

Trafikutredning kring Planiaområdet, östra Sickla



Augusti 2013 reviderad November 2013

1 (44)

Sweco
Gjörwellsgatan 22
Box 34044
SE-100 26 Stockholm, Sverige
Telefon +46 (0)8 6956000
Fax +46 (0)8 6956010
www.sweco.se

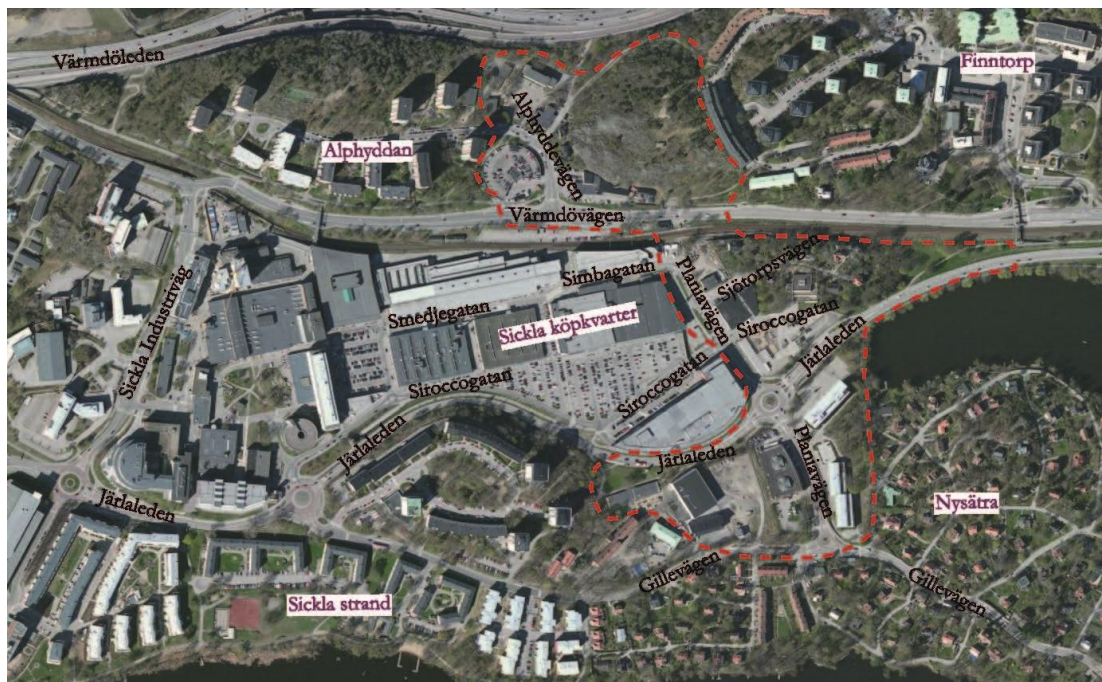
Sweco Infrastructure AB
Org.nr 556507-0868
Styrelsens säte: Stockholm



Innehåll

Inledning	3
Bakgrund och syfte	3
Målbild	4
Övergripande mål	4
Mål för programområdet	4
Nulägesbeskrivning	5
Pågående projekt på västra Sicklaön	5
Målpunkter	6
Trafikstruktur	7
Gång- och cykel	7
Kollektivtrafik	9
Motorfordon	10
Trafikalstring	11
Gatukaraktär	11
Förslag på ny struktur	17
Gång- och cykeltrafik	17
Kollektivtrafik	19
Motorfordon	21
Livsrum	22
Utformning gator	23
Planiavägen	24
Järlaleden	25
Trafikprognos	26
Fördjupade studier	35
Koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen	35
Exploatering och trafiknät i södra programområdet	42
Slutsatser	43

Inledning



Figur 1 Programområdet inringat med röd sträckning, samt dess omnejd.

Bakgrund och syfte

Nacka kommun arbetar med ett planprogram för området runt Kyrkviken i östra Sickla. Området benämns i denna utredning som "Planiaområdet". I området planeras framförallt för ny bostadsbebyggelse.

Programarbetets syfte är att visa hur en attraktiv, funktionell och hållbar stadsdel kan skapas utifrån översiktsplanens mål och strategier.

I samband med programarbetet finns behov av att ta fram en trafikutredning för att belysa förutsättningarna för de olika trafikslagen och möjligheterna att uppnå översiktsplanens mål och strategier. Syftet med utredningen är att tillförsäkra en god trafikfunktion och trafikantmiljö i området och dess närhet.

Målbild

Övergripande mål

I Nackas översiktsplan ”Ett hållbart Nacka” från 2012 konstateras att Nacka är en av regionens folkrikaste kommuner. Däremot finns ingen riktig kärna med den blandning av funktioner och det urbana liv som kännetecknar en stad. I översiktsplanen anges därför att en tätare och mer blandad stad skall skapas på Sicklaön. Ett exploateringsstal på 1.5 – 2.0 eftersträvas.

Resurser ska läggas på de trafikslag som är mest klimatsmarta och effektiva och resor med cykel och kollektivtrafiken skall stimuleras. I översiktsplanen fastslås också att det är viktigt att kollektivtrafikmiljöerna känns trygga och attraktiva. Dessutom är ett av målen att resor med cykel och till fots skall öka.

En annan viktig punkt i översiktsplanen, för att uppnå målet om en tät och blandad stad, är att omvandla Värmdövägen till Nackas huvudgata. Vägen bör utvecklas längs hela dess längd med kompletteringsbebyggelse och utformning för alla trafikslag. Det finns också önskemål om både bussprioriterade körfält och snabbcykelstråk längs med Värmdövägen.

Översiktsplanen innehåller fyra stadsbyggnadsstrategier med syftet att uppnå planens mål:

1. Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön
2. Kompletta transportsystem med tunnelbana till Nacka
3. Utveckla Nackas lokala centra och dess omgivning
4. Planera, förvalta och utveckla den gröna och blå strukturen

Mål för programområdet

Planiaområdet omfattas av översiktsplanens mål om en ”tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Inom programområdet finns önskemål om ny bebyggelse, grönstruktur och infrastruktur.

Viktiga stråk är Planiavägen, Värmdövägen och Järlaleden. Ett av målen är att minska Järlaledens barriäreffekt mellan utredningsområdet och Kyrkviken.

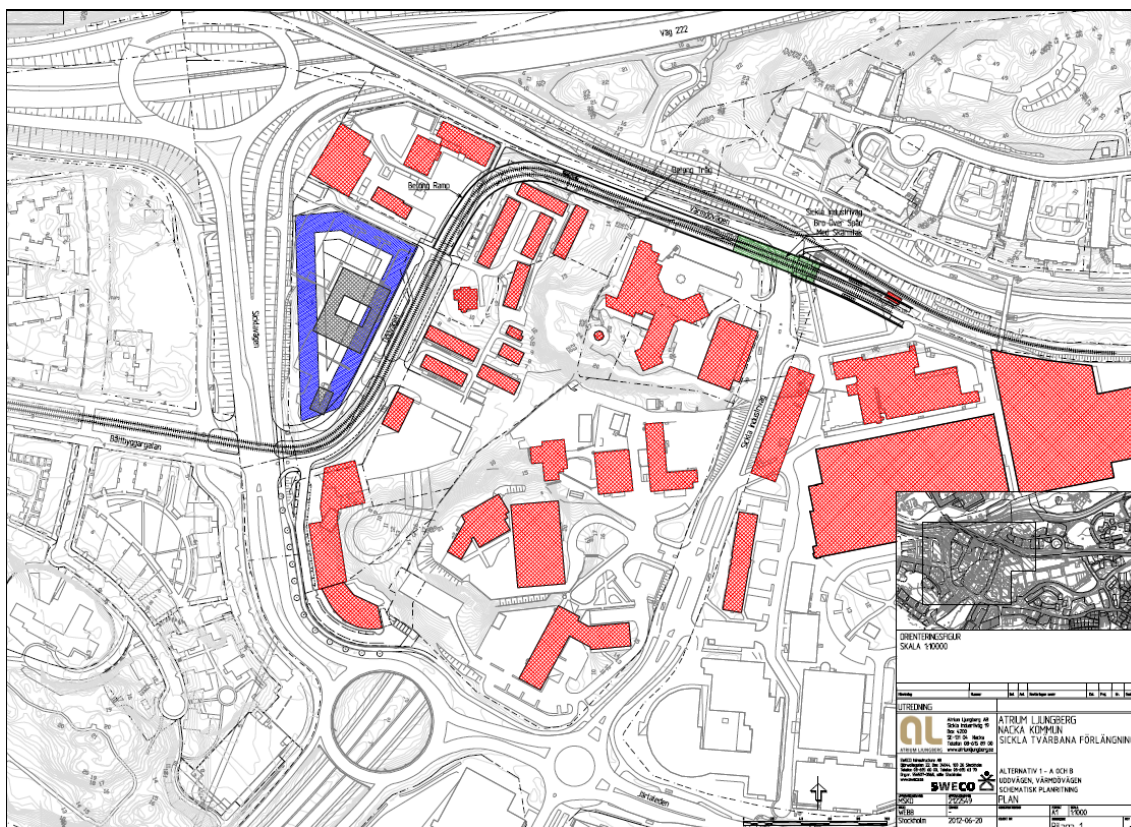
Mål som formulerats för Planiaområdet är att skapa ett område där gammalt möter nytt med en blandning mellan slutet och öppet. Området skall ha en robust struktur som skapar en känsla av ett sammanhang. Inom området skall finnas mötesplatser som skapar liv och rörelse. Programområdet ska få en stadskaraktär med husfasader som vänder sig mot gaturummen.

Nulägesbeskrivning

Pågående projekt på västra Sicklaön

Trafikförvaltningen (f.d SL) arbetar för närvarande med en förstudie av tunnelbana till Nacka. I utredningen finns sex alternativa sträckningar, vilka alla passerar Sickla och Planiaområdet. Förstudien visar en station i Sicklaområdet, en station vid Järta Sjö och en station vid Nacka forum. I samband med tunnelbaneutbyggnaden studeras hur befintlig bebyggelse kan trafikförsörjas och vilka områden som kan exploateras. Förstudien är en viktig planeringsförutsättning för Planiaområdet.

I samband med förstudien av tunnelbana ut till Nacka studeras även bytespunkter till den övriga kollektivtrafiken från de alternativa tunnelbanesträckningarna. Under våren 2013 utreds hur Saltsjöbanan kan rustas upp i sin nuvarande sträckning. Dessutom pågår detaljplanearbete för en förlängning av Tvärbanan från Sickla Udde till Sickla station (se figur 2).



Figur 2. Illustration av Tvärbanans förlängning från Sickla Udde till Sickla station.

Det pågår även arbete med ett program som syftar till att se över Värmdövägens utformning. Detta program är planerat att bli klart under 2013. I Alphyddan planeras att byggas cirka 150 studentbostäder.

Målpunkter



Figur 3. Målpunkter inom programområdet med omnejd.

I anslutning till programområdet ligger Sickla köp kvarter med stora värden vad gäller handel, kultur, hälsa, vård och nöjen. Inom köp kvarteret finns matbutiker, apotek, bank, post och detaljhandel av olika dess slag. Där finns också friskvårdsanläggningar, tandvård och biograf. Västra delen av området består huvudsakligen av arbetsplatser.

Planiaområdet innehåller fyra förskolor samt två grundskolor, Sicklaskolan (söder om Järlaleden) samt Svindersviksskolan (norr om Värmdövägen). Två av förskolorna är provisoriskt anlagda och huserar i tillfälliga paviljongbyggnader (öster om Planiavägen).

Inom programområdet finns även anläggningar för sport och hälsa. Bredvid Sicklaskolan ligger en nyanlagd sporthall och i området öster om Planiavägen finns Sickla hälsocenter (Atlas huset). Hälsocentret innehåller en vårdcentral med bland annat BVC, hemsjukvård, sjukgymnastik, gym samt en extern barnverksamhet; Vattenhuset.

Söder om Värmdövägen går Saltsjöbanan, vilken har en hållplats inom Planiaområdet (Nacka station), samt en hållplats nordväst om köp kvarteret (Sickla station). Saltsjöbanan är en viktig länk

som förbinder programområdet med Stockholm och med centrala och sydöstra Nacka. Vidare finns ett antal busshållplatser inom och i närheten av programområdet. Mer information om kollektivtrafiken fås under kapitel Trafikstruktur.

Trafikstruktur

Gång- och cykel

I SATSA:s rapport ”Cykelåtgärder i arbetsplatsområdena Sickla och Nacka strand” pekas de oseparatorade gång- och cykelbanorna i Sicklaområdet ut som en brist. Problemen uppstår vid stråk med större flöden av gående, exempelvis vid busshållplatser. Brister i trafiksäkerhet och trygghet för gående förekommer även på de stråk som används som pendlingsstråk då cyklisterna håller en mycket högre hastighet än de gående. Enligt rapporten, som skrevs 2011, finns det planer inom Nacka kommun att måla skiljelinjer på större gång- och cykelstråk.

De största bristerna vad gäller gångvägnätet inom programområdet är tillgängligheten för cykel och personer med funktionsnedsättning. Området är kuperat och Saltsjöbanan utgör en kraftig barriär eftersom den inte kan passeras i plan. I dagsläget finns endast en passage förbi Saltsjöbanan inom programområdet och ytterligare två finns strax utanför programområdet. I Planiavägens förlängning finns en gångtunnel under Saltsjöbanan. Tunneln är mycket smal och trappan som leder ner till tunneln är brant. Tunneln är både otillgänglig för cyklisterna och personer med rörelsehinder och upplevs som otrygg. De två andra passagerna över Saltsjöbanan ligger i väster i anslutning till Sickla station och i öster vid Finntorp, där spåren passeras i ett övre plan.

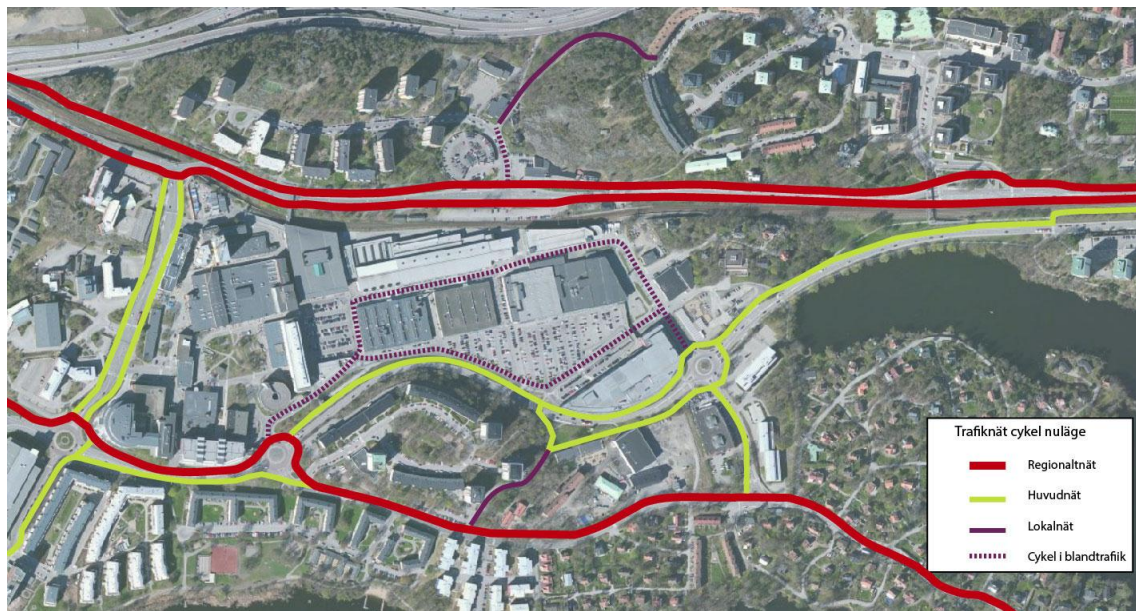
Söderifrån, från Järlaleden, nås Sickla köp kvarter i plan och är tillgängligt både för cykel och för personer med rörelsehinder.



