

**Tillkommande utredning för förstudie:
”Väg 260 Järlaleden Sickla köpkvarter”**

Nacka kommun, Stockholms Län

2011-08-15

Projektnummer: 844 853 74

Dokumenttitel: Tillkommande utredning för förstudie: "Väg 260 Järlaleden Sickla köpvarter"

Skapat av: Atkins Sverige AB

Dokumentdatum: 2011-08-15

Projektnummer: 844 853 74

Version: Slutgiltig version

Publiceringsdatum: Augusti 2011

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Elisabet Lloyd

Uppdragsansvarig: Ellen Fredholm

Distributör: Trafikverket, Region Stockholm, 172 90 Sundbyberg, telefon: 0771-921 921.

Innehåll

1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
2	ÅTGÄRDER	5
2.1	PÅGÅENDE OCH NYLIGEN GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER	5
2.1.1	"Hitta ytor för cykelparkering"	5
2.1.2	"SvD-Cyklar"	5
2.1.3	"Cykel special"	5
2.1.4	"Skyltning p-hus"	5
2.2	FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER	5
2.2.1	"Entré Sickla industriväg"	6
2.2.2	"Entré Gille"	7
2.2.3	"Entré GC busshållplatsen"	8
2.2.4	"GC från närområden"	9
2.2.5	"Interna kopplingar"	12
2.2.6	"Framkomlighet Siroccogatan"	13
2.2.7	"Kvartersexpressen"	13
2.2.8	"Förstärkta marknadsföringsåtgärder"	13
2.2.9	"Signalreglerad 4-vägs korsning"	14
2.3	FÖRKASTADE ÅTGÄRDER	14
2.3.1	"Stäng för infart i Gille"	14
2.3.2	"Vänstersväng bort Evenemangsplatsen"	15
2.3.3	"Breddning Siroccogatan"	15
2.3.4	"Gillettunneln"	15
2.3.5	"Älta smitväg"	15
3	SLUTSATSER	16

1 Bakgrund och syfte

Trafikverket färdigställde i april 2010 en förstudie för Sickla köp kvarter, "Väg 260 Järlaleden Sickla köp kvarter" med objekt nummer 844 853 74, men ett ställningstagande har ännu inte fattats. Syftet med förstudien var att utifrån tidigare gjorda utredningar föreslå åtgärder som kan förbättra framkomligheten och förebygga riskerna för trafikstörningar på Södra länken. I förstudien föreslås att Gille- och Atlasrondellerna byggs om till signalreglerade 4-vägs korsningar och en utbyggnad till tre körfält på Järlaleden. För att motivera minskningen från fyra körfält till tre, som delvis beror på starka önskemål från allmänheten, krävs att ytterligare åtgärder vidtas.

Syftet med denna utredning är att föreslå konkreta åtgärder som förbättrar kapaciteten in, ut och inom köp kvarteret. Tillsammans med utökningen till tre körfält på Järlaleden och ombyggnad till signalreglerade 4-vägs korsningar, i Atlas- och Gillerondellerna, ska åtgärderna bidra till en helhetslösning med godtagbar standard.

Inom projektet har inventering och en workshop ägt rum med diskussion kring tänkbara åtgärder. Representanter från Trafikverket, fastighetsägaren Atrium Ljungberg, Nacka kommun och Atkins närvarade.

För ytterligare information kring förhållandena i och kring Sickla köp kvarter hänvisas till förstudien "Väg 260 Järlaleden Sickla köp kvarter".



2 Åtgärder

Nedan presenteras dels åtgärder som fastighetsägarna Atrium Ljungberg redan påbörjat arbete med och dels nya åtgärdsförslag. Alla åtgärder avser att tillsammans bidra till att uppfylla syftet för denna utredning. Sist i detta kapitel redogörs för åtgärder som har förkastats.

2.1 Pågående och nyligen genomförda åtgärder

Nedan följer en beskrivning av de åtgärder som fastighetsägaren Atrium Ljungberg redan påbörjat arbete med. Syftet med dessa åtgärder stämmer väl överens med syftet för denna utredning.

2.1.1 "Hitta ytor för cykelparkering"

Atrium Ljungberg har genomfört en cykelplan där dagens cirka 200 cykelparkeringsplatser fördubblats till cirka 400. Arbetet slutfördes i maj 2011.

2.1.2 "SvD-Cyklar"

Atrium Ljungberg planerar för etablering av hyrcyklar/ Stockholm City Bikes (SvD-cyklar, tidigare kända som Alvedoncyklar). Tre stationer planeras.

