

Trafikutredning Traversen

Sickla köpkvarter, Nacka kommun
2020-01-13



Beställare: Elisabet Forsell, Atrium Ljungberg AB

Beställarens
projektnummer:

Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB

Uppdragsnamn: Trafikutredning Traversen

Uppdragsnummer: 3971

Datum: 2020-01-13

Uppdragsledare: Patrik Lundqvist

Handläggare/utredare: Ellen Fredholm

Granskare:

Status: Granskningshandling

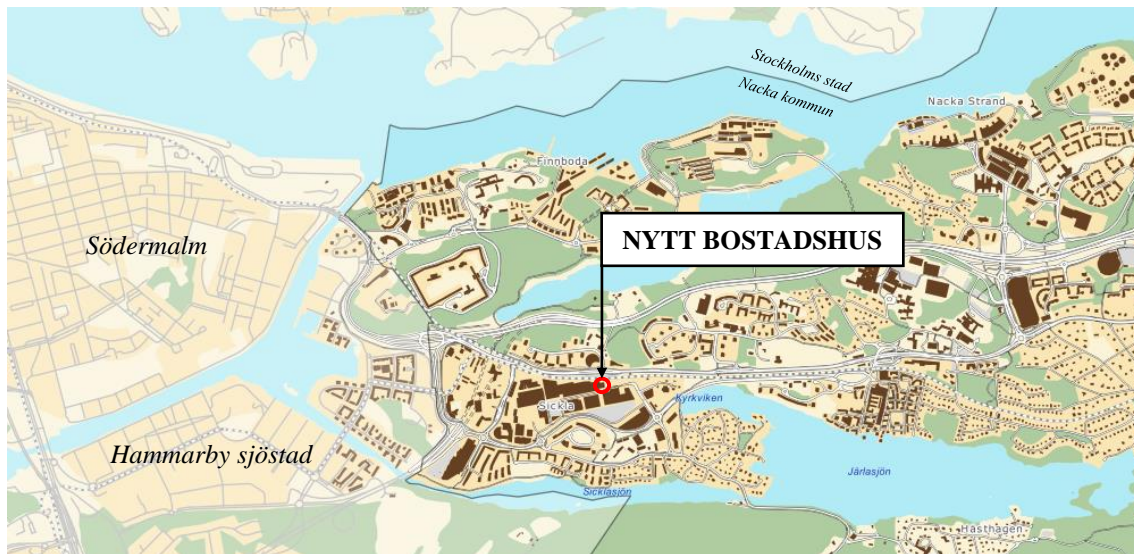
Innehåll

1. Bakgrund	4
1.1. Uppdraget.....	4
1.2. Förutsättningar	5
2. Nuläge	6
2.1. Allmänt.....	6
2.2. Gång och cykel.....	7
2.3. Kollektivtrafik	7
2.4. Motorfordon	8
3. Pågående planering	9
4. Förslaget	11
4.1. Allmänt.....	11
4.2. Gång- och cykeltrafik.....	11
4.3. Varumottagning	12
4.4. Cykelgarage och Soppantering	13
5. Parkeringsbehov	17
5.1. Allmänt.....	17
5.2. Beräkning av antalet bilplatser	17
5.3. Beräkning av antalet cykelplatser	20
5.4. Föreslagen bilparkering.....	20
5.5. Föreslagen cykelparkering	20
6. Trafikprognoser	21
7. Samlad bedömning/Slutsatser	22
8. Referenslista	23

1. BAKGRUND

1.1. Uppdraget

På Simbagatan, inom Sickla köp kvarter i Nacka kommun, planerar Atrium Ljungberg att uppföra ett punkthus. Byggnaden ska uppföras på en befintlig byggnad och planeras innehålla kring 80 lägenheter, eventuellt i form av hyresrätter. Structor Mark Stockholm AB har anlåtats av Atrium Ljungberg AB för att genomföra en trafikutredning i och med nybyggnationerna.



Figur 1: Översikt

Syftet med den här utredningen är att redogöra för nuvarande trafiksituation, målpunkter nu och i framtiden samt nybyggnationernas trafikpåverkan på den befintliga utformningen. Utredningen kommer ligga till grund för framtagande av ny detaljplan som byggnationerna medför.

1.2. Förutsättningar

I nära anslutning till det föreslagna bostadshuset finns Planiaområdet där ett program har antagits. Programmet visar hur området kan se ut år 2030 med 2100 nya bostäder, skolor, parker och lekplatser. Dagens vägar byggs om till gator med plats för planteringar, cyklar, gående och uteserveringar. Tunnelbaneentréer planeras i Sickla köp kvarter och vid Värmdövägen/Alphyddvägen samt att en upphöjning av Saltsjöbanan planeras. Se figur nedan.