Figur 4. Gångtunnel under Saltsjöbanan.

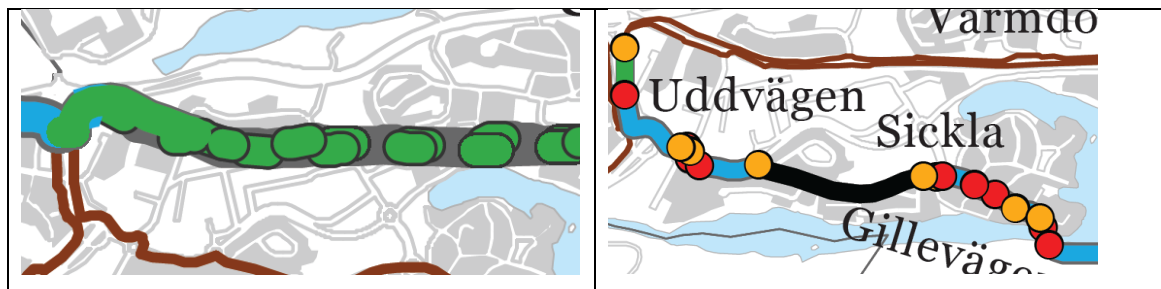


Figur 5. Bro över Saltsjöbanan och Värmdövägen.



Figur 6 Strukturplan cykel, befintligt nät. Sweco har bedömt och klassat cykelvägnätet i huvudnät och lokalnät.

I figur 6 ovan är det befintliga nätet för cykeltrafik illustrerat. I området finns två stråk som tillhör det regionala cykelstråket. Det ena stråket går längs Värmdövägen där cykelbanan är enkelriktad på vardera sidan om vägen. Stråket är en viktig länk i området och kopplar samman centrala Stockholm och Gustavsberg. Vidare tillhör norra sidan av Järlaleden väster om Gillerodellen det regionala cykelstråket. Detta stråk sträcker sig sedan vidare österut mot Älta via Gillevägen och vidare på Nackanäsvägen. Längs med Gillevägens norra sida finns en cykelbana. Cykelbanan uppfyller dock inte kravet på godkänt mått enligt Stockholms regionala cykelplan.

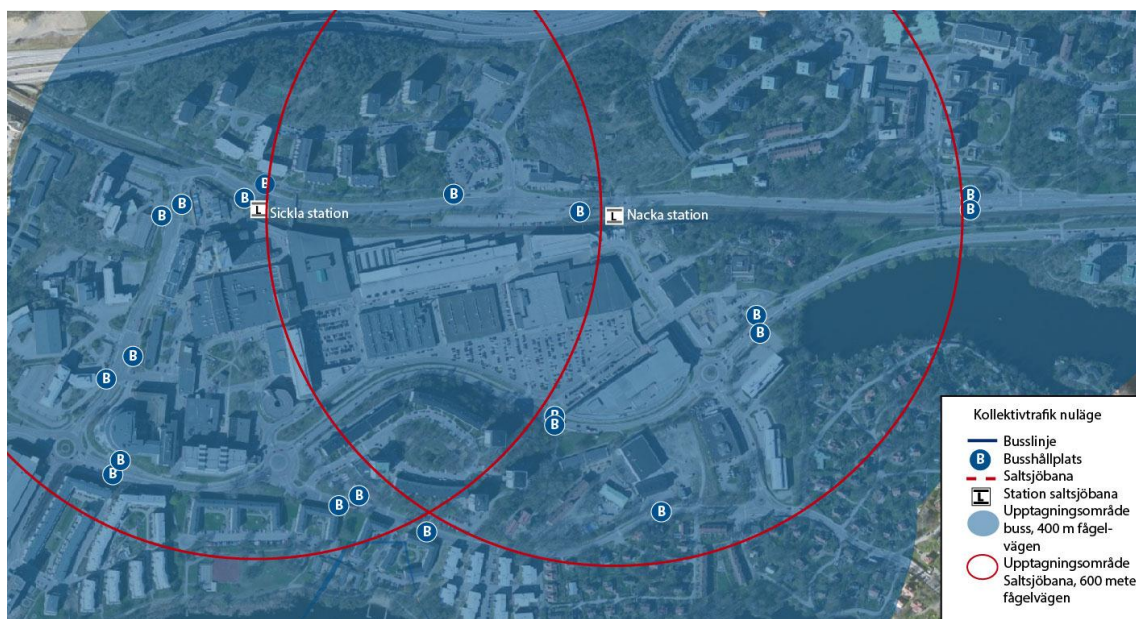


Figur 7. Utdrag ur Stockholms regionala cykelplan. Den högra bilden visar det regionala cykelstråket längs med Värmdövägen och den vänstra bilden det regionala stråket längs med Gillevägen. Röd punkt = trafiksäkerhetsproblem, orange punkt = framkomlighetproblem, blått streck=GC bana utan separation mellan gång och cykel, grönt streck = GC-bana med separation, Svart streck = Blandtrafik

Cykelbanor längs med Sickla Industriväg kopplar samman de båda regionala stråken och kan klassas som huvudcykelnät. Vidare binder ett huvudcykelstråk längs Järlaledens norra sida ihop det

regionala cykelstråket vid Gillerondellen och Järsla Sjö. Inom Sickla köpvarteret sker all cykling i blandtrafik.

Kollektivtrafik



Figur 8. Illustration av befintlig kollektivtrafikförsörjning inom programområdet.

Programområdet är väl kollektivtrafikförsörjt. Inom området finns både busstrafik och spårtrafik i form av Saltsjöbanan. Enligt Trafikförvaltningens planeringsmått anges ca 400 meters gångavstånd till busstrafik som ett lämpligt längsta avstånd. Till spårtrafik kan man tänka sig gå lite längre, 600-800 meter. Bilden ovan visar upptagningsområde (fågelvägen) från buss- och spårtrafiken inom området. Analysen visar att hela programområdet har god kollektivtrafikförsörjning både med buss- och spårtrafik.

Tillgängligheten till kollektivtrafiken är dock begränsad för resenärer med funktionsnedsättning. Saltsjöbanan är inte tillgänglighetsanpassad och för att ta sig till spårtrafiken eller busshållplatserna längs med Värmdövägen från Sickla köpvarter krävs att man passerar Saltsjöbanan planskilt. Antingen genom att passera under spåren vid Nacka station eller över spåren vid Sickla station eller på gångbron från parkeringsgaraget i närheten av Sickla station eller på gångbron vid Finntorp.

Infarsparkering

Vid Nacka station finns en infarsparkering i form av markparkering mellan Saltsjöbanan och Värmdövägen med 90 st parkeringsplatser. Det finns även en infarsparkering i parkeringsgaraget i Sickla köpvarterets östra del (vid Nacka station) med ca 103 parkeringsplatser. I dagsläget finns inga parkeringsplatser för cykel vid någon av Saltsjöbanans stationer.

Motorfordon

Nacka kommun delar upp sitt trafiknät i fem olika kategorier, kommunala huvudgator, uppsamlingsgator, industrigator, lokalgator och gångfartsområden. De olika gatutyperna har olika utrymmeskrav beroende på deras trafikuppgift.

Kommunala huvudgator utgör det kommunala huvudnätet och består främst av huvudleder som sammanbinder kommunens olika delar med varandra. Nacka kommun arbetar för att minimera antalet enskilda utfarter utmed huvudgator då framkomligheten är av stor vikt på dessa gator. I Nacka är bland annat Värmdövägen och Järlaleden huvudgator.

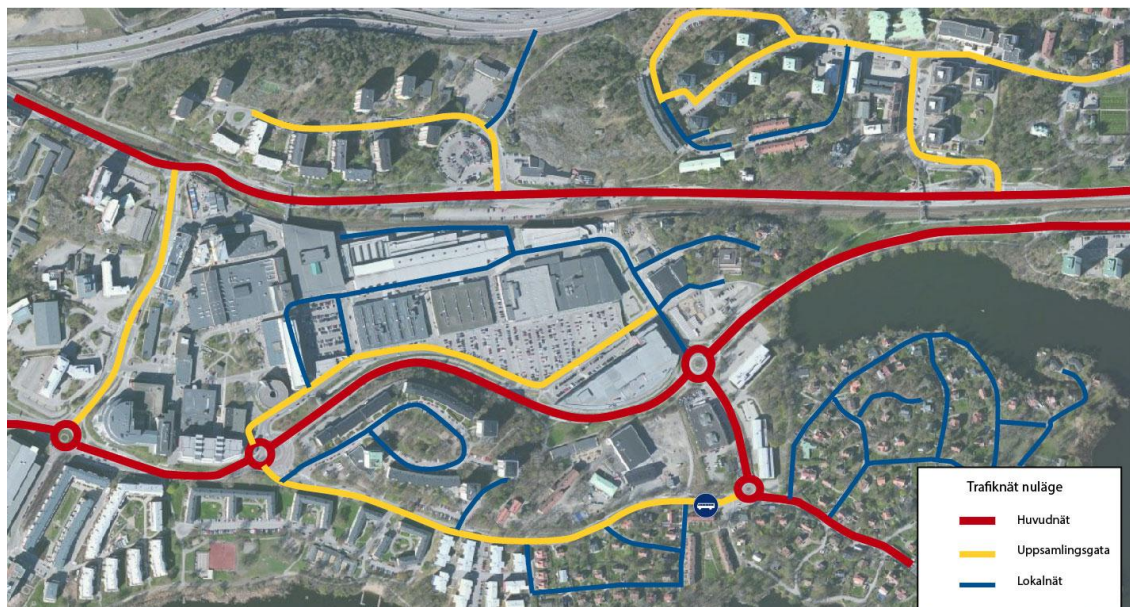
Uppsamlingsgator samlar trafik från ett eller flera bostadsområden och leder den ut till en huvudgata. Uppsamlingsgator ska fungera som uppsamlande för alla trafikslag. Det innebär att oskyddade trafikanter ska kunna färdas trafiksäkert inom vägnätet.

Lokalgator är gator i bostadsområden med lokal trafik. På lokalgator med hastighetsbegränsning 30 km/tim bedöms cyklister kunna cykla i blandtrafik

Industrigata är en gata som i sin uppbyggnad är anpassad för en stor andel tung trafik. Det finns inga utpekade industrigator inom programområdet.

Inom ett gångfartsområde utgör gatan en gemensam plats för alla trafikslag.

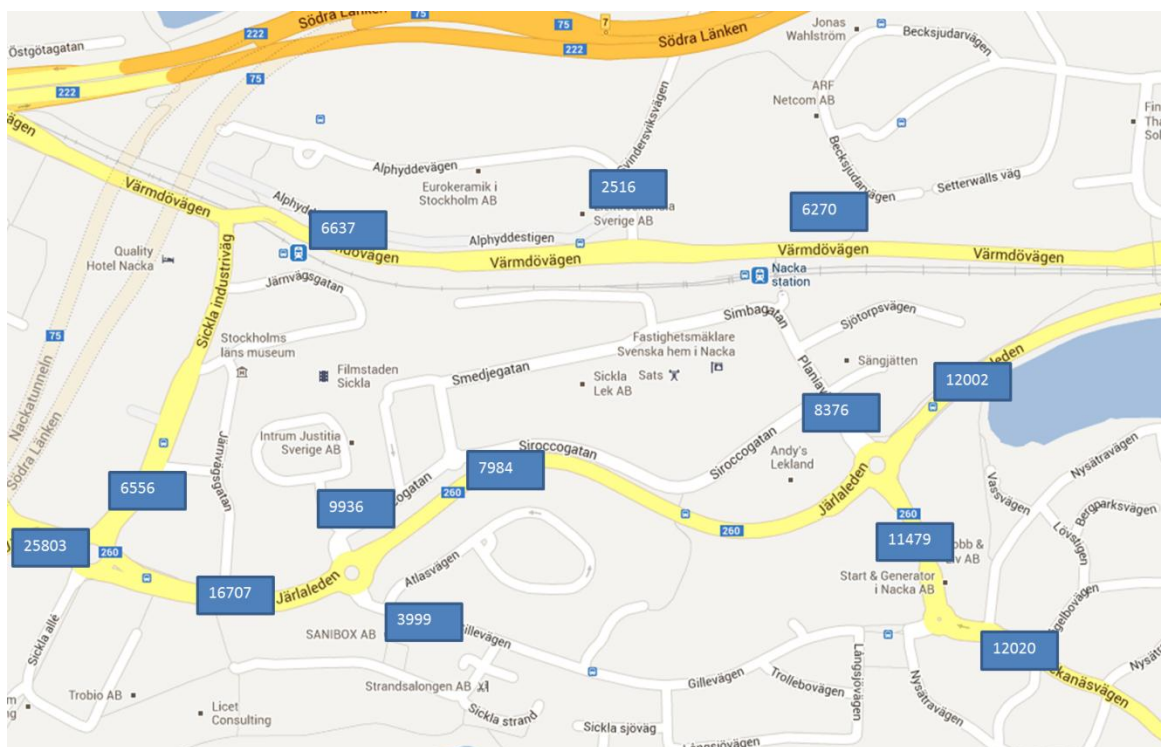
I figur 9 nedan visas en klassificering av trafiknätet inom och omkring programområdet. Klassningen utgår från Nacka kommuns egen kartläggning samt tolkning av gatustandard på de gator som inte ingår i kommunens vägnät.



Figur 9 Funktionsindelning motorfordon, nuläge.

Trafikalstring

I figuren nedan visas uppmätta trafikflöden som med en tillväxtfaktor på 1,3%/år (totalt 8%) har räknats upp från år 2007 till år 2013.



Figur 10. Befintliga trafikflöden år 2013 [frd/dygn ÅDT].

Gatukaraktär

Livsrumsmodellen beskriver prioritering mellan olika trafikintressen och hur samspelet mellan trafikfunktion och stadsomsorg behandlas. Staden delas in i tre ”rum” – frirum, mjuktrafikrum och transportrum samt två ”mellanrum” - integrerat frirum och integrerat transportrum. De olika rummen ska på lång sikt tydligt kunna särskiljas så att varje trafikrums funktion har en utformning som är lätt att förstå för trafikanterna.



Figur 11 Illustration skillnad på frirum, mjuktrafikrum och transportrum (SKL & Vägverket, 2008).

Frirummen tillhör cyklister, fotgängare och lekande barn. Biltrafik ska i princip inte förekomma i frirummen.

Integrerat frirum är rum där fotgängare och cyklister är prioriterade. Möjlighet för inkörning med motorfordon är begränsad och alltid med hänsyn till oskyddade trafikanter. Exempel på integrerade frirum kan vara torg, entréer och offentliga stadsrum.

Mjuktrafikrum är större delen av stadens biltrafiknät. Vägarna är vända in mot rummet och antyder anspråk på kontakt och närvaro. Oskyddade trafikanter och motorfordon samspelar och människors anspråk att röra sig längs och tvärs rummet skall tillmötesgås. Ytor för motorfordonstrafik begränsas i möjligaste utsträckning med hänsyn till gatans funktion.

