

Väg 260 Järlaleden Sickla köpkvarter

Förstudie

Objektnummer 844 853 74



Titel: Förstudie Väg 260 Järlaleden Sickla köpvarter
Objektnummer: 844 853 74
Utgivningsdatum: April 2010
Utgivare: Trafikverket
Kontaktperson: Elisabeth Lloyd, Trafikverket
Författare: Atkins
Layout: Katarina Heijkenskjöld, Trafikverket
Distributör: Trafikverket, 171 73 Solna
Telefon 0771 – 921 921, telefax 08-627 09 23

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Bakgrund	6
2.1 Brister, problem och syfte	6
2.2 Tidigare utredningar och beslut	6
2.3 Geografisk avgränsning	7
2.4 Övergripande mål och strategier	7
2.5 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen	9
3. Befintliga förhållanden	10
3.1 Markanvändning.....	10
3.2 Trafik och trafikanter – resor och transporter	14
3.3 Viktiga miljöförutsättningar	19
4. Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområde	24
4.1 Funktionsmålen	24
4.2 Hänsynsmålen	25
4.3 Sammanfattande problem och värdebeskrivning	26
5. Projekt mål	26
6. Tänkbara åtgärder	27
6.1 Fyrstegsprincipen	27
6.2 Steg 1-åtgärder.....	27
6.3 Steg 2-åtgärder	28
6.4 Steg 3-åtgärder	29
6.5 Steg 4-åtgärder	30
6.6 Sammanfattning.....	31
7. Riskhantering	32
8. Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder.....	33
8.1 Föreslagna åtgärders påverkan på projektmålen	33
8.2 Prioritering av åtgärder	34
9. Samråd.....	36
10. Aktualitet	36
11. Vaghållningsmyndighetens ställningstagande.....	36
12. Bilagor	37

Figurförteckning

Figur 1: Översiktskarta	5
Figur 2: Förstudieområdet	6
Figur 3: Influensområde och förstudieområde	7
Figur 4: Angränsande bebyggelse	10
Figur 5: Målpunkter	12
Figur 6: Trafikflöden Järlaleden, maximaltimma	14
Figur 7: Busstrafik i förstudieområdet	15
Figur 8: Cykelkarta	16
Figur 9: Järlaledens trottoarer	16
Figur 10: Rapporterade trafikolyckor	17
Figur 11: Skymmande skylt	18
Figur 12: Sickla Allé.	20
Figur 13: Natur- och kulturmiljövården.	21
Figur 14: Bullernivåer längs Järlaleden	22
Figur 15: Jordartskartan	23
Figur 16: Gabionmur och träd	26
Figur 17: Bedömning av måluppfyllelse	34
Figur 18: Föreslagen utformning	35
Figur 19: Utrymmeskrav vid föreslagen utformning med tre körfält på Järlaleden	35

1. Sammanfattning

Järlaleden är under högtrafik utsatt för stora trafikmängder och framkomligheten är stundtals begränsad. I korsningspunkterna uppstår ofta problem med köbildning, vilket försämrar tillgängligheten till områdets målpunkter. Om köerna fortplantas västerut äventyras också framkomligheten på Södra länken. Den röriga trafikmiljön med många stillastående fordon har negativ påverkan på trafiksäkerhet och miljö. Förstudiens syfte är att föreslå åtgärder som kan förbättra framkomligheten på Järlaleden så att risken för trafikstörningar på Södra länken undviks.

Det övergripande målet om ökad framkomlighet för fordonstrafiken har kompletterats med projektmål gällande miljö, kollektivtrafik, gestaltning samt situationen för oskyddade trafikanter. I förstudien utvärderas hur väl de föreslagna åtgärderna uppfyller projektmålen.

Förstudien föreslår att cirkulationsplatserna Atlas och Gille byggs om till signalreglerade fyrvägs korsningar. Samtidigt bör Järlaleden breddas på sträckan och ytterligare ett körfält anläggas i östgående riktning. Därigenom kan tillräcklig kapacitet uppnås för att undvika köbildning på Södra länken. Med signalreglerade korsningar ges möjligheten att reglera trafikflöden, vilket bedöms resultera i förbättrad framkomlighet för trafiken på anslutande vägar. Med signalreglerade övergångsställen i anslutning till korsningarna förbättras också trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, förutsatt att fordon stannar vid rött ljus.

Åtgärden innebär förbättrad framkomlighet för fordonstrafiken och därmed även för de bussar som trafikerar sträckan. En kapacitetsökning leder dock sannolikt till en ökning av vägtrafiken, vilket har negativ påverkan på bland annat buller och luftmiljö. En breddning av vägen leder också till att Järlaledens barriärverkan förstärks. Förstudien föreslår lösningar för att minimera störningarna på omkringliggande bebyggelse och förbättra trafiksituationen för övriga trafikantgrupper.

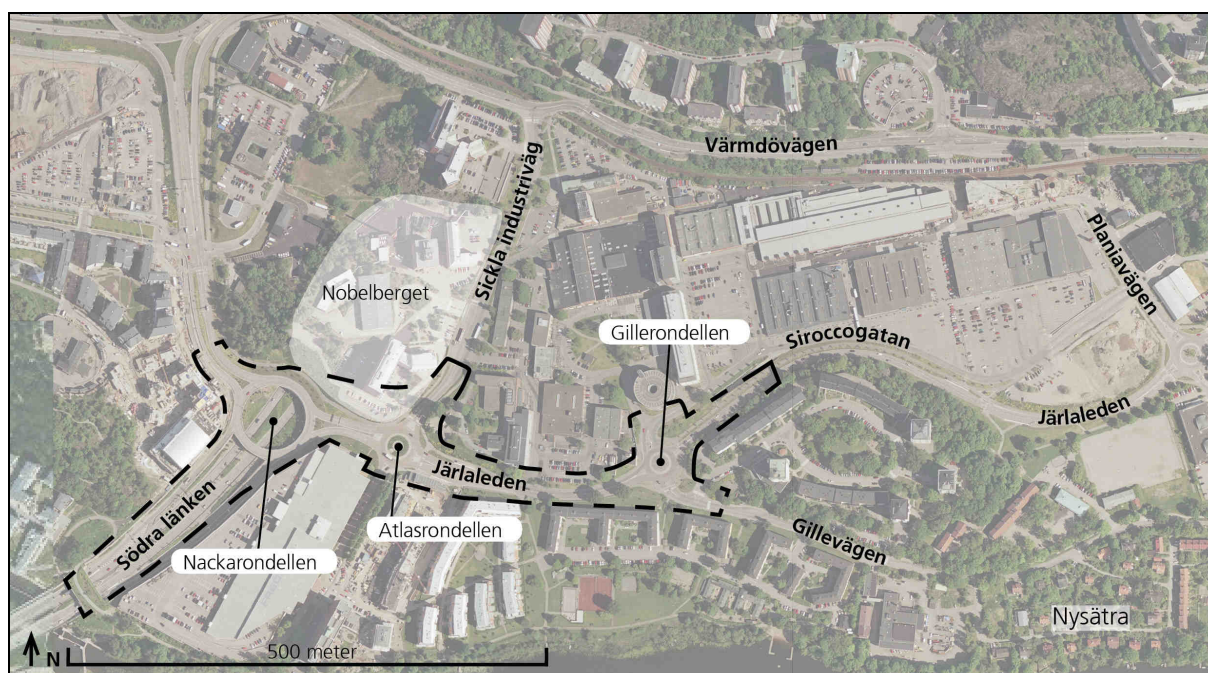


Figur 1: Översiktskarta
Kartan visar SICKLAÖN, Nacka och omringliggande kommuner.
Källa: Nacka kommun och Metria/Lantmäteriet.

2. Bakgrund

2.1 Brister, problem och syfte

Vägnätet kring Sickla köpvarter är hårt belastat och en planerad utbyggnad av köpvarteret väntas tillföra ytterligare trafik. Kapaciteten är idag nära nog fullt utnyttjad och möjligheten att omhänderta ytterligare trafikmängder är otillräcklig. Med dagens utformning väntas trafikökningen leda till växande köer på Järlaleden, framförallt vid cirkulationsplatserna Nacka, Atlas och Gille. Problemen bekräftas i Nacka kommuns trafikprognos från 2009, där västra delen av Järlaleden pekats ut som en trolig framtida flaskhals. Om köerna fortplantas i vägsystemet äventyras också framkomligheten på Södra länken.



Figur 2: Förstudieområdet

Kartan visar förstudieområdet och omkringliggande områden.

Källa: Nacka kommun och Metria/Lantmäteriet.

Syftet med förstudien är att utifrån tidigare gjorda utredningar föreslå åtgärder som kan förbättra framkomligheten och förebygga riskerna för trafikstörningar på Södra länken.

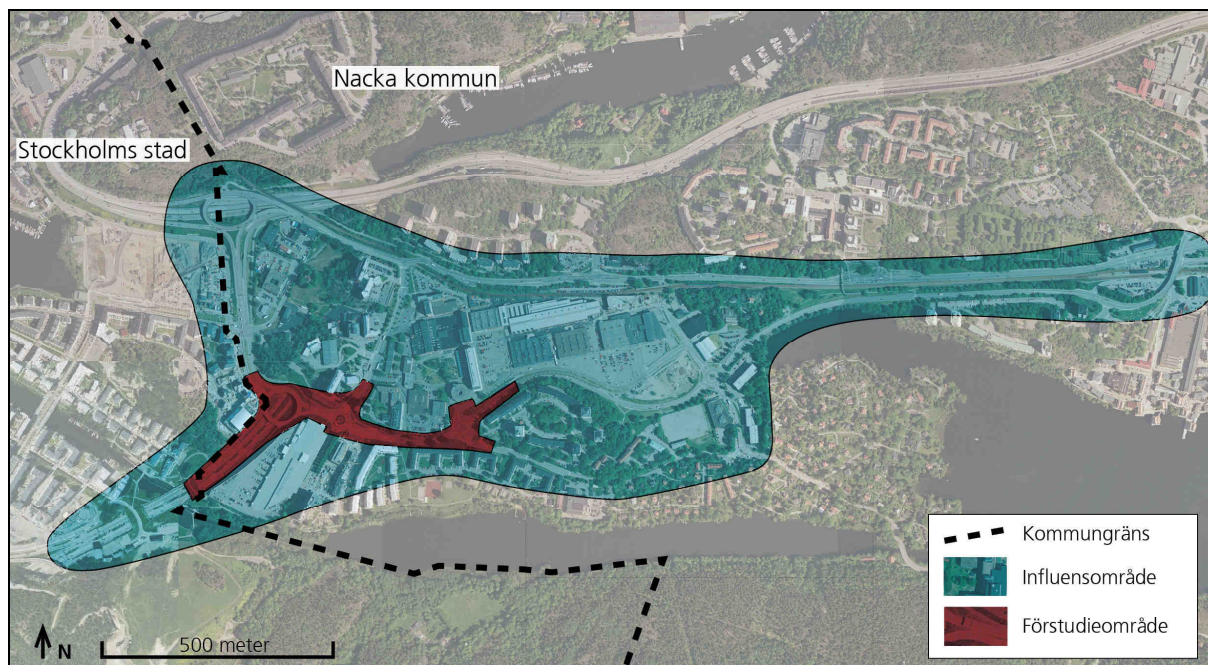
2.2 Tidigare utredningar och beslut

I samband med att detaljplanen upprättades för Sickla köpvarter 2007 utfördes en trafikanalys som ligger till grund för de bedömningar som görs i förstudiens trafikavsnitt. Inom förstudiearbetet har en rimlighetsbedömning och aktualitetsprövning av trafikanalysen genomförts. Denna visar att de antaganden och prognoser som genomförs i trafikanalysen är rimliga och möjliga att applicera även på dagens situation.

Detaljplanarbetet innehöll även utredningar gällande dagvatten och buller. Utredningarna bedöms vara tillräckliga för att i detta skede klargöra förutsättningarna på platsen och resultatet har inarbetats i förstudien. Innehållet i ovanstående utredningar presenteras mer utförligt i avsnitt 3.3.

2.3 Geografisk avgränsning

Förstudieområdet ligger på Sicklaön i Nacka kommun och omfattar området från Södra länkens avfartsramp i sydväst till och med Gillerondellen i nordost, enligt figur 3. I området ingår sträckan av Järlaleden mellan Nacka- och Gillerondellen, som även inkluderar Atlasrondellen. Förstudieområdet avgränsar det område inom vilket framtida åtgärder kan komma att utföras.



Figur 3: Influensområde och förstudieområde

Kartan visar hur de olika geografiska avgränsningarna förhåller sig till varandra. Influensområdet omfattar en uppskattning av de omkringliggande vägar och markområden som kan tänkas påverkas av förändrade trafikströmmar. Källa: Nacka kommun och Metria/Lantmäteriet.

Eventuella åtgärder inom förstudieområdet kommer att få konsekvenser för trafik, miljö och bebyggelse inom ett större influensområde. Influensområdet omfattar en uppskattning av de omkringliggande vägar och markområden som kan tänkas påverkas av förändrade trafikströmmar. Influensområdet sträcker sig från trafikplats Lugnet i nordväst till och med Södra länkens på- och avfartsramp i sydväst. Österut innefattar området delar av bostadsbebyggelsen i Nysätra samt Värmdövägens sträckning till och med anslutningen till Järlaleden.

2.4 Övergripande mål och strategier

Projektets primära målsättning är att nå ökad framkomlighet på Järlaleden mellan Södra länken och cirkulationsplats Gille samt att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter på Järlaleden. Projektets mål har sin utgångspunkt i de nationella och regionala trafik- och miljömålen.