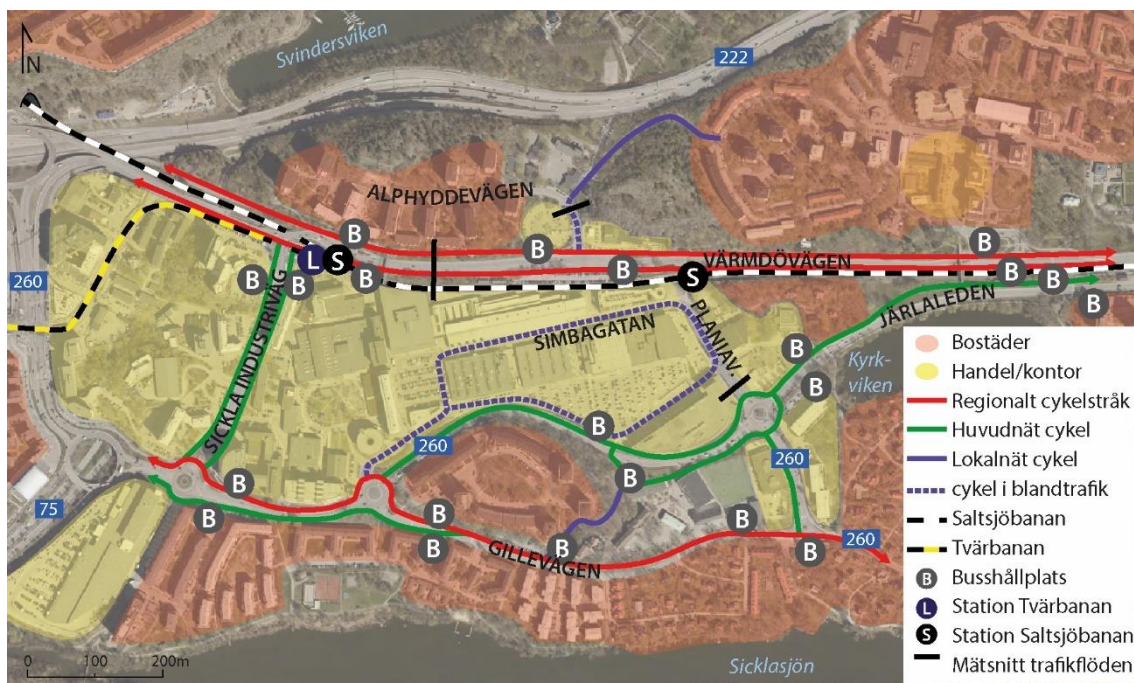
Figur 2: Antaget program för Planiaområdet (2016)

Utöver det som nämns ovan finns andra pågående planer i området, dessa beskrivs närmare i del 3 i detta PM.

2. NULÄGE

2.1. Allmänt

Det nya bostadshuset planeras byggas på en befintlig byggnad inom Sickla köp kvarter. Inom Sickla köp kvarter finns handel, kontor, restauranger, biograf, markparkering, parkeringsgarage med mera. Även anslutande bebyggelse består till stor del av handel och kontor men även bostadsbebyggelse, skolor och förskolor. I närområdet finns även, sportanläggningar, badplatser och kollektivtrafik i form av Tvärbanan, Saltsjöbanan och bussar. Väg 75, 222 och 260 är statliga vägar medan Alphyddevägen, Sickla industriväg, Värmdövägen, Planiavägen, Järlaleden och Gillevägen är kommunala. Vägarna inom Sickla köp kvarter är enskilda.



Figur 3: Nuläge och markanvändning (december 2019)

2.4. Motorfordon

Trafikdata har uppmätts 2015-11-16 på Värmdövägen, samt 2016-08-17 på Planiavägen och Alphyddevägen. De redovisas i tabellen nedan. Se även tidigare redovisad Figur 3 för lokalisering av mätsnitt.

Tabell 2: Trafikflöden

	Skyltad hastighet	Dygnstrafik	Vardag	Medelhastighet	85-perc.	Tung trafik
Värmdövägen	50km/h	6553	6553	52km/h	58km/h	14,4%
Planiavägen	40km/h	*	*	27km/h	33km/h	8,1%
Alphyddevägen	30km/h	1547	1547	27km/h	34km/h	11,6%

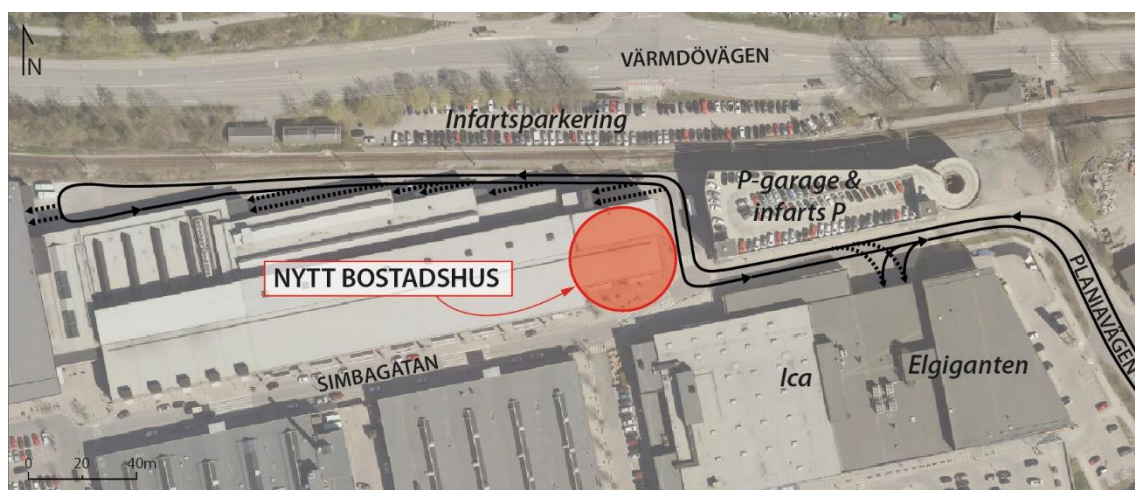
*Data saknas

Infartsparkering vid Värmdövägen nås via Värmdövägen. Infartsparkering i garage inom Sickla köp kvarter nås via Planiavägen/Simbagatan.

Leveranser och varutransporter till butiker och verksamheter norr om Simbagatan sker idag via Planiavägen och Simbagatan, förbi det planerade bostadshuset för att angöra lastkajer norr om byggnaderna. Angöring till kajerna kräver backrörelser.

