

# Trafikutredning

Järla norr

## Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
2. Nulägesbeskrivning .....	4
2.1 Vägstruktur .....	4
2.2 Gång- och cykeltrafik .....	5
2.3 Kollektivtrafik och motorfordon.....	6
3. Konsekvenser och förutsättningar av föreslagen utveckling.....	7
3.1 Utformning vägar och torg.....	7
3.1.1 Birkavägen .....	7
3.1.2 Kyrkstigen .....	8
3.1.4 Övre och nedre torgen .....	10
3.2 Konsekvenser för gångtrafik.....	11
3.2.1 Trafiksäkerhet .....	11
3.3 Konsekvenser för cykeltrafik .....	11
3.4 Framtida kollektivtrafik.....	12
3.5 Konsekvenser för motorfordon .....	13
3.5.1 Framtida flöden .....	13
3.5.1 Angöring.....	14
3.6 Parkering på kvartersmark .....	14
3.6.1 Cykelparkering.....	15

## I. 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. Förslaget innebär att området utvecklas till en kollektivtrafiknod med närhet till tunnelbana, Saltsjöbanan och busshållplats/er. Det blir en mer attraktiv, levande och trygg stadsmiljö med säkrare gång- och cykelstråk samt bättre kommunikationer till skolor och idrottsaktiviteter bland annat.



Figur 1 Områdets geografiska omgivning

## 2. Nulägesbeskrivning

Idag består området av en skogsduge, 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.

### 2.1 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.

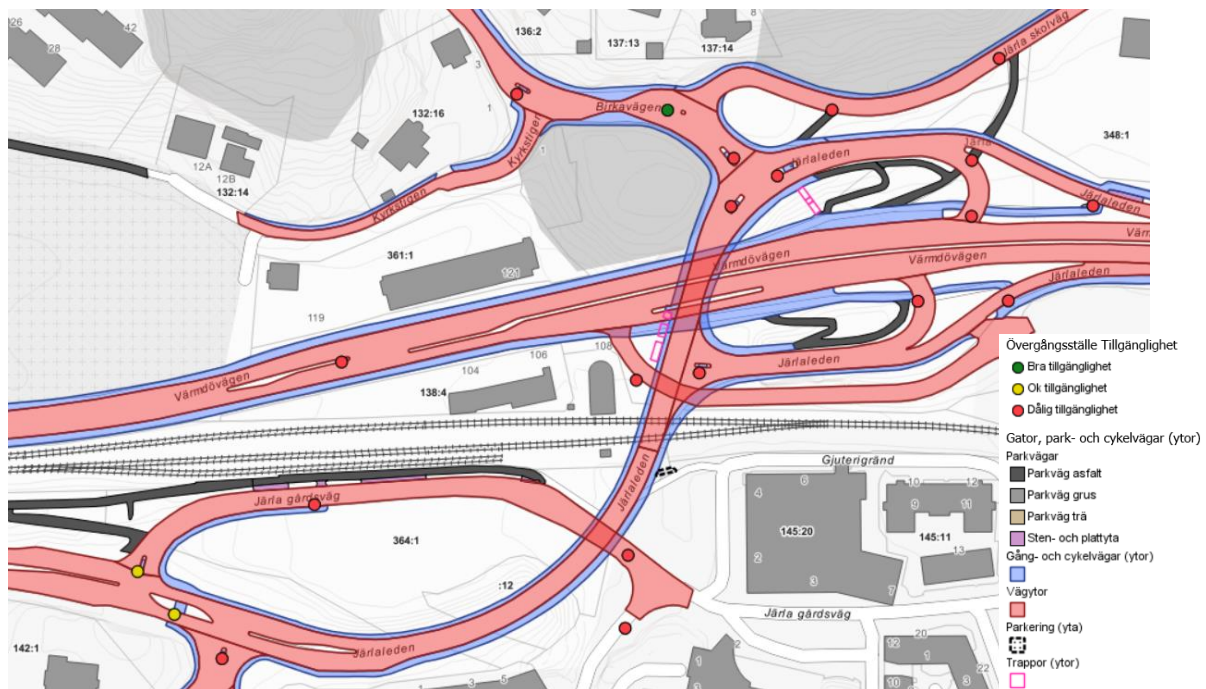


Figur 2 Befintliga för- och grundskolor i närområdet

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.