2.4.1 Nationella trafik- och miljömål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet. Det övergripande målet är uppdelat på sex delmål, vilka är:

- ett tillgängligt transportsystem

- en hög transportkvalitet
- en säker trafik
- en god miljö
- en positiv regional utveckling
- ett jämställt vägtransportsystem
- 1999 antog riksdagen 15 nationella miljömål som 2005 kompletterades med ett 16:e. Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kultureresurser som är ekologiskt hållbart på lång sikt. De 16 nationella miljömålen är:
- begränsad klimatpåverkan
- frisk luft
- bara naturlig försurning
- giftfri miljö
- skyddande ozonskikt
- säker strålmiljö
- ingen övergödning
- levande sjöar och vattendrag
- grundvatten av god kvalitet
- hav i balans samt levande kust och skärgård
- myllrande våtmarker
- levande skogar
- ett rikt odlingslandskap
- storslagen fjällmiljö
- god bebyggd miljö
- ett rikt växt- och djurliv

2.4.2 Regionala trafik- och miljömål

Stockholms Läns Landsting har tagit fram ett regionalt utvecklingsprogram för Stockholmsområdet, Regional utvecklingsplan 2001 (RUFSS 2001). I programmet anges att huvudinriktningen för planen för transportsystemet är att öka den regionala tillgängligheten genom att kraftigt förbättra förutsättningarna för förbi- och genomfartstrafiken, öka möjligheterna till tvärresande i regionen samt förbättra kontakterna med andra regioner och internationellt.

Åtgärderna i planen syftar sammantaget till att:

- vidga och hålla samman regionen
- förbättra tillgängligheten till regionens kärnområden och viktiga knutpunkter
- upprätthålla en god trafikstruktur i regioncentrum
- stärka förbindelser med regioner inom och utom landet
- förbättra trafiknätets effektivitet och säkerhet samt minska trafikens negativa miljöpåverkan
- utveckla trafiken i skärgården och på landsbygden
- För att uppnå detta förordas följande åtgärder:
- förstärkning av kapaciteten i befintligt nät genom bl.a. dubbelspår, nya körfält och ökad kapacitet i knutpunkterna
- stärkt kollektivtrafik genom spår i nya riktningar med stort underlag
- avlastning av vägnätet genom utbyggnad av nya leder
- effektivisering av det befintliga trafiknätet genom bl.a. bättre informationshantering, reseplanering och styrning av transportefterfrågan

I RUFSS anges också en inriktning för gröna och blå värden där det står att grönstrukturens värden och funktioner skall främjas och utvecklas. Vid utbyggnad av infrastruktur, bostäder och lokaler måste grönstrukturens värden och funktioner beaktas.

2.5 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen

Förstudien är det första steget i planeringsprocessen vid ett nytt vägprojekt och ska beskriva förutsättningarna för den fortsatta planeringen. Förstudien innehåller verksamhetens förutsättningar och brister för den fortsatta planeringen samt vad verksamheten kan leda till för konsekvenser för människor, trafik och miljö. Förstudien ska utgöra av ett samrådsunderlag där verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan redovisas. Underlaget ligger till grund för samrådet där verksamhetens brister, åtgärder och intressen diskuteras. Samrådet ska ses som en process som pågår under framtagandet av förstudien. Formerna för detta beskrivs i miljöbalkens 6 kap. 4-5§, 11-12§ 14a § väglagen, 23a § vägkungörelsen och 1-8, 18-21 §§ VVFS 2007:223. Länsstyrelsen ska därefter bedöma om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vaghållaren, i detta fall Trafikverket, fattar beslut om projektet ska drivas vidare eller ej.

Vägutredningen krävs om regeringen ska tillåtlighetspröva projektet eller om alternativ till verksamhetens placering och omfattning ska studeras. Utredningen ska bestå av underlag för val av vägkorridor och trafikteknisk standard. Ett samråd hålls vilket grundar sig på den färdigställda förstudien. Länsstyrelsen fattar beslut huruvida projektet medför en betydande miljöpåverkan, detta avgör miljökonsekvensbeskrivningens och samrådsretsens omfattning. Länsstyrelsen prövar innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen och tar därefter ställning till om de krav som finns i miljöbalkens 6 kap uppfylls. I de projekt där de eventuella åtgärderna är låsta till sin omgivning kan vägutredningsskedet utelämnas för att direkt påbörja förstudien till arbetsplanen. Denna drivs då något längre, med högre detaljeringsgrad än vad som annars hade varit fallet. En sådan förstudie kallas "förstärkt" förstudie.

Arbetsplanen krävs vid byggnation av väg och vid förbättring av väg som kräver ett ökat markbehov eller andra åtgärder som påverkar allmänna och enskilda intressen. Arbetsplanen är främst ett underlag för den formella prövningen. Den ska beskriva vilken mark som behöver tas i anspråk samt en förteckning över berörda fastighets- och markägare. Länsstyrelsens beslut angående huruvida projektet medför en betydande miljöpåverkan avgör miljökonsekvensbeskrivningens och samrådsretsens omfattning. Länsstyrelsen beslutar om miljökonsekvensbeskrivningen godkänns. Om en vägutredning har genomförts innebär detta att länsstyrelsen sammanlagt ska godkänna två miljökonsekvensbeskrivningar, en för vägutredningen och en för arbetsplanen.

Bygghandlingen är en teknisk handling som krävs för att åtgärderna slutligen ska kunna byggas. Den visar bland annat exakta utföranden för alla detaljer i anläggningen och vilka vägmarkeringar, skyltar och trafiksignaler som ska finnas.

3. Befintliga förhållanden

3.1 Markanvändning

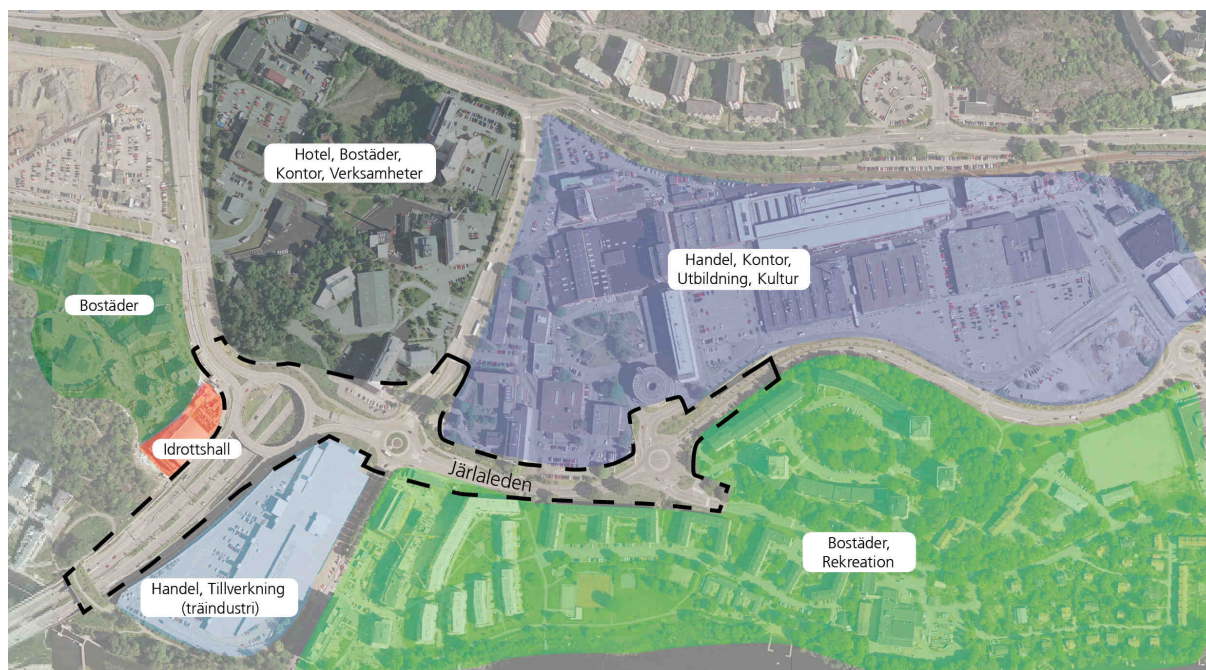
I detta avsnitt beskrivs dagens situation i form av befolkningssammansättning, vad marken inom influensområdet har för användningsområden, vilka målpunkter som identifierats samt om det finns några angränsande eller framtida planer för området.

3.1.1 Befolkning

Nacka är en av Sveriges mest expansiva kommuner med en beräknad befolkningsökning på 25 000 personer fram till år 2015. Den sammanlagda folkmängden i Nacka kommun uppgick år 2009 till cirka 86 800 invånare. Av dessa bor cirka 31 600 på Sicklaön, vilket är det område i Nacka där det bor flest människor och där folkmängden har vuxit mest under senare år.

3.1.2 Bebyggelse

Förstudieområdet gränsar i huvudsak till handelsområden men också till bostadsbebyggelse, se figur 4 nedan. Norr om Järlaleden ligger handelsområdet Sickla köp kvarter och söder om Järlaleden består handeln av ett byggvaruhus. Bostadsbebyggelsen och idrottshallen som ligger väster om förstudieområdet tillhör Hammarby sjöstad och ligger i Stockholms stad. Söder om Järlaleden ligger Sickla strand, med bostadsbebyggelse från 1940- och 50-talen samt två bostadskvarter som uppfördes under 2000-talet.



Figur 4: Angränsande bebyggelse

Kartan visar den bebyggelse och de verksamheter som finns i anslutning till förstudieområdet.

Källa kartmaterial: Nacka kommun och Metria/Lantmäteriet.

3.1.3 Näringsliv och sysselsättning

Av Nacka kommuns cirka 41 000 förvärvsarbetande invånare arbetar ungefär 11 600 inom den egna kommunen medan cirka 29 400 pendlar ut från kommunen. Inpendlingen uppgår till drygt 17 400 personer. Nästan 25% av dagbefolkningen i Nacka jobbar inom handel och kommunikation och lika många inom finansiell verksamhet och företagstjänster.

Sickla köpkvarter består av 66 000 kvadratmeter handelsyta med 140 butiker, restauranger, caféer med mera. Här finns även kontor som är integrerade i handelsmiljön och byggvaruhandel, förskola och skolor. Sedan januari 2009 finns här också M7 Kunskaps Gallerian med bland annat gymnasium, högskola och forskningsinstitut.

3.1.4 Viktiga målpunkter

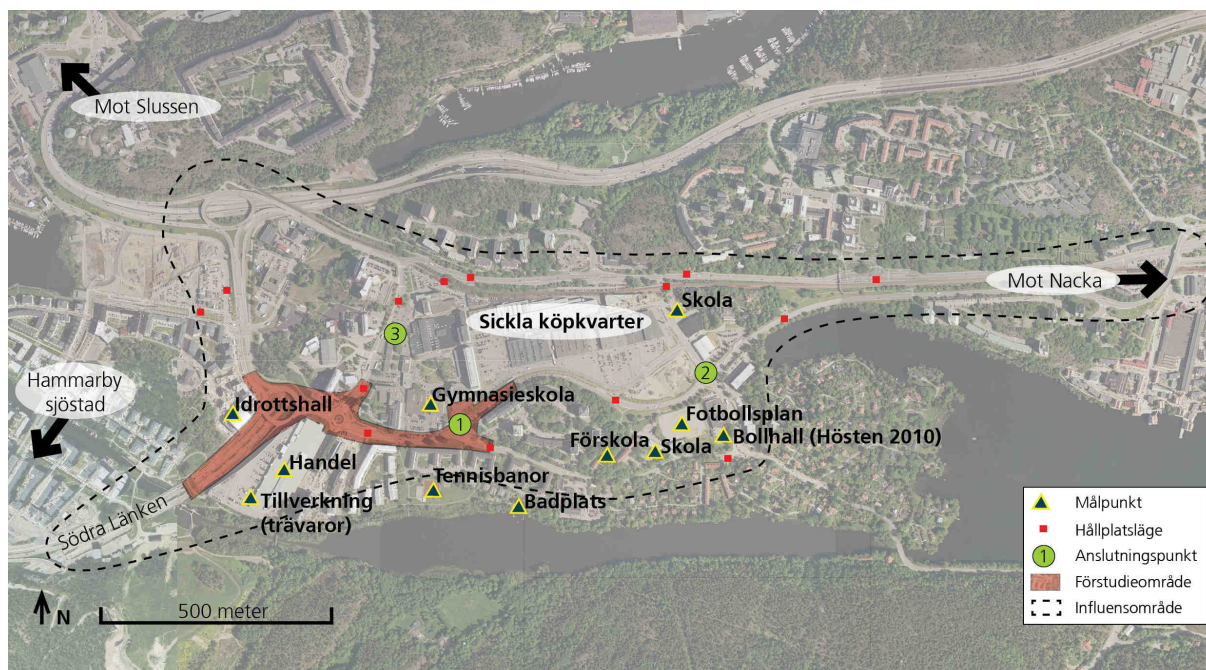
Sickla köpkvarter utgör en viktig start- och målpunkt för anställda, besökare och leveranser. För vägtrafikanter nås köpkvarteret från tre håll – Gillerondellen (1), Planiavägen (2) och Sickla industriväg (3), se figur 5 nedan.

För barn och ungdomar, som ofta rör sig som oskyddade trafikanter, är skolor och idrottsplatser viktiga målpunkter. Inom influensområdet ligger ett flertal skolor med gång- och cykelförbindelser till bostadsområdena runtom. Järlaleden utgör dock en barriär med sin höga trafikbelastning och sina få korsningsmöjligheter. Söder om Järlaleden ligger en fotbollsplan och två tennisbanor, alla med bra gång- och cykelförbindelser till omkringliggande bostadsområden. Idrottshallen väster om förstudieområdet är något svårare att nå för oskyddade trafikanter, eftersom Nackarondellen och Södra Länken bildar en barriär. Till idrottshallen kan man ta sig till fots och med cykel på separata gång- och cykelbanor, antingen söder om eller norr om Nackarondellen.

Till handelsområdet i sydväst, som består av ett byggvaruhus, åker de flesta besökarna bil och infart sker via Atlasrondellen. Parkeringsmöjligheterna är här goda. Även leveranser och annan tung trafik till byggvaruhuset kör via Atlasrondellen.

Längs Sicklasjön löper ett promenadstråk som används av både gång- och cykeltrafikanter. Här finns badmöjligheter och tennisbanor.

Andra viktiga målpunkter är hållplatser för den kollektivtrafik som försörjer området. Dessa behandlas mer i avsnitt 3.2.



Figur 5: Målpunkter
 Kartan visar målpunkter inom influensområdet.
 Källa kartmaterial: Nacka kommun och Metria/Lantmäteriet.