Varutransporter till Ica och Elgiganten, söder om Simbagatan sker via lastkaj mellan butikerna. Denna angöring kräver backrörelser längs Simbagatans södra sida.

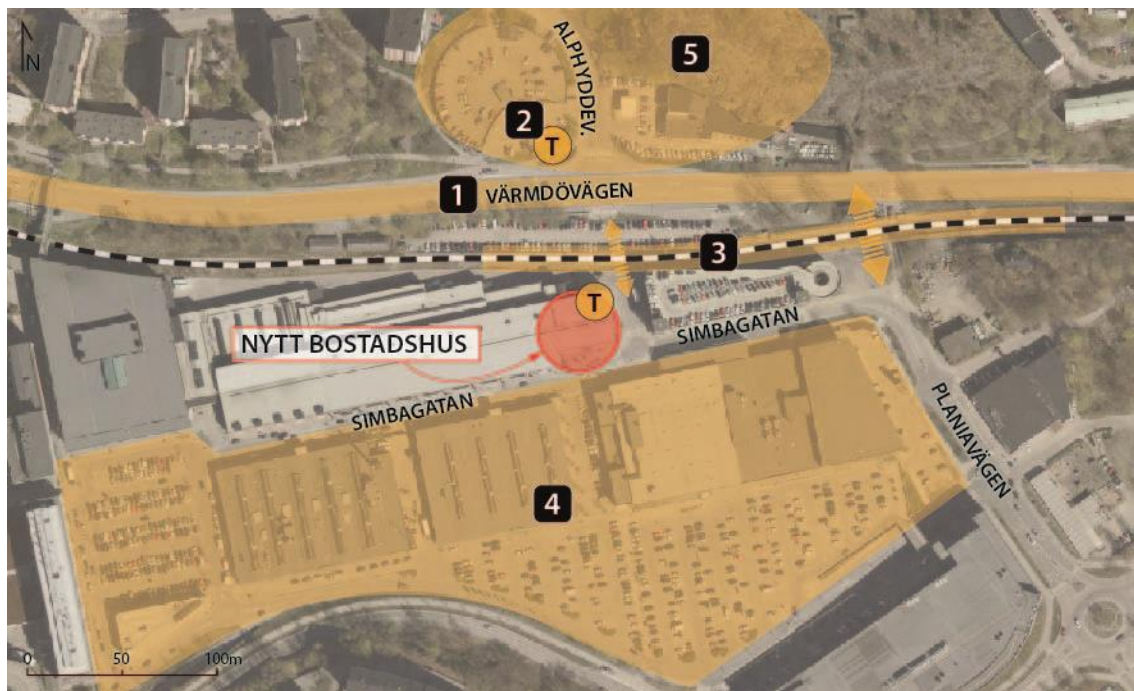
Uppgift om trafikflöden längs Simbagatan saknas, men flödet längs dess västra del uppskattats till cirka 1400 fordon per dygn medan flödet öster om p-garaget uppskattas ligga kring cirka 3500 fordon per dygn.



Figur 5: Angöring leveranser

3. PÅGÅENDE PLANERING

I samband med utbyggnad av tunnelbana till Nacka sker det inom Nacka kommun ett omfattande arbete med planering och exploatering av bostäder samt utökad infrastruktur. De pågående planerna i närheten till det nya bostadshuset redovisas i Figur 6 och beskrivs nedan.



Figur 6: Pågående planering

1. Värmdövägen i Nacka stad

Värmdövägen ska längs Sickla Köpkvarter och vidare öster ut mot Nacka Forum byggas om till stadsgata som är trygg för gående och cyklister. Gatan ska utformas på ett sätt som inbjuder till stadsliv, bland annat genom grönska, affärer och restauranger längs vägen.

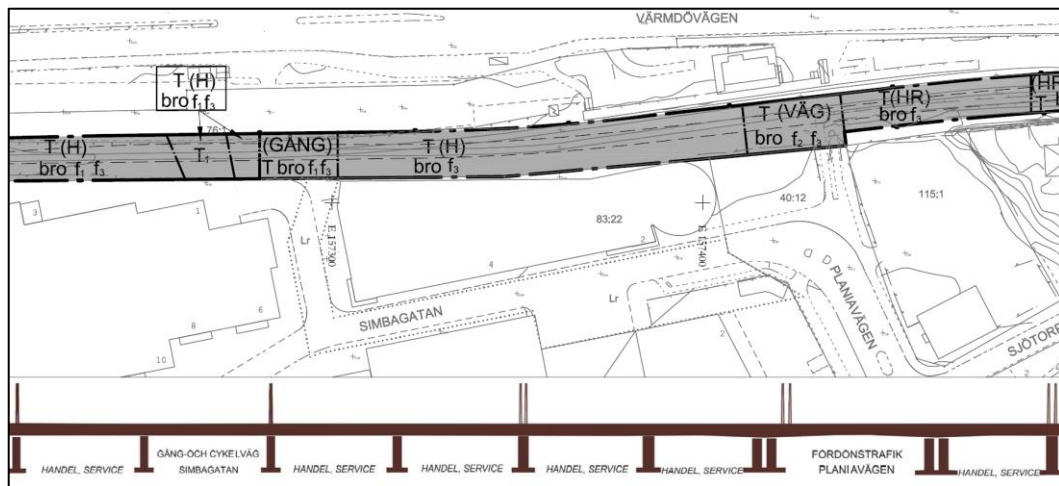
2. Tunnelbana till Nacka

Förlängning av tunnelbanans befintliga blå linje från Kungsträdgården till Nacka Forum, via Sickla och Järla. Nya Tunnelbaneentréer planeras både norr och söder om Värmdövägen. Entrén på Värmdövägens södra sida kommer anläggas precis intill det planerade bostadshuset, det blir en av tre entréer för Sicklas tunnelbanestation. Detta förbättrar det redan kollektivtrafknära läget ytterligare.