2.1.3 "Cykel special"

Atrium Ljungberg har även påbörjat diskussion för placering av cykelpump, speciallösningar som exempelvis speglar vid cykelparkeringarna och cykelservice med syfte att göra cykeln till ett mer attraktivt färdmedel.

2.1.4 "Skyltning p-hus"

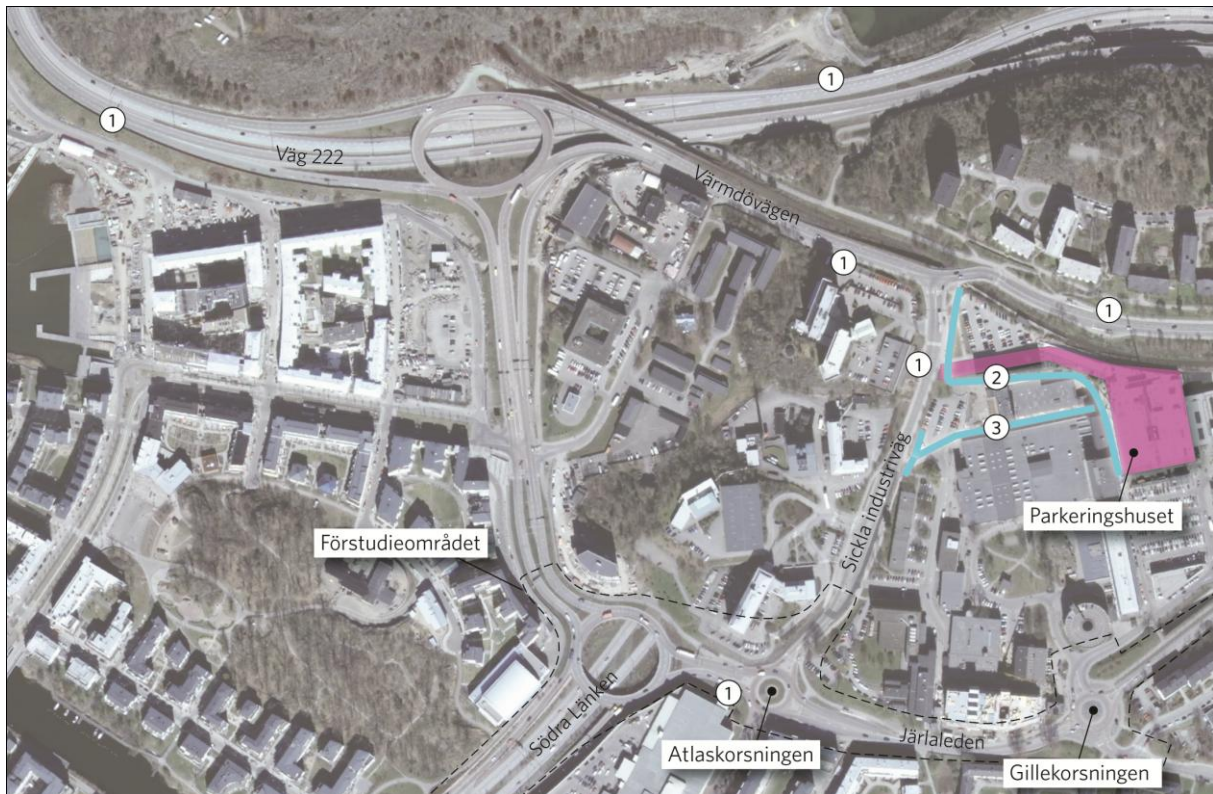
Atrium Ljungberg har beslutat att uppföra skyltning vid parkeringshuset i köp kvarterets nordvästra del. Dels i form av portal över in-/utfartsrampen och dels på fasaden. Detta för att tydliggöra och synliggöra entrén till garaget som idag är något svårorienterad.

2.2 Föreslagna åtgärder

Nedan presenteras de åtgärder som föreslås i denna utredning. Varje åtgärd inleds med en kort förklaring av problemet sedan följer, till några av förslagen, en planskiss. Efter planskissen beskrivs förväntade och tänkbara effekter och konsekvenser.