3.1.5 Ledningar

I området finns ett antal kablar och ledningar som kan tänkas påverkas vid en eventuell ombyggnad. En dagvattenledning löper mellan Gillerondellen och Atlasrondellen längs Järlaledens norra sida. Dagvattnet avleds via Sickla Allé, till Sickla sjö i befintligt dagvattensystem vars hydrauliska kapacitet inte är tillräcklig. Vid Atlasrondellen korsas Järlaleden av vatten-, spillvatten-, och dagvattenledningar. Vatten- och spillvattenledningarna löper vidare västerut och passerar norr om Nackarondellen.

Under Sickla Allé ligger både låg- och högspänningskablar nedgrävda. Ledningsstråket med högspänningskablar löper norrut mot Atlasrondellen och därefter vidare österut, under Järlaleden, förbi Gillerondellen. Längs Järlaledens båda sidor ligger även ett antal belysningskablar nedgrävda.

3.1.6 Kommunala planer, framtida markanvändning

Kommunens strategier för framtida markanvändning redovisas i en översiktsplan. Nacka kommuns översiktsplan är under bearbetning och väntas kunna antas hösten 2011. I den nuvarande översiktsplanen framhålls att Sicklaön är den del av Nacka kommun som kommer att genomgå störst förändringar i markanvändning.

För västra delen av Sicklaön gäller en fördjupad översiktsplan som antogs 1998/1999. Planen framhåller att Sickla, tillsammans med Hammarby sjöstad, är ett av regionens viktigaste utvecklingsområden. Ett förslag som framförs i planen är att öppna en anslutning från köp kvarteren till Värmdövägen i områdets östra del och på så sätt avlasta Järlaleden. Förslaget diskuteras fortfarande, men tidplanen för projektet är osäker då det krävs samförstånd mellan Nacka kommun och SL, som ansvarar för Saltsjöbanan. Den preliminära tidplanen säger att byggstart skulle kunna ske tidigast 2012. På grund av de stora osäkerheterna kring projektet är de trafikala effekterna av ett eventuellt genomförande inte beaktade i den trafikanalys som ligger till grund för förstudien.

För området direkt norr om Nackarondellen, det så kallade Nobelberget, se figur 2, finns en fördjupad översiktsplan från år 2000 som föreslår bostäder med blandade upplåtelseformer och verksamheter. En målsättning med projektet är att knyta ihop Hammarby sjöstad och Sickla köpkvarter och skapa en hållbar, sammanhängande stadsdel. Det är ännu oklart hur hög exploateringen i området kommer att bli, men detaljplanen kommer att pröva 300-500 stycken bostäder och cirka 15 000 kvadratmeter kontor. Enligt preliminär tidplan väntas projektet avslutas 2014.

I augusti 2008 startade Nacka Kommun projektet Entré Sickla, som syftar till att skapa en sammanhållande och genomtänkt stadsbyggnadsidé för västra Sicklaön. Bakgrunden till projektet är att de många olika utvecklingsprojekt som pågår i området riskerar att leda till splittring och/eller konflikt om de hanteras var för sig. Tanken är istället att de olika projekten samordnas kring en gemensam vision för området, vilket möjliggör en helhetstanke bakom det fortsatta utvecklingsarbetet.

Öster om förstudieområdet, inom influensområdet, pågår en byggnation av en ny sporthall. Byggnationen startade under hösten år 2009 och avsikten är att sporthallen ska vara färdigställd och brukbar under hösten 2010.

3.1.7 Långsiktiga planer

Utöver de kommunala planer som nämns ovan pågår långsiktig planering och visionsarbete för åtskilliga projekt som kan tänkas påverka trafik och miljö i influensområdet. Eftersom genomförandet av dessa planer är osäkert och ligger långt fram i tiden finns det ingen möjlighet att beakta dem i denna förstudie, som huvudsakligen syftar till att lösa ett akut problem. Kännedom om de långsiktiga planerna behövs dock för att kunna koordinera eventuella åtgärder och förebygga framtida problem. Punktlistan nedan är inte komplett men ger en bild av några av de större samhällsbyggnadsprojekt som diskuteras i närområdet.

- Danvikslösen. Ett samarbete mellan Stockholms stad, Nacka kommun och Stockholms läns landsting för att skapa en attraktiv stadsmiljö med goda kommunikationer för boende och verksamma i området kring Danvikstull. Bland annat utreds hur Saltsjöbanan ska gå till Slussen och hur kopplingen mellan den befintliga Tvärbanan och Saltsjöbanan ska se ut. Ambitionen är att de tre parterna ska fatta ett inriktningsbeslut i maj 2010.
- Tunnelbana till Nacka. Det har länge funnits planer på att bygga ut tunnelbanans blå linje mot Nacka. SL påbörjade en förstudie 2008 där syftet är att komma fram till vilket kollektivtrafikslag som är lämpligast för Nacka-Värmdö och vilken sträckning som ska gälla. Studien är för närvarande vilande. Enligt SL:s långsiktiga planer kan tunnelbana till Nacka komma tidigast runt 2030.
- Planering pågår för en östlig förbindelse, som ska binda samman områden på norra och södra delen om Saltsjön. Förbindelsen är planerad att anläggas i en tunnel mellan Norra länken vid Hjorthagens trafikplats och Södra länken vid lugnets trafikplats. Syftet är att tillgodose den ökade befolkningens behov av resvägar i den östra delen av Stockholmsregionen. Nästa steg i planeringsprocessen, som kan bli aktuellt för projektet, är att upprätta en vägutredning.

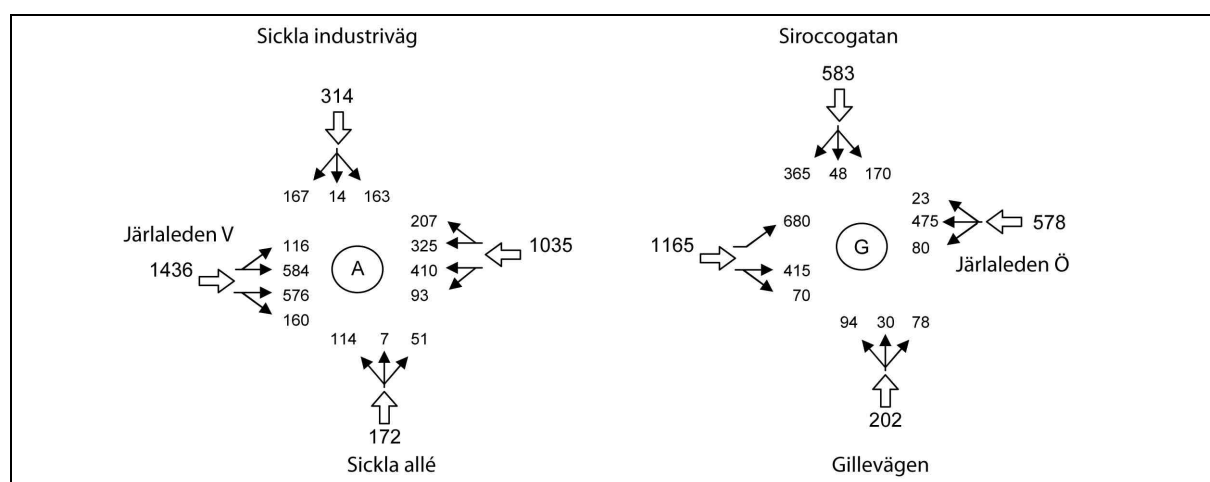
3.2 Trafik och trafikanter – resor och transporter

I detta avsnitt kartläggs den befintliga trafiksituationen för bilister, kollektivtrafikresenärer samt gång- och cykeltrafikanter inom influensområdet.

3.2.1 Biltrafik

Järlaleden mellan Atlas- och Gillerondellen är utsatt för relativt höga trafikflöden, drygt 18 000 ÅDT (årsmedeldygnstrafik) år 2006. Enligt den inventering som gjordes för trafikanalysen från 2007 är trafikbelastningen på Järlaleden som högst under fredag eftermiddag och lördag vid lunchtid. Det är också då de största köerna och fördröjningarna uppstår. Framst är det vid Atlas- och Nackarondellen som köerna återfinns, men viss köbildning uppstår även på Järlaleden vid den östra tillfarten till Gillerondellen.

I figuren nedan redovisas flöden under maxtimmen en fredag eftermiddag i Atlas- och Gillerondellen. Mätningarna utfördes 2006.



Figur 6: Trafikflöden Järlaleden, maximaltimma

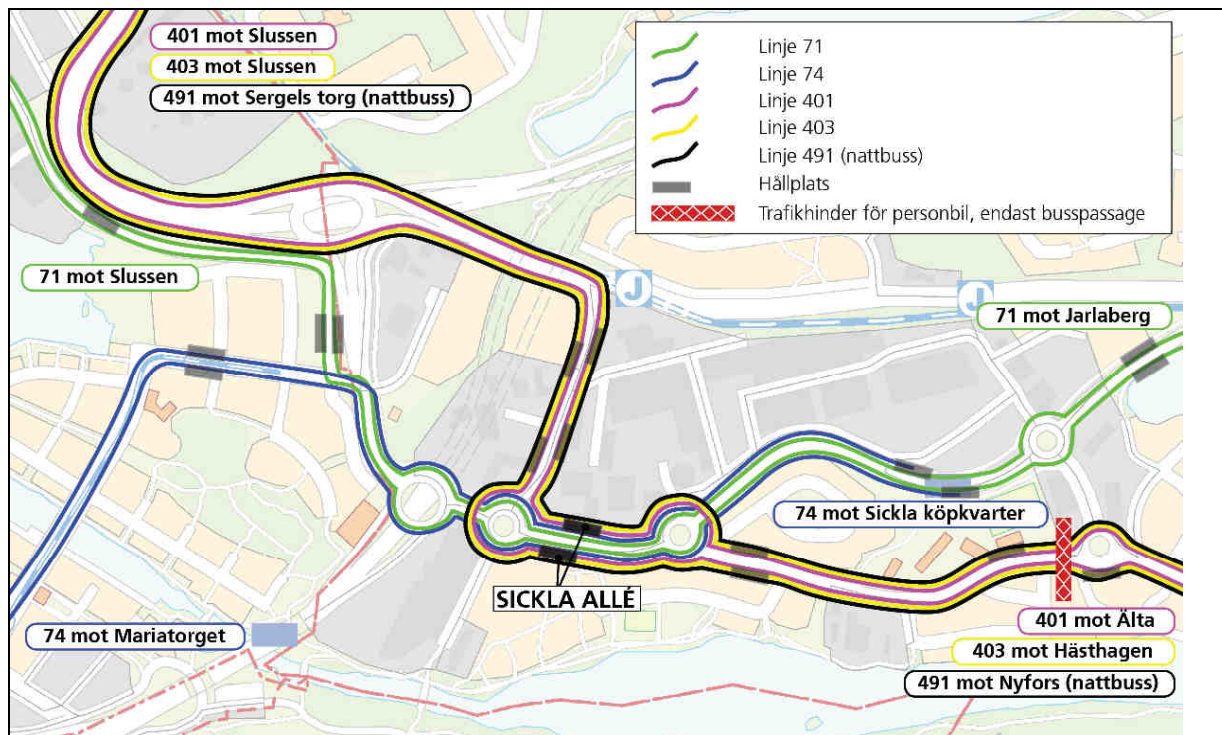
A= Atlasrondellen, G= Gillerondellen. Källa: Trafikanalys (Tyréns, 2007)

3.2.2 Kollektivtrafik

På Järlaleden, strax öster om Atlasrondellen, ligger busshållplats Sickla allé, som trafikeras av fyra ordinarie busslinjer och en nattbusslinje. Trafik österut från hållplats Sickla allé har flest turer under eftermiddagens rusningstid, mellan kl 15.00 och 18.00, medan trafik västerut har flest turer under morgonen, mellan klockan 06.00 och 09.00. Nattbussen trafikeras med en tur per timme i båda riktningar mellan klockan 01.00 och 04.00.

Inom influensområdet finns även i väster Tvärbanans station Sickla udde samt i norr Saltsjöbanans stationer Sickla, Nacka och Saltsjö-Järsla. Till Tvärbanans station Sickla udde kan man ta sig till fots och med cykel på separat gång- och cykelbana norr om Nackarondellen. Stationen nås med buss 74. Saltsjöbanans stationer nås även de via separata gång- och cykelvägar längs Sickla industriväg respektive Planiavägen. Stationen Sickla nås även med buss 401 och 403.

Värmdövägen, i norra delen av influensområdet, trafikeras av ytterligare åtta busslinjer dagtid och tre nattetid. Under förmiddagens maxtimme avgår cirka 15 turer mot Slussen från hållplatserna, som ligger på Värmdövägen mellan Saltsjöbanans stationer Sickla och Nacka.



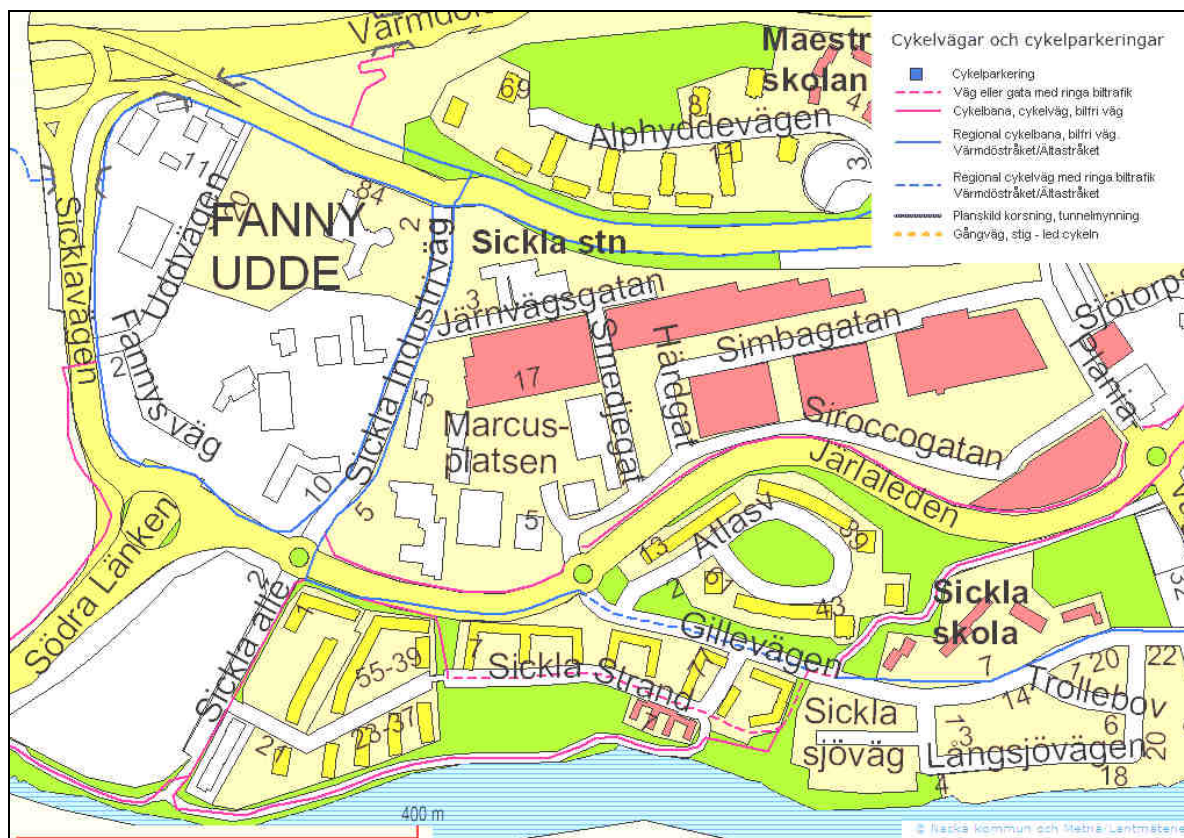
Figur 7: Busstrafik i förstudieområdet

Inom förstudieområdet passerar fyra ordinarie busslinjer samt en nattbusslinje.