Detaljplan för tunnelbana till Nacka vann laga kraft den 18 oktober 2018. Byggstart planeras till 2019 och byggtiden är 7-8 år.

3. Saltsjöbanan upphöjning

Spåren planeras höjas och anläggas på en bro längs ca 300 meter. Syftet är att minska den barriär som Saltsjöbanan idag utgör och istället skapa en sammanhängande stadsmiljö med plats för gående, cyklister, kollektivtrafikanter och bilister. Saltsjöbanans station "Nacka station" utgår. Ny gång- och cykelförbindelse skapas under saltsjöbanans bro i höjd med Alphyddevägen. Planiavägen ges ny möjlig anslutning till Värmdövägen.



Figur 7: Exempel på Saltsjöbanans upphöjning och ny anslutning vid Planiavägen

Planskild korsning under Saltsjöbanan innebär förbättrade nord-sydliga kopplingar för samtliga trafikanter.

Arbetet med att utreda olika alternativ pågår. Ett antagande av detaljplan beräknas till 2020.

4. Bebyggelse

På befintlig parkeringsplats för Sickla köp kvarter finns planer för omvandling till bebyggelse med kontor, bostäder samt levande bottenvåningar. Något projekt för detta är dock ännu inte startat.

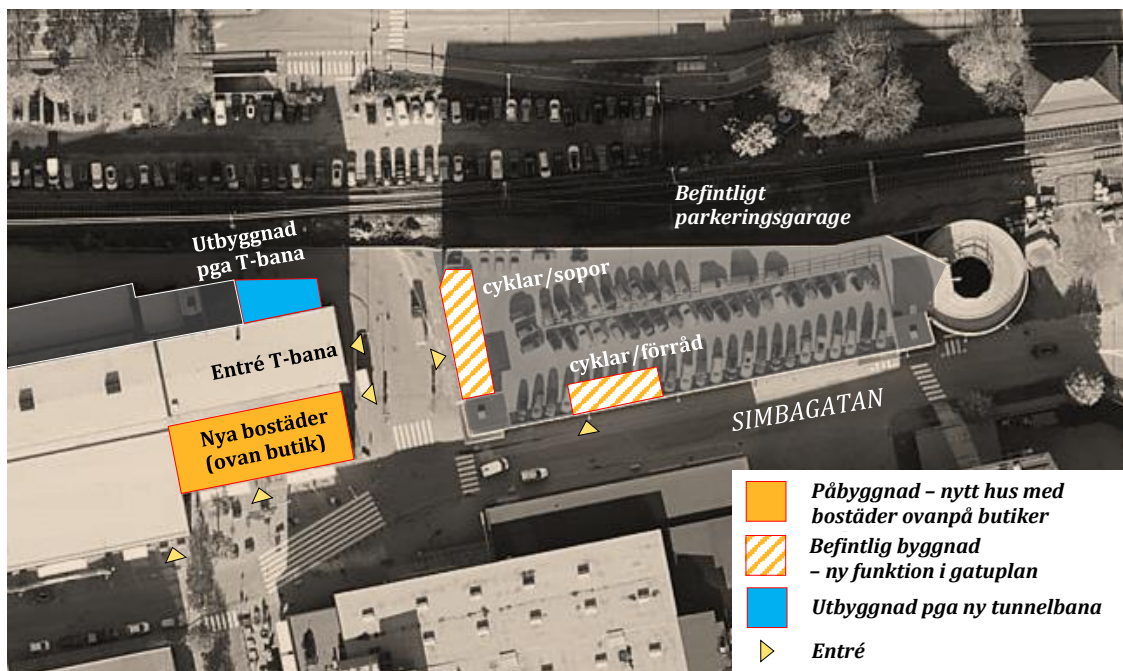
5. Bebyggelse

Vid Alphyddevägen norr om Värmdövägen pågår planering för tillkommande bostäder, förskolor och verksamhetslokaler samt utbyggnad av befintlig skola. Totalt planeras för ca 900 bostäder. Projekten befinner sig i tidigt detaljplaneskede, någon tidplan för utbyggnad finns inte ännu.

4. FÖRSLAGET

4.1. Allmänt

Förslaget innebär uppförande av en byggnad om totalt 16 våningar, innehållandes kring 80 nya lägenheter, precis i hörnet av Simbagatan och den lokalgata som leder mot varumottagningen norr om byggnaden. De två nedersta våningarna planeras för butiker och de resterande 14 våningarna för bostäder. Huset hamnar i direkt anslutning till planerad uppgång för framtida tunnelbanestation Sickla.