I **integrerade transportrum** kan oskyddade trafikanter färdas i längsriktning, men har inte så stort anspråk på att korsas. Avståndet mellan entréerna är långt. Finns behov av att korsas gatan, görs detta i anslutning till övergångsställen eller andra definierade platser. Gaturummet har som regel en transportfunktion.

Transportrummet är endast för motorfordonstrafik och alla gång- och cykelpassager är på ett tryggt och bekvämt sätt separerade. Detta livsrum har en renodlad trafikuppgift.

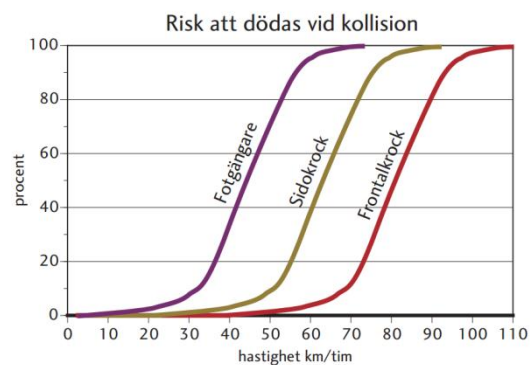
Vilket livsrum som gatan har beror till stor del på oskyddade trafikanters anspråk på att röra sig längs med eller korsas gatan. Behovet att korsas gatan kan uppkomma om det finns målpunkter, exempelvis affärer, entréer eller idrottsplatser, som lockar på båda sidan av gatan. Finns inga behov att korsas gatan förutom på specifika punkter är det ett typiskt integrerat transportrum.

Vilken hastighet som är lämplig utifrån livsrum, hänger samman med vilken roll och rumslig relation gatan har i stadsstrukturen. Strukturella egenskaper, liksom möjlighet att korsas gatan varhelst de gående önskar, motverkas genom höga fordonshastigheter och barriärer som byggs för att höja framkomlighet och säkerhet för motorfordon. I figur 12 på nästa sida beskrivs ett samband mellan hastighetens betydelse för gatans karaktär.

Kvalitetsnivå	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum
God	Gångfart	≤ 30 km/tim	≤ 50 km/tim
Mindre god	20 km/tim	40 km/tim	60 km/tim
Låg	≥ 30 km/tim	≥ 50 km/tim	≥ 70 km/tim

Figur 12 Hastighetens betydelse för gaturummets karaktär (SKL & Vägverket, 2008).

Hastigheten har även betydelse för trafiksäkerheten, se krockvårdskurvan i figur 13 .



Figur 13 Hastighetens betydelse för trafiksäkerheten (SKL & Vägverket, 2008).

För att få en förståelse för de olika livsrummens karaktär följer här en presentation med referensbilder från programområdets närhet:



Figur 14 Integrerat frirum, Buddes gränd, Nacka



Figur 15 Mjuktrafikrum, Järla gårdsväg, Nacka

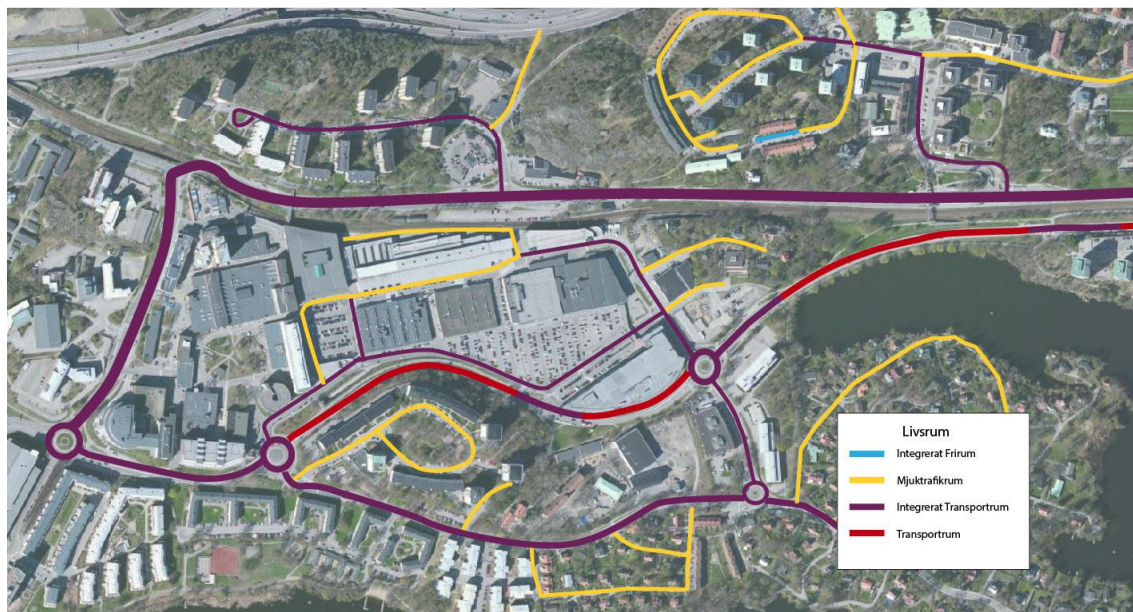


Figur 16 Integrerat transportrum, Värmdövägen, Nacka



Figur 17 Transportrum, Värmdöleden, Nacka

I nedanstående bild visas livsrum inom programområdet med omnejd.



Figur 18 Livsrum nuläge.

Förslag på ny struktur

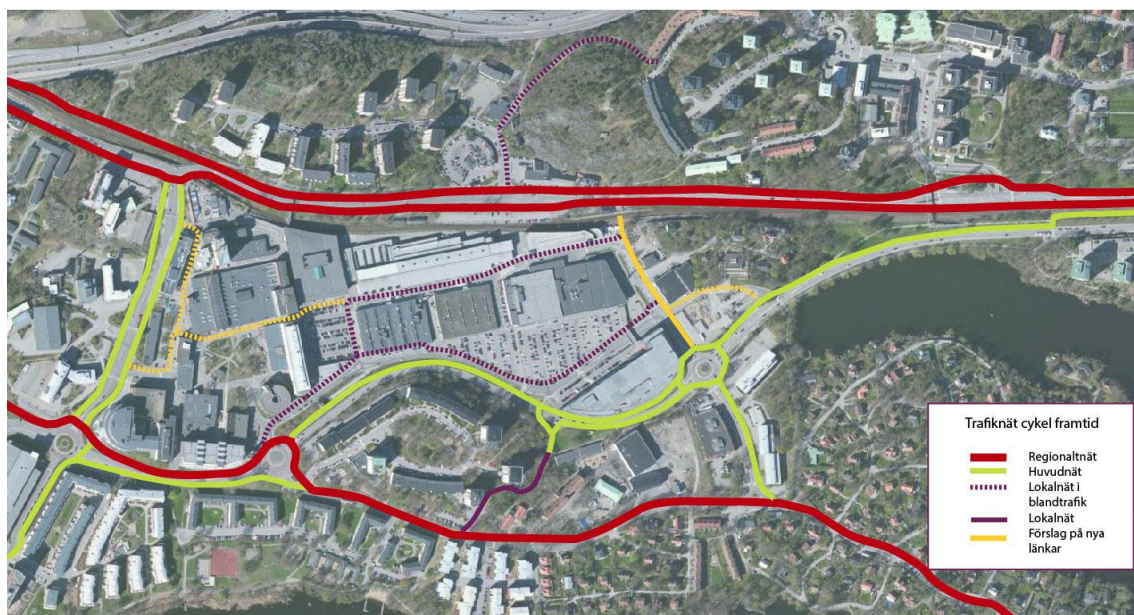
Gång- och cykeltrafik

Exempel på brister i dagens gång- och cykelnät som identifierats i nulägesbeskrivningen är bland annat möjligheten att korsa Värmdövägen. Inom ramen för detta uppdrag ingår att utreda om det är möjligt att tillskapa en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen (mer om detta under kapitel ”Fördjupade studier > Koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen”). Om en koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen kan ske i plan skulle det innebära en god utformning för gång- och cykeltrafik. Det skulle koppla ihop programområdet och förbättra tillgängligheten mellan programområdets norra delar med de södra delarna och Sickla köp kvarter.

Om en sådan koppling inte går att få till bör gångtunneln under Värmdövägen ses över för att öka tryggheten och tillgängligheten för gående och cyklister.

I figur 19 föreslås det befintliga cykelnätet kompletteras med ett par länkar. Det är framförallt Planiavägen norr om Planiarondellen som föreslås få en separat cykelbana. Nätet inom köp kvarteret föreslås kopplas på huvudnätet längs Sickla Industriväg.

Vidare bör det regionala cykelstråken inom området uppgraderas till god standard, det vill säga 3.5 m cykelbana och 1.8 m gångbana (SLL, 2013).



Figur 19 Strukturplan cykel, framtid. Förslag på komplettering visas i gult.

Kompletterande cykelvägvisning föreslås för att tydliggöra för cyklister som kommer söder ifrån på Planiavägen och skall svänga in i blandtrafik på Simbagatan. Cykelvägvisningen uppmärksammar även bilister och andra motorfordon på att cyklister kan förekomma i körbanan.

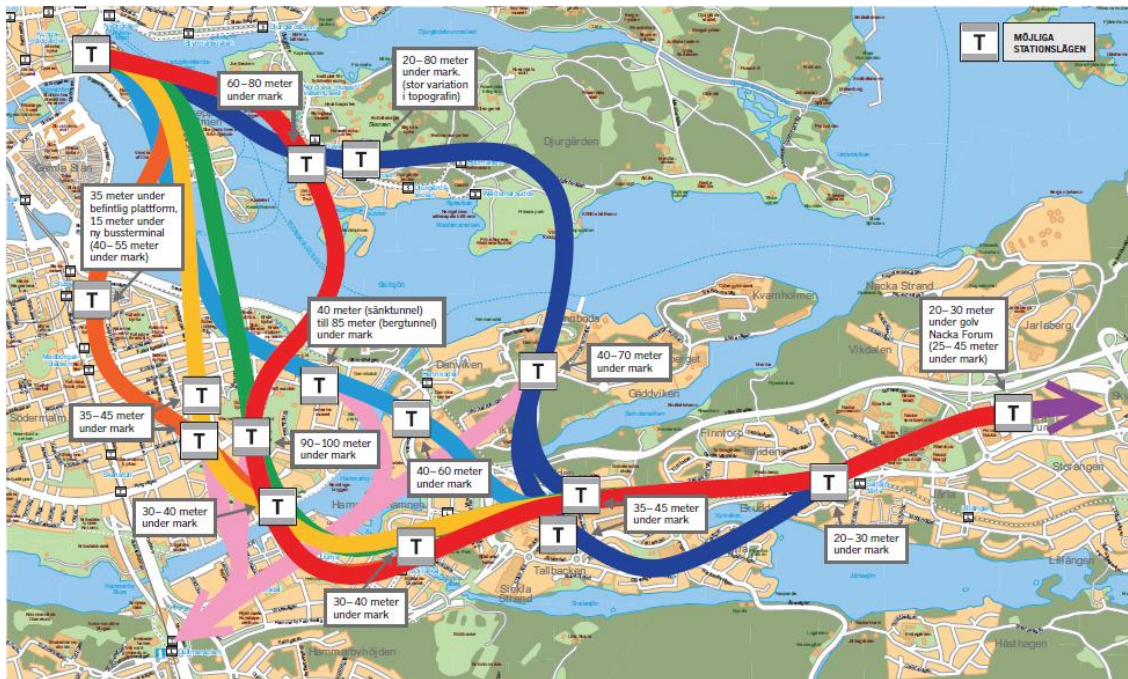
Cykelparkering bör finnas i anslutning till alla offentliga platser såsom större busshållplatser, tågstationer, skolor, idrottsplatser och handel. Det skall även planeras och finnas goda möjligheter till cykelparkering i anslutning till alla bostäder. För att öka cykelns attraktivitet bör cykelparkeringen erbjuda väderskydd och möjlighet att låsa fast cykeln. Cykelparkeringen bör placeras så nära entrén som möjligt. Det är även viktigt att cykelparkeringen ger möjlighet till god social kontroll, det vill säga att den är synlig från omkringliggande områden. I figur 21 nedan redovisas Nacka kommuns föreslagna parkeringstal för cykel. Tabellen är hämtad ut Nacka kommuns utkast till parkeringsstrategi år 2013.

Kategori	Parkeringstal
Bostad (cpl/lgh)	2
Studentbostad (cpl/lgh)	1,25
Kontor (cpl/1 000 kvm BTA)	15
Industi (cpl/1 000 kvm BTA)	5
Handel (cpl/1 000 kvm BTA)	25
Externhandel (cpl/1 000 kvm BTA)	10
Grundskola (cpl/elev)	0,5
Gymnasium, högskola (cpl/elev)	0,7
Övrigt (exempelvis: vård, idrott, kultur, samlingslokaler) (cpl/besökare)	0,3
Kollektivtrafik (cpl/100 påstigande)	10

Figur 21. Nacka kommuns föreslagna parkeringstal för cykel.

Kollektivtrafik

Som tidigare nämnts under kapitlet ”Pågående projekt på västra Sicklaön” genomför Trafikförvaltningen en förstudie av tunnelbana till Nacka. Sex stycken alternativa sträckningar utreds, vilka alla passerar Sickla och Planiaområdet, se bild nedan.

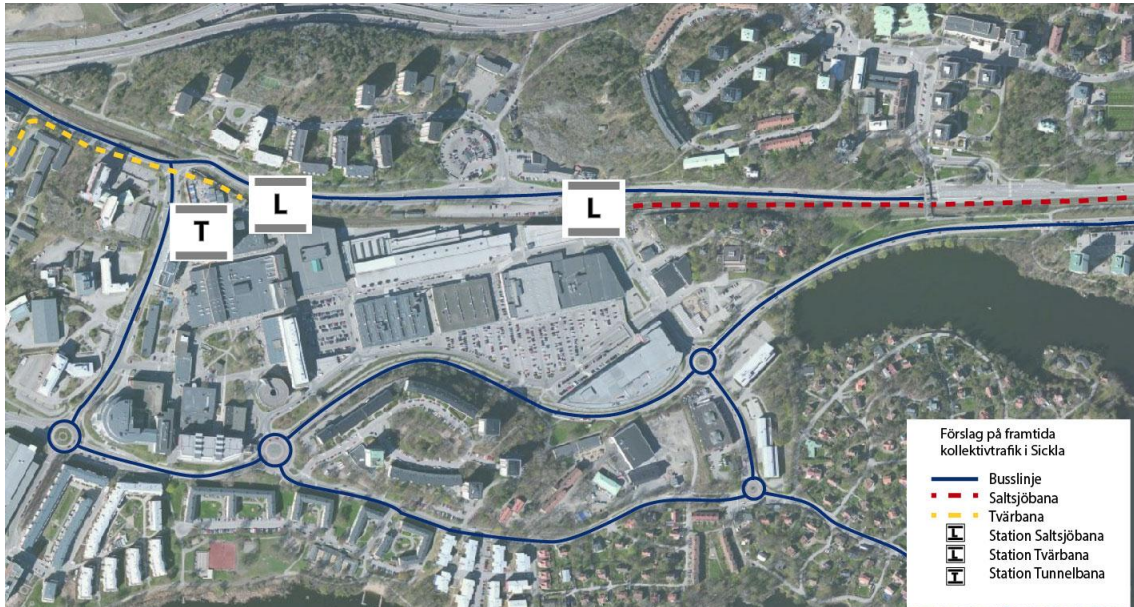


Figur 22. Illustration av utredningsalternativ för tunnelbana till Nacka.

