



PM Förprojektering Planiavägen & Järlaleden

Förklaring av utformningsförslag och ställningstagande

2016-12-09

Projektchef: Petra Carlenarsson, Nacka kommun

Planarkitekt: Jenny Nagenius, Nacka kommun

Trafikenheten: Renée Klarberg & Jenny Carlsson, Nacka kommun

Upprättad av : Björn Auvinen, Iccon AB

| | | |
|---|---------------------------|---|
| 1 | Bakgrund..... | 3 |
| 2 | Förändringar | 4 |
| | 2.1 Planiavägen | 4 |
| | 2.2 Järlaleden | 4 |
| | 2.3 Simbagatan | 5 |
| | 2.4 Korsningar | 5 |
| | 2.5 Busshållplatser | 6 |
| | 2.6 Underlag..... | 6 |
| 3 | Fortsatt arbete..... | 6 |

1 Bakgrund

Inför och i samband med pågående detaljplanearbeten och stadsbyggnadsprojekt i Planiaområdet, Sickla utförs olika utredningar för att ge området en hållbar och attraktiv stadsmiljö. Syftet med detta PM är att förklara det utformningsförslag som tagits fram för Planiavägen, Järlaleden och Simbagatan samt motiven till de ställningstagande som gjorts.

Denna förprojektering avser gaturummet för Planiavägen, Järlaleden och Simbagatan med tillhörande korsningar och anslutningar.

Trafikverket är väghållare för Järlaleden väster om cirkulationsplatsen och den södra delen av Planiavägen. Busstrafik planeras för Järlaleden och Planiavägen.

Gatan ska få en stadsmässig karaktär med entréer vända mot gatan utan förgårdsmark. Utgångspunkten har varit att gatan ska inrymma angöring, gästparkering och möbleringszon. Där det är dubbla körfält kan dessa på kortare sträckor tidvis användas för angöring. Gatan ska utformas för fordonstrafik med högsta tillåtna hastighet 40 km/h. Boggibuss är dimensionerande fordon.

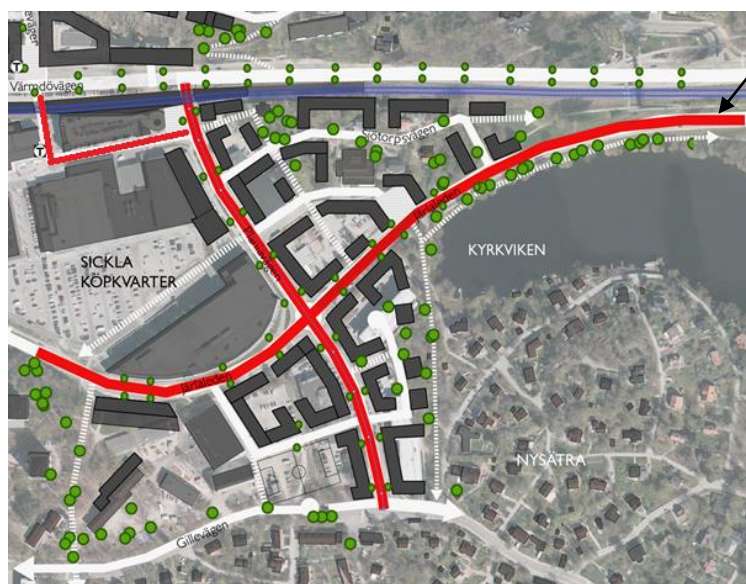
Upphöjning av Saltsjöbanan, på bro, planeras för att möjliggöra att Planiavägen respektive Simbagatan kan kopplas ihop med Värmdövägen. Minsta frihöjd för Planiavägen ska vara 4,7 meter respektive 3,5 meter för Simbagatan som enbart planeras för gång- och cykeltrafik.

Som utgångspunkt skall enkelriktade cykelbanor finnas på båda sidorna av körbanan.

Korsningarna Värmdövägen/Planiavägen samt Järlaleden/Planiavägen har simulerats i VISSIM och PTU VISUM för att beräkna antal körfält och dess längder, se PM Trafik daterat 2016-12-01.

Gatustandard i Nacka stad – att bygga med moduler, har legat till grund för utformningen.

Befintligt parkstråk utmed Kyrkviken ska bevaras.



Hållplats Kyrkviken

Principskiss Planiaområdet: Utredningsområdet motsvarar rödmarkerad sträcka på illustration ovan. I öster sträcker sig området till Ekudsvägen (syns ej i bild).

2 Förändringar

2.1 Planiavägen

Planiavägen ansluts till Värmdövägen och kommer då få en viktig sammankopplande funktion med förhållandevis stora trafikmängder. Därmed är det viktigt att säkerställa hög och säker framkomlighet för samtliga trafikslag.