Figur 8: Förslaget med entréer och nya funktioner markerade

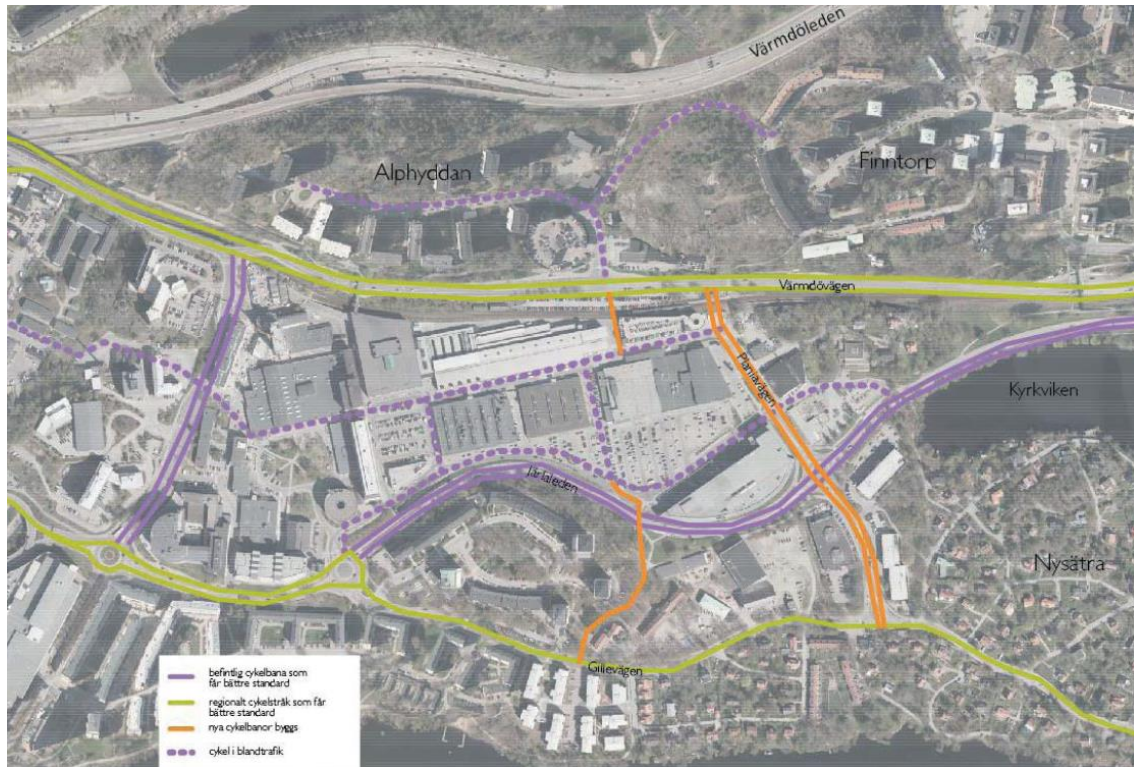
4.2. Gång- och cykeltrafik

Det nya huset placeras i liv med befintlig byggnad och påverkar därmed inte befintlig gångbana och dess funktion. Tillkommande entréer medför dock nya målpunkter och en ökad gångtrafik vid platsen, främst på grund av framtida tunnelbana och det gång- och cykelflöde som följer av Saltsjöbanans upphöjning.

Längre österut längs Simbagatan korsar leveranserna till/från Ica och Elgiganten den södra gångbanan. Bra därmed att skapa goda möjligheter att leda fotgängare längs norra sidan av Simbagatan redan i höjd med det nya bostadshuset.

Cykelning längs Simbagatan sker i nuläget i gatan, inga planer finns heller på att anordna cykelbana längs dess sträckning.

Åtgärder som tar om hand den framtida nya gång- och cykeltrafiken under Saltsjöbanan bör utredas mer i detalj framöver. Figuren nedan visar principen för det föreslagna framtida cykelvägnätet.



Figur 9: Föreslaget framtida cykelvägnät (Program för Planiaområdet, 2016)

4.3. Varumottagning

Befintlig varumottagning är tänkt att fungera på samma sätt även i framtiden. Detta är därmed en förutsättning för tillkommande gång- och cykelstråk. Stor vikt behöver läggas på utformningen av utrymmet mellan parkeringsgaraget och det nya bostadshuset.

En genomsnittlig dag trafikeras sträckan av cirka 20 transporter under perioden 07-16. För maximal längd på fordon gäller 12-meter. Transporterna sker ganska jämnt fördelat över dagen med kring 2-3 transporter per timme perioden 07-11 samt perioden 12-15. Samma antal transporter kan förväntas på sträckan även framöver.

4.4. Cykelgarage och Sophantering

Cykelgarage och Soprum planeras till en del av nuvarande parkeringsgarage i byggnaden direkt öster om det planerade bostadshuset. Detta innebär tillkommande gång- och cykelrörelser tvärs lokalgatan mellan de två byggnaderna och därmed ökad risk för konflikter mellan gående/cyklister och leveranstrafiken. Med tanke på framtida flöden på grund av Saltsjöbanans upphöjning och nya tunnelbanan innebär detta att platsen får ytterligare ökad trafikering av oskyddade trafikanter.



Figur 10: Upphöjning av Saltsjöbanan i höjd med lokalgatan vid Traversen (White och Atkins 2015)

För att säkerställa trafiksäkerheten föreslås att gatan görs upphöjd i mötet med Simbagatan – antingen som genomgående gångbana eller som upphöjt övergångsställe. Det kan även bli aktuellt att hela platsen mellan byggnaderna görs om till ett gångfartsområde eller dylikt.

För att säkerställa framkomligheten för leveranser till/från Sickla köpkvarter som angör via lokalgatan mellan bostadshuset och parkeringsgaraget anläggs en angöringsficka eller annat utrymme för sopbilen. Detta innebär dock att gångbanan antingen blir smalare eller att utrymme tas från körbanan. Oavsett blir framkomlighet och trafiksäkerhet något negativt påverkad, men enbart vid enstaka tillfällen.