3.2.3 Gång- och cykeltrafik

På gång- och cykelbanorna längs Järlaleden måste gång- och cykeltrafikanter samsas om utrymmet, det finns ingen separering i form av vägmarkering eller skiljande markbeläggning, trots att dessa anges som regional cykelbana i kommunens cykelkarta. Längs Järlaleden mellan Gille- och Atlasrondellerna tillåts gång- och cykeltrafik på båda sidor av körbanan och det finns skyltar som anger detta. Cykelpassage, i form av obebakat övergångsställe finns tvärs Järlaleden vid Atlasrondellen samt direkt öster om Gillerondellen. I öster ansluter trottoaren till cykelbana mot Nacka längs Värmdövägen. I sydväst finns förbindelse till cykelbanor genom Hammarby sjöstad och i nordväst till cykelbanan längs Värmdövägen mot Södermalm.

Till hållplats Sickla allé finns gång- och cykelbanor på både norra och södra sidan av Järlaleden. Vid Atlasrondellen finns ett obebakat övergångsställe. Observationer visar dock att vissa fotgängarpassager sker spontant över Järlaleden, i höjd med busshållplatsen, i samband med att bussen ankommer.



Figur 8: Cykelkarta

Utdrag ur Nacka kommuns cykelkarta Källa: Nacka kommun och Metria/Lantmäteriet



Figur 9: Järlaledens trottoarer

Järlaleden på höst och vinter. På trottoarerna måste gång- och cykeltrafikanter samsas om utrymmet, det finns ingen separering i form av vägmärkning eller skiljande markbeläggning. Foto: Johan Nilsson

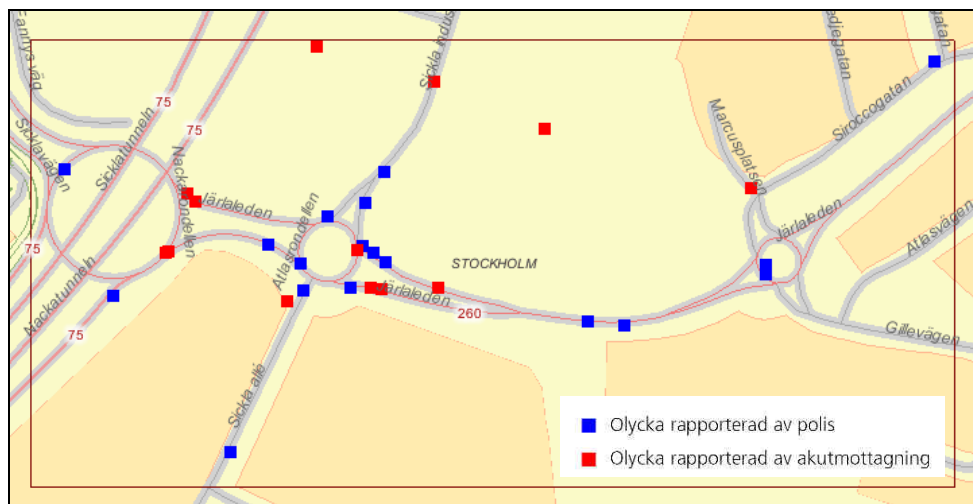
3.2.4 Trafiksäkerhet

Statistik från Transportstyrelsens olycksdatabas, STRADA, visar att 28 personskadeolyckor har rapporterats från det aktuella området mellan år 2000 och 2009, se figur 10. En personskadeolycka är en vägtrafikolycka med personskada till följd. Av de rapporterade olyckorna var 2 svåra och 26 lindriga.

De flesta rapporterade olyckorna har inträffat i anslutning till Atlasrondellen. De vanligaste olyckstyperna är upphinnandeolyckor samt konflikter mellan bilar och fotgängare eller cyklister vid övergångsställen.

Polis och akutmottagningar rapporterar till databasen. Det bör beaktas att samtliga inträffade olyckor inte nödvändigtvis är representerade i STRADA, eftersom inte alla akutmottagningar rapporterar till databasen.

Bortfallet antas allmänt vara cirka en tredjedel. När det gäller svåra olyckor rapporteras dock merparten, eftersom polisen sedan 2003 har skyldighet att rapportera till systemet. Större delen av bortfallet är således olyckor med lindriga skadeföljder och även olyckor som inträffat före 2003.



Figur 10: Rapporterade trafikolyckor

Varje blå punkt representerar en olycka som är inrapporterad av polisen och kan innehålla flera personer. En röd punkt representerar en olycka inrapporterad av akutmottagning och motsvarar en person.

Utdrag ur STRADA:s databas (2009-11-27)

Varje blå punkt representerar en olycka som är inrapporterad av polisen och kan innehålla flera personer. En röd punkt representerar en olycka inrapporterad av akutmottagning och motsvarar en person. En olycka kan vara rapporterad både av Polis och akutmottagning och har då två punkter i kartan.

Hastighetsbegränsningen på Järlaleden är 50 km per timme. Enligt trafikmätningar från 2006 överskrider hastighetsbegränsningen endast av en mycket liten andel bilister. På refugerna mellan körfälten i cirkulationsplatserna finns skyltar placerade som skymmer sikten för fordonsförare. Detta inverkar negativt på trafiksäkerheten.



Figur 11: Skymmande skylt

I den västra tillfarten i Gillerondellen är skyltar illa placerade. Foto: Johan Nilsson

3.2.5 Infartsparkering

SL, Trafikverket region Stockholm, Nacka kommun och Sickla köp kvarter driver tillsammans ett försök vid infartsparkeringen i Sickla köp kvarter. Syftet är att se om det går att göra det enklare och smidigare för boende i Nacka och Värmdö att infartsparkera och fortsätta färden in mot Stockholm med SL-trafiken. Under våren 2010 kommer ett försök att pågå i Sickla köp kvarter, där en helt ny lösning för infartsparkeringar kommer att testas och utvärderas. Projektets testförare kommer bland annat att få tillgång till en helt ny mobiltelefon tjänst med olika erbjudanden och rabatter och skräddarsydd information på olika slags skyltar. Förhoppningen är att göra infartsparkeringens vardag lite mer smidig och underlätta för de bilister som vill kombinera sin bilresa med en SL-resa och samtidigt passa på att utföra en del av alla sysslor som finns i vardagen.

Försöket genomförs i stora parkeringshuset vid Planiavägen. Infartsparkeringen (plan 3-5) är avgiftsfri, och det enda som behövs för att få tillträde är ett SL Access-kort laddat med en giltig biljett. Information om SL-trafikens avgångar mot city visas sedan på olika skyltar runtom i Sickla Köp kvarter och på väg 222 Värmdöleden, vid trafikplats Skuru.

3.3 Viktiga miljöförutsättningar

3.3.1 Områdets allmänna karaktär

Västra delen av förstudieområdet domineras av den storskaliga trafikapparaten som utgör Södra länken och dess anslutning till Nackarondellen vid trafikplats Sickla. Öster om Nackarondellen har området en annan karaktär, där Järlaleden utgör huvudgata kantad av bebyggelse. Cirka 10 meter breda grönremsor på vardera sidan vägen separerar bebyggelsen från vägområdet. På södra sidan avgränsas vägområdet med en gabionmur. Planterade träd i grönremsan avskärmar bebyggelsen något. Den nya bebyggelse som är under uppförande på Järlaledens norra sida, i anslutning till Atlasrondellen, bidrar till att gaturummet sluts och blir något mer stadsmässigt.

Influensområdet karaktär varierar – i norr och sydväst ligger storskaliga handelsområden med stora parkeringsytor medan de södra och sydöstra delarna består av bostadsbebyggelse omgiven av grönska och vattenområden. Den nordvästra delen av influensområdet domineras totalt av trafikmiljöerna i anslutning till trafikplats Lugnet.

3.3.2 Natur- och kulturmiljö

I söder gränsar influensområdet mot Sicklasjön, som är en del av Järlasjön – Nacka kommuns största sjö. Sjön är näringsrik och har under en lång tid tagit emot föroreningar från omkringliggande vägar, hushåll och industrier. På senare tid har olika åtgärder vidtagits för att minimera negativ miljöpåverkan och därmed förbättra sjöns tillstånd.

I västra delen av influensområdet ligger Sickla Park, som är en del av Nackareservatet. Parken ligger inom Stockholms stad och är cirka 4,5 hektar stor. Sickla park har Stockholms läns största bestånd av gammelekar samt ett antal olika rödlistade skalbaggsarter. Området runt parken är skyddat som naturreservat.

Förstudieområdet ligger inte inom utpekad helhetsmiljö av kulturhistoriskt intresse i kommunens kulturmiljöprogram, inte heller i område av riksintresse för kulturmiljövården. Atlasrondellen angränsar dock i söder mot ett enskilt objekt av kulturhistoriskt intresse – allén till den nedbrunna gården Stora Sickla. Allén utgör det äldsta historiska inslaget i miljön och är enda bevarade rest av gården. Mot nordost angränsar området mot Atlas Copcos industrimiljö som har en kärna av äldre industribbyggelse av kulturhistoriskt intresse som har skyddats i detaljplan. Denna bebyggelse ligger inte i direkt anslutning till förstudieområdet och påverkas därför inte av eventuella åtgärder. Söder om Gillerondellen ligger kulturhistorisk intressant bostadsbebyggelse vid Sickla strand – Atlas Copcos forna personalbostäder från 1948 i funktionalistisk stil. Området är ritat av de namnkunniga arkitekterna Erik och Tore Ahlsén och planeras i pågående revidering av kommunens kulturmiljöprogram att bli en helhetsmiljö av lokalt intresse.



*Figur 12: Sickla Allé.
Foto: Johan Nilsson*

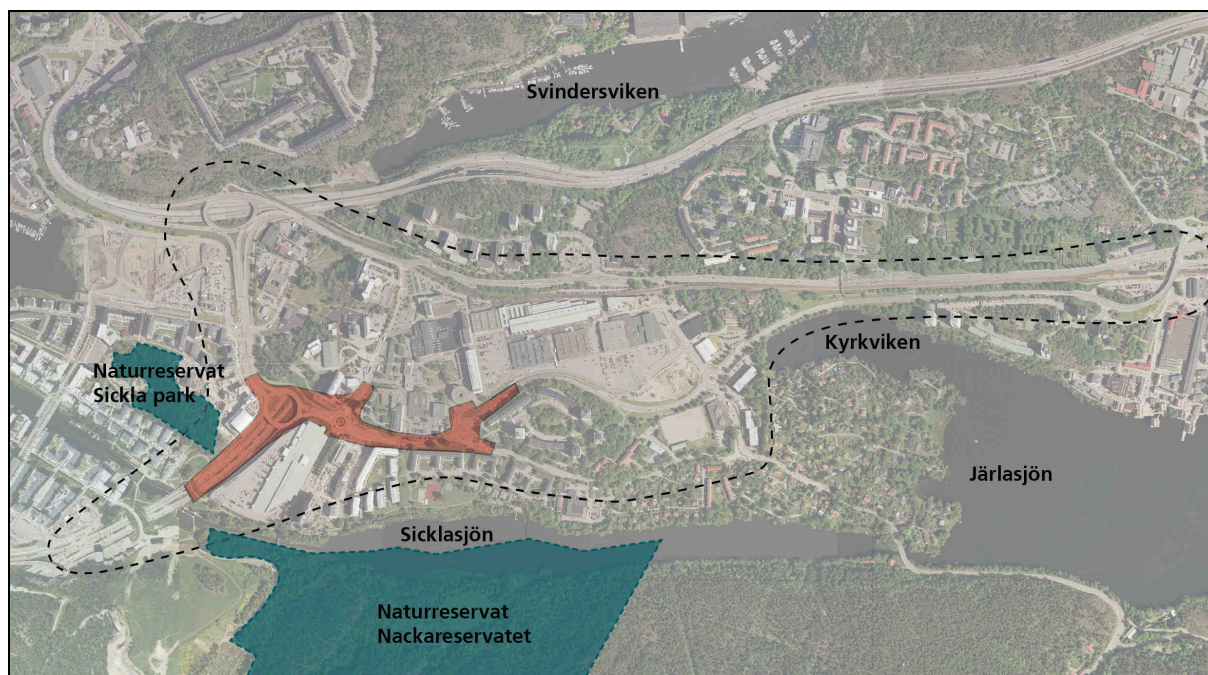
Ett antal fornminneslämningar finns inom influensområdet. Framförallt märks en bebyggelselämning i form av en gårdstomt tillhörande Sickla säteri i närheten av nuvarande Sickla industriväg. Tomten är markerad i kartor från 1700-talet. Ett vikingatida gravfält har tidigare funnits i anslutning till Nackarondellen, men detta är borttaget.