Marknivåer på Planiavägen anpassas till Värmdövägen som sänks ca 1,0 meter samt till Sjötorpsvägen som höjs ca 1,0 meter, se även profilritning nr 101T0301. Värmdövägen sänks för att flytta gatans lågpunkt till Planiavägen så att dagvatten kan ledas från Värmdövägen till Planiavägen och vidare mot Kyrkviken. Planiavägen höjs vid Sjötorpsvägen för att möjliggöra en acceptabel lutning på den anslutande gata.

Mellan Värmdövägen och Järlaleden har gatans sektion förändrats med 2+2 körfält för att klara av förväntad trafik, se ritning 101T0401. Yttre körfälten har bredden 3,25 meter. De inre körfälten har bredden 3,5 meter, men är avsmalnade till 3,25 vid övergångsställena för att ge utrymme till 2,0 meter refuger. En mittrefug med bredd som varierar mellan 1,5 och 2,0 meter har lagts in för att möjliggöra övergångsställen och vägskyltar. Inom denna sträcka av Planiavägen kan, höger körfält, tidvis användas för angöring bitvis. För fördröjning av dagvatten i nord-sydlig riktning anordnas utmed östra sidan en 2,0 meter bred möbleringszon med plats för växtbäddar med träd, belysning, cykelparkering, bänkar, avfallshantering mm.

Sträckan mellan Järlaleden och Gillevägen har ett körfält i vardera riktningen med bredden 3,5 meter. På en del av sträckan, i nordlig körriktning, har även ett körfält med bredden 3,25 meter tillskapats för att klara av förväntad trafikmängd.

Utmed hela Planiavägen anordnas 1,8 meter breda enkelriktade cykelbanor, vilket följer Nacka kommuns standard som säger att ett cykelhuvudstråk ska ha bredden 1,6-2,0 meter. Cykelbanan separeras med en möbleringszon (2,0 meter) eller en skiljeremsa (1,0 meter) från körbanan med syfte att öka säkerheten för både bilister och cyklister. På östra sidan gatan föreslås en 3,0 meter gångbana intill cykelbanan. Motsvarande gångbana på västra sidan gatan är 2,5 meter. Gående och cyklister separeras via målning eller genom olika materialval.

Parkeringar finns på en sträcka utmed västra sidan gatan, söder om korsningen med Järlaleden. Dessa kan även användas för angöring av transporter och utformas därför 2,5 meter bred.

2.2 Järlaleden

På Järlaleden, utmed sträckan förbi Kyrkviken, kan fordonstrafik eventuellt i framtiden komma att förbjudas enligt gällande förslag (KSSU 2016-10-04), beslut ej fattat än.

Idag har området en lågpunkt på Planiavägen strax norr om korsningen med Järlaleden. Ett önskemål i förprojekteringen är att flytta lågpunkten närmare Kyrkviken som är recipient för området. För att möjliggöra det har Järlaledens nivå intill Kyrkviken sänkts. Gatans överyta är som mest sänkt med ca 0,8 meter i sektion 0/470, vilket även medför att nivåskillnaden mellan gatan och strandpromenaden minskas och således även barriäreffekten. Om denna sänkning medför problem för andra system, ex dagvattenledning, så kan den befintliga marknivån behållas men att man då förbättrar gatans avvattning med ex kuvertprincipen. Det kan innebära en varierande kantstenshöjd mellan 8 och 12 centimeter så att man tillskapar lågpunkter på flera

ställen utmed sträckan. Vidare österut erfordrar en sådan lösning bitvis stödmur mot Kyrkviken för att ta upp nivåskillnaden. Se även profilritningar nr 101T0302 och 101T0303.

Gatans sektion har också förändrats vilket framgår av ritning nr 101T0402.

Öster om korsningen med Planiavägen har gatan ett körfält i vardera riktningen med bredden 3,5 meter för att möjliggöra busstrafik samt ytterligare ett körfält (bredd 3,25 meter) i öst-västlig riktning närmast korsningen med Planiavägen. Detta körfält har tillskapats för att klara av förväntad trafikmängd. Utmed var sida av gatan anordnas en 1,0 meter bred skiljeremsa. Från Kyrkviken och österut skapas en 2,8 meter bred möbleringszon, utmed gatas norra sida, med plats för växtbäddar med träd, belysning, cykelparkering, bänkar, avfallshantering mm. Nacka kommuns standard bredd för möbleringszon är 2,5-2,8 meter, vilket härmed uppfylls.