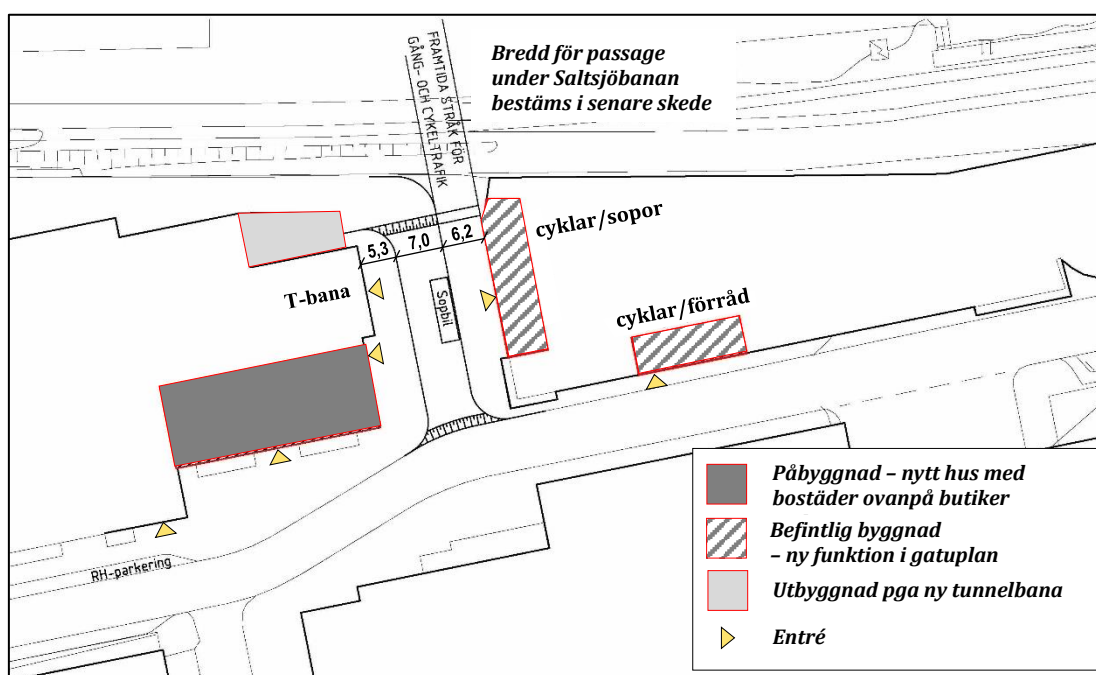
Tömning av sopor kommer rimligtvis ske maximalt en gång per vecka, sopbilen innebär därmed inte ett störande moment mer än vid mycket begränsad tid. Om sopbil har egen ficka för angöring klaras passerande fordon utan problem (12-meters), men om sopbil stannar i gatan uppstår en situation med sämre sikt och krav på lägre hastigheter för passerande.

4.4.1. Utformningsförslag

Ett par möjliga alternativa utformningar har utretts för säkerställande av framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för sophertering samt för boende att nå cykelgaraget. I båda alternativen har parkering för rörelsehindrade (RH-parkering) markerats längs Simbagatan. RH-parkeringen säkerställer tillgänglighet för rörelsehindrad inom 25 meter, men skulle om så önskas kunna placeras något längre österut och därmed inom 10 meter från entré – dock påverkar detta befintligt övergångsställe tvärs Simbagatan.

Alternativ 1 - Huvudalternativ

En angöringsplats för sophertering anläggs i gatan i anslutning till soprummet. Lokalgatan mellan det nya bostadshuset och soprum/cykelgarage höjs upp och blir i samma nivå som gångbanan.



Figur 11: Alternativ 1 – lång upphöjning

Konsekvenser:

Angöringsplatsen ger god tillgänglighet för yrkestrafiken som hämtar soporna. Sopbilarna hamnar dock på den upphöjda ytan och blir vid det tillfälle per vecka som tömning sker ett störande inslag för gående och cyklister. Med tanke på hur pass sällan och hur pass kort tid som fordonet angör behöver inget reserverat utrymme skapas – detta jämfört med anordnad ficka som i alternativ 2.

Den upphöjda ytan skapar goda förutsättningar för trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för gående i alla riktningar. I detaljutformning är det dock viktigt att utformning sker med hänsyn till personer med funktionshinder, exempelvis att ledstråk anläggs.

Nedan kan ses några exempel från andra platser där upphöjning använts för att medge viss motorfordonstrafik i låga hastigheter, men samtidigt ge mer utrymme för fotgängare och cyklister.