2.2.1 "Entré Sickla industriväg"

Parkeringshuset i köp kvarterets nordvästra del rymmer 300 parkeringsplatser. Parkeringshuset nås via infart från Sickla industriväg och har outnyttjad kapacitet. Denna åtgärd handlar om att göra infarten mer synlig, tillgänglig och attraktiv för samtliga trafikantgrupper. Detta för att avlasta entrén till köp kvarteret via Gillekorsningen i söder.



Förslag till åtgärder:

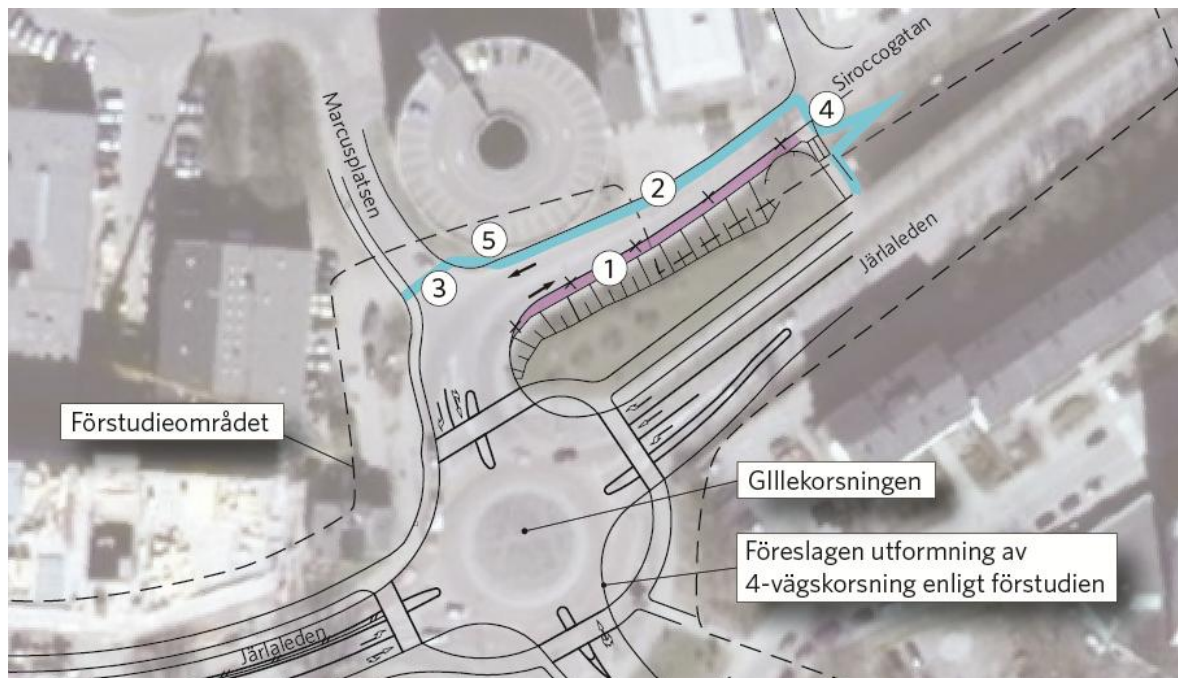
1. Skyltning mot Sickla köp kvarter.
2. Föreslagen ny cykelbana.
3. Föreslagen ny cykelbana.

Skyltning mot infarten till parkeringshuset har som avsikt att avlasta Järlaleden. Skyltningen bör vara enhetlig och stämma överens med köp kvarterets övriga skyltning. Anpassning behöver även göras till Trafikverkets krav för vägvisning. En ökad andel vänstersvängande från Atlaskorsningens västra anslutning är dock inte önskvärd då köer kan bildas ut på Södra Länkens avfartsramp (likt de problem som finns idag i Gillerondellen). Här föreslås skyltningen mot Sickla köp kvarter vara rakt fram. I kombination med pågående planering för skyltning över rampen och på parkeringshusets fasad förväntas dessa åtgärder göra det norra parkeringshuset mer synligt och attraktivt.

För cykeltrafikanter finns i dagsläget inget självklart vägval. Separata cykelbanor föreslås enligt de blå linjerna i kartan. Exakt linjeföring behöver studeras vidare för att minimera antalet konfliktpunkter med gång- och fordonstrafiken.