En tunnelbana med stationsläge i Sickla skulle ge området förstaklassig kollektivtrafikförsörjning. Ett rimligt gångavstånd till tunnelbana anses vara ca 800 meter. Inom det avståndet täcks hela planområdet in vilket innebär att alla som vistas inom planområdet får gångavstånd till tunnelbana.

En fråga som bör studeras vidare är vilken roll Saltsjöbanan kommer att få i en framtid då Sickla får en tunnelbanestation. En möjlighet är att Saltsjöbanan spelat ut sin roll som spårtrafik mellan Sickla och Stockholms innerstad när området försörjs via tunnelbana. Saltsjöbanan skulle då eventuellt kunna förkortas och en attraktiv bytespunkt mellan Saltsjöbanan, Tvärbanan, Tunnelbanan och busstrafik tillskapas i Sickla, se figur 24 på nästa sida. Fördelen med detta alternativ är att den barriär som Saltsjöbanan utgör idag inom programområdet försvinner och det skapas bättre möjligheter för en plankorsning mellan Planiavägen och Värmdövägen. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och cykel skulle också förbättras.

Förutom förstudien om tunnelbana till Nacka genomförs just nu en utredning gällande en förlängning av Tvärbanan från Sickla Udde till Sickla station som ligger nordväst om Sickla köpvarter.



Figur 24. Illustration av omstigning mellan Saltjöbana, Tunnelbana, Tvärbana samt buss.

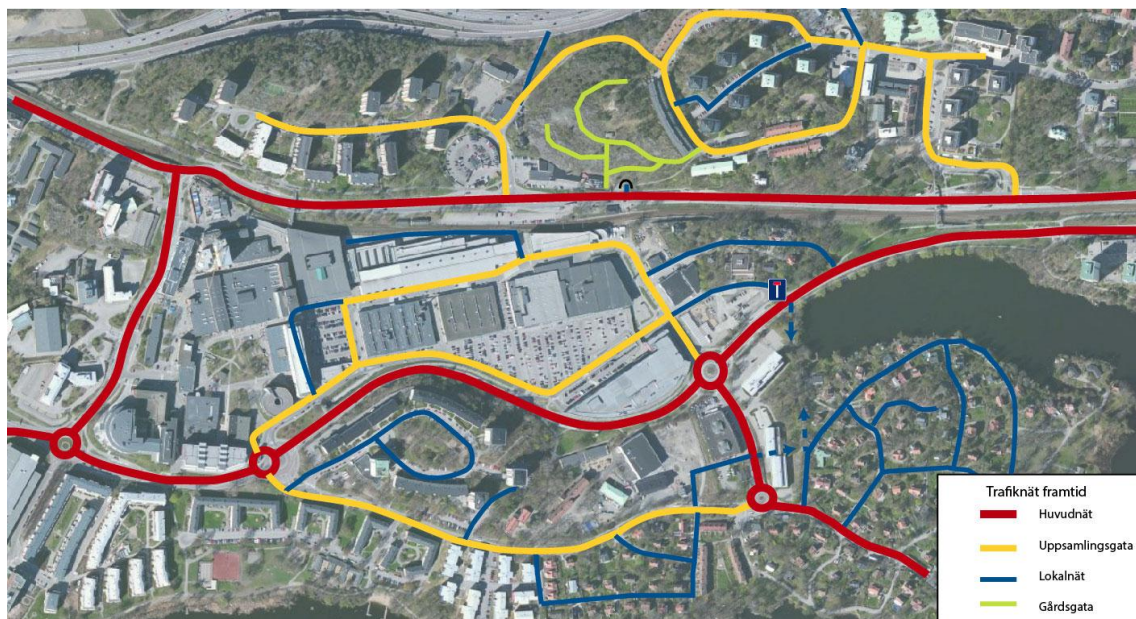
Motorfordon

I samband med en eventuell framtida exploatering i norra delen av programområdet (mellan Alphyddan och Finntorp) och i programområdets östra delar tillskapas ett par nya länkar i trafiknätet. I programområdets norra del föreslås en ny länk för biltrafik mellan Alphyddevägen och Becksjudarvägen. Den nya gatan kopplar ihop Alphyddan med Finntorp och bidrar till att skapa ett mer finmaskigt gatunät där trafikflödet kan fördela sig. Den nya gatan ligger helt i linje med att skapa planprogrammets mål att skapa ett robust struktur med en känsla av sammanhang och samhörighet mellan Alphyddan och Finntorp. Trafikanalyserna visar att gatan inte kommer att bli attraktiv för genomfartstrafik och endast får måttliga trafikflöden.

I programområdets östra del förlängs Sjötorpsvägen österut till Järlaleden. I programområdets östra del tillskapas ett par nya lokalgator för att trafikförsörja den nya exploateringen öster och väster om Planiavägen. En ny anslutning till Planiavägen tillskapas på denna sträcka.

Utöver detta har frågan om en ny koppling mellan Planiavägen och Värmödvägen studerats. Dessutom har effekterna av en öppning av Gillevägen för allmän trafik och en stängning av Järlaleden öster om programområdet studerats, se vidare kapitel ”Trafikprognos”.

I figur 25 på nästa sida visas det framtida trafiknät som förordas i denna utredning. Mer detaljer om de nya länkarna finns i kapitel ”Fördjupade studier”.



Figur 25 Strukturplan motorfordon framtid med ny exploatering.

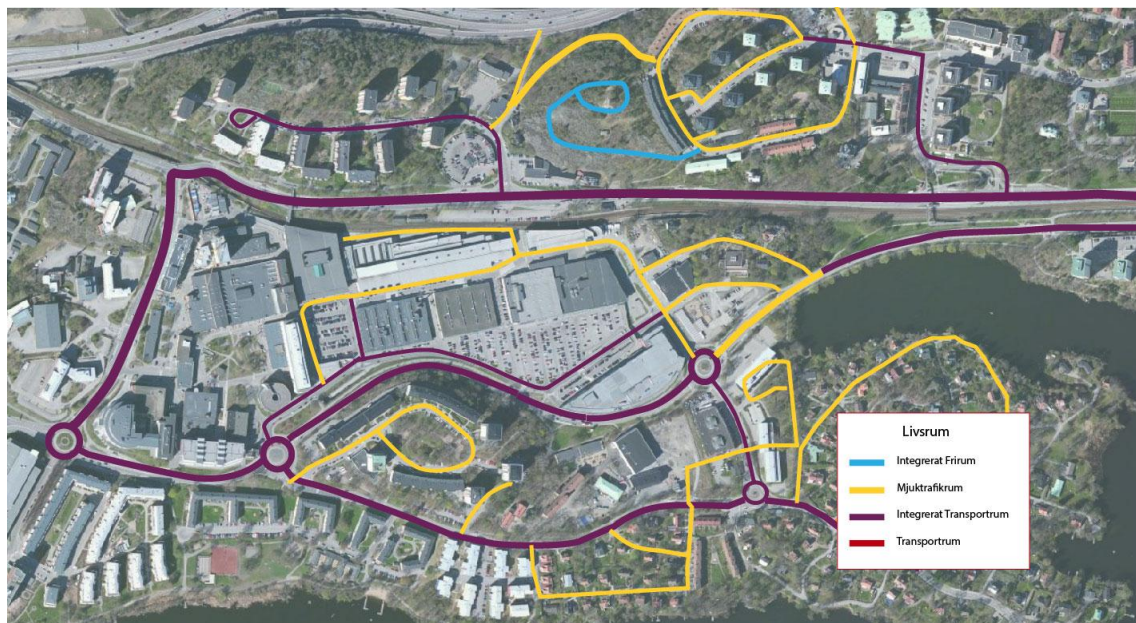
Livsrum

Som tidigare nämnts används livsrumsmodellen för att beskriva gaturummets karaktär och prioritering mellan olika trafikintressen. Målbilden som tidigare beskrivits för Planiaområdet är ett område med olika mötesplatser för människor som skapar liv och rörelse inom området. Hela programområdet ska få en stadskarakter med husfasader som vänder sig mot gaturummet. För att uppnå detta föreslås gatukaraktern på delar av dagens trafiknät ändras.

Bland annat bör Järlaleden få utformningen av ett integrerat trafikrum istället för ett trafikrum. Här ska gående och cyklister på ett tryggt och säkert sätt kunna färdas längs med gatan och passera gatan på bestämda platser. På en sträcka öster om cirkulationsplatsen mellan Planiavägen och Järlaleden tillskapas ett så kallat "mjuktrafikrum". I mjuktrafikrummet har oskyddade trafikanter prioritet och hastigheten för biltrafiken begränsas till 30 eller 40 km/tim. Genom att ändra gaturummets karaktär på denna sträcka förbättras tillgängligheten och sambandet mellan Kyrkviken och den nya exploateringen i programområdets östra del. Generellt minskas även Järlaledens barriäreffekt på denna sträcka vilket kommer boende och besökande i hela området till godo.

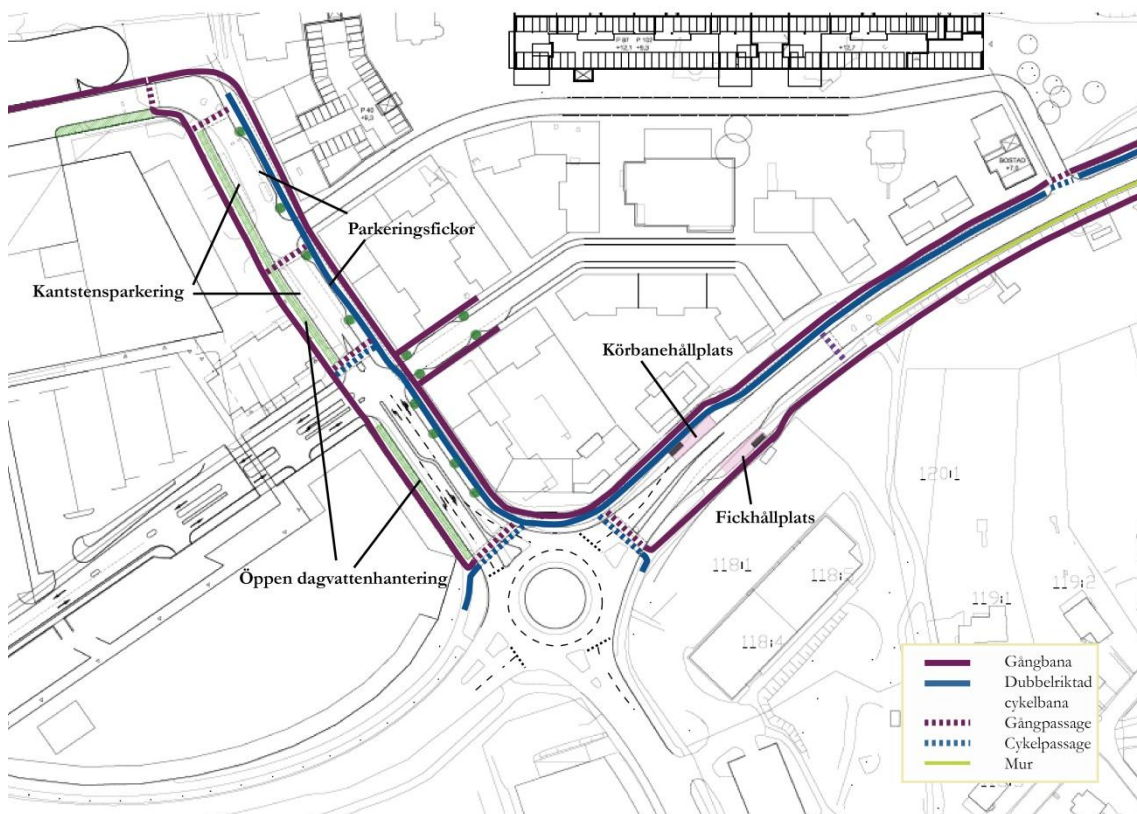
Planiavägens norra del får karaktären av ett mjuktrafikrum liksom övriga bostadsgator inom programområdet. Även den nya gatan som sammanbinder Alphyddevägen och Becksjudarvägen i programområdets norra del föreslås få karaktären av ett mjuktrafikrum.

För mer detaljerad beskrivning av utformningen på Planiavägen, Järlaleden, Sirocogatan och Simbavägen, se kapitel "Utformning gator".



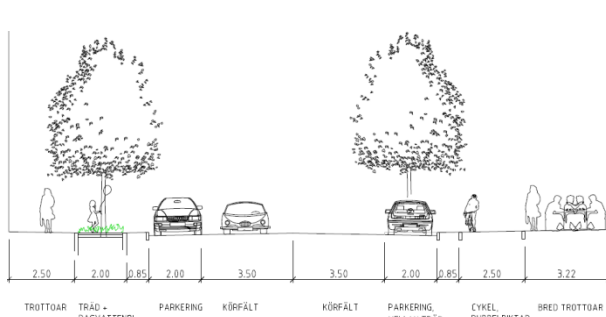
Figur 26 Livsrum framtid.

Utformning gator

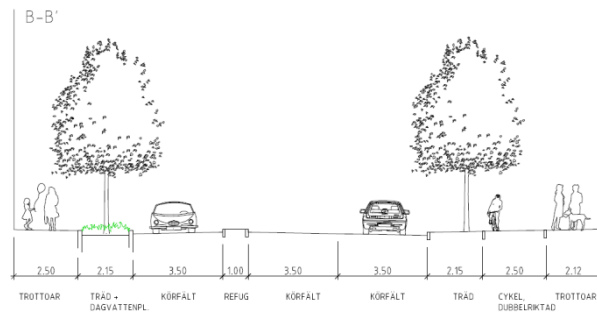


Figur 27 Utformning av Planiovägen och Järaleden.

Figur 27 ovan illustrerar föreslagen utformning av Planiovägen, Siroccogatan samt Järaleden. I följande stycke presenteras var och en av gatorna mer i detalj.



Figur 28 Typsektion övre delen av Planiovägen.



Figur 29 Typsektionen nedre delen av Planiovägen.

Planiavägen

Planiavägen föreslås få en typsektion för sträckan norr om korsningen med Siroccogatan och en annan för den södra delen. I gatusektionen har det varit angeläget att få med breda gångbanor, utrymme för cykelbana, kantstensparkering samtidigt som det har funnits önskemål från Nacka kommun om öppen dagvattenhantering.