Strax norr om Järlaleden vid Atlasrondellen finns ett slags provgruva där Atlas Copco sedan tidigare testar borrarutrustning. Under marken finns flera kilometer långa borrhål samt ett auditorium. Sprängsten från gruvan pryder Gillerondellen.

3.3.3 Rekreation och friluftsliv

Sicklasjön och Järlasjön nyttjas för fiske, bad, vattensport och skridskoåkning. Sjön bedöms främst ha värde för de boende i närheten. Sickla park som tidigare var en engelsk park nyttjas idag främst som lekplats.

Nackareservatet ansluter till influensområdet, direkt söder om Sicklasjön. Reservatet är ett populärt utflyktsmål och nyttjas som rekreationsområde och för friluftsverksamheter. Från Sickla nås Nackareservatet via Ältavägen i öster eller en gång- och cykelbro över Sicklasjön i väster.



Figur 13: Natur- och kulturmiljövärden.

3.3.4 Naturresurser

Inom influensområdet finns inga naturresurser som är grundläggande för samhällets behov och produktion.

3.3.5 Skyddade och skyddsvärda områden

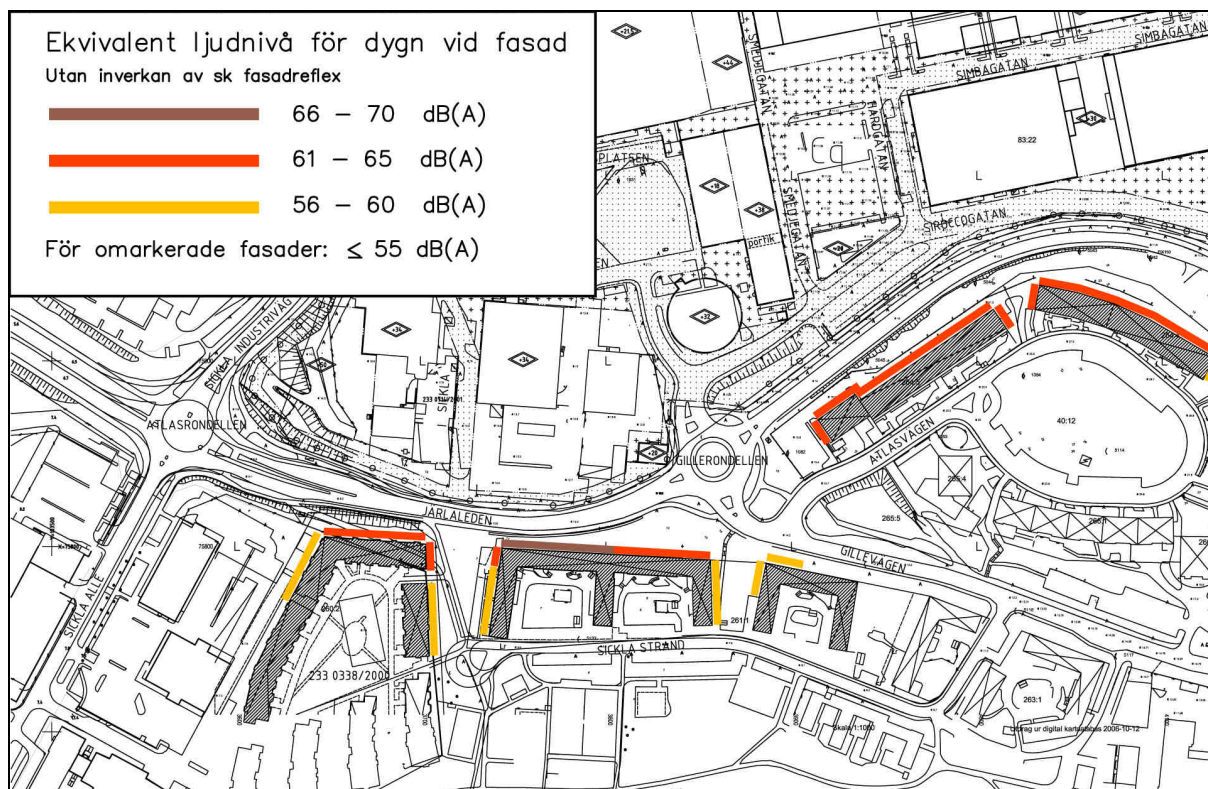
Nackareservatet, med Sickla park, är skyddat som naturreservat.

3.3.6 Miljöbelastning

I samband med upprättandet av detaljplan för Sickla köp kvarter genomfördes bullerberäkningar som visar att den beräknade trafikökningen innebär att bullernivåerna ökar något vid bostadshusen längs Järlaleden. Med 2015 års trafikmängder beräknas de ekvivalenta bullernivåerna vid fasaderna mot Järlaleden överstiga 60 dB(A), lokalt över 65 dB(A). Maxnivåerna förväntas bli oförändrade.

I gällande detaljplan för kvarteren längs Järlaledens södra sida, mellan Atlas- och Gillerondellen, görs avsteg från de generella riktlinjerna för buller. I detaljplanebestämmelserna anges att följande skall gälla för bostäder:

- Fasad skall minst dämpa till en ekvivalent ljudnivå inomhus på 30 dB(A)
- Maximal ljudnivå inomhus får ej överstiga 45 dB(A) mer än fem gånger per natt (klockan 22-06)
- För minst hälften av boningsrummen får den ekvivalenta ljudnivån utanför fasad ej överstiga 55 dB(A)
- Ekvivalent ljudnivå på uteplatser och balkonger får ej överstiga 55 dB(A)



Figur 14: Bullernivåer längs Järlaleden

Bullernivåer längs Järlaleden med 2015 års trafikmängder. Källa: Utdrag ur Trafikbullerutredning för ny detaljplan. (ÅF-Ingemansson, 2006)

Dagvatten från Järlaleden leds till Sicklasjön, vilket påverkar vattenkvaliteten. Vid ytterligare ökade trafikmängder kan dagvattnet komma att innehålla oacceptabelt höga halter av föroreningar. Enligt målen i Nacka kommuns översiktsplan från 2002 ska dagvatten från hårt trafikerade vägar omhändertas och renas innan det förs vidare. Miljöredovisningen som utfördes i samband med att detaljplan upprättades för Sickla köp kvarter föreslår också att en reningsanläggning för dagvatten ska byggas i Kyrkvikens innersta del.

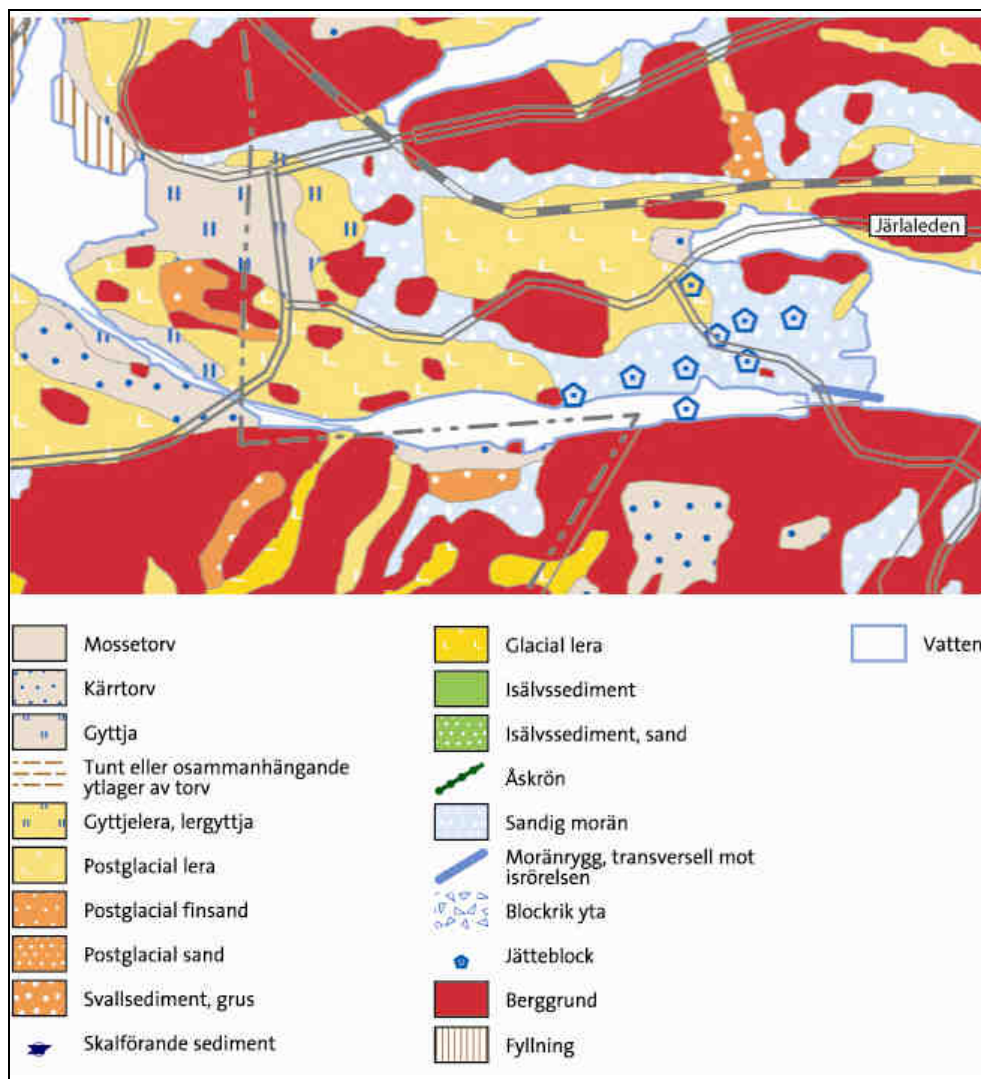
Detaljplanen för Sickla köp kvarter visar att samtliga miljö kvalitetsnormer för luft kommer att klaras inom planområdet och vid närliggande bostadsområden. På grund av ökade trafikmängder väntas dock en viss ökning av luftföroreningar ske.

I detaljplanehandlingarna för de omkringliggande områdena rapporteras ingen förekomst av störande vibrationer.

3.4 Byggnadstekniska förutsättningar

De byggnadstekniska förutsättningarna på platsen har sannolikt betydande lokala variationer inom förstudieområdet. Enligt jordartskartan består marken söder om Järaleden huvudsakligen av postglacial lera, medan området närmast norr om vägen mestadels består av sandig morän eller berg. I detaljplanen för kvarteren Daggkåpan och Distansen, söder om Järaleden, klargörs att det finns lokala svackor fyllda med lera med en mäktighet på 5-10 meter (lokalt upp till 20 meter). Delar av bebyggelsen är därför grundlagd på pålar. I övrigt anges marken bestå av morän eller berg i dagen.

Då förstudieområdet täcker endast ett mycket begränsat område närmast befintlig vägsträckning väntas inte de geologiska förhållandena medföra några tekniska svårigheter eller oväntade kostnader för projektet. Det kan antas att aktuell sträcka är uppfyllt av annat material som jordartskartan ej visar.



Figur 15: Jordartskartan

Kartan visar ett utdrag ur Jordartskartan för Sickla Källa: SGU, 2009-11-24

4. Funktionsanalys av transportsystemet och dess influensområde

Funktionsanalysen omfattar bristanalys, problemanalys och analys av vad som fungerar bra inom nuvarande transportsystem. Analysen ställs här i relation till de transportpolitiska målen om tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

4.1 Funktionsmålen

Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

En stor del av trafiken på Järlaleden kan antas ha start- eller målpunkt inom influensområdet, framförallt under högtrafiktid. Sickla köp kvarter är en viktig målpunkt och genererar mycket fordonsburen trafik. Med bil nås köp kvarteret via Gillerondellen i sydvästra delen och Planiavägen i östra delen av handelsområdet. Periodvis brister kapaciteten i Gillerondellen och tillgängligheten till och från köp kvarteret försämras. Köer bildas både på Järlaleden och längs med köp kvarterets parkeringsytor på den parallella lokalgatan, Siroccogatan. Med ökad exploatering i området och tilltagande trafik i regionen i stort väntas fortsatta framkomlighetsproblem. Problemen riskerar att fortplantas till Södra länken om köer byggs upp på avfarten mot Nackarondellen.

Den höga trafikbelastningen på Järlaleden och den dominerande trafikströmmen i öst-västlig riktning gör att det stundtals uppstår obalanser och låsningseffekter i korsningspunkterna. En del av dessa brister kan tillskrivas korsningarnas utformning som cirkulationsplatser. Vid situationer med en tydligt dominerande trafikström är det ofta önskvärt att kunna kontrollera och reglera trafikflödena, vilket inte är möjligt med nuvarande utformning.

En stor del av biltrafiken under veckans maxtimme har start- eller målpunkt i Sickla köp kvarter. Detta medför att det stundtals råder stor efterfrågan på parkeringar i anslutning till köp kvarteret. Framförallt är markparkeringen i köp kvarterets södra delar ofta hårt belastad, vilket leder till att söktrafik ibland uppstår. Cirkulerande bilar bidrar med ett onödigt tillskott av trafik och blockerar dessutom tillfarten vid Gillerondellen, vilket försvårar framkomligheten ytterligare. Samtidigt finns ofta ledig kapacitet i parkeringshusen i norra delen av köp kvarteret. En del av framkomlighetsproblemen på Järlaleden skulle kunna avhjälpas med ett effektivare utnyttjande av tillgängliga parkeringsplatser.

Det finns goda möjligheter att resa kollektivt till och från influensområdet. Saltsjöbanan och flera busslinjer med hög turtäthet skapar bra förutsättningar för kollektivtrafiken. Inom förstudieområdet finns flera busshållplatser med god tillgänglighetsstandard och väderskydd i båda färdriktningarna. Hållplatserna är dock inte belägna tillräckligt centralt i köp kvarteret för att på allvar kunna konkurrera med biltrafiken. Saltsjöbanans hållplatser har också väderskydd och planering för en modernisering av Saltsjöbanan pågår med bland annat tillgänglighetsanpassning av hållplatser och plattformar. Ökad trängsel på gatunätet i och omkring förstudie- och influensområdet är ett hinder mot effektiv busstrafik.