2.2.2 "Entré Gille"

Här är den huvudsakliga in-/utfarten till och från Sickla köp kvarter. Korsningen är idag en cirkulationsplats som i förstudien föreslås byggas om till signalreglerad 4-vägs korsning. I dagsläget bildas köer både öster- och västerut från Gillerondellen på Järlaleden och i förlängningen även ut på Södra Länkens avfartsramp. Gaturummet är otydligt för samtliga trafikantgrupper. Gång- och cykeltrafikanter (fortsättningsvis GC-trafikanter) korsar spontant Siroccogatan i kurvan strax norr om Gillekorsningen. Detta medför extra stopp för fordonstrafiken och lägre kapacitet på Järlaleden. Åtgärderna handlar om att förtydliga gaturummet.



Förslag till åtgärder:

1. Gaturummet omdisponeras så att befintlig gångbana på södra sidan av Siroccogatan utgår.
2. Ny GC-bana på norra sidan av Siroccogatan.
3. Ny passage för GC-trafikanter.
4. Ny tillgänglighetsanpassad ramp. Breddning av befintlig trappa som förses med ramp.
5. Tydlig skyltning. Enhetlig med hela köp kvarteret.

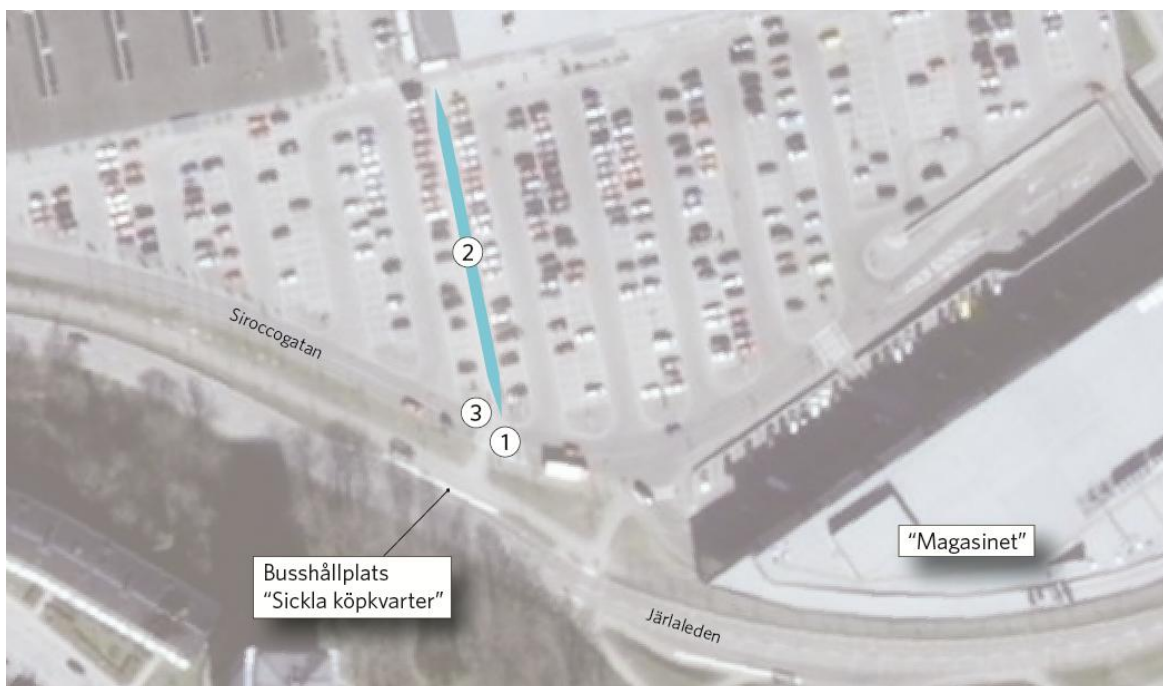
Med föreslagna lösning styrs antalet GC-trafikanter som spontant korsar Siroccogatan i kurvan strax norr om Gillekorsningen. GC-trafikanterna får en ny separerad GC-bana på norra sidan av Siroccogatan. De GC-trafikanter som ska från köp kvarteret vidare österut behöver inte korsa Siroccogatan och inte heller de som ska till köp kvarteret västerifrån. Förslaget medför ökad kapacitet på Siroccogatan och Järlaleden. Detta kan upplevas som en omväg för GC-trafikanter som kommer från syd-ost. I denna punkt är det dock viktigt med en utformning som gynnar fordonstrafiken. Detta för att öka kapaciteten för att kunna undvika köbildningen längs Järlaleden och ner på Södra länkens avfartsramp.