Utmed hela Järlaleden anordnas 1,8 meter breda enkelriktade cykelbanor. Cykelbanan separeras med en möbleringszon (min 2,0 meter) eller en skiljeremsa (1,0 meter) från körbanan med syfte att öka säkerheten för både bilister och cyklister. På södra sidan gatan föreslås en 2,5 meter gångbana intill cykelbanan. Vid Kyrkviken leds gångtrafikanter ned till den befintliga gångvägen intill vattnet. Motsvarande gångbana på norra sidan gatan varierar mellan 2,5 meter och 3,1 meter. Gående och cyklister separeras via målning eller genom olika materialval.

Parkeringar utmed gatan ska också kunna användas för angöring av transporter och utformas därför 2,5 meter breda.

2.3 Simbagatan

Simbagatan behåller sin nuvarande utformning i stort. Körbanan avsmalnas med 1,0 meter för att ge utrymme till en 3,0 meter bred gångbana utmed norra körbanekanten. Gatans anslutning till Planiavägen höjs med ca 0,2 m, vilket medför minskad längslutning på Simbagatan och en bättre standard.

För att koppla ihop Simbagatan och Värmdövägen med den framtida tunnelbaneuppgången anordnas en torgyta, vilken tidvis kommer att trafikeras av varutransporter till och från köpcentrumet.

2.4 Korsningar

Ny anslutning mellan Planiavägen och Värmdövägen utformas som en signalreglerad trevägskorsning. Antal körfält och körfältslängder har simulerats, se separat rapport trafikutredning. Korsningen är dimensionerad för typfordon Boggibuss.

Korsningen Planiavägen/Järlaleden, den så kallade Planiarondellen, ska utformas på ett stadsmässigt sätt. Utgångspunkt har varit en signalreglerad fyrvägskorsning. Antal körfält och körfältslängder har simulerats vilket påvisar framkomlighetsfördelar jämfört med en cirkulationsplats, se PM Trafik daterat 2016-12-01. Korsningen har kontrollerats med körspår för typfordon Boggibuss.

Simuleringarna beaktar även trafikflödena vid korsningarna Planiavägen/Simbagatan och Planiavägen/Sciroccogatan och dess påverkan på de större korsningarna med Värmdövägen respektive Järlaleden. Samt de nya anslutningarna i söder mot Järlaleden respektive Planiavägen.

Cirkulationsplatsen vid Gillevägen/Planiavägen/Ältavägen byggs om till en trevägskorsning, där endast bussar ska kunna trafikera västerut på Gillevägen. I korsningen föreslås att busstrafik prioriteras med trafikljussignaler. Korsningen har kontrollerats med körspår för typfordon Boggibuss.

2.5 Busshållplatser

På södra sidan Järlaleden, vid Sickla skola, flyttas en befintlig fickhållplats och utformas med bredden 2,5 m som ger en infartskil med längd 13 meter och utfartskil med längd 8 meter. Bussfickans längd är 29 meter (10+18+1).

Ytterligare två fickhållplatser utmed Järlaleden flyttas i planläge. Den ena utformas som klackhållplats (norra sidan vägen) och den andra som glugghållplats (södra sidan vägen). I detta skede är glugghållplatsens läge låst intill Kyrkviken. En flytt av hållplatsen västerut medför intrång på fastigheten Sicklaön 18:1, vilket ej är möjligt i nuläget.

Nya busshållplatser utformas med bredden 3,1 meter för att skapa plats åt väderskydd. En skiljeremsa med bredden 0,75 meter planeras för att separera hållplatsen från cykelbanan. Hållplatsen Sickla köpkvarter, intill Sickla skola, har en generösare bredd för att skapa en säkrare plats med hänsyn åt skoleleverna.

Kyrkvikens busshållplatser utgår. Vardagar, under perioden 2016-08-01 till 2016-09-28, trafikerades hållplatserna i båda färdriktningar av ca 160 påstigande respektive ca 170 avstigande. För de närliggande hållplatserna Planiavägen respektive Ekuddsvägen är motsvarande siffror avsevärt mycket högre, vilket motiverar indragningen av hållplats Kyrkviken. Läget för hållplats Kyrkviken framgår av bilden på sida 3.

Befintlig busshållplats vid korsningen Planiavägen/Gillevägen bibehålls.

2.6 Underlag

- Gatustandard i Nacka stad - att bygga med moduler
- Nacka kommuns cykelstrategi
- Ribuss 14
- RUST – Statistik för trafikering av busshållplatser
- Rapport trafiksimulering (under framtagande)

3 Fortsatt arbete

Frågor att studera vidare och som kan ha påverkan på utformningen:

- Ledningssamordning
- Dagvattenhantering
- Trädens placering i möbleringszonen
- Belysning
- Trafiksignalreglering
- Kostnadsbedömning
- Geotekniska förutsättningar