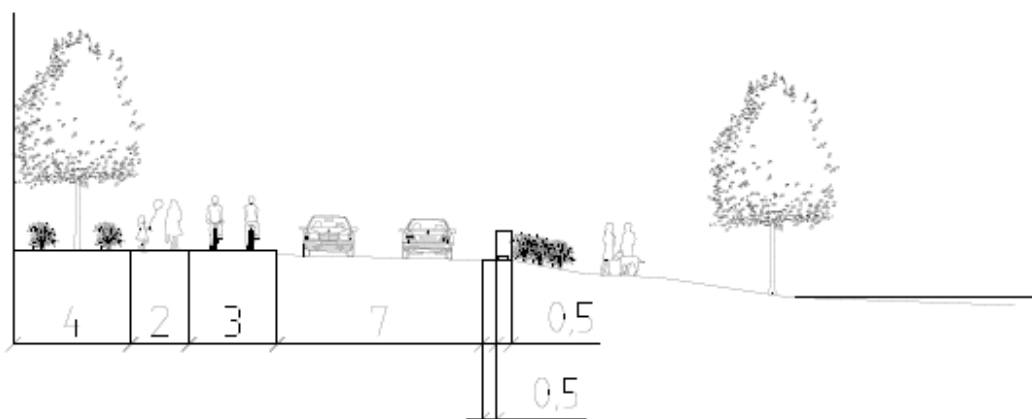
För den norra delen av Planiavägen föreslås därför en utformning enligt figur 28. Gångbanan på den västra sidan är något smalare än gångbanan på den östra sidan. Detta med motivering att den östra sidan ligger på solsidan och det därför finns bättre förutsättningar att ha uteserveringar där, vilket tar plats. Vidare föreslås öppen dagvattenhantering på västra sidan med ”gångbroar” mellan gångbanan och kantstensparkeringen. Körbanan görs 7 m och för att vinna utrymme får parkering och grönska dela utrymmet på östra sidan i form av parkeringsfickor med träd emellan. I detta förslag prioriteras att maximera antalet parkeringsplatser framför träd, vilket ger 6 platser på den östra sidan. Cykeltrafiken längs med Planiavägen hänvisas helt till vägens östra sida, där en dubbelriktad cykelbana går.

Nedre delen av Planiavägen illustreras i figur 29 och här inryms ingen kantstensparkering. Här prioriteras istället att lägga dubbelriktad cykelbana på östra sidan och öppen dagvattenhantering på den västra. Planiavägen är idag indelad i 4 körfält men dessa reduceras till totalt 3 körfält med en saxning mitt på sträckan. Gångbanan på västra sidan har valts att göras något bredare än på den östra, med motivering att denna passage kan ge viss otrygghet på grund av att den är mörk och gränsar till en sluten husfasad. Detta bör även tas i beaktande vid plantering av vegetation i den öppna dagvattenhantering. Den bör inte vara för hög, för att inte ge en instängd känsla på gångbanan.

Järlaleden

Trafikverket är väghållare för Järlaleden väster om Planiarondellen och kommunen är väghållare för sträckan öster om Planiarondellen. Järlaleden öster om Planiarondellen föreslås utformas med en dubbelriktad gång-och cykelbana på totalt 5 m på vägens norra sida, körbanan reduceras till 7 m och befintlig gångbana ligger kvar på södrasidan mot Kyrkviken (se figur 30). Cykelbanan på Järlaleden föreslås inom planområdet men föreslås även fortsätta fram till korsningen med Järle gårdsväg. För att skapa ett trevligare gångstråk längs med vattnet rustas detta upp och en naturnära skiljevägg sätts upp mellan körbanan och gångbanan. Det är dock viktigt att säkerställa att dagvattnet kan rinna genom skiljeväggen då Järlaleden är enkelskevad mot denna sida. I denna utredning har en trafikanalys gjorts på ett scenario där Järlaleden stängs av öster om Planiarondellen, se vidare scenario F i avsnitt ”Trafikprognos”

Busshållplatserna föreslås ligga kvar i samma läge som befintligt på södra sidan, medan läget på den norrasidan föreslås flyttas fram något. Utformningen syftar till att skapa ett mjukare rum, varför hastighetsbegränsningen reduceras till 40 km/h på denna del av Järlaleden.



Figur 30 Illustration av typsektion Järlaleden öster om Planiarondellen

Trafikprognos

En trafiksimulering har gjorts av sex olika scenarier och ett jämförelsealternativ. I detta kapitel redovisas resultatet av trafiksimuleringarna på en övergripande nivå. Resultat för scenario med en ny koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen redovisas även i kapitel "Fördjupade studier > Koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen".

I tabellen nedan redovisas de scenarier som trafiksimulerats.

Scenario	JA	A	B	C	D	E	F
Kvarnholmsförbindelse	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Signaler Järlaleden V	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Nya bostäder Sickla	-	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Koppling mellan Svinderviksv/Becksjudarv	-	-	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Öppning Gillevägen 30 km/h	-	-	Ja	Ja	Ja	-	Ja
korsning Planiavägen/Värmdövägen, inget spår	-	-	-	Ja	-	-	Ja
korsning Planiavägen/Värmdövägen, plankorsning spår	-	-	-	-	Ja	-	-
Körfält Planiavägen reducering	-	-	-	-	-	Ja	-
Hastighetssänkning Järlaleden Ö	-	-	-	-	-	Ja	-
Järlaleden öster om Planiavägen stängd	-	-	-	-	-	-	Ja

Figur 32. Tabell över simulerade scenarier.

För läsbarhetens skull visas nedan trafikflöden på ett par kända gator. Dessa kan användas som jämförelse för att förstå och skapa en känsla för trafikflödet på gatorna inom programområdet.

 <p>Figur 33. Ringvägen</p>	<p>Ringvägen Trafikflöde: ca 22 000 – 25 000 frd/d</p>
 <p>Figur 34. Hornsgatan</p>	<p>Hornsgatan, väster om Mariatorget Trafikflöde: ca 21 000 frd/d</p>
 <p>Figur 35. Hägerstenvägen</p>	<p>Hägerstenvägen, Aspudden Trafikflöde: ca 10 000 frd/d</p>



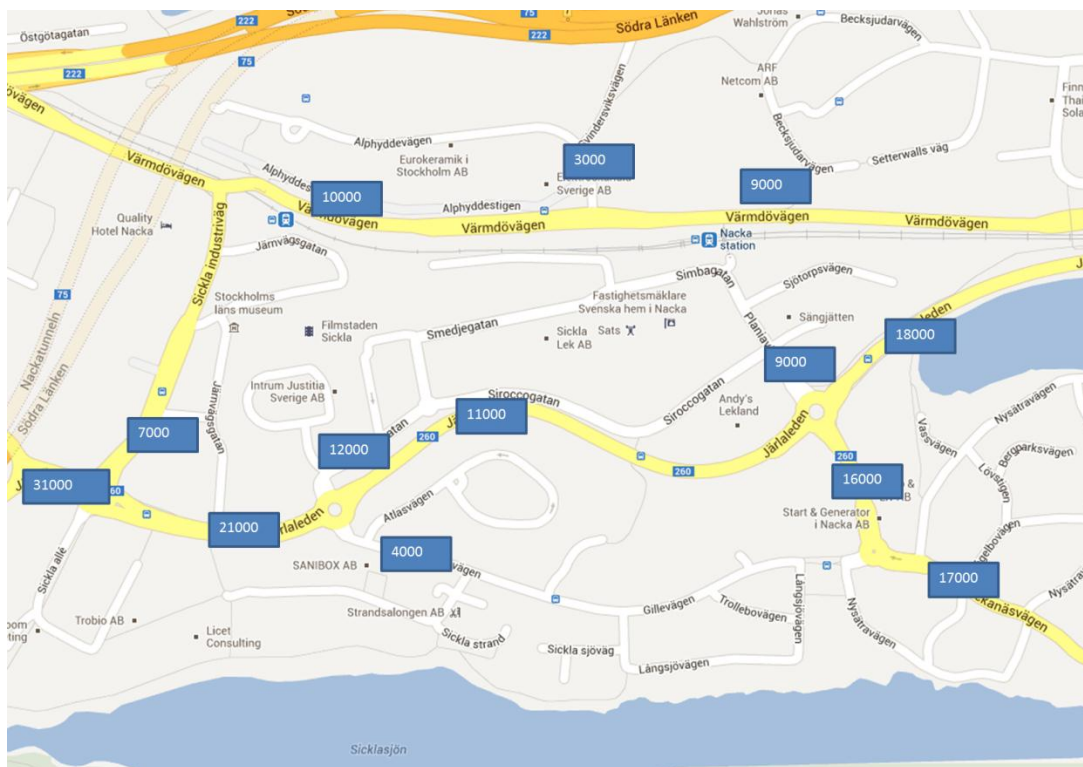
Figur 36. Skånegatan

Skånegatan

Trafikflöde: ca 3 000 frd/d

Jämförelsealternativet

I jämförelsealternativet är vägnätet detsamma som idag och ingen ny exploatering sker inom programområdet.

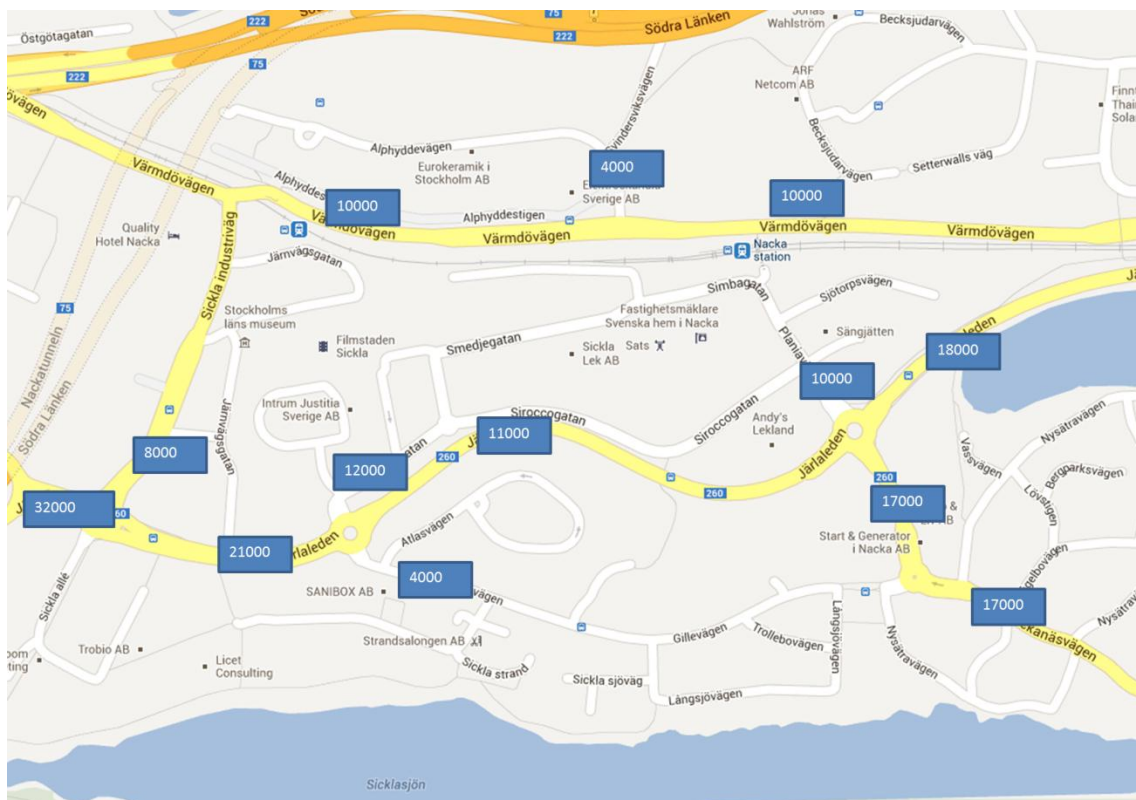


Figur 37. Jämförelsealternativet [frd/d ÅDT]

28 (44)

Scenario A

I Scenario A är trafiknätet detsamma som idag men med ny exploatering inom programområdet. Skillnaden mot jämförelsealternativet ovan är att trafikflödet ökar med ca 1000 fordon på Planiovägen, både norr och söder om Järlaleden.

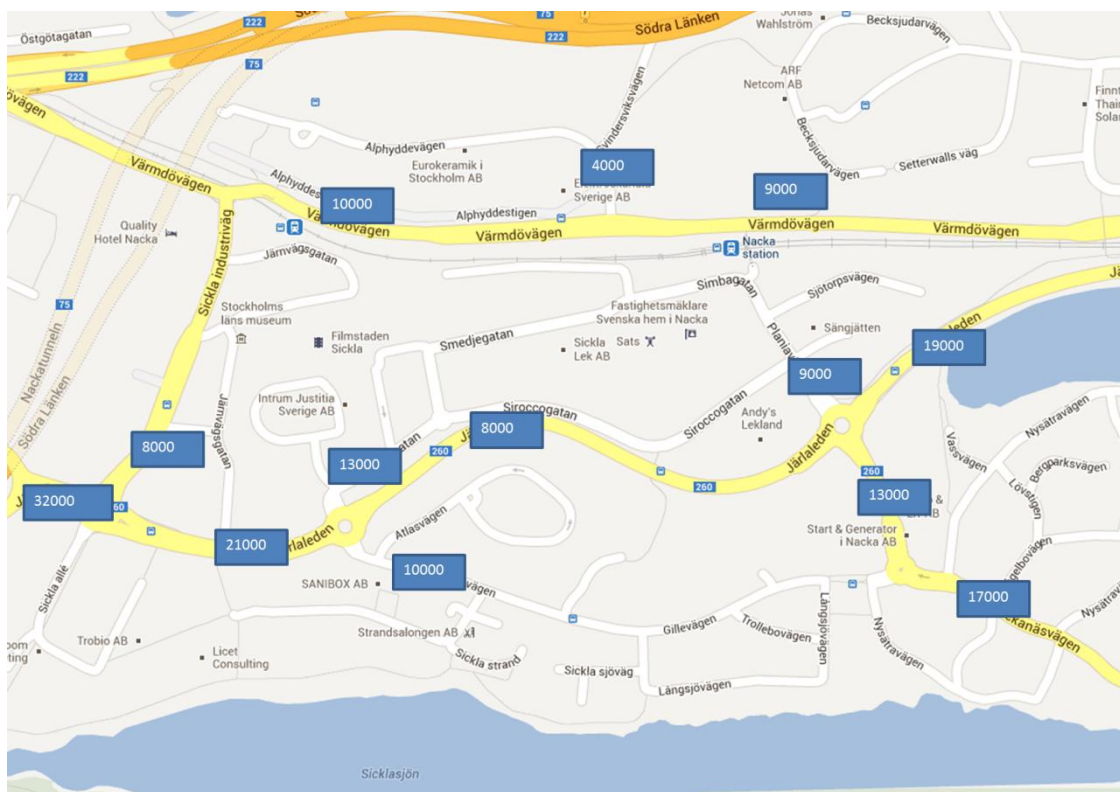


Figur 38. Scenario A med ny exploatering inom programområdet [frd/d ÅDT].

Scenario B

I scenario B förutsätts att Gillevägen öppnas för genomfartstrafik. Även ny exploatering inom programområdet finns med.

Resultatet visar att trafiken ökar på Gillevägen med ca 6000 fordon. I gengäld avlastas Järlaleden med ca 2000 fordon mellan Gillerondellen och Planiarondellen. Planrivägen avlastas också. Söder om Järlaleden avlastas Planrivägen med ca 4000 fordon som istället väljer att åka Gillevägen. Planrivägen norr om Järlaleden avlastas med ca 1000 fordon. Istället ökar infarten till Sickla kvarter från Gillerondellen med ca 1000 fordon.