För fordonstrafikens framkomlighet är utformningen i denna punkt av stor betydelse. Både korsningens utformning och även Siroccogatans utformning. Eventuellt är det möjligt med ett ytterligare körfält på Siroccogatan. Detta för att kunna magasinera fordon och minska köer på

Järlaleden och i förlängningen även på Södra länkens avfartsramp. Längden på detta körfält är dock begränsat av den smala sektionen i höjd med övergångsstället. Utformningen bör beaktas särskilt i kommande skeden i planeringsprocessen. Korsningen Siroccogatan/Marcusplatsen föreslås förses med väjningsplikt för trafik från Marcusplatsen för att förtydliga för fordonstrafiken vad som gäller. I dagsläget finns vid punkt 5 många skyltar som är svåra att hinna uppfatta. En mer avskalad/sparsmakad skyltning mot större huvudsakliga målpunkter förtydligar gaturummet och förbättrar trafikantmiljön.

2.2.3 "Entré GC busshållplatsen"

Ytan vid busshållplatsen "Sickla köp kvarter" intill den delen av köp kvarteret som kallas "Magasinet" utgör en av entréerna för gående och cyklande besökare. Övergångsstället över Siroccogatan i höjd med busshållplatsen är i skymd sikt för fordonstrafiken från öster på Siroccogatan. Gångvägen mellan parkeringsfickorna är otydlig. Denna åtgärd handlar om att förtydliga gaturummet och förbättra skyltningen.



Förslag till åtgärder:

1. Upprustning av befintligt upphöjt övergångsställe. Skyltning för övergångsställe.
2. Upprensning i mittremsan.
3. Orienteringstavla.

Det befintliga övergångsstället behöver rustas upp med ny asfalt och målning, alternativt med annan beläggning som till exempel marksten eller annan färg på asfalten. För att förtydliga ytterligare föreslås tydligare skyltning för övergångsstället, till exempel blinkande skyltar, eller någon mer platsunik skylt. I mittremsan som är markerad med ett blått streck i kartan står idag stora planteringslådor. Dessa föreslås tas bort för att förtydliga entrén in till köp kvarteret och skapa plats för att cirka måla upp separerad cykelbana. Atrium Ljungberg har planer på att anlägga ett entrétak för att ytterligare förtydliga och förbättra för GC-trafikanter. Vid punkt 3 i kartan finns idag en orienteringstavla. Den är relativt liten och föreslås bytas ut mot en större som är enhetlig med övrig skyltning i området.

2.2.4 "GC från närområden"

Det är svårorienterat för gång- och framförallt cykeltrafikanter för var och hur de ska ta sig in i köpkvarteret. Genom platsbesök och diskussion med personer som cyklar till och inom köpkvarteret har några otydliga områden och sträckor identifierats. Denna åtgärd handlar om att förbättra dessa otydliga områden och föreslå lämplig placering för skyltning. Här identifieras också de fyra största entrépunkterna för GC-trafikanter. Samtliga GC-banor i figuren är separerade från fordonstrafiken.



Förslag till åtgärder:

1. Underhåll och skyltning
2. Separat cykelbana och skyltning
3. Skyltning
4. Underhåll

Gång och cykeltrafikanter som kommer från de norra delarna av Hammarby sjöstad och även från innerstaden kan vid punkt 1 välja att gå/åka norr eller söderut. Befintlig skylt i denna korsning visar att Sickla ligger norrut. Denna skylt är gömd bakom ett träd. Om GC-trafikanter väljer att åka söderut i punkt 1 blir deras entré till köp kvarteret via Gillekorsningen. För att undvika så mycket GC-trafikanter i denna korsning som möjligt föreslås tydligare skyltning vid punkt 1 samt underhåll av GC banan från punkt 1 norrut till entré A.

De gemensamma GC-banorna på båda sidor om Järlaleden, punkt 2 i bilden, är otydligt skyltade. Här förekommer en del cykeltrafik varför det kan vara lämpligt att separera gående från cyklister på sträckan, eventuellt genom ommålning.