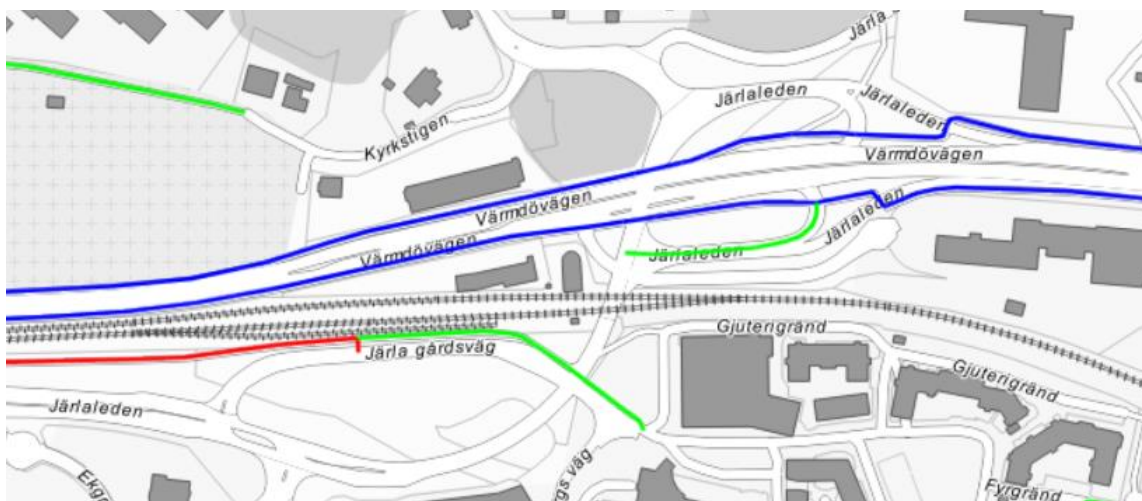
## 2.2 Gång- och cykeltrafik

Inom och intill detaljplaneområdet är det idag ett gångbanenät som delvis saknar gena kopplingar. Generellt är det smala gångbanor i området. De flesta av övergångställena 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. Järlaleden är ett huvudcykelstråk enligt kommunens cykelstrategi vilket är viktiga kopplingar för cykeltrafik inom kommunen.



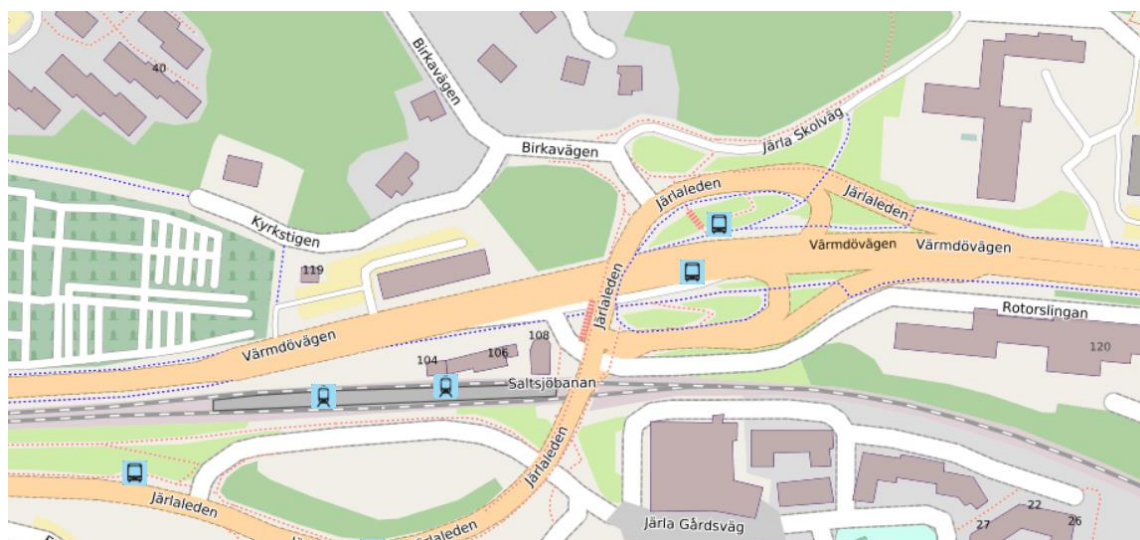
Figur 4 Nuvarande cykelinfrastruktur (blå=regionalt cykelstråk, röd=separerad cykelbana, grön=delad gång- och cykelbana)