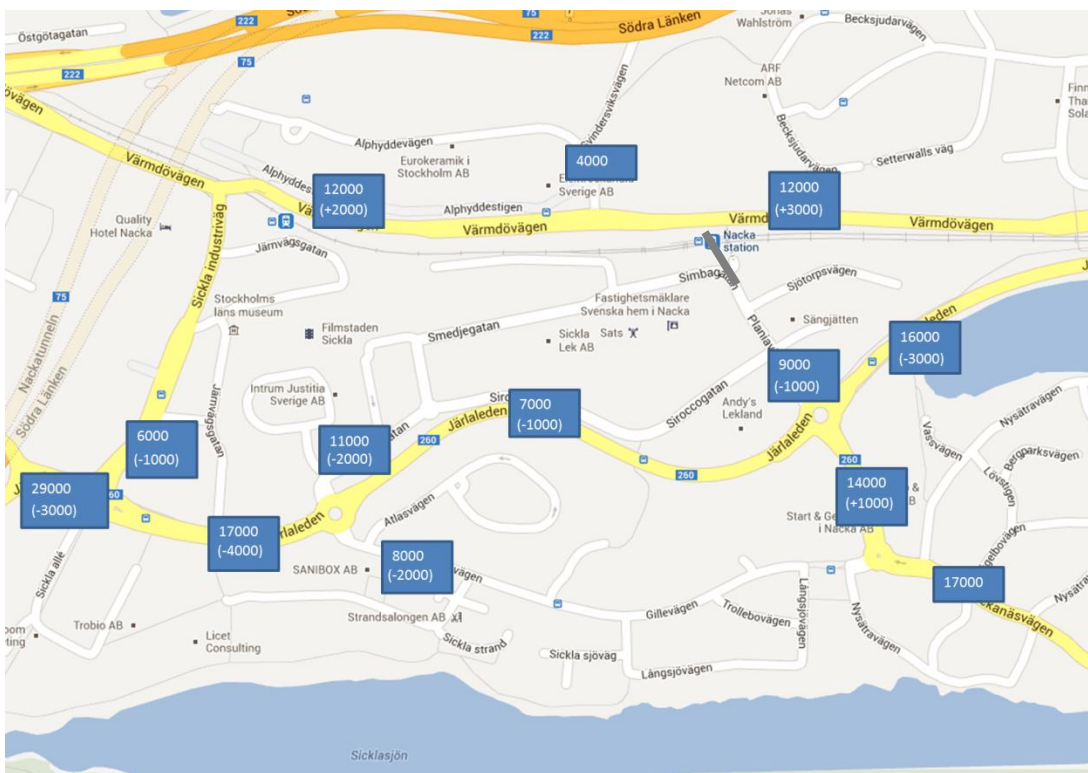


Figur 39. Scenario B med Gillevägen öppen och ny exploatering inom programområdet [fr/d ÅDT].

Scenario C och D

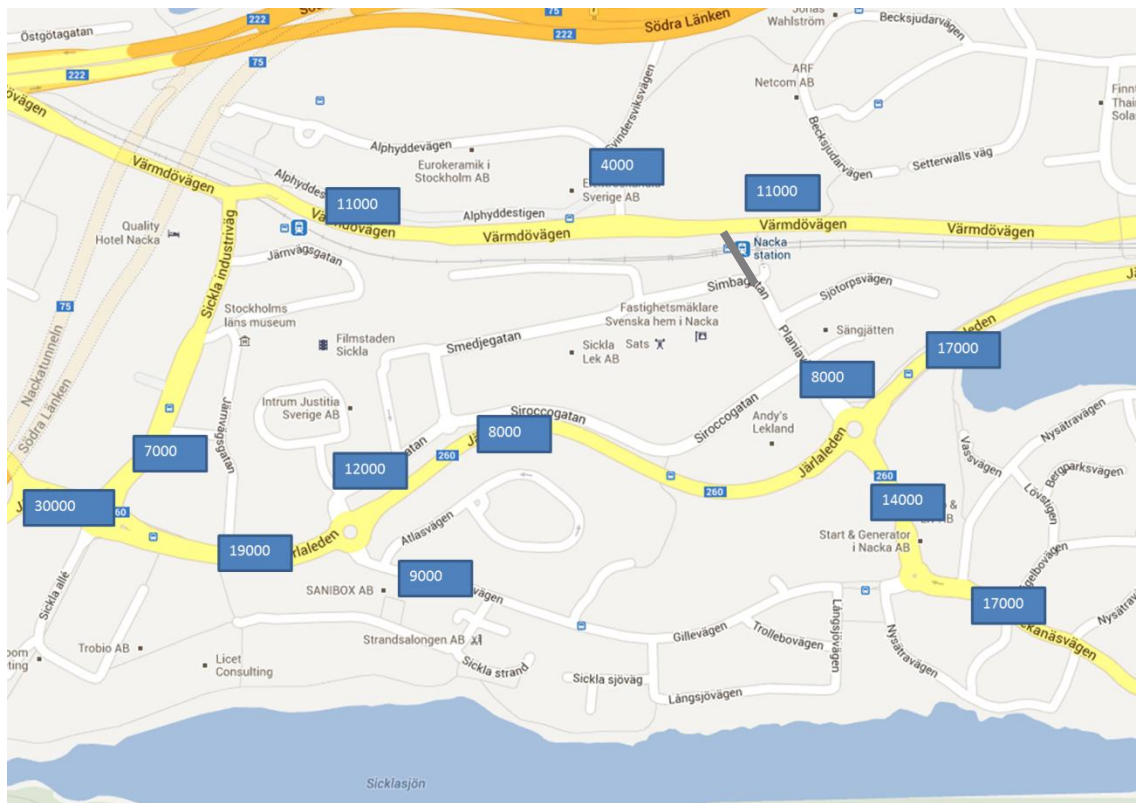
I scenario C och D antas det finnas en koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen. Skillnaden mellan scenarierna är att det i scenario C antas att det inte finns något spår som behöver korsas. Precis som i scenario B ovan antas att Gillevägen är öppen och ny exploatering inom programområdet.

Vid jämförelse mellan scenario B och C kan man se att en ny koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen generellt avlastar och fördelar trafiken inom det studerade området. Detta gäller dock inte för Värmdövägen där trafiken ökar med några tusen fordon. Den nya kopplingen avlastar bland annat Gillevägen med ca 2000 fordon. Järlaleden väster om Gillerondellen avlastas med ca 4000 fordon och Järlaleden öster om Planiarondellen avlastas med 3000 fordon. Dessa fordon väljer istället att åka på Värmdövägen. Flödet på Planiavägen norr om Järlaleden förändras inte om Planiavägen förlängs till Värmdövägen. Istället ändras strömmarna så att fler väljer att angöra Sickla Köpcenter från Värmdövägen. Infarten till Sickla Köpcenter från Gillerondellen avlastas med ca 2000 fordon.



Figur 40. Scenario C. Med koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen, ny exploatering inom programområdet och Gillevägen öppen. Inget spår behöver passeras mellan Planiavägen och Värmdövägen [frd/d ÅDT].

Skillnaden mellan scenario C och D visar att kopplingen mellan Värmdövägen och Planiavägen blir attraktivare när något spår inte behöver passeras. En plankorsning med spårväg drar ner kapaciteten i korsningen och avlastar inte gatorna inom det studerade området riktigt lika mycket som i scenariot utan plankorsning med spår.

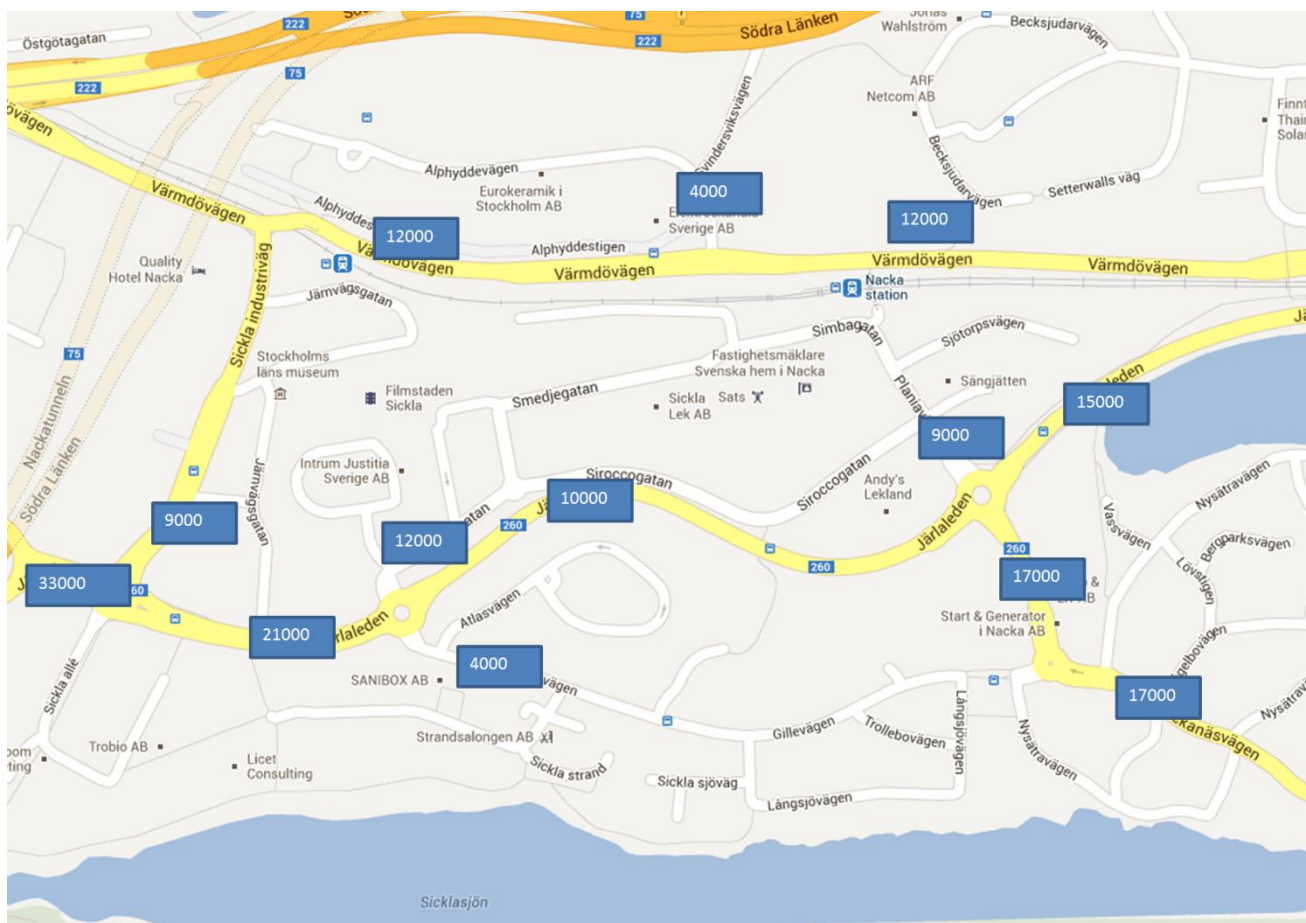


Figur 41. Scenario D med plankorsning mellan spårväg och Planiavägen. Ny exploatering inom programområdet samt Gillevägen öppen [frd/d ÅDT].

Scenario E

I scenario E antas att hastigheten reduceras till 30 km/tim på Järaleden på en sträcka öster om Planiarondellen. Gillevägen är stängd för genomfartstrafik och ny exploatering sker inom programområdet.

Resultatet visar att ca 3000 fordon väljer att åka Värmdövägen istället för Järaleden (jämför med scenario A).

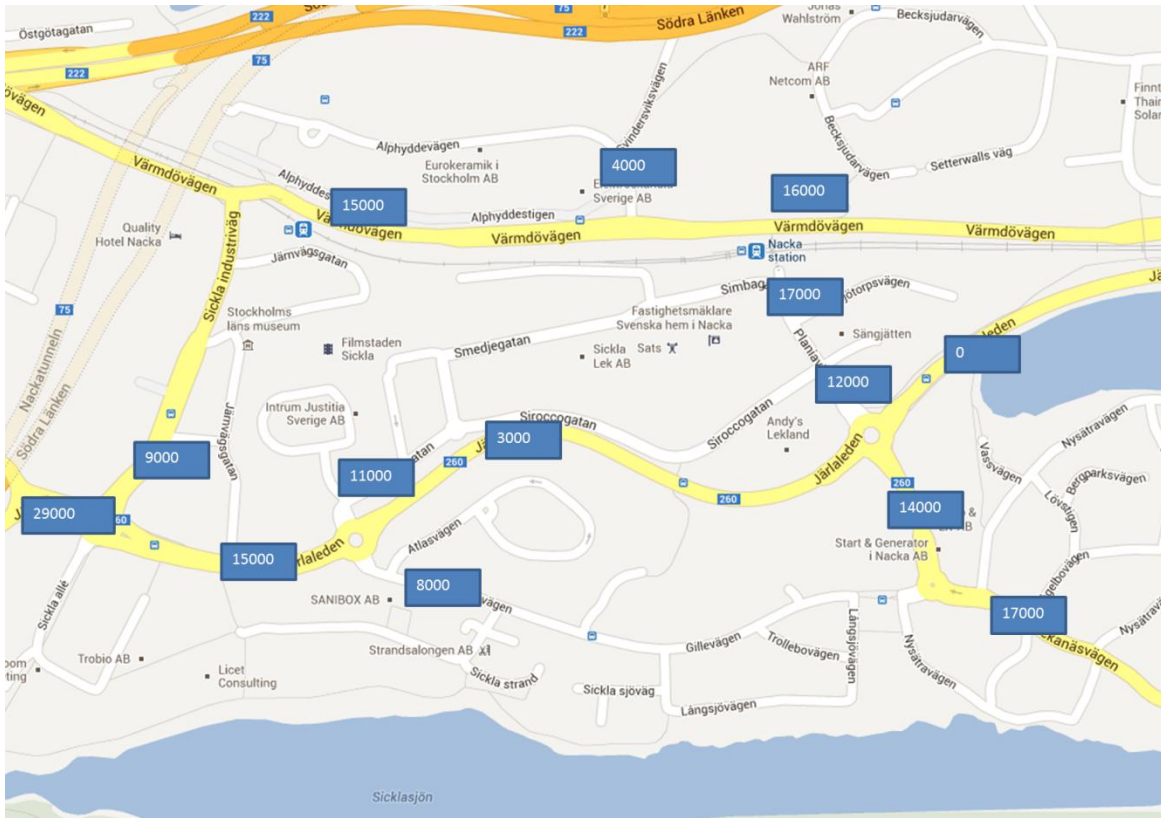


Figur 42. Scenario E. Hastigheten reduceras på Järaleden öster om Planiarondellen och Gillevägen är stängd för genomfartstrafik. Ny exploatering inom programområdet finns med [frd/d ÅDT].

Scenario F

I scenario F är Järlaleden öster om Planiavägen stängd. Gillevägen är öppen och det finns en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen utan att spår behöver passeras. Ny exploatering inom programområdet.

Resultatet visar att trafikflödet på Planiavägen i stort sett fördubblas. Även trafiken på Värmdövägen ökar med 3-4000 fordon. Järlaleden, mellan Gillerondellen och Planiarondellen, blir mindre intressant för trafiken när Järlaleden är stängd öster om Planiarondellen. Trafiken minskar till ca 3000 fordon på sträckan. Korsningen mellan Planiarondellen och Värmdövägen måste ha en kapacitetsstark utformning, troligen i form av en cirkulationsplats för att hantera det stora flödet i korsningen.



Figur 43. Scenario F med Järlaleden stängd öster om Planiarondellen. Gillevägen är öppen för genomfartstrafik och det finns en koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen utan spår. Ny exploatering inom programområdet finns med [frd/d ÅDT].

Fördjupade studier

Koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen

En koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen har utretts ett flertal gånger med olika utformningar som alternativ.