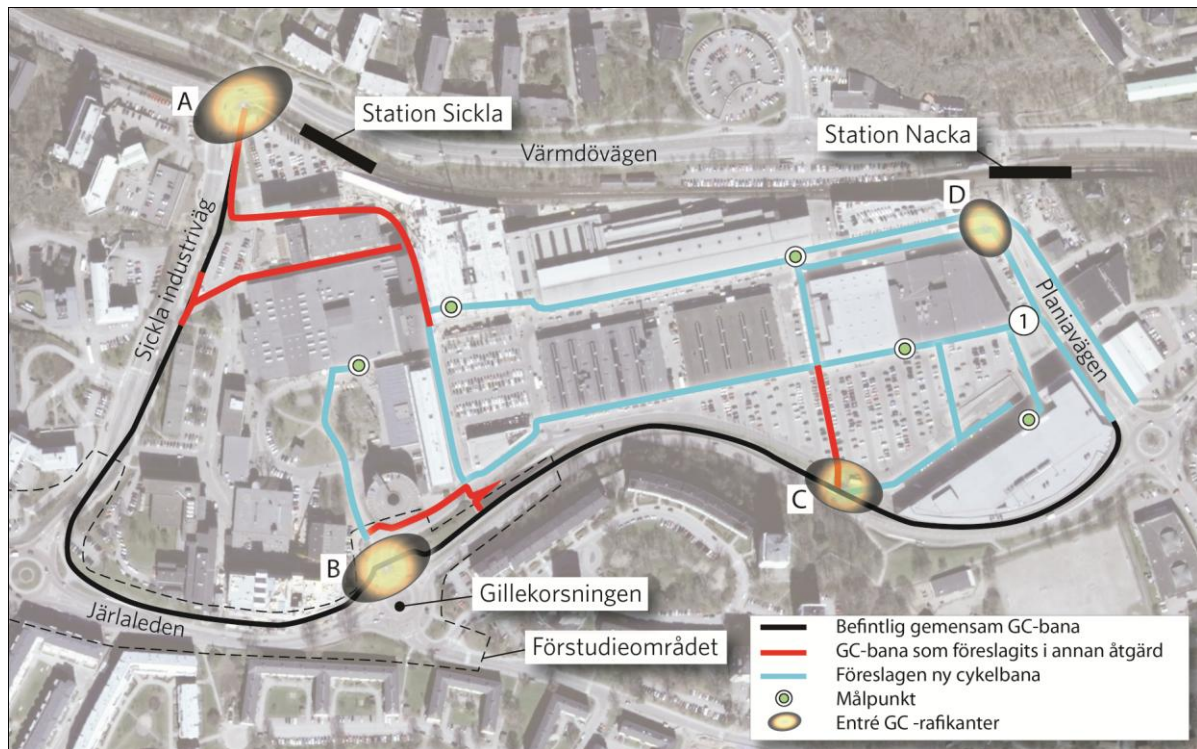
Vid punkt tre fortsätter den gemensamma GC-banan norrut men skyltningen är otydlig. Liksom längs Järlaleden förekommer här en del cykeltrafik och en separering av GC-banorna är lämplig, se vidare åtgärd 2.2.5 ”Interna kopplingar”.

Vid punkt 4 växer träd ut över GC-banan, underhåll/röjning föreslås.

Längst till höger i kartan är skyltningen för cyklister otydlig. Längs med Värmdövägen är standarden på cykelbanan betydligt bättre än längs med Järlaleden. Å andra sidan är det närmre till köp kvarteret via Järlaleden, beroende på vilken del besökaren ska till. Skyltning föreslås vid punkt 5.

2.2.5 "Interna kopplingar"

Inom köpkvarteret finns inga separata cykelfält eller cykelbanor. Denna åtgärd handlar om att identifiera möjliga stråk där separata cykelfält/banor kan anläggas och att därmed göra cykel till ett mer attraktivt val av färdssätt. Från åtgärden 2.2.4 "GC från närområden" identifierades 4 större entrépunkter för GC-trafikanter. Den här åtgärden tar vid, vid dessa punkter enligt nedan. För att föreslå bra och gena cykelstråk inom köpkvarteret har fem större målpunkter inom köpkvarteret identifierats och kopplats till varandra och till entrépunkterna.



Förslag till åtgärder:

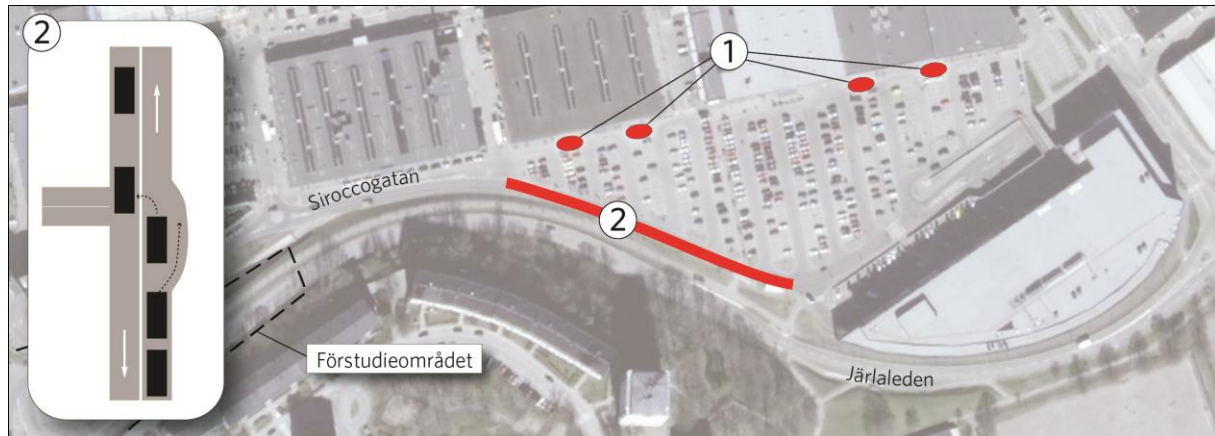
1. Cykel/barnvagnsramp i befintlig trappa.

Entré A, B och C har presenterats i åtgärdsförslagen ovan. Entré D är entré för de gångtrafikanter som kommer via Saltsjöbanans station "Nacka" och för de GC-trafikanter som kommer från Sickla, Älta, Nacka och Värmdö som väljer denna väg. Vid samtliga entrépunkter föreslås enhetlig skyltning med exempelvis en orienteringstavla eller skyltning till cykelparkering, pumpstation, eventuell cykelverkstad och huvudsakliga målpunkter inom köpkvarteret. Sparsmakad skyltning är att föredra eftersom det kan vara svårt att ta in mycket information på en och samma gång.

Det föreslagna interna cykelnätet kopplar samman entréerna med de större målpunkterna inom området. Exakt linjeföring behöver studeras vidare. I vissa fall kan det räcka med tydligare skyltning. Längs vissa sträckor krävs breddning av befintlig gångbana eller uppmålning av separerad cykelbana.

2.2.6 "Framkomlighet Siroccogatan"

Siroccogatan har ett körfält i varje riktning, köer bildas på grund av fordon som ska svänga in och ut från parkeringsytor och garage. När belastningen på vägen är som störst växer köerna ut på Järlaleden. Markparkeringen har begränsad framkomlighet för fordonstrafiken. Idag måste bilarna ut på Siroccogatan för att ta sig mellan olika delar av parkeringsytan. Denna åtgärd handlar om att öka kapaciteten på Siroccogatan och i förlängningen även på Järlaleden.



1. Öppna upp östra markparkeringen.
2. Vänstersvängkörfält.

Punkt ett visar fyra lägen där parkeringsplatser tas bort för att "öppna" parkeringen och skapa en ny lokal förbindelse. 16 st parkeringsplatser behöver tas i anspråk.

Trafiken inom området stoppas även upp av fordon som ska svänga in på parkeringsytor. En körfältsbreddning i samband med dessa lägen skapar utrymme att passera för fordon som ska vidare rakt fram. Den lilla figuren till vänster i figuren ovan visar exempel på en sådan breddning. Genom dessa motverkas köbildning på grund av svängande fordon.

2.2.7 "Kvartersexpressen"

Ett beteende som uppmärksammats i Sickla köp kvarter är att bilburna besökare åker bil mellan butikerna. Ett litet tåg internt inom köp kvarteret som gratis tar passagerare mellan affärerna skulle kunna minska biltrafiken något. Åtgärden har varit uppe inom Atrium Ljungberg tidigare men det har inte fattats något beslut i denna fråga. Att förvänta sig att dessa bilåkande besökare väntar på ett tåg/buss eller liknande istället för att gå bedöms som mindre trovärdigt. Däremot kan ett sådant tåg skapa större attraktionskraft för området som ett unikt och nyskapande inslag. Kan vara intressant för besökande familjer och motverka resor med egen bil i viss mån.

2.2.8 "Förstärkta marknadsföringsåtgärder"

Tidigare exempel har visat att tydlig marknadsföring för alternativa resvägar minskar andelen bilburna besökare. Sickla köp kvarter bedöms ha goda kopplingar med kollektivtrafiken i och med Saltsjöbanans två stationer "Sickla" och "Nacka" samt flertalet busshållplatser. Förstärkt marknadsföring mot kollektiv-, gång-, och cykeltrafik kan avlasta Järlaleden ytterligare.