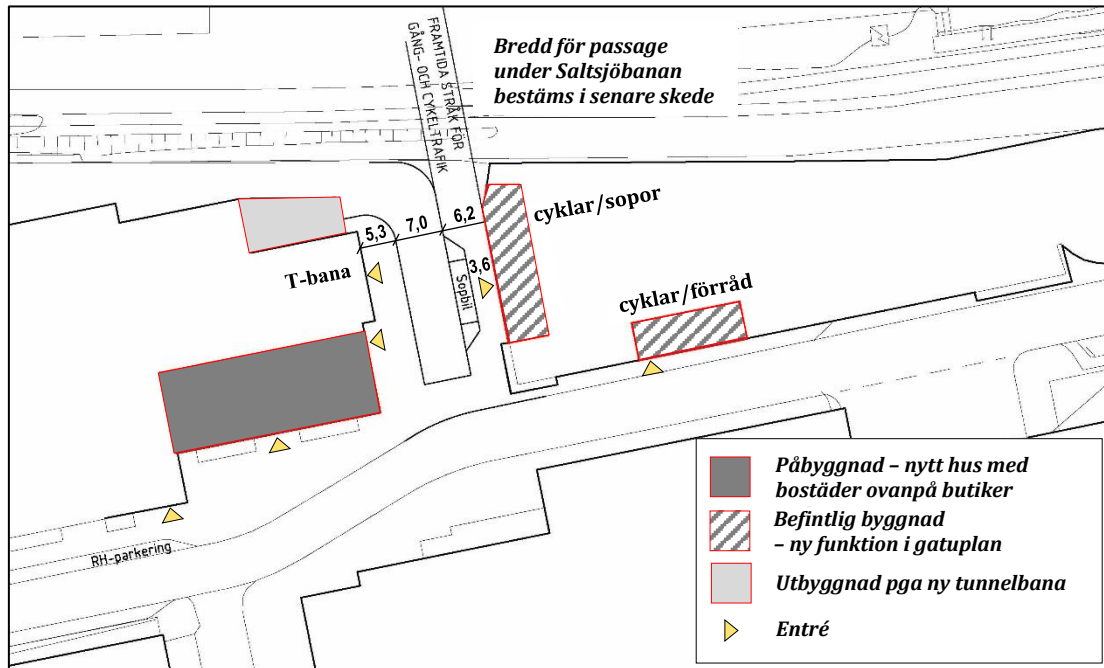
Sloane Street (Holbein place), London



Mariahilfer Strasse, Wien (*Lastplats markerad*)

Alternativ 2

En angöringsficka för sophantering anläggs i anslutning till soprummet. Korsningen vid Simbagatan utformas med genomgående gångbana.



Figur 12: Alternativ 2 – upphöjning/genomgående gångbana längs Simbagatan

Konsekvenser:

Angöringsfickan ger god tillgänglighet för yrkestrafiken som hämtar soporna, men ett avsmalnat utrymme till gångtrafikanter. Den genomgående gångbanan skapar goda förutsättningar för trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för gående i öst-västlig riktning.

Den genomgående gångbanan innebär inte kortaste (genaste) möjliga väg för boende i det nya bostadshuset som ska till/från cykelgarage och soprum, men ingen större omväg erfordras.

Det kan även vara aktuellt att skapa en passage för gående i lokalgatans norra del för att skapa goda förutsättningar för gående i nord/sydlig riktning.

5. PARKERINGSBEHOV

5.1. Allmänt

Med tanke på den planerade byggnadens läge vad gäller närhet till kollektivtrafik, handel och annan service skulle mer eller mindre ett parkeringstal på noll platser antagligen kunna motiveras. I detta skede används dock den modell som gäller för Nacka för framräknande av parkeringsbehov.

5.2. Beräkning av antalet bilplatser

Parkeringstal anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandahållas i samband med ny- och ombyggnation. Nackas modell för att beräkna parkeringstal är projektspecifik utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (ex närhet till kollektivtrafik och service) samt vilken storlek på lägenheter som byggs. Nacka erbjuder även byggherren att reducera parkeringstalet i utbyte mot att byggherren åtar sig att ordna mobilitetsåtgärder.

Modellen utgår från nedanstående principer.

1. Generellt grundintervall
2. Lägesbaserat parkeringstal. Lägeskvaliteterna beror på närhet till kollektivtrafik och lokal service.
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på storlek på lägenhet.
4. Gröna parkeringstal, ett erbjudande till byggherrarna att sänka parkeringstalet med hjälp av mobilitetsåtgärder.

5.2.1. Generellt grundintervall

Utredningsområdet ligger i parkeringszon (område) A för framtagande av parkeringstal för Nacka (*Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka 2016-12-06*), vilket innebär att planerad bebyggelse har ett gynnsamt läge för andra färdmedel än bil, se figur nedan.

Utgångsläget för parkeringstalet är därmed 0,7 för detta område.



Figur 13: Parkeringszoner enligt Nacka

5.2.2. Lägesbaserat parkeringstal

Baserat på områdets läge i förhållande till befintlig centrumfunktion och planerad Tunnelbana erhålls en reduktion om 10 procent.

5.2.3. Projektspecifikt parkeringstal

Det projektspecifika parkeringstalet påverkas av storlekssammansättningen på de lägenheter som byggs.

Små lägenheter definieras som 2:or eller mindre och får en reduktion av parkeringstalet på 30%. Stora lägenheter definieras som lägenheter som är större 2:or och de får ett tillägg på parkeringstalet på 20%.

Av de kring 80 planerade lägenheterna kategoriseras enligt detta ungefär en tredjedel som stora (28 st) och resterande som små (52 st).

Utöver detta ska parkeringstalet enligt Nacka räknas upp med 10% för att inrymma besöksparkering på kvartersmark.

5.2.4. Gröna parkeringstal

Nacka kommun ger även möjlighet till gröna parkeringstal förutsatt genomförandet av olika mobilitetsåtgärder som kan motivera reduktion av antalet parkeringsplatser som ska anordnas. Mobilitetsåtgärder kan vara olika ambitiösa och olika kostsamma samt ha olika stora effekter. Nacka har därför valt att paketera mobilitetsåtgärderna i två olika nivåer.

Ett mobilitetspaket på medelnivå ger 10 % reduktion och ska innehålla minst 3 av nedanstående 5 åtgärder. Genomförandet av alla åtgärder ger 25% reduktion på parkeringstalet.

- Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.
- Byggherren betalar medlemskap i bilpool minst 10 år. Bilpoolsplats ska ordnas på kvartersmark.
- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Förbättrade cykelfaciliteter med exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning.

I detta skede för Traversen väljs dock att inte av denna anledning föreslå genomförande av ovanstående åtgärder. Ingen specifik reduktion erhålls därmed för gröna p-tal.

5.2.5. Sammanställning

För beräkning av parkeringsbehovet finns ett Excel-dokument framtaget som tar hänsyn till ovanstående faktorer, se figur nedan.