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

## 2.3 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, Järta 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 Järta 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

### 3. Konsekvenser och förutsättningar av föreslagen utveckling

Detaljplaneförslaget omfattar utveckling av 175-390 bostäder och 1100-6200 kvm lokalyta, beroende på hur byggrätten utnyttjas. 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 norr om bebyggelsen planeras att bli en gågata. Birkavägen skjuts aningen norrut jämfört med dagens sträckning. Värmdövägen, som ligger söder om detaljplaneområdet, utvecklas i ett separat projekt och planeras få mer av en stadsgatukaraktär.

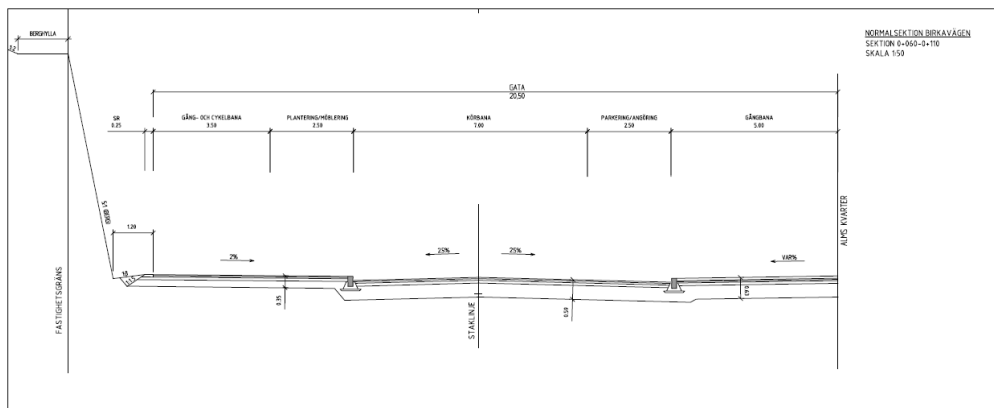
#### 3.1 Utformning vägar och torg

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

##### 3.1.1 Birkavägen

Omkring 100 meter av Birkavägen ingår i detaljplanen. På den södra sidan av Birkavägen planeras en av tunnelbanans entréer att placeras vägen planeras därför för en gångbana på 5,0 meter, en gångbana som även inkluderar träd angränsande vägen. På södra sidan planeras även för en angränsningszon på 2,5 meter. Måtten på gångbanan medger att personer kan mötas utan problem vilken anses behövas i anslutning till en tunnelbaneentré. Körbanan planeras till 7,0 meter där varje körfält är 3,5 meter brett, detta för att buss ska kunna trafikera sträckan. Idag trafikeras Birkavägen med buss 469 men kan komma att