För de oskyddade trafikanterna bildar Järlaleden, med dess stundtals intensiva trafik, en tydlig barriär som försvårar passager och skapar en ogästvänlig närmiljö. Med ökande trafikmängder i framtiden förvärras situationen och kontakten mellan norra och södra sidan av Järlaleden försvåras ytterligare. Idag finns, inom förstudieområdet, endast två formella passager av Järlaleden i form av obevakade övergångsställen direkt öster om Atlas- respektive Gillerondellen.

För cykeltrafiken finns goda förbindelser till omkringliggande områden och till regionala cykelstråk. På sträckan mellan Atlas- och Gillerondellen måste cykeltrafikanter dock samsas med fotgängare om utrymmet eftersom det inte finns vägmarkering på trottoarerna som skiljer cyklister från fotgängare. De otydliga bestämmelserna riskerar att leda till konflikter mellan fotgängare och cyklister.

Inom Sickla köp kvarter finns ett antal mindre uppställningsplatser för cykel. Utöver dessa sker uppställning av cyklar spontant, mot träd eller lyktstolpar.

4.2 Hänsynsmålen

Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Den stundtals intensiva trafiksituationen inom förstudieområdet ger upphov till både trafiksäkerhetsrisker och försämrad miljö kvalitet i närområdet. När Järlaleden belastas över sin kapacitet uppstår köer med stillastående fordon. Detta orsakar onödigt höga nivåer av miljö- och hälsofarliga emissioner. Trafiken alstrar också buller som är störande för boende och verksamma i området. Ökade trafikmängder leder till ytterligare försämringar av miljö kvaliteten.

Oskyddade trafikanter uppfattar att trafiksäkerheten är bristande på övergångsställena vid Atlas- och Gillerondellen. Detta bekräftas delvis av olycksstatistiken. Framförallt vid Atlasrondellen upplevs det otryggt att passera eftersom trafiken från Södra länken ofta håller hög fart genom cirkulationsplatsen. Dessutom medför den ofta kaotiska trafiksituationen att bilister ibland missar att uppmärksamma fotgängare som passerar gatan, vilket har lett till olyckor med personskador.

Mitt på sträckan mellan Atlas- och Gillerondellen har en informell fotgängarpassage uppstått, som framförallt används av gående på väg till och från busshållplatserna på vägens båda sidor. Här finns en uppenbar risk för konflikter mellan fotgängare och fordon. Många passager sker till och från gymnasieskolorna i Kunskaps Gallerian och fotgängarna kan ibland brista i uppmärksamheten när de korsar vägen.

Trafiksäkerhetsproblem riskerar också att uppkomma om köbildningen västerut från Atlasrondellen blir så omfattande att köande bilar hamnar i konflikt med trafiken på Södra länken.

Visuellt har Järlaledens gaturum genomgått stora förändringar de senaste åren. Anläggandet av bostadskvarteren i söder samt Kunskaps Gallerian och Atlas Copcos nya kontor norr om vägen ger ett relativt slutet gaturum, som har karaktären av stadsgata snarare än genomfartsled. De smala grönytorna mellan vägen och bebyggelsen ger ändå viss rymd åt gaturummet och markerar Järlaledens roll som huvudgata. På vägens södra sida bildar ett antal träd en grönstruktur som, tillsammans med gabionmuren, markerar vägens linjeföring.



Figur 16: Gabionmur och träd
Foto: Johan Nilsson

4.3 Sammanfattande problem och värdebeskrivning

Järlaleden är, inom förstudieområdet, utsatt för relativt höga trafikflöden och trafikmängderna och den allmänna trafikökningen väntas växa med ökad exploatering i området. Tidvis ojämna trafikströmmar bidrar till låsningseffekter i befintliga cirkulationsplatser, vilket försämrar framkomligheten med köbildning som följd. Brister finns i trafiksäkerheten, främst för oskyddade trafikanter som korsar Järlaleden. Ur miljösynpunkt är bullerskydd den största utmaningen för att få till en god närmiljö.

5. Projekt mål

Ur ovanstående funktionsanalys har ett antal projekt mål tagits fram. Projekt målen syftar till:

1. Att så fort som möjligt minska vägtrafikens framkomlighetsproblem och skapa förutsättningar att undvika köbildning på rampen från Södra länken.
2. Att skapa säkra och lättillgängliga stråk längs och tvärs Järlaleden för oskyddade trafikanter.
3. Att möjliggöra ett bättre utnyttjande av kollektivtrafiken än idag.
4. Att minimera negativ miljöpåverkan och om möjligt ersätta ianspråktaga grönytor.
5. Att i möjligaste mån uppfylla riktvärden för bullernivåer, luftföroreningar och vibrationer.
6. Att bibehålla och helst förbättra de visuella kvaliteterna i gaturummet.

6. Tänkbara åtgärder

I detta avsnitt beskrivs tänkbara åtgärder för att förbättra framkomligheten på Järlaleden. Åtgärderna presenteras enligt fyrstegsprincipen och en översiktlig konsekvens- och kostnadsbedömning görs i samband med varje åtgärdsförslag. Åtgärdsbedömningar sker dels för skyddade trafikanter, dels för oskyddade trafikanter. Konsekvenser för de speciellt utsatta grupperna barn, äldre och funktionshindrade beskrivs när åtgärderna kan tänkas ge särskilda effekter för dessa.

6.1 Fyrstegsprincipen

I Vägverkets publikation 2002:72 "Åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen" skrivs följande i inledningen:

Fyrstegsprincipen bör ses som ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportssystemet och inte som en strikt modell som skall tillämpas i något specifikt planeringsskede. Den lanserades ursprungligen för att hushålla med investeringsmedel men, har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av vägtransportssystemets negativa effekter. De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning.

Steg 1: Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt

Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information med bäring på såväl transportssystemet som samhället i övrigt för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät

Omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information riktade till vägtransportssystemets olika komponenter för att använda befintligt vägnät effektivare, säkrare och miljövänligare.

Steg 3. Vägförbättringsåtgärder

Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig sträckning till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar.

I följande avsnitt presenteras förslag på åtgärder enligt de olika stegen i fyrstegsprincipen.

6.2 Steg 1-åtgärder

Förstärkning av kollektivtrafiken till Sickla köp kvarter.

Sicklahalvön och omgivande områden byggs ut och kommer i framtiden att generera mer resor och transporter än i dag. En stor del av dagligvaruhandel och sällanköpshandel i Sickla köp kvarter utförs av bilburna besökare. En del av detta transportbehov kan uppfyllas med kollektivtrafik.

Idag ligger busshållplatserna perifert och långt ifrån vissa delar av handelsområdet. Genom att flytta hållplats Sickla allé, eller komplettera med ytterligare hållplatslägen, kan kollektivtrafikresande till Sickla köp kvarter uppmuntras. Åtgärden kräver samordning med SL och med övriga åtgärder som planeras på Järlaleden. Åtgärden bedöms endast påverka framkomlighetsproblemen marginellt.

Utöver anläggningskostnader för en ny busshållplats på cirka 300 000-500 000 kronor tillkommer kostnader för SL för ny linjeplanering med mera.

Anläggande av säkra, tydliga och tillgängliga cykelparkeringar på flera ställen vid Sickla köp kvarter, helst i direkt anslutning till butiker.

Förutsättningarna för cykeltrafik är relativt goda inom förstudieområdet. Under stora delar av året kan cykel vara ett alternativ till bilen, speciellt om cyklar kan parkeras på ett säkert och tillgängligt sätt.

Åtgärden uppmuntrar transporter med cykel, men bedöms ha begränsad påverkan på den totala mängden biltrafik. Åtgärden kräver god cykelinfrastruktur och säkra passager av befintligt vägnät. Åtgärden har ingen eller begränsad effekt för barn, äldre och funktionshindrade.

Anläggande av 200 nya cykelplatser bedöms schablonmässigt ge en totalkostnad på 100 000 – 200 000 kronor. Åtgärden kan kräva markarbete och ianspråktagande av bilparkeringsplatser nära entréerna, vilket innebär ytterligare kostnader.

Upprättande av en central ”utkörningstjänst” vid Sickla köp kvarter, som kan köra ut varor till kunderna mot en avgift.

Åtgärden kan minska behovet av bilburna resor till och från köpkvarteret, vilket är positivt för såväl framkomlighet som miljö. Behovet av parkeringsplatser minskar också och ytor kan frigöras för ytterligare exploatering. Åtgärden bygger på privata initiativ och måste samordnas med fastighetsägaren. Åtgärden behöver inte innebära några tillkommande anläggningskostnader.

Förstudien kan inte påbjuda en implementering av åtgärden, den bygger helt på initiativ från privata aktörer. Även om en utkörningstjänst ger möjligheter att förbättra framkomligheten på Järlaleden kan åtgärden inte utredas vidare. Åtgärden förkastas.

6.3 Steg 2-åtgärder

Komplettering med signalreglering i både cirkulationsplats Atlas och Gille.

Signalreglering kan nyttjas för att exempelvis prioritera kollektivtrafik eller, med hjälp av sensorer, upptäcka köer och avveckla dessa med längre grönfaser för vissa strömmar. Åtgärderna kräver ombyggnad av Gille- och Atlasrondellen och dess tillfarter.

Signalreglering av cirkulationsplatser används relativt sällan och konsekvenserna är därför något svårbedömda. Möjligheten att reglera trafiken bör dock leda till bättre framkomlighet på de vägar som ansluter till Järlaleden. Trafiksäkerheten kan, åtminstone inledningsvis, bli lidande eftersom trafikanterna inte är vana vid trafiksituationen. Åtgärden innebär dock en omfattande ombyggnad till två körfält i cirkulationen för att uppnå en önskad framkomlighet.

Kostnaden för en signalanläggning beror på antal tillfarter som regleras samt hur de regleras. I kalkylen har anläggningskostnaden för en signalanläggning beräknats vara 200 000 kronor per tillfart. Med 5 reglerade tillfarter uppskattas anläggningskostnaden för åtgärden till cirka 1 000 000 kr. Driftskostnader tillkommer.

Osäkerheten i utfallet gör att åtgärden inte bedöms tillräckligt pålitlig för att utredas vidare i förstudien. Åtgärden förkastas.

Signalreglerat övergångsställe på sträckan mellan Atlas- och Gillerondellen samt hinder för spontana passager.

Korsande, oskyddade trafikanter på sträckan mellan Atlas- och Gillerondellen är en trafiksäkerhetsrisk och en framkomlighetsbegränsande faktor för fordonstrafiken. Genom att

anlägga ett signalreglerat övergångsställe kan fotgängarpassagerna samlas till en punkt längs sträckan istället för att som idag spridas över en större yta. Ett staket kan anläggas i Järlaledens längdriktning för att leda fotgängare till övergångsstället och hindra spontana passager tvärs vägen.

Att anlägga ett signalreglerat övergångsställe tvärs Järlaleden mellan Atlas- och Gillerondellen väntas ha positiv påverkan på oskyddade trafikanters framkomlighet men negativ påverkan på fordonstrafikens framkomlighet. Om övergångsställets signaler samordnas med signalerna i Atlas- och Gillekorsningen kan påverkan på fordonstrafiken dock minimeras. Trafiksäkerheten förbättras för samtliga trafikantgrupper, förutsatt att vägfordon stannar för rött ljus. Om gröntiderna är korta kan en signalreglerad korsning innebära försämrad tillgänglighet för barn, äldre och funktionshindrade.

Anläggande av ett signalreglerat övergångsställe beräknas kosta cirka 250 000 kronor.

Förstärkt information och vägvisning.

Med förbättrad vägvisning till lediga p-platser och alternativa färdvägar kan det befintliga trafiksystemet nyttjas mer effektivt. Med dynamisk realtidsskyltning och parkeringsledningssystem kan bilister med målpunkt i köp kvarteren ledas till ledig parkeringsplats och därmed minimera söktrafiken. Åtgärden bedöms endast ha marginell påverkan på framkomlighetsproblemen.

Beroende på omfattning och funktion kan kostnaden för åtgärden variera kraftigt.

6.4 Steg 3-åtgärder

Ombyggnad av cirkulationsplats Atlas och Gille till fyrvägs korsningar.

Som nämnts i steg 2-åtgärderna kan signalreglering användas till att styra trafikströmmarna. Detta är önskvärt i båda de korsningspunkter där Atlas- och Gillerondellerna idag finns. Ombyggnad av korsningarna kan ske inom ramen för steg 3-åtgärder om ny mark ej tas i anspråk. Om ytterligare mark tas i anspråk måste en arbetsplan inledas vilket följs av en miljökonsekvensbeskrivning och ett samråd.

Ombyggnad till fyrvägs korsningar ger möjlighet till bättre reglering av trafiken. Enligt tidigare gjorda utredningar kommer belastningsgraderna fortfarande att vara höga efter utförd åtgärd, men köerna kan regleras på annat sätt än vid cirkulationsplats och framförallt kan trafik från Södra länken prioriteras vid behov.

Med signalreglering kan trafiksäkerheten förbättras för oskyddade trafikanter. Åtgärden bedöms ge bättre framkomlighet för fordonstrafik under högtrafik, framförallt på de vägar som ansluter till Järlaleden. Med hjälp av sensorer kan kollektivtrafiken prioriteras och köer avvecklas vid behov. Trots införandet av trafikljus bedöms antalet stillastående fordon minska tack vare den förbättrade framkomligheten. Detta ger lägre emissioner från vägtrafiken än idag, åtminstone under högtrafik.

Kostnaden för ombyggnad av korsningarna uppgår, enligt schablon, till mellan 1 500 000 och 2 000 000 kronor per korsning. Till detta tillkommer kostnader för signalanläggningar om cirka 200 000 kronor per tillfart. Driftkostnader tillkommer. Rivning av befintliga cirkulationsplatser, ledningsomläggning och anpassning till anslutande gator i korsningarna ingår ej i redovisad kostnad. Ej heller åtgärder för trafikledning i byggskedet.

Breddning av rampen från Södra Länken samt fri högersväng i Atlasrondellen.

För att undvika köbildning på rampen från Södra länken kan rampen breddas med ytterligare ett körfält. Tillsammans med fri högersväng i Atlasrondellen skulle denna åtgärd kunna omhänderta trafik från Södra länken mot Fredells byggvaruhus. På grund av närheten

mellan Atlas- och Nackarondellen uppstår dock problem att väva samman trafik som kommer västerifrån in i Nackarondellen och vidare mot byggvaruhuset. Risken är att lösningen ytterligare försvårar trafiksituationen och i sig ger upphov till köbildning. Dessutom påverkas såväl befintliga grönytor som den värdefulla alléplanteringen på Sickla allé. Sammantaget leder detta till att åtgärden förkastas och den utreds inte vidare.

