 Tunnelbanan till Nacka

Saltsjöbanan och tvärbanan kommer fortsatt att ha en liknande funktion som idag. Busstrafiken via området kommer däremot att ändras till följd av att tunnelbanan öppnar. På Järlaleden, nordöst om Järlabron, planeras nya busshållplatser att anläggas, se Figur 15.



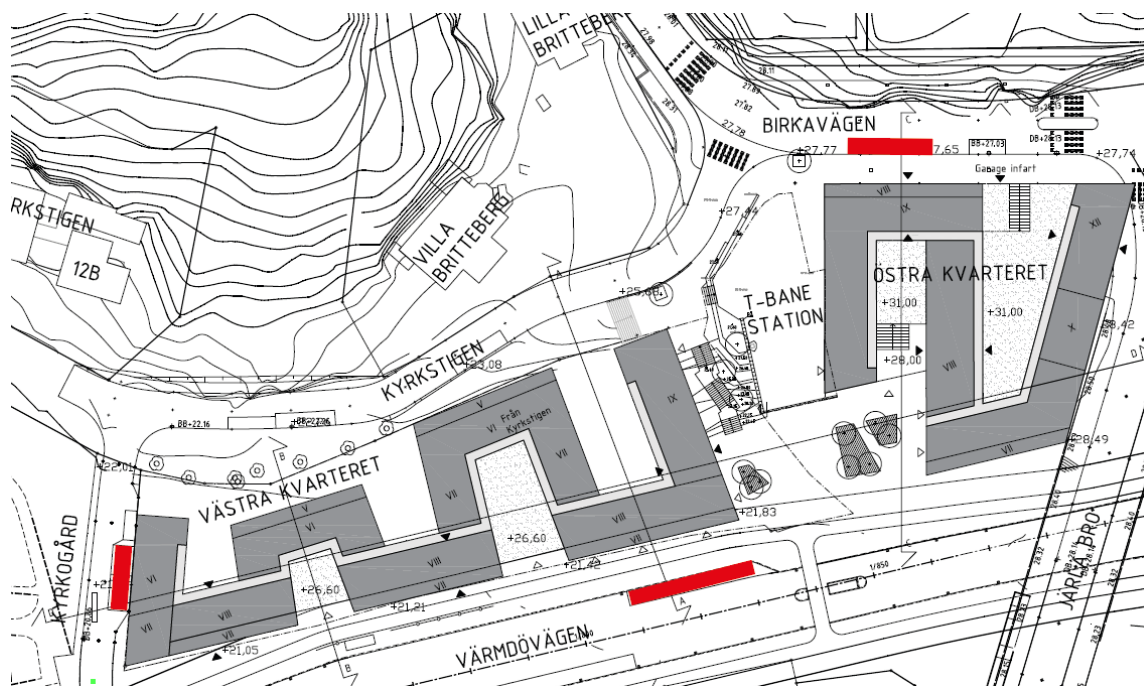
Figur 15 Framtida bällplatslägen och entréer till kollektivtrafiken

Konsekvenser för motorfordon

Biltrafiken kommer att få en snarlik framkomlighet likt idag. Den södra avfarten från Järlabron planeras att rivas. Kopplingen ersätts med en anslutning till Värmdövägen på den norra sidan av Värmdövägen. Där planeras bli en signalreglerad trevägskorsning. Det kommer resultera i längre restider i vissa relationer.

Angöring

Det kommer att tillskapas kantsstensparkering på Birkavägen och Värmdövägen. Det ska finnas tillgänglig angöring 25 meter ifrån samtliga huvudentréer. Tillgänglig angöring säkerställs via garage i båda byggnaderna.



Figur 16 Planerad angröring

Parkering

Antalet parkeringsplatser för bostäder beräknas vanligtvis efter kommunens gällande parkeringstal. Nacka kommuns riktlinjer för bil- och cykelparkering för bostäder är dynamiska och flexibla. Detta innebär att parkeringstal för bilar tas fram genom en beräkningsmodell som tar hänsyn till projektets läge, storlek på lägenheter och övriga förutsättningar.

Enligt ”Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka”, antaget av kommunstyrelsen 2016-12-06 finns möjlighet för exploatörer att genom att vidta särskilda mobilitetsåtgärder för att minska efterfrågan på att äga en egen bil. Med tanke på platsens goda läge i direkt närhet till kommande tunnelbana har en mobilitetsutredning tagits fram. I denna föreslås parkeringstalet att sänkas och införa ett antal mobilitetsåtgärder. Exempelvis föreslås mobilitetsåtgärder såsom distansarbetsplatser, grovavfall- och återbruksrum, cykelpool och en mobilitetspott till de boende. Se *Mobilitetsutredning Järlnorr* (Tyréns, 2019) för mer information.

Om Nackas vanliga parkeringstal skulle använts skulle 206 bilparkeringsplatser för bostäderna behöva byggas. För planerad verksamhetsyta om 275 kvm behövs fem parkeringsplatser. Eftersom garagen planeras regleras med samnyttjande behöver dessa fem parkeringar för verksamhetsytorna inte öka parkeringstalet.

Cykelparkering

Antalet parkeringsplatser för bostäder ska beräknas efter kommunens gällande parkeringstal. Exploateringen kräver att 855 cykelparkeringsplatser byggs för de planerade bostäderna. I det västra kvarteret ska 548 av dessa anläggas och 307 cykelparkeringsplatser i



det östra kvarteret. För verksamhetsytorna krävs att fem cykelparkeringsplatser anordnas. Det blir således totalt 860 cykelparkeringar som ska säkerställas.

Framtida flöden

Nacka kommun har tagit fram en trafikprognos för Västra Sicklaön för år 2040 där samtlig ny planerad exploatering ingår. Inom området har inga särskilda platser uppmärksammats som belastade. Prognosen för år 2040 visar på en ökad trafik på Värmdövägen och Birkavägen men på en minskad trafik på Järlabron.

Trafikprognos år 2040 hade vissa ingångsvärden som har ändras under planeringens gång och kan komma att ändras ytterligare. Detta innebär att trafikflöde per dygn kan minska eller öka beroende på utfall av planerad bebyggelse på västra Sicklaön. Trafiksiffrorna är således endast en kvalificerad gissning på hur framtida trafikflöden kan bli.

Eftersom planområdet planeras att ha färre parkeringsplatser kommer även alstringen till området att vara lägre. Vanligtvis räknar man med en alstring om cirka 2-2,5 rörelser per dygn och lägenhet. Inom detaljplaneområdet förväntas en alstring omkring 1 rörelse per dygn och lägenhet. Detta skulle innebära att exploateringen innebär 365 rörelser extra i vägnätet. Tunnelbanans entréer kommer att tillskapa alstring i form av hämtning och lämning samt taxiverksamhet.