Saltsjöbanan är klassad som järnväg vilket innebär att banan har ett mycket högre säkerhetssystem än till exempel tvärbanan. Fordonen som går här är mycket tyngre och systemet är inte lika flexibelt som till exempel tvärbanan vad gäller att väja för fordon och oskyddade trafikanter som har kommit in på spåret. Saltsjöbanans tåg går enligt tidtabell och med en bestämd turtäthet och järnvägstrafiken är prioriterad framför annan trafik.

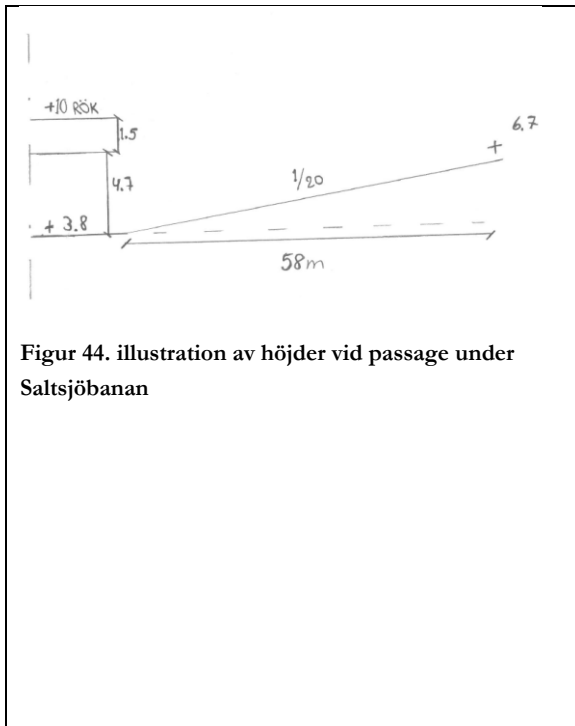
Trafikförvaltningen arbetar just nu med att bygga bort alla plankorsningar och det främsta skälet är trafiksäkerheten. De flesta olyckorna vid järnvägen sker just i plankorsningar både vad gäller mellan tåg och oskyddade trafikanter och tåg och annan fordonstrafik. Längs med Saltsjöbanan finns dessutom i dag inga hinderdetektorer, som fungerar så att tåget stannar om ett tyngre fordon hamnar på spåret, vilket är ytterligare ett argument till att en plankorsning med Saltsjöbanan inte är att rekommendera. Vidare försämras framkomligheten för fordonstrafiken och ur alternativ C i trafikanalysen fås ett beräknat flöde på 10 000 fordon per dygn, vilket är högt med tanke på att magasinerna måste hinna tömmas innan bommarna går ner för att förhindra allt för stor köbildning.

En korsning i plan med Saltsjöbanan är enligt ovanstående trafiksäkerhets- och kapacitetsskäl inte aktuellt. Därför måste det till en planskild korsning för att koppla ihop Värmdövägen med Planiavägen så länge Saltsjöbanan finns kvar.

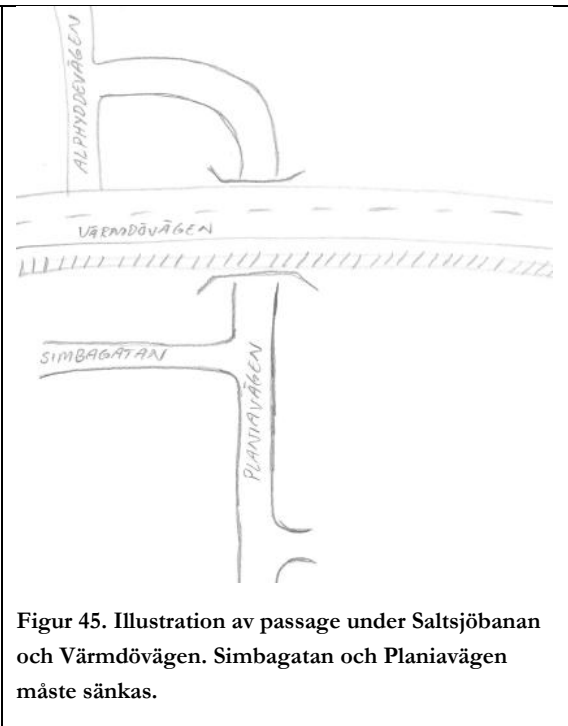
Ett av de utredda alternativen innebär att Planiavägen förbinds med Värmdövägen genom att Saltsjöbanan passerar Planiavägen på bro. Ett annat alternativ är att skapa en planskild korsning genom att Planiavägen går i tunnel under Saltsjöbanan. Båda dessa alternativ innebär omfattande investeringar och förändringar i befintlig infrastruktur.

Syftet med en ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen är att skapa en ny tvärkoppling mellan Värmdövägen och Järlaleden. Detta skulle framförallt förbättra tillgängligheten till Sickla Köpkvarter från Värmdövägen samt fördela trafikflöden inom området på ytterligare en länk. Det finns också en tanke om att bryta Saltsjöbanans barriäreffekt och skapa en mer stadsmässig miljö.

Om Planiavägen förläggs i en tunnel under Saltsjöbanan måste tunneln läggas ca 6,20 meter under räls. Det krävs då en sträcka på närmare 60 meter för att ta upp höjdskillnaden. Korsningen med Simbagatan söder om Saltsjöbanan kommer då att påverkas men troligen klaras korsningen med Sjötorpsvägen om den ligger kvar i befintligt läge. I planprogrammet förutsätts dock att korsningen med Sjötorpsvägen höjs upp ca 70 cm för att tillskapa en bra lutning på Sjötorpsvägen. Även på norra sidan krävs en sträcka på ca 60 meter för att ta upp höjdskillnaden.



Figur 44. illustration av höjder vid passage under Saltsjöbanan



Figur 45. Illustration av passage under Saltsjöbanan och Värmdövägen. Simbagatan och Planiavägen måste sänkas.

Som tidigare nämnts har en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen utretts genom att Saltsjöbanan höjs upp på bro över Planiavägen. Utformningen innebär stora investeringar och uppfyller inte heller syftet att skapa stadsmässighet.

Om Saltsjöbanan i framtiden omvandlas till Tvärbanan kan en plankorsning eventuellt vara möjlig att tillskapa. Plankorsningar med Tvärbanan finns på flera ställen redan idag. Det är dock osäkert om en plankorsning med Tvärbanan är lämplig i detta läge på grund av de relativt höga trafikflödena som kommer att trafikera korsningen.

Utifrån ovanstående resonemang dras slutsatsen att sannolikheten för att kunna tillskapa en stadsmässig och trafiksäker koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen inte kan göras så länge Saltsjöbanan eller Tvärbanan ska passeras.

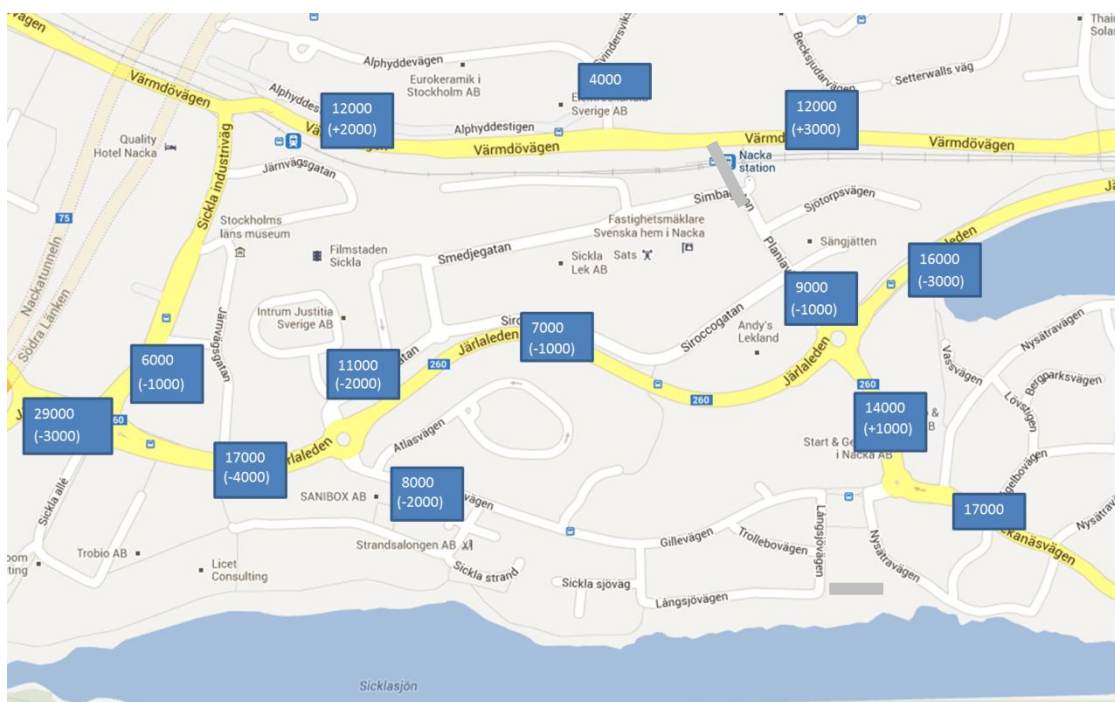
Som tidigare nämnts under kapitel "Förslag på ny struktur > kollektivtrafik" bör Saltsjöbanans roll, när Tunnelbanan till Nacka kommer, utredas vidare. Om Saltsjöbanans roll som spårtrafik mellan Nacka och Stockholms innerstad ersätts av tunnelbanan skulle Saltsjöbanan kunna förkortas och eventuellt stanna vid Sickla. Det innebär helt nya förutsättningar för att tillskapa en stadsmässig, kapacitetsstark, kostnadseffektiv och trafiksäker korsning mellan Planiavägen och Värmdövägen. Slutsatsen av denna trafikutredning är därför att en framtida koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen beror utbyggnaden av tunnelbana till Nacka.

Trafikflöden

En ny koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen skapar framförallt bättre tillgänglighet till Sickla köpvarter från Värmdövägen. Den simulering som gjorts i denna trafikutredning visar på att en koppling till Värmdövägen från Planiavägen generellt avlastar befintliga gator och fördelar trafiken inom programområdet med omnejd. Detta gäller dock inte för Värmdövägen där trafiken ökar med ett par tusen fordon. Trafikflödet på Planiavägen ökar inte när Planiavägen kopplas till Värmdövägen. Däremot förändras strömmarna på Planiavägen och majoriteten av all trafik rör sig mellan Värmdövägen och Sickla köpvarter.

Kopplingen avlastar både Järlaleden och Gillevägen (som i detta alternativ förutsatts vara öppen för genomfartstrafik). Järlaleden avlastas med ca 1000 fordon mellan Gillerondellen och Planiarondellen och med ca 3000 fordon öster om Planiarondellen. Denna trafik väljer istället att köra på Värmdövägen. Fler trafikanter väljer också att angöra Sickla köpvarter genom att använda nya korsningen med Värmdövägen och Planiavägen. Infarten till Sickla köpvarter från Gillerondellen minskar därför med ca 2000 fordon.

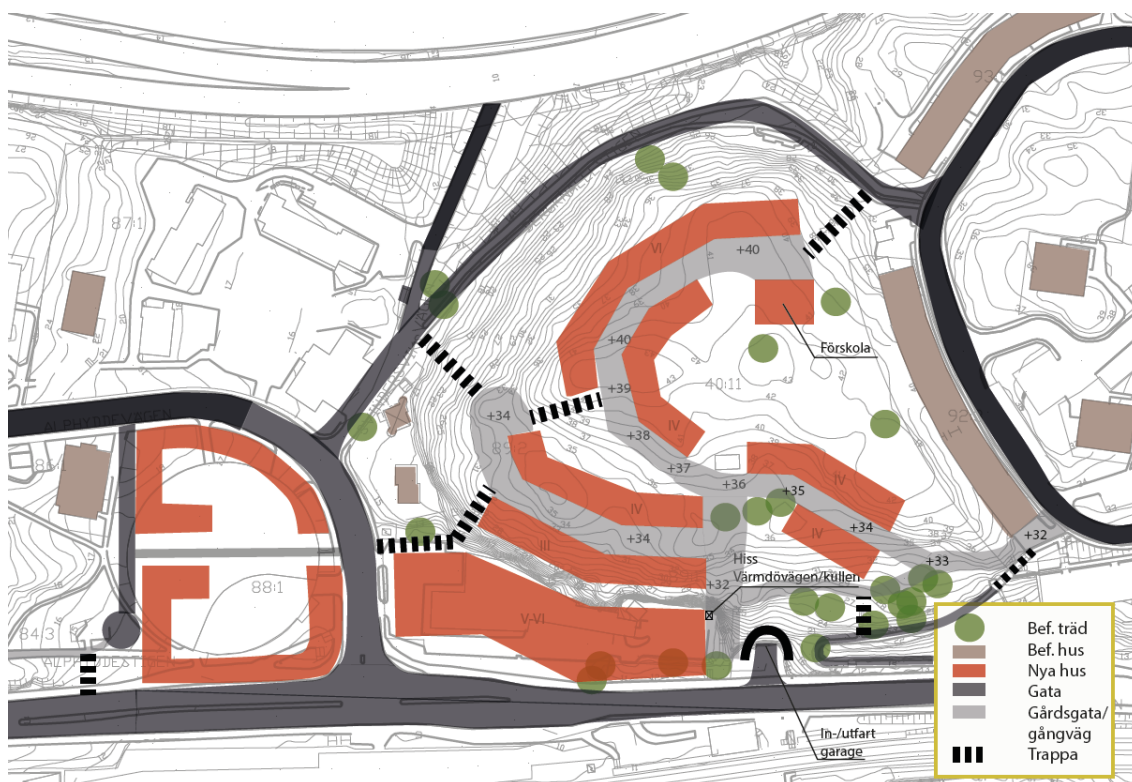
I figuren nedan visas årdmedeldygnstrafiken (ÅDT) för ett alternativ när Planiavägen kopplats till Värmdövägen och Gillevägen är öppen för genomfartstrafik. Siffrorna inom parentes anger ökning eller minskning av trafiken jämfört med ett alternativ när Planiavägen inte är kopplad till Värmdövägen.



Figur 46. Trafikflöden med koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen samt Gillevägen öppen för genomfartstrafik [frd/d ÅDT].

Exploatering i området mellan Alphyddan och Finntorp

Illustrationen nedan visar exempel på en möjlig exploatering av området mellan Alphyddan och Finntorp.