6.5 Steg 4-åtgärder

Utökning av antal körfält på Järlaleden.

Den tidigare utförda trafikanalysen visar att dagens två körfält på Järlaleden är otillräckliga vid framtida trafikmängder, vilket innebär att steg 4-åtgärder behöver övervägas. Åtgärderna består i utbyggnad med ett eller två körfält på sträckan mellan Atlas- och Gillerondellen samt en kort sträcka öster om Gillerondellen. Detta skulle innebära att ny mark tas i anspråk längs befintligt vägområde. En utökning av antalet körfält bör ske i kombination med införandet av signalreglering i korsningarna.

Trafikanalysen fastställer att dubbla körfält krävs i båda riktningar för att nå tillfredsställande kapacitet med de trafikmängder som prognostiseras för år 2025. En sådan åtgärd skulle förändra vägens karaktär och förstärka dess barriärverkan. Dessutom skulle det leda till avsevärda försämringar för närmiljön, de boende och de oskyddade trafikanternas trafiksituation. Analysen utgår dock från det befintliga vägnätet, utan en eventuell tillkommande anslutning mot Värmdövägen. Eftersom det finns en möjlighet att anslutningen till Värmdövägen kan komma till stånd inom en inte allt för avlägsen framtid riskerar en utbyggnad till fyra körfält leda till överkapacitet på Järlaleden, vilket vore olyckligt med tanke på den känsliga närmiljön.

En mindre genomgripande lösning kan vara att anlägga ett extra körfält endast i östgående riktning. Detta skulle, tillsammans med signalreglerade korsningar, leda till bättre framkomlighet och undvika trafikstörningar på Södra länken. En sådan lösning skulle, med dagens trafikmängder, vara tillräcklig ur kapacitetssynpunkt. Dock bör möjligheten finnas att i framtiden tillföra ett västgående körfält, om anslutningen till Värmdövägen inte kommer till stånd eller får önskad effekt. En lösning med tre körfält varav mittenkörfältet reversibelt har diskuterats, men utreds inte vidare. Förslaget förkastas på grund av att sträckan är för kort och trafikströmmarna inte tillräckligt riktningsskilda under maxtimmarna.

Även en utbyggnad till tre körfält förändrar närmiljön runt Järlaleden. Framkomligheten för fordonstrafiken ökar på bekostnad av cykel- och fotgängartrafik tvärs Järlaleden. Med bättre kapacitet ökar sannolikt också vägtrafiken, vilket leder till förhöjda nivåer av buller, emissioner och vibrationer. Gaturummet förändras och Järlaledens barriärverkan förstärks. Det är möjligt att frigöra utrymme för såväl tre som fyra körfält, även om det senare kräver mer sprängningsarbeten och därför blir dyrare. Med fyra körfält krävs sannolikt också ianspråktagande av mark på södra sidan Järlaleden, vilket inte är önskvärt med tanke på bullersituationen för de boende i området. Med tre körfält är det dock möjligt att behålla det befintliga läget på den gabionmur som löper längs vägens södra sida och därmed bibehålla avståndet mellan bostadshuset och den bulleralstrande trafiken.

En utökning till tre körfält beräknas kosta cirka 1 200 000 kr. Med fyra körfält blir kostnaden, grovt räknat, cirka 2 100 000 kr. Rivning av befintliga cirkulationsplatser, ledningsomläggning och anpassning till anslutande gator i korsningarna ingår inte i redovisad kostnad. Inte heller åtgärder för trafikomedning i byggskedet.

Planskild fotgängarpassage

En planskild fotgängarpassage mitt på sträckan har diskuterats, men lösningen anses vara överflödigt med dagens trafiksituation. Vid en eventuell utbyggnad av antalet körfält och med

de framtida trafikökningar som väntas på Järlaleden kan en planskildhet dock behöva anläggas för att säkerställa tillgängligheten för fotgängare.

En planskild passage skulle innebära att konflikter mellan fordon och oskyddade trafikanter undviks, vilket har mycket positiv effekt på trafiksäkerheten. För att uppnå detta krävs dock att planskildheten faktiskt används. Detta kan säkerställas genom att anlägga ett staket i Järlaledens längdriktning som förhindrar spontana passager. För de flesta trafikanter skulle framkomligheten och tillgängligheten förbättras med en planskild fotgängarpassage. De topografiska förhållandena på platsen kräver dock att långa ramper anläggs i anslutning till passagen, vilket kan ge äldre och funktionshindrade vissa problem att ta sig fram. En planskildhet innebär också stora ingrepp i den fysiska miljön, vilket kan uppfattas som visuellt störande. Rätt utförd kan dock en gångbro eller -tunnel förstärka gaturummets estetiska kvaliteter.

Anläggningskostnaderna för en planskild fotgängarpassage varierar stort beroende på utförande, men bedöms hamna i intervallet 2-10 miljoner kronor.

6.6 Sammanfattning

Åtgärder enligt steg 1, såsom förbättrade förutsättningar för cykel- och kollektivtrafik, anses inte överta någon större andel av biltrafiken och löser därför inte ensamt ursprungsproblemet. Steg 1-åtgärder kan dock med fördel användas i kombination med åtgärder enligt steg 2-4. Tidigare beräkningar och simuleringar har visat att signalreglering i korsningarna Atlas och Gille kan ha gynnsam effekt på fordonstrafikens framkomlighet. Dessutom kan eventuella köer styras så att de inte sträcker sig ner på Södra länken. Utbyggnad enligt steg 4, att ta ny mark i anspråk för breddning av vägen, ökar framkomligheten för vägfordon, men har negativ miljöpåverkan.

De åtgärder som förstudien utreder vidare är:

1. Förstärkning av kollektivtrafiken till Sickla köp kvarter.
2. Anläggande av cykelparkeringar i Sickla köp kvarter.
3. Signalreglerat övergångsställe mellan Atlas- och Gillerondellen.
4. Förstärkt skyltning till parkeringsplatser inom Sickla köp kvarter.
5. Ombyggnad av cirkulationsplats Atlas och Gille till fyrvägskorsningar.
6. Utökning till tre körfält på Järlaleden.
7. Utökning till fyra körfält på Järlaleden.
8. Planskild fotgängarpassage.

Därutöver tillkommer nollalternativet, vilket innebär att inga åtgärder utförs.

7. Riskhantering

I ett eventuellt byggskede finns främst risk för olyckor, speciellt för entreprenörens egen personal och egendom, men också för boende och omgivningen. Detta beror på de riskslag som är förknippade med byggnationen; stabilitetsåtgärder, sprängning, transporter med mera. Risken beror på eventuella åtgärders omfång.

I driftskedet förändras riskbilden. Inom utredningsområdet finns många boende och verksamma. Bland annat eleverna på kunskapsgymnasiet och de boende på Sickla Strand. Söder om Sicklasjön finns naturreservatet Nackareservatet med dess skyddsvärda miljöer.

Järlaleden har varit, men är inte längre, primär eller sekundär transportväg för farligt gods. Värmdövägen är sekundärled för farligt gods. Det finns inga bensinstationer eller industrier inom utredningsområdet, men viss tung trafik antas ha handelsområdet som målpunkt. Sicklasjön är mottagare för dagvatten från utredningsområdet.

Södra länken är ett riskobjekt och vid högtrafik uppstår en konfliktpunkt då trafik mot Järlaleden bildar köer ner på Södra länkens avfartsramp. Som konfliktpunkter kan också fotgängarpassager tvärs Järlaleden nämnas. Dessa kan orsaka trafikolyckor med både person- och egendomsskador. Konflikter uppstår ofta i samband med att fotgängare korsar vägen på väg till busshållplatserna på Järlaleden.

8. Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder

8.1 Föreslagna åtgärders påverkan på projektmålen

Här görs en utvärdering av hur väl de föreslagna åtgärderna uppfyller de uppställda projektmålen. De olika projektmålen har inte nödvändigtvis samma rang eller betydelsegrad och kan därför inte jämföras inbördes. Det övergripande syftet med förstudien är att föreslå åtgärder för att uppnå en ökad framkomlighet på Järlaleden mellan Södra länken och cirkulationsplats Gille samt att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter på Järlaleden.

Projektmålen är:

1. Att så fort som möjligt minska vägtrafikens framkomlighetsproblem och skapa förutsättningar att undvika köbildning på rampen från Södra länken.
2. Att skapa säkra och lättillgängliga stråk längs och tvärs Järlaleden för oskyddade trafikanter.
3. Att möjliggöra ett bättre utnyttjande av kollektivtrafiken än idag.
4. Att minimera negativ miljöpåverkan och om möjligt ersätta ianspråktaga grönytor.
5. Att i möjligaste mån uppfylla riktvärden för bullernivåer, luftföroreningar och vibrationer.
6. Att bibehålla och helst förbättra de visuella kvaliteterna i gaturummet.

Föreslagna åtgärder:

Åtgärd 0: Det så kallade **nollalternativet** innebär att ingen åtgärd utförs. I takt med att trafiken ökar på Järlaleden försämras framkomligheten ytterligare. Projektmålen av bevarande karaktär uppfylls dock.

Åtgärd 1: Förstärkning av kollektivtrafiken till Sickla köp kvarter. Åtgärden anses kunna uppfylla projektmål om förbättrad kollektivtrafik, men har ingen eller minimal påverkan av övriga projektmål. Förstärkt kollektivtrafik som enskild åtgärd antas ej kunna påverka överbelastningen i området.

Åtgärden föreslås utredas vidare som separat projekt för att öka kollektivtrafikandelen till området.

Åtgärd 2: Anläggande av cykelparkeringar i Sickla köp kvarter. Åtgärden kan minska biltrafiken, men för att uppfylla projektmålen krävs större åtgärder än cykelparkeringar. Åtgärden är ändå att rekommendera, då den uppmuntrar till andra transportslag samt går att kombinera med andra åtgärder.

Åtgärd 3: Signalreglerat övergångsställe mellan Atlas- och Gillerondellen. Åtgärden väntas förbättra trafiksituationen för oskyddade trafikanter, men ha viss negativ påverkan på fordonstrafikens framkomlighet.

Åtgärd 4: Förstärkt vägvisning till parkeringsplatser inom Sickla köp kvarter. Åtgärden antas ha viss påverkan på kapacitetsproblemen, eftersom söktrafiken kan minska. Åtgärden har också positiva miljöeffekter tack vare minskad trafik och trängsel.

Åtgärd 5: Ombyggnad av cirkulationsplats Atlas och Gille till signalreglerade korsningar. Simuleringar visar att åtgärden ger minskad köbildning på vissa tillfarter och förbättrar trafikflödena genom korsningarna. Med signalreglering kan också busstrafiken prioriteras. Åtgärden uppfyller de framkomlighetsrelaterade projektmålen. Utrymmesbehovet i korsningarna

minskar och mark kan frigöras och ersättas med grönytor, vilket uppfyller projektmål om miljö.

Åtgärd 6: Utökning till tre körfält på Järlaleden. Tre körfält på sträckan förbättrar framkomligheten men tar ny mark i anspråk och kan antas leda till ökade buller och vibrationer till följd av ökad trafik. Järlaledens barriärverkan ökar något.

Åtgärd 7: Utökning till fyra körfält på Järlaleden. Framkomligheten på Järlaleden förbättras avsevärt för fordonstrafiken, men försämras för de oskyddade trafikanterna. Åtgärden kräver stora ingrepp i befintlig miljö och försämrar bullersituationen, luftmiljö, vibrationer och de visuella kvaliteterna i gaturummet. Järlaledens barriärverkan ökar.

Åtgärd 8: Planskild fotgängarpassage. Åtgärden väntas ha mycket positiv effekt på trafiksäkerheten, men kräver vissa ingrepp i den fysiska miljön. För somliga trafikantgrupper riskerar tillgängligheten att försämras.

I matrisen nedan görs en schematisk värdering av de föreslagna åtgärderna med avseende på hur väl de kan komma att uppfylla de uppställda projektmålen.