2.2.9 "Signalreglerad 4-vägs korsning"

Det har tidigare genomförts både trafiksimulering för hela området och kapacitetsberäkningar för korsningar i området, framförallt Gillekorsningen. Trafiksiffrorna i dessa beräkningar är från 2006 uppräknade till 2015 med 2,5% per år. I beräkningarna som utförts inom denna utredning har trafiken räknats upp med 2,5% till år 2011. Vid test i Capcal, under maxtimme och dagens utformning med Gillekorsningen som cirkulationsplats redovisar inte Capcal några köer i Järlaledens västra tillfart. Det har dock observerats långa köer här vid flertalet tillfällen och det är ju också bland annat dessa köer som gett upphov till förstudien. Tillförlitligheten i programmet kan ifrågasättas eftersom korsningar studeras isolerat oberoende av varandra. För en enskild korsning kan resultatet därför se bra ut men i ett större perspektiv kan resultatet vara missvisande. I de gamla trafiksimuleringarna och beräkningarna har Järlaleden förutsatts ha 2 körfält i båda riktningarna längs hela sträckan från Atlasrondellen i väster till och med en bit bortanför Gillerondellen. Föreslagen utformning enligt förstudien är två körfält i östlig riktning och ett körfält i västlig riktning längs samma sträcka. Resultaten visar att Järlaleden även fortsättningsvis kommer ha framkomlighetsproblem under högtrafik. Vid test i Capcal har olika korsningsutformningar utretts, resultaten varierar mellan olika lösningar och det har visat sig att utformningen av denna korsning är viktig och har betydelse för köbildningen längs Järlaledens östra och västra tillfarter. I kommande skeden i planeringsprocessen bör därför korsningsutformning studeras särskilt.

2.3 Förkastade åtgärder

I detta avsnitt redovisas de åtgärder som varit aktuella under arbetets gång men som av olika anledningar har förkastats.

2.3.1 "Stäng för infart i Gille"

Det fanns ett önskemål tidigt i projektet att undersöka möjligheterna att stänga nuvarande Gillerondellen för vänstervängande trafik. Kapacitetsberäkningar dels för Gillekorsningen som cirkulationsplats och 4-vägs korsning har genomförts. Beräkningarna visar att problemen förskjuts till Planiarondellen samt att nya problem skapas, till exempel att utfart i Gillerondellen kan bli problematisk då flödet österifrån på Järlaleden begränsar kapaciteten. Denna beräkning har även genomförts med förändrad körfältsindelning Planiarondellen för en så effektiv avveckling av trafiken som möjligt. Enligt beräkning i Capcal kommer långa köer uppstå i Järlaledens två tillfarter. Vidare så bildas längre köer i Planiavägens båda tillfarter. Köerna i alla tillfarter blir så pass långa att de tidvis kommer att blockera intilliggande korsningar.

3 Slutsatser

En ombyggnad av Atlas- och Gillrondellen samt utökning till tre körfält längs Järlaleden mellan dessa två korsningar förväntas i förstudien ge ökad framkomlighet. Tillsammans med föreslagna åtgärder i denna kompletterande utredning väntas framkomligheten och Järlaledens kapacitet öka ytterligare något. Förbättrad skyltning, korsningsutformning och förbättrade förhållanden för GC-trafikanter är de främsta anledningarna till detta.

Att leda trafik till det nord-västra parkeringshuset avlastar Järlaleden men det finns dock en maxkapacitet i detta parkeringshus. Denna åtgärd genomförs genom skyltning och förväntas effektiv i förhållande till kostnaden.

För att uppnå önskad effekt i Atlas- och Gillekorsningarna bör stor vikt i kommande skeden i planeringsprocessen läggas på utformning. Detta gäller även korsningen Siroccogatan/Markusplatsen strax norr om Gillekorsningen. Beroende på hur dessa korsningar utformas påverkas framkomligheten och kapaciteten längs Järlaleden och på Södra länkens avfartsramp.

Föreslagna åtgärder bidrar till att för samtliga trafikantgrupper förbättra kapaciteten in, ut och inom köpkvarteret. Flertalet mindre åtgärder för de oskyddade- och kollektivtrafikanterna kan tillsammans öka andelen gång- och cykeltrafikanter och besökare som åker kollektivt.



Trafikverket, Region Stockholm. Besöksadress: Sundbybergsvägen 1, Solna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90