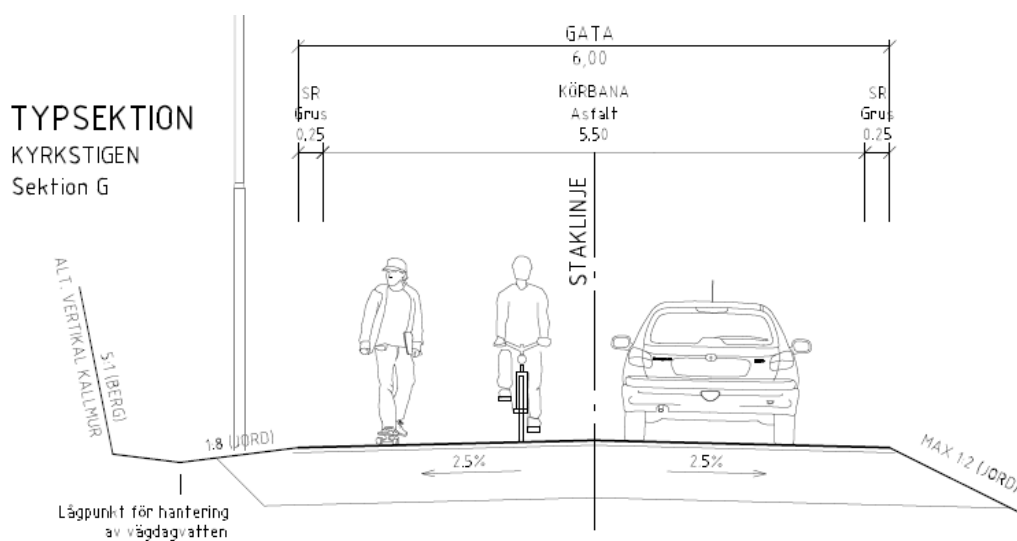
trafikeras med ytterligare bussar i framtiden. På norra sidan planeras även där en angöringsyta som även inkluderas en möbleringszon med träd. På den norra sidan planeras även en bredare gång- och cykelbana. Måtten på gång- och cykelbanan kan komma att justeras kopplat till projekt som ansluter på norra sidan.



Figur 7 Typsektion Birkavägen

### 3.1.2 Kyrkstigen

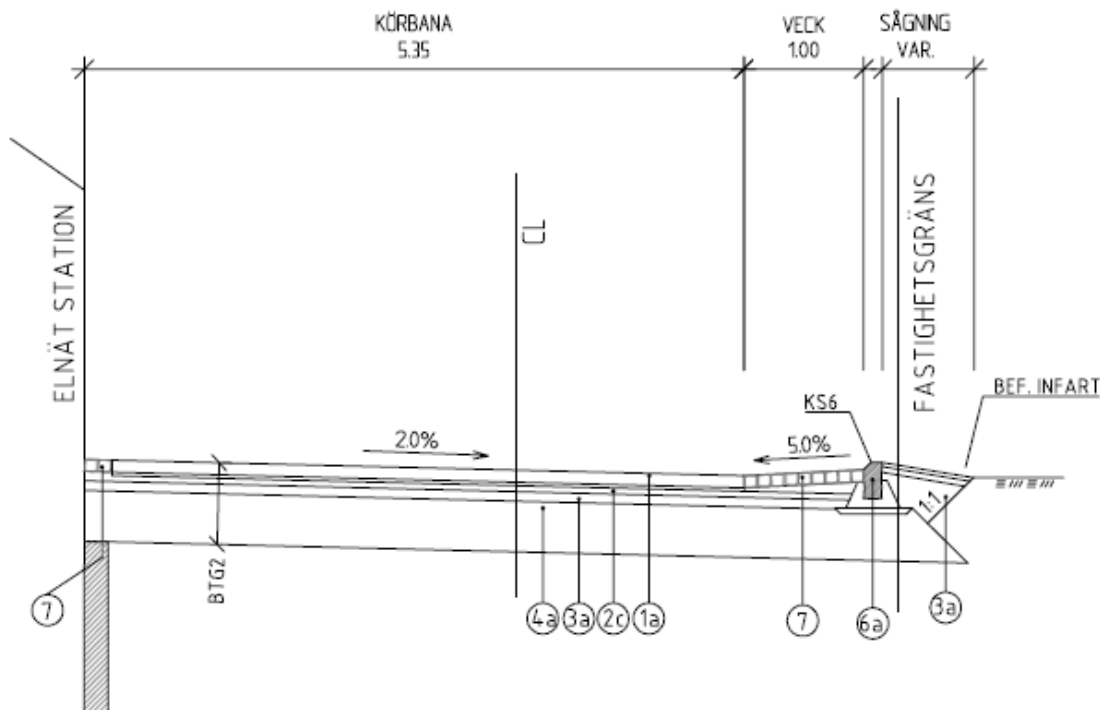
Kyrkstigen planeras som en gågata vilket innebär att det inte kommer att vara någon genomfartstrafik. Endast motorfordon som har ärende till en adress på Kyrkstigen får trafikera vägen. På gågator ska alla sorters fordon färdas i gångfart (cirka 7 km/h). Bredden på Kyrkstigen är 5,5 meter för att bevara kulturmiljön samt minimera påverkan på äldre ekar vars rötter bedöms sträcka sig under Kyrkstigen. Gående och cyklister kommer ha företräde och motorfordon ska färdas på gåendes och cyklisters villkor. Då Kyrkstigen inte kommer ha någon genomfartstrafik samt att projektet endast planerar för ett mindre garage förväntas trafikmängderna på gatan vara mycket låga. Gatans bredd möjliggör att en personbil och en lastbil kan möta varandra.