Åtgärder / Projektmål	Noll-alternativ	Förstärkt kollektivtrafik	Fler cykel-parkeringar	Signal-reglerad övergång	Förstärkt vägvisning	Ombyggnad till fyrvägs-korsningar	Utökning till tre körfält	Utökning till fyra körfält	Planskild fotgängarpassage
Minska framkomlighetsproblemen	--	0	0	-	+	+	+	++	+
Skapa säkra och lättillgängliga stråk	-	0	0	+	0	+	-	--	+
Bättre utnyttjad kollektivtrafik	-	++	0	0	0	+	+	+	0
Minimera negativ miljö-påverkan	0	0	+	0	+	+	-	--	0
Uppfylla riktvärden gällande närmiljö	0	0	+	0	0	-	-	--	0

++	Stort positivt bidrag till måluppfyllelse
+	Positivt bidrag till måluppfyllelse
0	Inget eller endast marginellt bidrag till måluppfyllelse
-	Negativt bidrag till måluppfyllelse
--	Stort negativt bidrag till måluppfyllelse

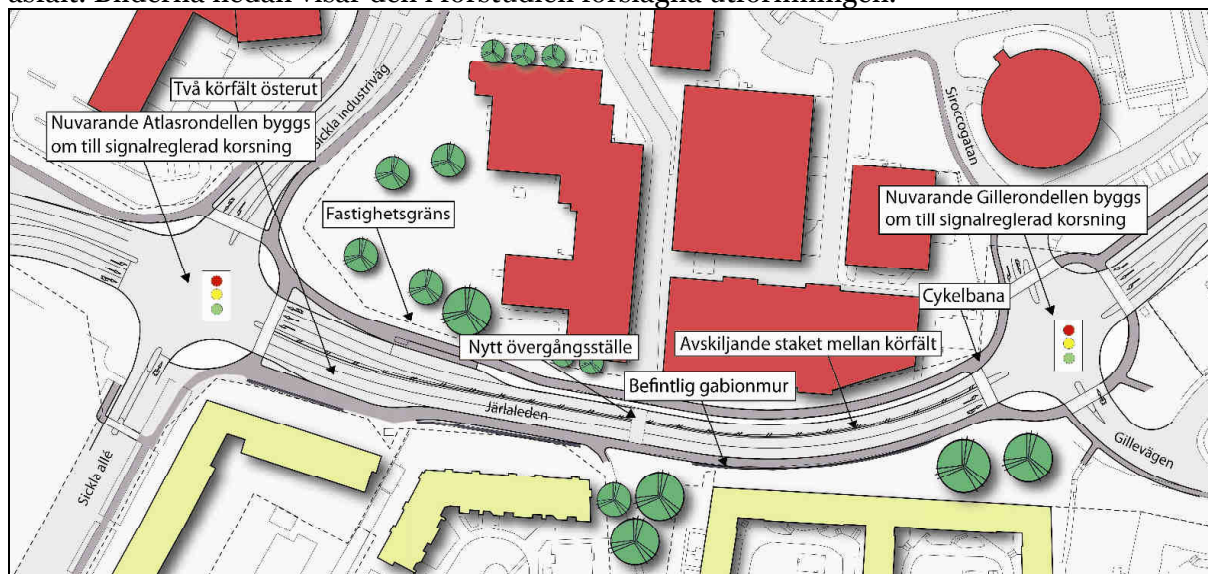
Figur 17: Bedömning av måluppfyllelse

8.2 Prioritering av åtgärder

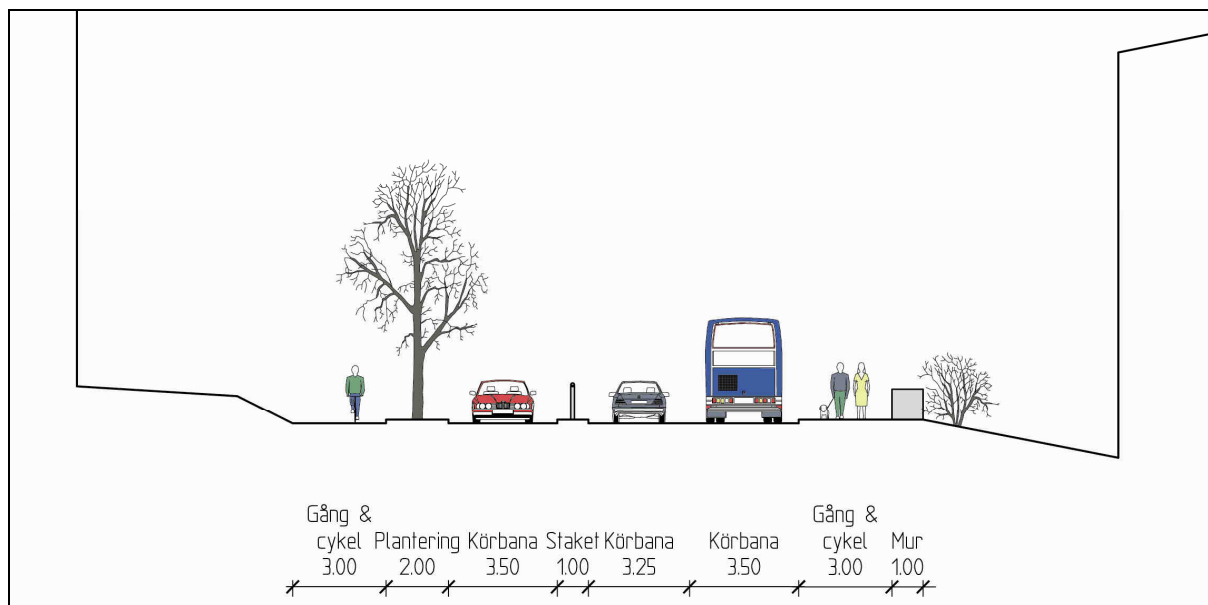
För att uppfylla förstudiens syfte och förbättra framkomligheten på Järlaleden, krävs en utökning av antalet körfält, trots att en sådan lösning talar emot några av projektmålen. Med utbyggnad till tre körfält, varav två i östgående riktning, kan dock markintranget och påverkan på närmiljön minimeras. Åtgärden bör kombineras med ombyggnad av

cirkulationsplatserna Atlas och Gille till fyrvägs korsningar. Detta skulle också innebära att övergångsstället vid Atlasrondellen kan göras signalreglerat och att ytterligare ett signalreglerat övergångsställe kan anläggas direkt väster om Gillerondellen. Därutöver föreslås ytterligare ett övergångsställe mitt på sträckan mellan Atlas- och Gillerondellen. Övergångsstället kan göras signalreglerat förutsatt att detta inte har allt för stor negativ påverkan på fordonstrafikens framkomlighet. För att undvika trafikfarliga fotgängarpassager längs övriga delar av sträckan bör ett staket anläggas mitt i vägbanan.

Om en ombyggnad till flera körfält drivs vidare bör bullerreducerande åtgärder integreras i utformningen för att kompensera för den ökade trafikmängden. Det finns exempelvis möjlighet att förse gabionmuren och staketet med ljudabsorbent eller att välja så kallad tyst asfalt. Bilderna nedan visar den i förstudien förslagna utformningen.



Figur 18: Föreslagen utformning Principskiss



Figur 19: Utrymneskrav vid föreslagen utformning med tre körfält på Järlaleden Principskiss

9. Samråd

I ett tidigt skede av förstudiearbetet hölls ”Öppet hus”, där allmänheten gavs möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter på projektet. Vid mötet framkom ett flertal synpunkter som har beaktats i förstudiearbetet, se bilaga 1.

Den färdiga förslagshandlingen skickas till berörda intressenter för synpunkter.

10. Aktualitet

Denna förslagshandling skickas till Länsstyrelsen för beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därefter fattas beslut av väghållaren och kommunen om hur arbetet ska bedrivas vidare. Se även avsnitt 2.5, Vägplaneringsprocessen.

11. Väghållningsmyndighetens ställningstagande

12. Bilagor

1. Sammanställning av frågor och synpunkter som uppkom i samband med Öppet hus 2010-02-10

Bilaga 1 – Sammanställning av frågor och synpunkter som uppkom i samband med Öppet hus 2010-02-10

Förstudie Järlaleden

Förstudien föreslår åtgärder för att höja kapaciteten på sträckan av Järlaleden mellan Nackarondellen och anslutningen till Södra länken i väster, via Atlasrondellen till och med Gillerondellen i öster. Avsikten är att minska framkomlighetsproblemen och skapa förutsättningar att undvika köbildning, främst på avfartsrampen från Södra Länken. Förstudien avser också skapa säkra och lättillgängliga passager för oskyddade trafikanter, verka för en god och hållbar miljö och bibehålla det visuella gaturummets kvaliteter. Förstudiens syfte är att utreda befintliga problem och ange möjliga åtgärder samt att ta del av och behandla synpunkter från allmänheten.

Redogörelse för inkomna synpunkter

Här listas de frågor och synpunkter som uppkom i samband med öppet hus i Dieselverkstaden, Nacka den 10 februari 2010 samt de skriftligen inkomna synpunkter som mottogs i samband med mötet. Synpunkterna kretsade kring ett antal huvudämnen och återges därför i sammanfattad form under respektive ämne. Också svaren grupperas på samma sätt.

Samordning med övriga projekt

Synpunkt:

Det finns planer på att skapa en nordlig anslutning till Sickla köp kvarter, mot Värmdövägen. En sådan lösning skulle avlasta Järlaleden och minska behovet av att bygga ut vägen. Förstudieområdet är för litet och det är för dålig samordning med övriga projekt. Ni måste ta ett bredare grepp och sätta frågan i ett större perspektiv.

Svar:

Planer finns på en anslutning mot Värmdövägen, men såväl tidplan som genomförande för projektet är högst osäkert. Projektet måste samordnas med SL, som ansvarar för Saltsjöbanan, och med planeringen kring Danvikslösen. Eftersom trafiksituationen på Järlaleden är akut måste förstudien föreslå lösningar som kan avlasta vägen på kort sikt, utan att för den delen försvåra eller fördyra andra projekt. Vi är medvetna om att det pågår planering för en mängd projekt i områdets närhet, men tidshorisonten för dessa är för avlägsen för att de ska hinna avhjälpa problemen på Järlaleden.

Förstudieområdet markerar det område inom vilket föreslagna åtgärder kan bli aktuella. Avgränsningen av området är medvetet snäv för att möjliggöra ett snabbt förfarande. Detta betyder dock inte att vi inte beaktar vad som planeras eller påverkas utanför området. Situationen på Järlaleden tillåter inte att planeringen drar ut på tiden, vilket sannolikt skulle hända om förstudieområdet vidgades.

Miljö och buller

Synpunkt:

Boende och naturområden längs Järlaleden utsätts i dagsläget för buller, luftföroreningar och vibrationer som orsakas av tyngre fordon. Det finns en risk att ytterligare trafik på Järlaleden förvärrar situationen.

Svar:

Synpunkterna har noterats. Trafikverket utför bulleråtgärder längs de statliga vägarna enligt ett särskilt program, där de mest utsatta åtgärdas först. Vid en större utbyggnad av väg kan det bli aktuellt att åtgärda befintliga bostäder utanför detta program. Grundliga bullerberäkningar kommer att genomföras i samband med arbetsplan, som är nästa skede i planeringen. Om det då visar sig att tillåtna bullernivåer överskrids kan det bli aktuellt med åtgärder. Gällande detaljplan för bostäderna söder om Järlaleden tillåter dock avsteg från de generella riktvärdena.

Andelen tung trafik på Järlaleden är relativt låg, vilket minskar risken för vibrationer. Kommunen ansvarar för regelbundna mätningar av luftkvaliteten. Om riktvärdena överskrids vidtas åtgärder.

Gångpassager

Synpunkt:

På Järlaleden i anslutning till Atlasrondellen finns endast ett övergångsställe. Det finns ett behov av ytterligare en passage över Järlaleden i anslutning till befintlig busshållplats för att undvika riskfulla passager över vägen. Ett övergångsställe skulle också behöva anläggas på Järlaleden, väster om Gillerondellen. För att styra fotgängare till övergångsställena och undvika farliga passager mitt på sträckan kan ett staket sättas upp.

Svar:

Det finns ett behov av att förbättra passagerna tvärs Järlaleden, något som förstudien diskuterar. Tillkommande övergångsställen försämrar dock framkomligheten för fordonstrafiken ytterligare, vilket motverkar ett av syftena med förstudien. En planskild passage har tidigare diskuterats, men föreslås inte som en lösning på kort sikt. Genom att signalreglera korsningarna och bygga om cirkulationsplatserna blir hastigheterna på Järlaleden lägre och övergångsställena säkrare. Med ett staket i vägbanan förhindras också riskfyllda, spontana fotgångarpassager. Detta kräver dock att ett nytt övergångsställe anläggs direkt väster om Gillerondellen, så att avståndet mellan övergångsställena inte blir för stort.

Gång- och cykelbanor

Synpunkt:

De befintliga gång- och cykelbanorna på vardera sidan om Järlaleden är otrygga. Trafikseparerade gång- och cykelbanor som är tillgängliga, effektiva och trygga måste uppkomma längst med Järlaleden. Finns det utrymme för gång- och cykelbanor om vägsträckan breddas ytterligare?

Svar:

Några beslut finns ännu inte för gång- och cykeltrafik längs med Järlaleden, Nacka kommuns mål är dock att verka för att gång- och cykelbanor upplevs som effektiva, tillgängliga och trygga. I samband med en eventuell breddning av Järlaleden är målet att behålla och om möjligt förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik längs vägen.

Trafikfördelning

Synpunkt:

Det finns alternativ till att bygga ut Järlaleden till fyra körfält. Ett tredje, reversibelt körfält mellan Atlas- och Gillerondellen skulle höja kapaciteten utan att för den delen behöva bygga ut till fyra körfält. Trafik till Sickla köp kvarter kan bland annat ledas via Sickla industriväg och Värmdövägen. Kapacitetsproblemet kan även förbättras genom att leda genomfartstrafik från Älta till Gamla värmdövägen.

Svar:

Den tydliga ståndpunkten emot en breddning av Järlaleden till fyra körfält beaktas i kommande arbete. Alternativet att införa tre körfält, varav ett eventuellt reversibelt, prövas i förstudien. Planer finns på en nordlig anslutning till Sickla köp kvarter och möjligheten att anlägga en planskild korsning med Saltsjöbanan diskuteras i nuläget. Projektet kan dock inte inväntas på grund av den osäkra tidplanen och det akuta behovet av åtgärder på Järlaleden. Även om en anslutning anläggs från Värmdövägen kvarstår behovet av kapacitetsförbättringar på Järlaleden.

Parkeringsbrist i köp kvarteret

Synpunkt:

Köer uppstår inne på köp kvarteret eftersom det är fullt på parkeringen. Cirkulerande bilar stör framkomligheten och köerna fortplantar sig via Gillerondellen ut på Järlaleden. Det finns lediga parkeringsplatser i parkeringshusen men det är ingen som åker dit. Belägg parkeringarna med avgift så tar inte folk bilen dit.

Svar:

I förstudien föreslås bättre information om var det finns lediga p-platser. Tydligare skyltning till parkeringshusen behövs för att nyttja tillgängliga parkeringsplatser mer effektivt. Åtgärder som inbegriper avgiftsbeläggning eller annan reglering av parkeringsplatserna faller på fastighetsägaren, Atrium Ljungberg AB.

Kort om tid för att lämna synpunkter

Synpunkt:

Allmänheten ges för kort tid att lämna synpunkter, bara två dagar efter mötet.

Svar:

Det är kort om tid, men det kommer att ges många fler tillfällen att lämna synpunkter i senare skeden av planeringen. Förhoppningen är att så många som möjligt skulle ta tillfället i akt att lämna synpunkter på plats vid mötet. I förstudiens samrådsskede kommer också de som direkt berörs av planerna uppmanas att lämna synpunkter med riktade utskick. Förstudien hålls även utställd under samråd tidens tre veckor och då har vem som helst möjlighet att lämna synpunkter. Håll utkik i pressen efter tid och plats för utställningen.



Trafikverket, 171 73 Solna, Besöksadress: Sundbybergsvägen 1
Telefon: 0771-921 921. Telefax: 08-627 09 23.

www.trafikverket.se