Parkeringsstal med närhet till lokala centrum eller tunnelbana							
Grundtal	Justering lägesbaserat P-tal	Justering lägenhetsstorlek		Justering besöksparkering		Parkeringsstal	
		Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er	Små lgh:er	Stora lgh:er
0,7	0,63	0,441	0,756	0,4851	0,8316	25	23
Totalt antal parkeringsplatser							49
Inklusive parkering för bilpool							

Projektnamn	Antal lgh:er	Antal små lgh:er	Antal stora lgh:er
Traversen	80	52	28
		52	28

Fyll i uppgifter om ditt projekt här:

Figur 14: Beräkning av parkeringsstal för bostäder enligt modell framtagen av Nacka

Inom området planeras för kring 80 lägenheter, varav 28 större lägenheter och resterande små. Enligt framräknade p-tal i kommunens excel-dokument ger detta nedanstående totala parkeringsbehov inklusive besöksparkering.

Större lägenheter $28 \times 0,832 = 23,3$

Små lägenheter $52 \times 0,485 = 25,2$

Efter summering och avrundning uppåt erhålls ett totalt behov om 49 parkeringsplatser för bostäderna.

5.3. Beräkning av antalet cykelplatser

Även för cykelparkering finns en parkeringsnorm som gäller för bostäder. För cykelparkering till boende ställer kommunen följande krav:

Lägenhetsstorlek	Antal cykelparkeringar (P-tal)
Små lägenheter; 1:or och 2:or	2 parkeringsplatser för cykel
3:or	3 parkeringsplatser för cykel
4:or	4 parkeringsplatser för cykel
5:or	5 parkeringsplatser för cykel
6:or och större lägenheter	6 parkeringsplatser för cykel

Figur 15: Kommunens krav på cykelparkering (nacka.se)

Enligt lägenhetsfördelningen, se figur nedan, innebär detta ett totalt behov om att anordna 188 cykelparkeringsplatser för bostäderna.

Lägenhetsstorlek	Antal lägenheter	P-tal	Antal cykelparkeringsplatser
1:or och 2:or	52	2	104
3:or	28	3	84

Figur 16: Sammanställning av antal lägenheter/storleksfördelning

5.4. Föreslagen bilparkering

Här förslås att erforderlig parkering om 49 platser erbjuds och reserveras inom befintligt parkeringsgarage i intilliggande byggnad där en stor del vakanser finns i dagsläget.

Ett eventuellt införande av samnyttjande av parkeringsgaraget för att på så vis reducera det totala behovet av parkeringsplatser anses inte nödvändigt för denna parkeringsanläggning, men om samnyttjande skulle bli aktuellt erfordras en separat utredning för att fastställa exakt behov av antal parkeringsplatser.

5.5. Föreslagen cykelparkering

Cykelparkering är tänkt att lösas genom att ett cykelgarage anordnas i västra delen av det närliggande parkeringshuset där möjlighet har skapats för anordnandet av upp till cirka 200 cykelparkeringsplatser.

Placeringen av cykelgaraget innebär ett ökat flöde tvärs lokalgatan, även för barn. Stor vikt behöver därför läggas vid utformning av denna plats för att säkerställa trafiksäkerheten.

6. TRAFIKPROGNOSER

Trafikflödet förutsätts vara i princip oförändrat med tillförandet av det nya bostadshuset. Förutsatt 49 parkeringsplatser och ett genomsnittligt resande om 2 rörelser per plats och dag, dvs en resa per bil, skulle detta innebära 98 trafikrörelser. Det låga antalet resor motiveras av det optimala kollektivtrafikläget. På ett dygn blir bilflödet i princip försumbart.

För gångtrafiken kan antas att det för 80 lägenheter i genomsnitt bor 2 personer per lägenhet och skulle alstra cirka 800 rörelser per dygn förutsatt 5 per dag och person. Under maxtimmen kan då antas 10%, dvs 80 rörelser.

Med tanke på pågående projekt kommer utöver boende i Traversen alstras en stor mängd fotgängare på grund av Tunnelbana, eventuellt upphöjd Saltsjöbana samt nya bostäder.

7. SAMLAD BEDÖMNING/SLUTSATSER

För Traversen behövs 49 parkeringsplatser för bil och för cykel behöver 188 platser anordnas enligt gällande p-norm. Dessa platser föreslås tas från befintligt intilliggande parkeringshus där ett flertal platser annars står tomma.

Enbart låga trafikflöden förväntas tillkomma på grund av tillförandet av bostadshuset och tillhörande parkeringsplatser. Detta anses därmed inte påverka trafiksituationen i området negativt.

Området kring lokalgatan mellan Traversen och parkeringsgaraget behöver utformas med stor omsorg, särskilt med tanke på framtida flöden av fotgängare och cyklister då såväl tunnelbana som upphöjning av Saltsjöbanan är genomfört. Förslagsvis görs denna plats upphöjd för att få ner hastigheterna för varustransporterna samt för att underlätta för fotgängare att korsa gatan.

I fortsatt arbete bör utreda alternativen för utformning i anslutning till cykelgarage och soprum studeras mer i detalj. De kan exempelvis kompletteras och kombineras med varandra för att skapa den mest optimala utformningen för platsen och för de som ska nyttja den.

8. REFERENSLISTA

Nacka kommun, *Program för Planiaområdet - på västra Sicklaön*, Antagandehandling 2016

Nacka kommun, *Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka*, 2016-12-06

Atkins Sverige AB, *Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station*, Teknisk utredning 2015-03-26,

Nacka kommun, *Detaljplan för Saltsjöbanans upphöjning i Planiaområdet på Västra Sicklaön*, juni 2016

<https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/>

<https://www.andreaslindinger.at/2015/01/20/viennas-mariahilferstrase-combines-pedestrian-zone-and-shared-space/>

<https://davisla.wordpress.com/2012/01/11/holbein-place-crossing-sloane-square/>