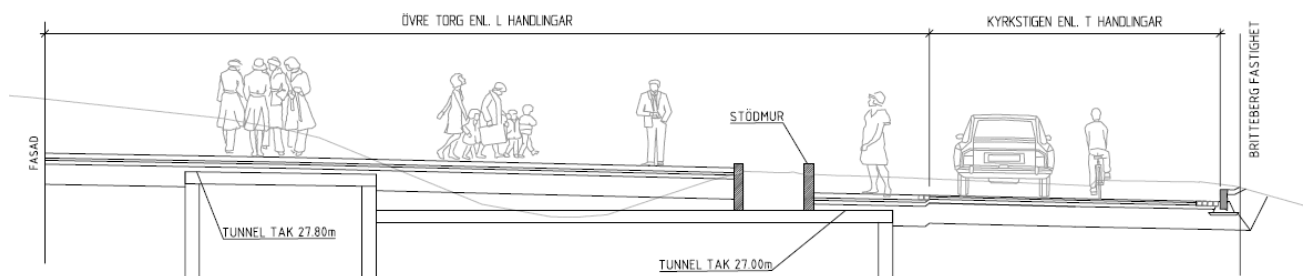
Figur 8 Typsektion Kyrkstigen



I anslutning till Kyrkstigen kommer en elnätstation att anläggas. Vid elnätstationen kommer gatubredderna att behöva smalnans av för att få plats mellan stationen och befintlig infart till anslutande fastighet. Denna lokala avsmalning är kort och sikten är bra och därmed bedöms det inte påverka vägens funktion.

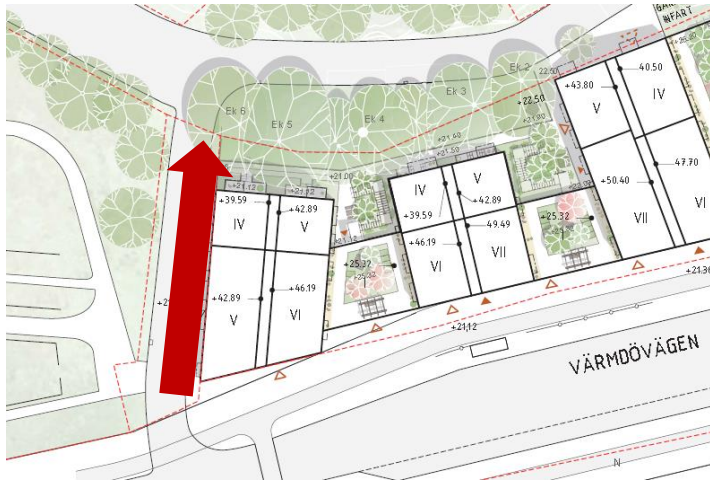


Figur 9 Sektion Kyrkstigen vid Elnätstation



Figur 10 Sektion Kyrkstigen vid övre torg

En del av Kyrkstigen planeras bli enkelriktad i norrgående riktning för biltrafik, se röd markering i figur 11. 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 vanlig vändplats för att minimera intrång i berg och rotsystem till äldre ekar.



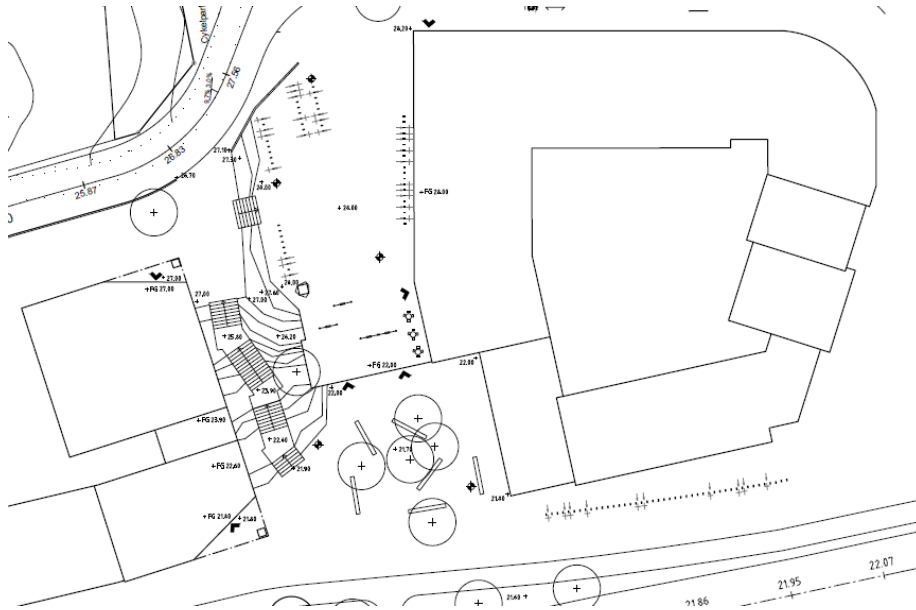
Figur 11 Enkelriktad sträcka av Kyrkstigen

Höjdsättningen av Kyrkstigen har anpassats efter de befintliga fastigheterna norr om vägen vilket har resulterat i branta lutningar. På grund av platsens topografi är den brantaste lutningen på Kyrkstigen ca 9% procent vilket innebär en låg framkomlighet för rörelsehindrade.

### 3.1.4 Övre och nedre torget

Det tillskapas ett nytt torg i anslutning till tunnelbanans entréer. 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 gå i 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 kommande projektering.



Figur 8 Illustration över tilltänkt torg

### 3.2 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 Järلابron 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.

Det planeras för två signalreglerade övergångsställen över Värmdövägen vilket kommer att skapa en koppling mellan den södra och norra sidan om Värmdövägen.

#### 3.2.1 Trafiksäkerhet

Det är många barn- och ungdomar som kommer att röra sig genom området. Korsningen Birkavägen/Järلابleden planeras att hastighetssäkras. Eftersom det går busstrafik på berörda gator kommer antingen busskuddar eller en upphöjning att anordnas. Trafikförvaltningens riktlinjer för hastighetssäkring behöver följas.

Eftersom det planeras signalreglerade övergångsställen över Värmdövägen är det inte lämpligt att hastighetssäkra övergångställena. Detta eftersom hastighetssäkring i kombination med signalreglering ökar risken för upphinnandeolyckor.

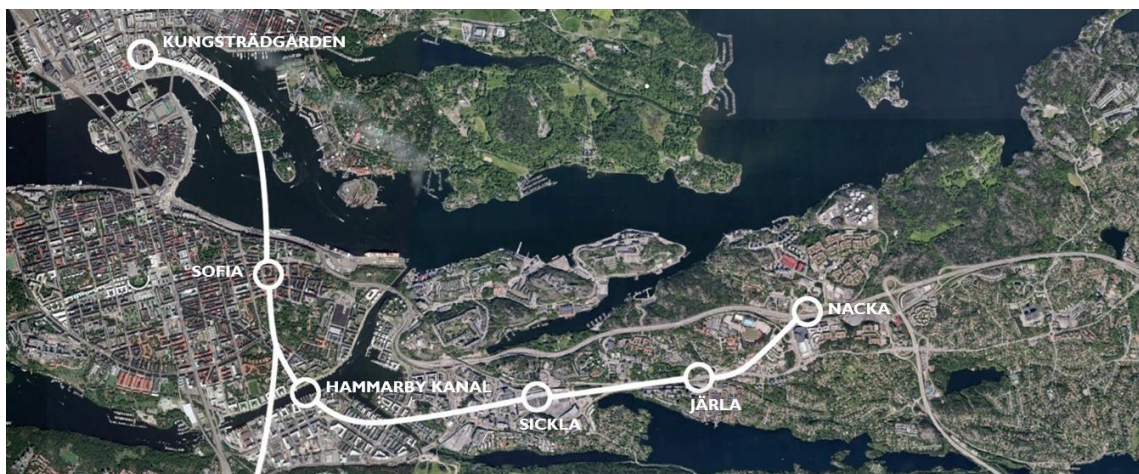
### 3.3 Konsekvenser för cykeltrafik

När Värmdövägen byggs om planeras en bättre standard för cyklister jämfört med dagens utformning. På den del av Birkavägen som berörs av detaljplanen kommer cyklister att röra sig i blandtrafik. Flödet av bilar på Birkavägen är idag lågt. 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.

Kyrkstigen planeras att 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.

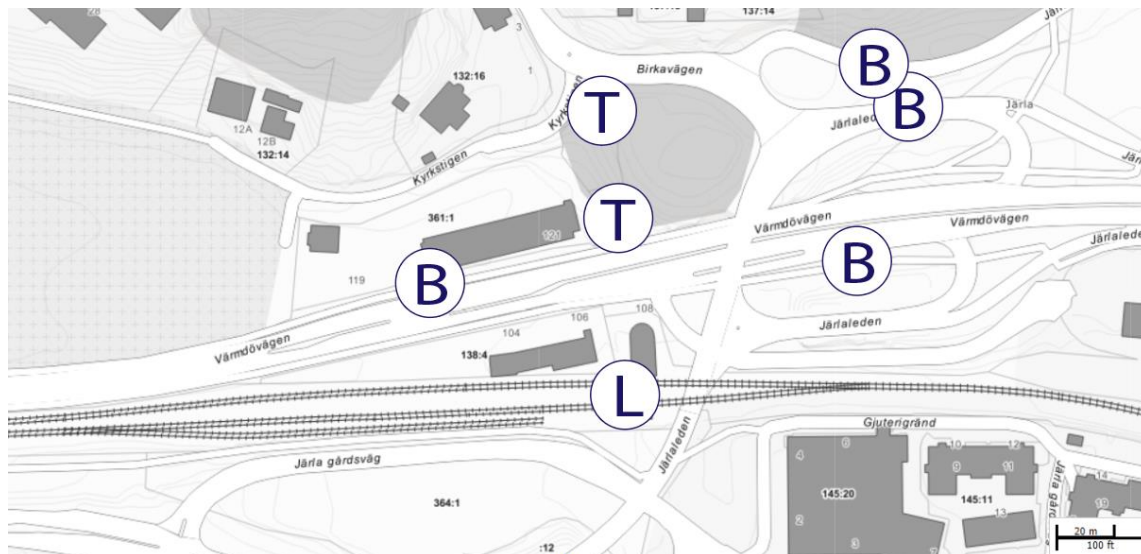
### 3.4 Framtida kollektivtrafik

Kollektivtrafiksystemet kommer att ändras i anslutning till planområdet i och med att tunnelbanans blå linje förlängs till Nacka. Det kommer att komma två tunnelbancentréer inom detaljplanen, se Figur 10. En resa från Järsla 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 år efter produktionsstart.



Figur 9 Tunnelbanan till Nacka

Saltsjöbanan och tvärbanan kommer fortsatt att ha en liknande funktion som de har idag. Busstrafiken via området kommer däremot att ändras till följd av att tunnelbanan öppnar. Trafikförvaltningen planerar en ny stombusslinje, Stombusslinje M, som kommer att trafikera Värmdövägen. På Järslaleden, nordöst om Järslabron, planeras nya busshållplatser att anläggas, se Figur 10.



Figur 10 Framtida hållplatslägen och entréer till kollektivtrafiken

### 3.5 Konsekvenser för motorfordon

Biltrafiken kommer att ha en snarlik framkomlighet som idag. Det blir en mindre koppling för motorfordon eftersom en del av Kyrkstigen enkelriktas.

#### 3.5.1 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 uppmärksammas 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.

Eftersom planområdet planeras att ha färre parkeringsplatser än vad som anges i Nackas parkeringspolicy 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.

I garaget vars in- och utfart är placerad mot Kyrkstigen planeras 39 garageplatser. Med en trafikallstring om 2,5 rörelser per dygn innebär det 98 rörelser per dygn. Nacka kommun har idag inga trafikmätningar på Kyrkstigen men trafiken kommer att öka på Kyrkstigen i och med in- och utfarten till garaget. Däremot är ytterligare 98 rörelser per dygn ett lågt flöde.

### 3.5.1 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 11 Planerad angöring

### 3.6 Parkering på kvartersmark

Antalet parkeringsplatser för bostäder beräknas vanligtvis efter kommunens gällande riktlinjer för parkeringstal. Riktlinjerna för bostäder är flexibla vilket innebär att parkeringstalet för bilar tas fram genom en beräkningsmodell som tar hänsyn till projektets läge, storlek på lägenheter och övriga förutsättningar.

Med tanke på platsens goda läge i direkt närhet till kommande tunnelbana, saltsjöbana, stombussar samt ett regionalt cykelstråk har en mobilitetsutredning tagits fram för att i detalj utreda parkeringsbehovet. I denna föreslås ett lägre parkeringstal än de kommunala riktlinjerna. För bostäder föreslår mobilitetsutredningen ett parkeringstal för bil på 0,21. För verksamheterna beror parkeringstalet på om byggnaden i framtiden inhyser kontor eller hotell. Mobilitetsutredningen för projektet anger parkeringstalet 10,5 platser/1000 BTA för kontor och 5 platser/1000 BTA för hotell.

Bakgrunden till detta motiveras med de mobilitetsåtgärder som kommer genomföras inom projektet, lägenheternas storlek samt projektets läge intill flera olika hållbara resealternativ. Exempelvis föreslås mobilitetsåtgärder såsom distansarbetsplatser, grovfall- och



återbruksrum, cykelpool och en mobilitetspott till de boende. Se Mobilitetsutredning Järla norr (Tyréns, 2021) för mer information.

### **3.6.1 Cykelparkering**

Antalet parkeringsplatser för bostäder ska beräknas efter kommunens gällande parkeringstal. Exploateringen kräver att 2 cykelparkeringsplatser per lägenhet byggs för de planerade bostäderna. Dessa ska följa utformningskraven som finns i kommunens parkeringsstrategi. För verksamhetsytorna krävs att 20 cykelparkeringsplatser anordnas per 1000 BTA vid användningen kontor. Blir det istället hotell kan parkeringstalet 10 platser /1000 BTA användas. Dock vore det fördelaktigt om möjlighet till låncyklar kunde säkerställas av hotellet.