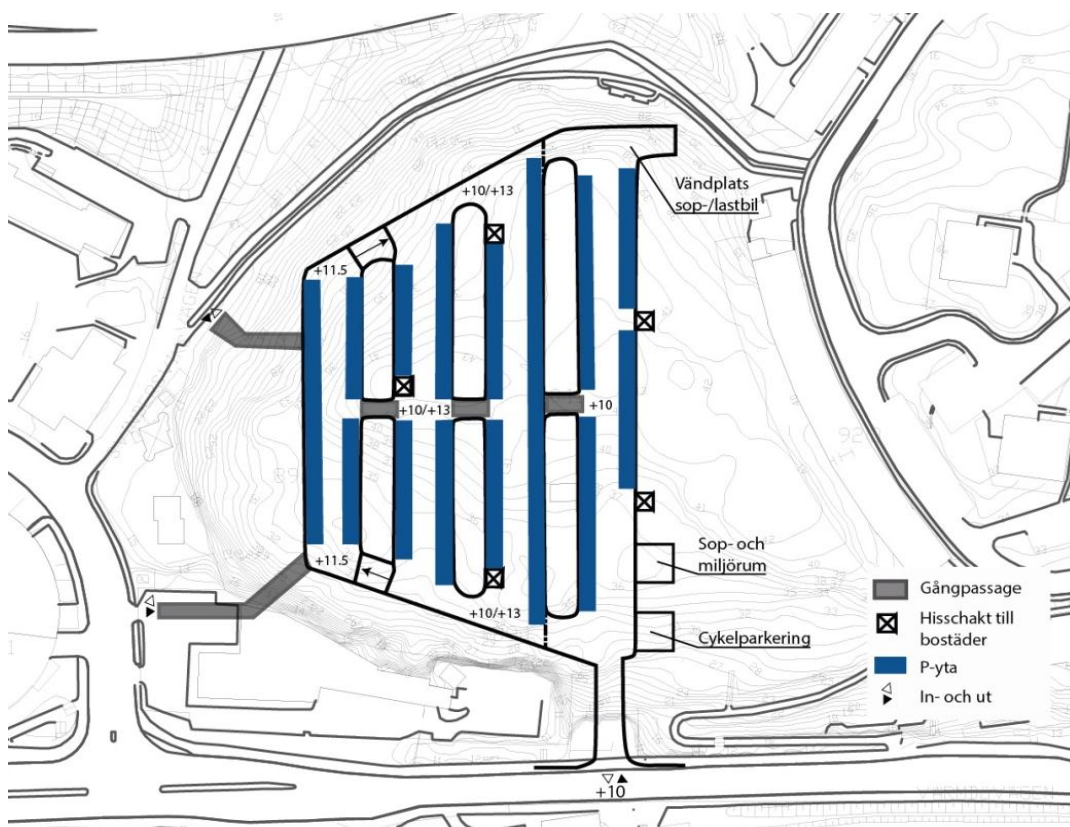
Figur 47 Exploatering av området mellan Alphyddan och Finntorp.

I förslaget kopplas Alphydevägen och Becksjudarvägen samman av en väg som går i befintlig gång- och cykelbanas sträckning i områdets norra del.

Angöring och parkering tillhörande bostadsområdet görs i ett parkeringshus inuti berget. Från parkeringsgaraget går sedan hissar upp till respektive bostadsentré. Det kan diskuteras ifall det skall gå hissar upp till varje entré eller om ett antal entréer får dela på ett hisschakt. Illustration över garagelösningen fås i figur 48.

Föreslagen våningshöjd på husen står i illustrationen och med dessa antaganden fås cirka 220 bostadslägenheter på kullen. Huset längs med Värmdövägen är inte inräknat i denna siffra. Ett vidare resonemang får föras om vilka funktioner som skall inrymmas här. För att möta nivåerna på bergsknallen är emellertid 5-6 våningar lämpligt för denna byggnad som har en yta på drygt 3000 m² BTA. Högst upp på berget finns utrymme för en förskola, vars leveranser sker via garaget. Från garaget går en hiss upp till förskolan, precis som till bostadshusen.

Området i hörnet mellan Alphyddevägen och Värmdövägen skulle kunna inrymma en exploatering på ca 110 lägenheter.



Figur 48 Garage i berget.

Infart till garaget sker via Värmdövägen på nivå +10. Garaget består utav tre nivåer. En bottenvåning på nivå +10, en mellannivå på +11.5 som leder upp till den tredje nivån på +13.

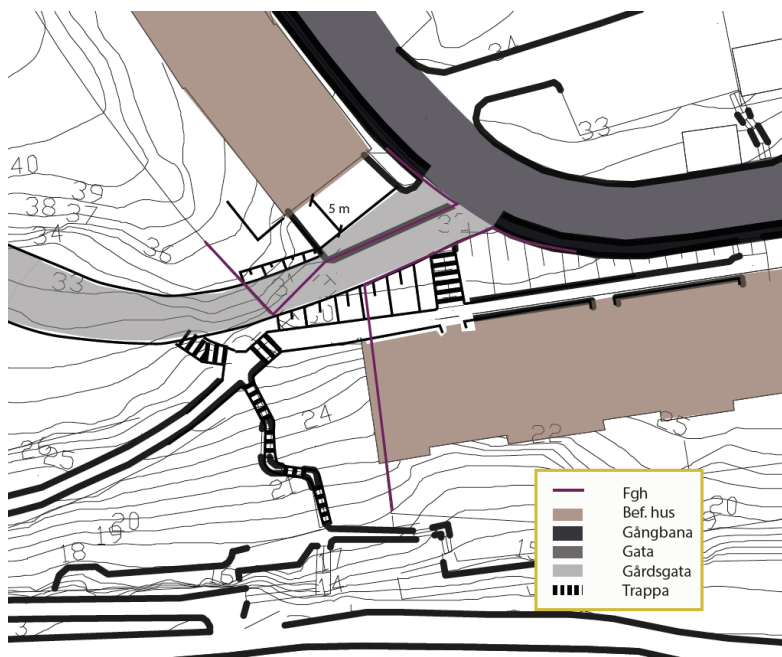
Garaget rymmer drygt 470 platser och är tänkt att även försörja boende i Alphyddan. Med ett parkeringstal på 0.7 behövs cirka 360 parkeringsplatser till den nya exploateringen, vilket inryms i garaget.

För att förse bostadskvarteret med en brandväg föreslås en öppning söder om befintligt hus, med utgångspunkt från Becksjudarvägen, se figur 51 och 52. För att uppfylla utryckningstjänstens krav på lutningar och framkomlighet för utryckningsfordon bör vägen inte luta mer än 8.5 % i någon riktning. I förslaget i figur 47 har denna gata lagts så att en lutning på 1:20 (5 %) är möjlig, detta för att uppfylla tillgänglighetskraven för allmänna platser. Om höjdskillnaden är mer än 1,0 m (innebär fler än två ramper i följd) bör man även överväga möjligheten att installera lyftanordning.

Gatan som slingrar sig upp längs med berget föreslås utformas som en gårdsgata (integrerat frirum) för att inge ett lugnt intryck samt för att visa att gående är prioriterade i gaturummet. Den enda trafik som ska trafikera dessa gator är trafik som av någon anledning måste angöra bostadsentréerna (ex vid in- och utflyttning och undantagsvis färdtjänst) samt utryckningstrafik. Figurerna 49 och 50 visar två gaturum med känslan som föreslås eftersträvas i området på kullen.



Figur 49 och 50. Fotografier av gårdsgator.



Figur 51. Illustration av hur angöring till brandgata kan se ut.



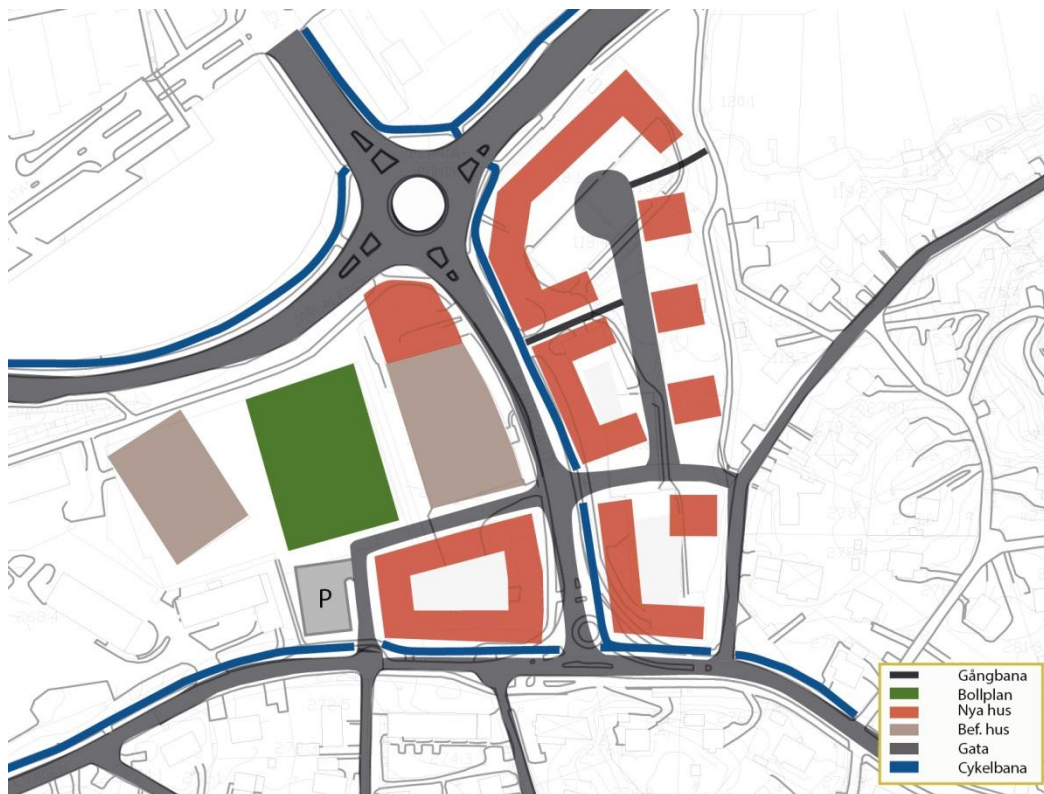
Figur 52. Illustration över anslutning av ny gata till Becksjudarvägen.

Vid en eventuell exploatering på "kullen" mellan Alphyddan och Finntorp uppkommer utmaningar för att få god tillgänglighet mellan bostadsområdet och målpunkterna längs med Värmdövägen samt söder om denna. Det är viktigt att utforma trygga och tillgängliga vägar för gående och cyklister. De topografiska förutsättningarna är dock en utmaning. Detta förslag visar därför ett allmänt hisschakt från huset längs med Värmdövägen som leder upp till en terrass på "kullen". Förslaget löser inte bara tillgängligheten för gående och cyklister till det nya bostadsområdet utan även till Finntorp med omnejd. För att utformningen skall användas på bästa möjliga vis är det viktigt att säkerställa att utrymmet känns tryggt även efter mörkrets infall. För att öka den sociala kontrollen bör bottenvåningen inrymma verksamheter som har öppet på kvällen, exempelvis närlivsbutik, kiosk eller likande. En annan möjlighet är att förlägga en av tunnelbaneuppgångarna till Sickla station i detta hus. Vid en sådan lösning skulle exempelvis cykelparkering kunna anläggas på några av husets våningsplan.

För att undvika tung trafik på bostadsområdets gårdsgata, föreslås ett sop- och miljörum anläggas inuti garaget. I denna finns möjlighet till källsortering. Hit kommer även hushållsavfallet från respektive trapphus.

En studie av påverkan på värdefulla träd på kullen (se grönt i figur 47) har gjorts och det kan konstateras att de flesta träden går att bevara. Huset längs med Värmdövägen kommer dock i konflikt med ett par träd. En avvägning får där göras gällande husets utbredning kontra trädens värde.

Exploatering och trafiknät i södra programområdet



Figur 53. Illustration på förslag till ny exploatering och trafikstruktur i programområdets södra del.

I programområdets södra del föreslås en ny exploatering i form av bostäder och bollplan på båda sidor om Planiavägen. Planiavägen är en huvudgata som Trafikverket är väghållare för. År 2007 trafikerades vägen av ca 10 600 fordon och med ny exploatering inom programområdet beräknas trafikflödet öka till ca 16 000 fordon. De nya bostäderna öster om Planiavägen föreslås trafikförsörjas från två infarter, från Planiavägen och Nackanäsvägen. Eftersom både Planiavägen och Nackanäsvägen är huvudgator bör antalet anslutningar till vägarna hållas nere. Ytterligare en anslutning till bostadsområdet från Planiavägen har studerats men av kapacitetsskäl och närheten till Planiarondellen har denna anslutning ansetts mindre lämplig. Planiavägen utformas med samma sektion som Planiavägen norr om Järaleden med dubbelriktad cykelbana på östra sidan och kantstensparkering på båda sidor. På detta sätt skapas ett sammanhang mellan områdena norr och söder om Järaleden och trots att Planiavägen har ett relativt högt trafikflöde har Planiavägen goda förutsättningar att utvecklas till en stadsgata.

Slutsatser

Mål för Planiaområdet:

Målet är att skapa ett område där gammalt möter nytt med en blandning mellan slutet och öppet. Området skall ha en robust struktur som skapar en känsla av ett sammanhang. Inom området skall finnas mötesplatser som skapar liv och rörelse. Programområdet ska få en stadskaraktär med husfasader som vänder sig mot gaturummen.

Ovanstående mål om att ge programområdet en tydlig stadskaraktär uppfylls genom omgestaltning av gaturummet på Planiavägen och delar av Järlaleden.

Längs en sträcka på Järlaleden, öster om Planiarondellen, sänks hastigheten till 40 km/tim samtidigt som gaturummet smalnas av och ges en mer stadsmässig karaktär. Trafikanalyserna visar att Järlaleden kommer att bli mindre attraktiv som genomfartsled när hastigheten sänks. En del av trafiken kommer att välja att åka på Värmdövägen istället för Järlaleden. Denna utredning visar att det inte är lämpligt att stänga av Järlaleden öster om Planiarondellen. Resultaten från trafikanalysen visar att trafikflödet på Planiavägen i stort sett skulle fördubblas och flödet på Värmdövägen skulle öka med 3-4000 fordon.

Den nya utformningen av Planiavägen ger gatan en stadsmässig karaktär där byggnaderna på båda sidor förses med lokaler i bottenvåningen. Gaturummet får också en grön karaktär genom trädplantering och öppen dagvattenhantering i gatan. Antalet körfält reduceras från fyra till tre mellan Siroccogatan och Järlaleden. En blandning av bostäder och lokaler tillsammans med generösa ytor för gående och cyklister skapar plats för möte mellan både för boende och besökande i området vilket skapar liv och rörelse. Det ökar också tryggheten och tillgängligheten för de som rör sig längs med gatan.

En planskild korsning mellan Värmdövägen och Planiavägen bedöms inte medverka till att ge området en stadsmässig karaktär. Slutsatsen är att en ny koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen beror på utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och Saltsjöbanans framtid. I de fall Saltsjöbanan omgraderas till en Tvärbana eller slutar vid Sickla kommer en ny koppling i plan mellan Värmdövägen och Planiavägen vara en tillgång för området. En ny koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen skapar framförallt bättre tillgänglighet till Sickla köp kvarter från Värmdövägen och fördelar trafiken inom planområdet med omnejd. Det ger också en tydlig och bra koppling för gång- och cykeltrafik.

En ny väg mellan Alphyddevägen och Becksjudarvägen förordas längs med befintlig gång- och cykelbana. Trafikanalyserna visar på att gatan endast är attraktiv i ett lokalt område och bedöms inte fungera som en genomfartsväg för trafik som idag använder Värmdövägen.

Genom att tillskapa fler kopplingar för gång, cykel och biltrafik uppfylls målen om att skapa en robust struktur med ett tydligt sammanhang.

Trafikanalysen visar att tillkommande trafikbelastning från den nya bebyggelsen är relativt låg och ger endast lokala skillnader i trafikmängden. Kapacitetsmässigt är det inga problem att genomföra planerad exploatering.

Området är redan idag väl kollektivtrafikförsörjt och med en eventuell tunnelbana till Nacka förstärks tillgängligheten till kollektivtrafik ytterligare. Gångtunneln under Saltsjöbanan bör dock byggas om för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken.