Structor

PM Trafik — Sydvästra Plania

Sickla skola, förskolor, gymnastikhall, bollplan och bostäder med verksamhet i bottenvåningar

Sickla, Nacka kommun



Version 1 2017-03-28







Rapporten är framtagen på uppdrag av Nacka kommun och NCC Sverige AB:

Peter Skogberg Henrik Löfvenborg Projektledare, Nacka kommun Projektledare NCC

Structor

Uppdragsnummer: 3724

Uppdraget har utförts av Structor Mark Stockholm AB:

Sabine Saracco Ellen Fredholm Mats Ohlson Patrik Lundqvist Uppdragsledare/Trafikplanerare

Trafikplanerare Projektör Granskning



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Inl	edning	4
	1.1	Uppdraget	4
	1.2	Förutsättningar	4
2	Nu	lägesbeskrivning	6
	2.1	Gång- och cykeltrafik	6
	2.2	Kollektivtrafik	8
	2.3	Motorfordonstrafik	8
	2.4	Varuleveranser, parkering och hämta/lämna	9
	2.5	Upptagningsområde Sickla skola	10
	2.6	Trafikolyckor	10
3	Fö	rslaget och dess påverkan	11
	3.1	Förskolor	12
	3.2	Sickla skola	15
	3.3	Gymnastikhallar och bollplan	18
	3.4	Bostäder och lokaler	19
	3.5	Gång- och cykelstråk	21
	3.6	Kollektivtrafik	23
	3.7	Motorfordonstrafik	24
1	Sli	uteate	26

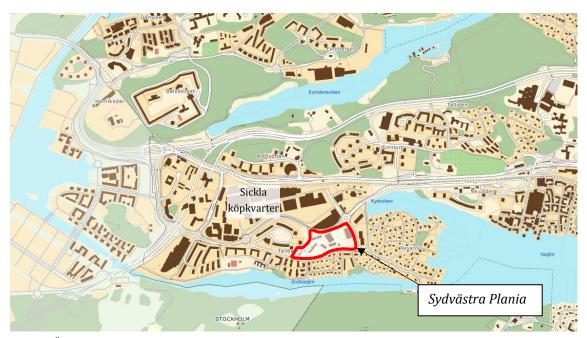


1 Inledning

Mellan Järlaleden och Gillevägen söder om Sickla köpkvarter i Nacka kommun ligger området Sydvästra Plania. Inom området finns idag skol- och idrottsverksamhet samt handel- och kontorsverksamheter. Nacka kommun planerar att inom området bygga en ny skola, omlokalisera förskolorna till befintliga skolbyggnader, anlägga ny gymnastikhall och bollplan samt exploatera östra delen av området med bostäder som får lokaler/verksamheter i bottenvåningarna. En ny detaljplan för området ska tas fram för att möjliggöra detta.

1.1 Uppdraget

Structor Mark Stockholm AB har anlitats av NCC Sverige AB samt Nacka kommun för att genomföra en trafikutredning för området Sydvästra Plania. Trafikutredningen är underlag för den nya detaljplanen och ska beskriva trafikkonsekvenser inom området Sydvästra Plania. Utredningen ska även kartlägga och analysera nuvarande trafikförhållanden och förutsättningar i närområdet. Olika förslag till utformning för ökad trafiksäkerhet och säkerställande av en trafiksäker miljö runt området ska utredas och redovisas. Samtliga trafikantgrupper ska beaktas.



Figur 1: Översikt

1.2 Förutsättningar

För parkering har Nacka kommuns "Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun" (2015-01-16) använts för skolan och förskolan, för bostäderna har "Rekommenderade parkeringstal för bostäder i Nacka" (2016) (antagen, 2016-11-28) använts. För handikapparkering har



Boverkets Byggregler (BBR) tillämpats. Det vill säga att tillgänglig parkering skall kunna anordnas 25 meter från tillgänglig entré. För förutsättningar för cykel gäller "Strategi för cykelsatsningar i Nacka" (2014). Tidigare trafikutredningar "Del A PM Trafikutredning Sickla skola i Sydvästra Plania" (2015-09-15) samt "Del B Trafikutredning Sydvästra Plania" (2015-09-29) finns för området, delar av dessa har legat till grund för nulägesbeskrivningen.

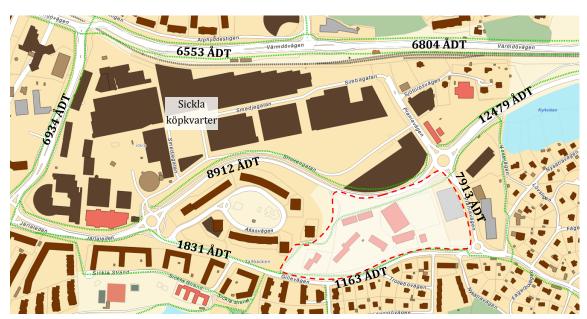
Andra pågående projekt i området där samordning krävs eller hänsyn tas till:

- Nackas strukturplan
- *Utredning för regionalt cykelstråk på Gillevägen, Sweco* i denna utredning har vissa justeringar föreslagits för att bättre anpassa Gillevägen till Sv. Plania och funktionerna i området.
- Järlaleden och Planiavägen inkl. ny korsning, Iccon samordning har skett. Iccon utreder även belastningar i korsningarna.
- Ny exploatering öster om Planiavägen
- *Utredning av ny skola, bollplan samt två gymnastikhallar, Shark* samordning har skett med arkitekten för trafiklösningarna i förhållande till byggnaderna och skolgården
- Förstudie för lokalgator i Sv Plania samordning med förstudien för lokalgatorna skett.
- Utredning för bostadshusen, TEMA- viss samordning har skett med arkitekten



2 Nulägesbeskrivning

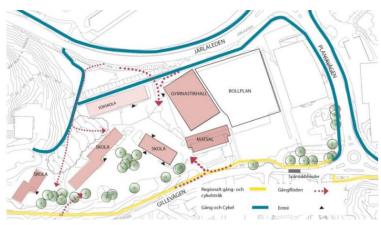
Inom området Sydvästra Plania finns idag Sickla skola, förskolor, gymnastikhall, bollplan samt handel och verksamheter. Norr om området finns Sickla köpkvarter. I väst och söder angränsar flerbostadshus och småhusbebyggelse. I öster finns småskaliga verksamheter och kontor samt ytterligare småhusbebyggelse.



Figur 2: Översikt nuläge med trafikflöden, grön streckad linje = cykelvägar enl. kommunens webkarta, rödstreckad linje är områdets avgränsning

2.1 Gång- och cykeltrafik

Fram till området leder flertalet gångbanor och cykelstråk. Området bedöms ha god tillgänglighet för gående och cyklister. Dock är gång- och cykelbanorna av varierande standard, framförallt söder och sydväst om området där det är stora nivåskillnader. Den kuperade terrängen påverkar tillgängligheten, framförallt för personer med nedsatt rörelseförmåga.



Figur 3: Karta över gång- och cykelstråk



Gång- och cykelstråken genom skogspartiet precis väster om området erbjuder en gen väg för boende söder om Gillevägen och Sickla köpkvarter samt andra viktiga målpunkter norr om området. Stråken är belysta men kan upplevas otrygga under mörka timmar av dygnet eller året eftersom inte så många människor rör sig här.





Figur 4: Befintlig gc-väg väster om skolan

Figur 5: Kuperad gc-väg väster om skolan

Gillevägen är klassad som regionalt cykelstråk enligt kommunens cykelstrategi och länets cykelplan. Stråket består av en gemensam gång- och cykelbana med bristande breddmått men har pekats ut som stråk där standarden ska förbättras, enligt strategi för cykelsatsningar Nacka 2014. Förbi området är stråket mellan ca 2 och 3 meter brett och har nivåskillnader. Vid platsbesök uppmärksammades att många cyklister föredrar vägbanan framför gång- och cykelbanan längs Gillevägen. Övriga cykelbanor i anslutning till området har en mer lokal funktion och är även de gemensamma gång- och cykelbanor. De löper både längs vägar och genom grönytan precis väster om området. Att gång- och cykelbanorna är gemensamma påverkar den upplevda trafiksäkerheten negativt, särskilt i de smalaste sektionerna.



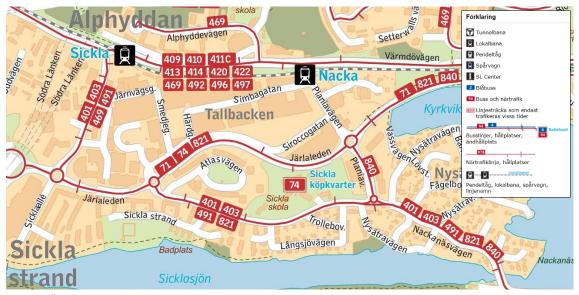
Figur 6: Befintlig gc-väg på Gillevägens norra sida



2.2 Kollektivtrafik

Saltsjöbanan och flertalet busslinjer trafikerar nära området. Närmsta station med Saltsjöbanan, Nacka, ligger på ca 400 m gångavstånd från områdets mitt. Saltsjöbanan trafikerar från Slussen till Saltsjöbaden med ca 55 avgångar per vardagsdygn och ca 45 avgångar på helgen. Bussarna ger goda förbindelser in mot Stockholm till Slussen och ut mot Nacka, Haninge, Tyresö och Älta. Busshållplatser finns i direkt anslutning både norr och söder om området. De bussar som trafikerar dessa hållplatser är:

Linje	Ändhållplats	Ändhållplats	Antal avgångar/ vardagsdygn (ca)	Antal avgångar/ helgdag (ca)
71	Slussen	Jarlaberg	60	40
74	Mariatorget	Sickla köpkvarter	75	40
401	Slussen	Älta	95	55
403	Slussen	Hästhagen	20	8
821	Nacka Sjukhus	Tyresö C	20	20
840	Nacka Strand	Handenterminalen	35	20
491	Stockholm C	Nyfors (nattbuss)	4	8



Figur 7: Översikt, kollektivtrafik

2.3 Motorfordonstrafik

Området omsluts av gatorna Gillevägen i söder, Planiavägen i öster och Järlaleden i norr. Trafikverket är väghållare för de delar av Planiavägen och Järlaleden som ansluter planområdet. I anslutning till området är Järlaleden och Planiavägen huvudgator medan Gillevägen är en uppsamlingsgata. Under helger och kvällar är Järlaleden mycket trafikerad



och det blir köbildningar på grund av att många har Sickla köpkvarter som målpunkt. Även under rusningstider är det mycket trafik längs Järlaleden förbi området. Planiavägen är länken mellan Järlaleden och Nackanäsvägen. Nackanäsvägen leder i sin tur vidare mot Älta och Tyresö och trafiken är som mest koncentrerad här under morgon och eftermiddagsrusning samt under helger. Gillevägen är utformad med ett spårviddshinder vid Planiavägen för att hindra genomfartstrafik vid köbildning på Järlaleden. Därmed blir Gillevägen en återvändsgata och flödena är låga. Planiavägen och Gillevägen har skyltad hastighet 30 km/tim. På Järlaleden är högsta tillåtna hastighet 50 km/tim.

2.4 Varuleveranser, parkering och hämta/lämna

Enligt tidigare trafikutredning, genomförd av Ramböll 2015, sker leveranser till Sickla skola med 12 meters lastbilar som behöver utföra en backningsrörelse för att hamna rätt. Även avfallshanteringen sker via samma lastkaj i skolmatsalsbyggnaden. Vändutrymmet är begränsat och även sopbilarna behöver backa. Förskolan får leveranser av mat från skolmatsalen varje dag. Vissa av dessa med lastbilar som är kortare än 12 meter. Bilarna parkerar på Järlaleden i anslutning till förskolan och lastar av. Vid vissa tillfällen rullas maten även över skolgården.

Parkering till Sickla skola och förskolor finns idag anordnad på fastighetsmark.

Parkeringsplatserna används både av skolans personal och verksamheter, samt av föräldrar som hämtar/lämnar sina barn. Infart till parkeringen är via Gillevägen där även leveranser till skolan och sophantering sker. Även barn som går och cyklar till skolan rör sig i denna punkt. Blandningen av trafikslag i kombination med bristen på avlämningsplatser, orsakar ett högt tryck på parkeringen och resulterar i en rörig och stundtals trafikfarlig situation, framförallt vid hämtning/lämning.

En stor cykelparkering finns intill Gillevägen med plats för ca 190 cyklar. Ytterligare cykelparkering finns inne på skolområdet.



Figur 8: Befintlig cykelparkering vid Sickla skola

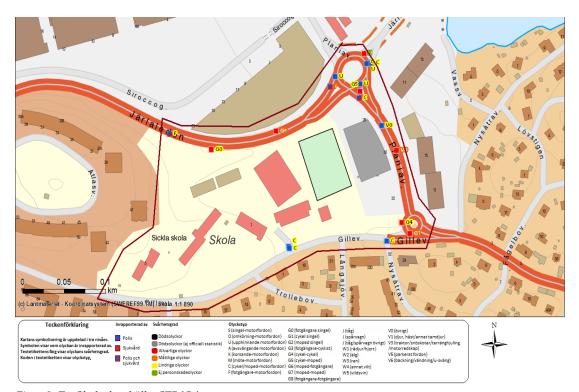


2.5 Upptagningsområde Sickla skola

Eleverna på Sickla skola bor inom ca 2 km från skolan, ca 40 % bor inom 500 meters gångeller cykelavstånd. Enligt SIKA:s årsbok 2003 går barn mellan 6-17 i genomsnitt cirka 0,9 km om dagen. Därför bedöms de ca 40 % av eleverna som har upp till 500 meters avstånd ha mycket goda förutsättningar att gå till skolan. Resterande ca 60 % av eleverna som har ca 500 m – 2 km avstånd till skolan bedöms därför delvis ha goda förutsättningar att gå eller cykla. Avsaknad av hastighetssäkrade passager, bitvis smala gång- och cykelbanor samt höga motorfordonstrafikflöden gör att förutsättningarna inte är helt optimala.

2.6 Trafikolyckor

Genom Transportstyrelsens databas för trafikolyckor, STRADA, kan statistik för polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor tas fram. De senaste fem åren, juni 2011 – juni 2016, har 19 olyckor inträffat i området kring skolan inklusive korsningen Järlaleden/Planiavägen samt Planiavägen/Nackanäsvägen, se figur 9. Av dessa olyckor har 14 haft lindriga skador till följd och 4 har haft måttliga skador till följd. En av de 19 olyckorna har inte haft någon personskada som följd, två olyckor var singelolyckor och i 14 av olyckorna var oskyddade trafikanter inblandade (inklusive singelolyckorna). Många av olyckorna har skett i eller intill korsningen Planiavägen/Järlaleden.



Figur 9: Trafikolyckor källa: STRADA



3 Förslaget och dess påverkan

Förslaget innebär en ny skolbyggnad för Sickla Skola, förskolor inryms i hus A och B, två nya gymnastikhallar, en ny 7-mannaplan som ersätter den tidigare planen, garage under skolan samt 380 nya bostäder med lokaler i bottenvåningen.

Den nya skolan kommer att bli större än den befintliga skolan och inrymma ett större antal elever. Elevernas skolväg, leveranser, personalparkering, cykelparkering, flödesfördelning samt ytor att stanna på för föräldrar som hämtar/lämnar med bil har utretts och redovisas nedan. Förslagen har ett fokus kring att skapa trafiksäkra lösningar.

De nya bostadskvarteren är planerade med garage under husen och cykelparkering i fastigheterna. Här har bland annat trafikalstringen, trafikflöden, behovet av parkering och lokalgatornas utrymmesbehov utretts.



Figur 10: Översikt



3.1 Förskolor

I Hus A och B planeras förskolor för totalt 300 barn och 48 personal. Hämta/lämna, parkering och leveranser planeras i anslutning till förskolorna.

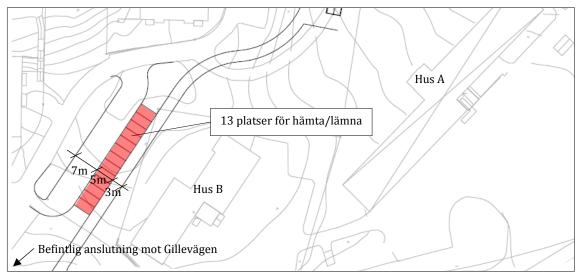
3.1.1 Hämta/lämna

För antal hämta-/lämnaplatser finns inga riktlinjer från kommunen framtagna annat än att det ska utredas i varje enskilt fall. Här har följande antaganden gjorts när antalet platser för hämtning och lämning beräknats.

- En tredjedel antas vara syskonpar = 50 syskonpar, 100 som samåker
- 10 % antas vara sjuka/borta vilket innebär att 270 barn är på förskolan varje dag.
- 60 % av föräldrarna skjutsar = 162 barn blir skjutsade, 100 av dessa samåker = 112 fordon som hämtar/lämnar.

Lämning på förskolor sker under ett större tidsintervall än exempelvis på skolor och en del av barnen har syskon på samma förskola därför kan antalet hämta/lämnaplatser vara relativt lågt. Här skulle t.ex. tio platser med en omsättning på 10 minuter i snitt ger 60 parkerade bilar på en timme, med ovan nämnda antaganden hinner alla barn som blir skjutsade till förskolan lämnas inom loppet av 2 timmar. Väster om Hus B föreslås en yta med 13 hämta-/lämnaplatser anordnas.

Om ytterligare platser önskas kan ytan utökas mot förskolan och omdisponeras till att inrymma ca 30 platser. Det skulle dock innebära att ytan för förskolegården minskar.

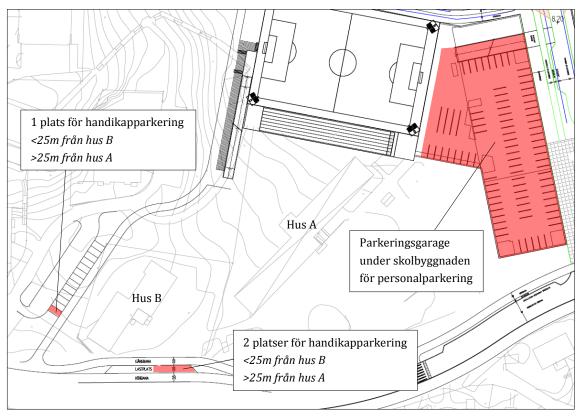


Figur 11: Hämta/lämna vid förskolorna



3.1.2 Parkering

Området ligger i zon A enligt kommunens zonindelning. För förskolorna ger detta 48*0,2=10 parkeringsplatser för personalen. Personalparkeringen placeras lämpligast i garaget under skolbyggnaden. Även 1-2 handikapplatser behövs max 25 meter från huvudentrén till respektive förskola.

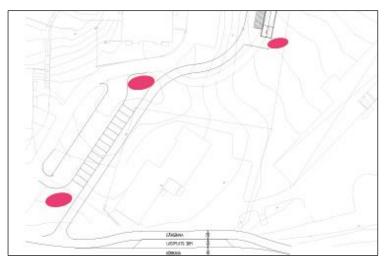


Figur 12: Parkering

Handikapparkering kan ordnas i två olika möjliga lägen. För båda lägena blir gångavståndet mindre än 25 meter till hus B. Avståndet från handikapparkering till Hus A blir dock som minst ca 35 meter och längsta tillåtna avstånd överskrids därmed. Någon annan lokalisering närmre hus A har inte kunnat identifieras. För att säkerställa ett kortare avstånd till hus A behöver lokal väg på fastigheten anordnas, vilket vid behov går att ordna genom anslutning från lastplatsen men kräver då att fordon färdas på skolgården.

Antal parkeringsplatser för cykel har beräknats utifrån kommunens parkeringstal, 0.4 platser per barn/förälder inklusive cykelparkering för personal. För förskolorna ger det 0.4*300=120 cykelparkeringsplatser vilket motsvarar en yta på ca $100\,\mathrm{m}^2$ baserat på $1.8\,\mathrm{m}^2$ /två cyklar. Till detta tillkommer yta för att ta ut och ställa in sin cykel, med för stort avstånd mellan cykelparkeringarna finns risk för att cyklar parkeras mellan ställen. Cykelparkeringarna får gärna vara väderskyddade men viktigast är att det går att låsa fast ramen.

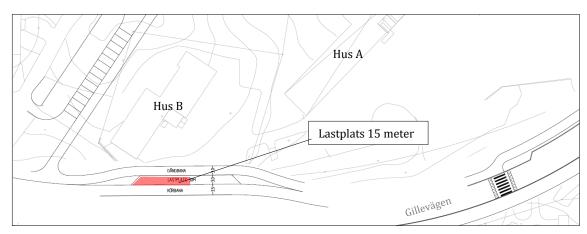




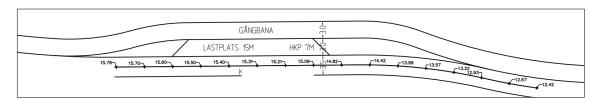
Figur 13: Förslag på placering av cykelparkering i närhet till förskolan

3.1.3 Leveranser

En lastplats för leveranser anläggs precis söder om hus B längs ny väg parallellt med Gillevägen. En preliminär höjdsätnning visar på en lutning på max 8 % på sträcka medan uppställningsplatsen lutar ca 2 %. Från gångbanan upp mot förskolorna finns ytterligare en liten nivåskillnad. Där föreslås en ramp anläggas. Lastplatsen är tänkt att nyttjas för leveranser av varor, sophämtning samt för de matleveranser som sker från skolans kök (som liksom idag bör kunna ske med större lastbilar som kan passera spårviddshindret).



Figur 14: Leveranser





Figur 15: Lastplats och ny väg, höjdsättning

3.2 Sickla skola

En ny byggnad uppförs för Sickla skola. Skolan planeras för ca 1100 elever årskurs F-9 och ca 180 personal. Hämta/lämna, parkering och leveranser planeras i här, på grund av platsbrist på fastigheten, i anslutning till skolan på lokalgator. Enligt Nackas riktlinjer ska verksamheters parkeringsbehov i första hand hanteras inom kvartersmark.

3.2.1 Hämta/lämna

På samma sätt som för förskolan saknas riktlinjer för antal hämta/lämna till skolan. Det utreds i varje enskilt fall. Här har följande antaganden gjorts när antalet platser för hämtning och lämning beräknats.

- Goda förutsättningar för att gå och cykla till skolan finns
- 30 % av eleverna blir skjutsade 1100*0,3 = 330
- 10 % av dessa samåker (två elever/bil) dvs. 33 elever vilket ger 17 bilresor färre = 313
- 50 % kommer 15 min innan skolan börjar 313*0,5=157
- Varje bil står 1 min/plats 157/15=10,5 platser för att hämta/lämna

Detta ger 11 hämta/lämna platser. Om man istället räknar med att varje bil i snitt står 3 min/plats ökas antalet med 157/5 = 31 platser. Förslaget innebär att platserna sprids ut och placeras intill skolan (samnyttjas med lastplats), på den nya lokalgatan (samnyttjas med gatuparkering) och längs Gillevägen.



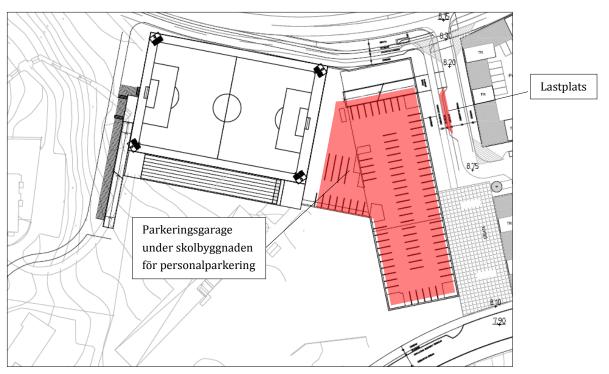


Figur 16: Hämta/lämna

Av skolans 1100 elever kommer en viss andel utgöras av särskolan. Eleverna till särskolan har skolskjuts och samåker med personbil eller minibuss (Samtrans). Idag kommer ca 10 fordon vid lämning och lika många vid hämtning. Det finns en osäkerhet om hur mycket särskolan kommer att utökas i framtiden men troligtvis blir den dubbelt så stor. För dessa elever är det viktigt att hämta/lämna sker nära entrén. Några av platserna längs Gillevägen är tänkt att användas för skolskjuts av särskoleelever. Vändytan vid spårviddshindret är dimensionerad för att en minibuss (Lbn) ska kunna vända. Förslaget innebär tillräckligt med hämta/ lämnaplatser om varje bil stannar i 1 min men för få platser om alla står 3 min eller mer.

3.2.2 Parkering

Området ligger i zon A enligt kommunens zonindelning. För skolan ger detta 180*0,2=36 parkeringsplatser för personalen. Personalparkeringen placeras i garaget under skolbyggnaden. Även 1-2 handikapplatser behövs max 25 meter från huvudentrén till skolan; dessa föreslås också placeras i garaget förutsatt att hiss anläggs.



Figur 17: Parkering och lastplats

Antal parkeringsplatser för cykel har beräknats utifrån kommunens parkeringstal, 0,5 platser för F-3 per elev och 0,7 platser för 4-9 per elev. Då fördelningen av antal elever mellan de olika årskurserna ej är känd har vi använt 0,6 cykelparkeringsplatser/elev, vilket ger samma resultat som om eleverna fördelas jämt per årskull. För skolan ger det 0,6*1100=660



cykelparkeringsplatser vilket motsvarar en yta på ca 600m² baserat på 1,8 m²/två cyklar. Till denna yta tillkommer yta för att ställa in eller ta ut sin cykel. Ytorna föreslås spridas ut i anslutning till skolan. Förslag från arkitekten finns även på cykelparkering inomhus vilket är fördelaktigt ur säkerhetssynpunkt och för att få dem väderskyddade. Då det krävs många cykelparkeringar kan det vara fördelaktigt att ha en del av dem i två våningar (se figur 19) som är mer yteffektiv, något de äldre eleverna skulle kunna nyttja liksom idrottsverksamheterna och allmänheten. Alla cyklar ska gå att låsa fast i ramen.



Figur 18: Förslag på placering av cykelparkering intill skolan



Figur 19: Exempel på cykelparkering i två plan (bild från cykelboxen.se)



3.2.3 Varutransporter och sophämtning

En lastplats för leveranser anläggs precis öster om skolan. Placeringen är gjort med hänsyn till att skolans kök, dit merparten av leveranserna sker, kommer att vara i denna del. Leveranser hänvisas med fördel till särskilda tider för att undvika de perioder då många barn kommer till/från skolan för att säkerställa god trafiksäkerhet. Sophämtning föreslås också till denna lastplats alternativt kan sopsug med fördel anläggas.

Angöringen till fotbollsplanen sker från gång- och cykelvägen väster om fotbollsplanen, detta gäller både för driftfordon samt för ev. utryckningsfordon som behöver komma upp i rätt nivå. Tyngre utryckningsfordon som ej kan angöra planen får nå ytan från Järlaleden, gång- och cykelbanan i väst eller via skolgården beroende på hur den utformas med möblering.

3.3 Gymnastikhallar och bollplan

En sjumanna fotbollsplan och två gymnastikhallar planeras. Gymnastikhallarna placeras under fotbollsplanen. Hallarna och planen kommer även att nyttjas utanför skoltid av olika föreningar eller andra verksamheter. Parkeringsbehov för dessa baseras på antaganden att det är 20 personer per träningstillfälle och hall (3*20 = 60). 50 % av dessa antas anlända med bil (30 st) varav 50 % parkerar (15 st). Det ger 15 platser. Dessutom förutsätts utövare/tränare/föräldrar som ska närvara vid nästkommande träning anlända innan föregående träningspass är slut vilket innebär att ca ytterligare 15 parkeringsplatser bedöms behövas, dvs totalt 30.

3.3.1 Samnyttjning

Dessa 30 parkeringsplatser föreslås till parkeringsgaraget under skolbyggnaden och samnyttjas i någon av nedan tre föreslagna sätt:

- 1. Lärarna och förskolepersonalen har reserverade platser under del av dygnet (t.ex. kl 07-18), denna sektion delas av med bom eller liknande där det krävs någon form av kod, bricka/kort, för att kunna passera bommen. Kvällar, nätter och helger kan dessa platser nyttjas av alla. Övrig parkering har inga reserverade platser utan det är fritt att samnyttja. Däremot bör den vara avgiftsbelagd så inte boende ställer sig här istället för i garage under bostadshusen (vilket är högst troligt om p-platser i bostadshusen har en månadskostnad och det är gratis under skolan).
- 2. All parkering samnyttjas fritt, lärarna/personalen och ev. ett visst antal platser för idrottsverksamheten behöver ej betala (att de t.ex. har ett tillstånd att lägga i bilen) men för övriga är det avgiftsbelagt.
- 3. De platser (ca 46 st) som personalen använder reserveras för idrottsverksamheten övrig tid och övriga platser är fria att nyttjas av alla mot en avgift alternativt att ett antal platser reserveras för bilpool eller boendeparkering (mot en avgift).

För att säkra upp platser för de boende i området är alt 3 att föredra.



3.4 Bostäder och lokaler

I det nya bostadsområdet planeras det byggas 380 lägenheter i varierande storlek. Husen kommer även att inrymma lokaler i bottenvåning som tex mindre kontor, lokal handel eller föreningslokaler. Det planeras även för en liten ÅVC in i det sydöstra kvarteret med entré mot Planiavägen. (se figur 19).



Figur 20: Bostadskvarter och lokalgator

3.4.1 Parkering

Parkering planeras i garage under bostadshusen för de boende. Allmän parkering, ca 30 platser, som bland annat kan nyttjas som besöksparkering finns på lokalgatorna. Parkeringsbehovet för bostäderna baseras på kommunens nya riktlinjer för parkering. Det byggs 380 lägenheter varav ca 40 % små och 60 % stora. Med de nya riktlinjerna för boendeparkering ger det ett parkeringstal på 263 platser. Med extra insatser, ambitiös nivå för gröna p-tal som t.ex. bilpooler, cykelparkering, 6-månaders gratis SL-kort för boende, får man ner det till 205 platser (25% lägre än ursprunglig nivå). Detta är dock fler än de 154 som i nuläget är inplanerade i bostadsgaragen. En möjlighet skulle vara att göra garagen eller vissa av garagen i två plan. Ett annat alternativ är att samnyttja garaget under skolan där en viss del platser skulle kunna reserveras för boende, vilket precis täcker behovet som finns enligt



parkeringstalen. Besöksparkeringen till området är inkluderat i parkeringstalet på 205 (baserat på det gröna p-talet). Några av platserna bör vara möjliga att upplåta som hkp-platser om behov finns.

För verksamheterna räknas parkeringsbehovet fram utifrån antal 1000 m² BTA, här planeras det 3650 BTA för lokaler. Då området ligger i zon A behövs 15 platser/1000 m² BTA för kontor vilket här ger 55 platser, blir det däremot andra typer av verksamheter i lokalerna som caféer eller liknande kan gäster hänvisas att parkera på korttidsparkeringen. Några få platser behöver eventuellt då anordnas för personal vilket bör ske inom fastigheten. För cykelparkering räknar är det 20 platser/1000 m² BTA för kontor, vilket ger 73 cykelparkeringsplatser, även här kan det bli ett färre antal beroende på vilken verksamhet som planeras nyttja lokalerna. Dessa parkeringsplatser för bil respektive cykel ska lösas inom fastigheten.

Nya riktlinjer för cykelparkering för bostäder finns framtagna, se nedan. Då lägenhetsfördelningen ej ännu är fastställd går det inte att få fram en exakt siffra men det blir minst 760 cykelparkeringsplatser till de nya bostäderna, troligen strax över 1000 st, varav minst hälften ska placeras inomhus. Yta för 1000 platser blir ca 1800 kvm och till det tillkommer yta för att köra in/ta ut cykeln.

Kommunen	ställer	föl	ande	krav	på	cvke	par	kerino
						-,		

Lägenhetsstorlek	Antal cykelparkeringar				
Små lägenheter;	2 parkeringsplatser för cykel				
1or och 2or					
3or	3 parkeringsplatser för cykel				
4or	4 parkeringsplatser för cykel				
5or	5 parkeringsplatser för cykel				
6or och större	6 parkeringsplatser för cykel				
lägenheter					

Figur 21 kommunens krav på cykelparkering

I området finns allmän gatuparkering för t.ex. besökande till verksamheter/lokaler där några av platserna bör samnyttjas med hämta/lämna till skolan samt för lastning till lokaler och verksamheter i området. Det kan göras genom skyltning parkeringsförbud alt. skylta lastplats vissa tider eller dagar i veckan.

3.4.2 Transporter och sophämtning

Beroende på vilka verksamheter som tillkommer i området bör behovet av lastplatser ses över när detta är bestämt. Förslagsvis bör det finnas minst en lastplats på vardera sida om den



större gatan i området. Sopsug för bostäderna och verksamheterna vore bra ur trafiksynpunkt då transporterna kan hänvisas till en plats och ev. även effektiviseras/minskas i antal.

3.4.3 Utformning

Garagens in- och utfart är placerad på de mindre återvändsgatorna för att minska antalet korsningspunkter med oskyddade trafikanter (t.ex. elever som släpps av) samt för att undvika köbildning på den större lokalgatan i området. De mindre lokalgatorna som är återvändsgator avslutas med en vändyta där det är möjligt för en personbil att vända utan backrörelser. Även 10 m fordon kan komma runt med backning. Gatorna i området bör vara 5,5 meter breda för att uppnå kommunens standard. Ingen busstrafik ska trafikera området vilket gör att dessa mått är tillräckliga.

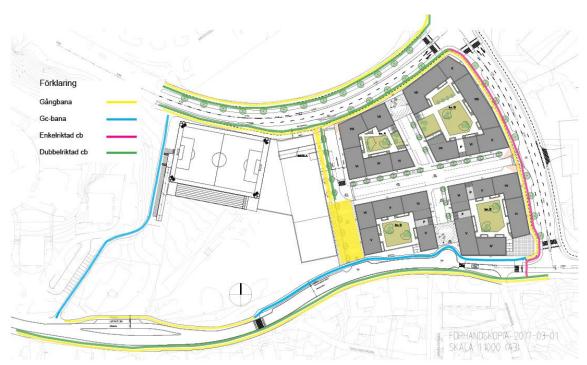
3.5 Gång- och cykelstråk

För att nå Sv. Plania behöver Järlaleden, Planiavägen alternativt Gillevägen korsas. På Järlaleden finns idag ett signalreglerat övergångsställe och ytterligare en signalreglerad korsning kommer att tillkomma i samband med den nya planerade fyrvägskorsningen. Planiavägen får också ett signalreglerat övergångsställe i anslutning till korsningen med Järlaleden samt en i anslutningen till korsningen med Gillevägen. Gillevägen korsas antingen vid avsmalnat övergångsställe i samband med spårviddshindret alternativt på upphöjt övergångsställe längre västerut.

Separerade gångbanor på mellan 2,2 och 3 meter finns i hela området både till bostäderna, skolan samt förskolan. Vid skolans norra del längs lokalgatan har ytterligare breddning av gångbanan gjorts för att få en generösare yta samt för att bilar som kör ut från garaget under skolan ska kunna se eventuella elever i rörelse samt kunna synas innan de korsar hela gångbanan och cykelbanan. På den södra delen av lokalgatan framför skolan är det föreslaget en gågata för att få en lugn och trafiksäker miljö framför skolan samt för de boende. Här får transporter till bostadshusen angöra (t.ex. vid flytt eller liknande) men i övrigt ska gågatan vara fri från motorfordonstrafik. Det är av stor vikt att den utformas på ett sätt som inte inbjuder till smittrafik. Förslagsvis med en lokalgata som svänger och är försedd med kantstenar som gör att trafik från Järlaleden inte inbjuds till att köra in på gågatan. Från Gillevägen föreslås den möjliga in- och utfarten mot gångbanan bli avsmalnad och även den försedd med kantstenar (6 cm) för att inte inbjuda till t.ex. genomfart.

Inom området bör hastighetssäkrade övergångsställen anläggas i anslutning till korsningar, ev. bara på ena sidan om en korsning.





Figur 22: Planerade gc-vägar i området

Gång- och cykling till förskolan från Järlaleden och Gillevägen är möjlig på den befintliga gång- och cykelbanan som knyter dem samman, vägen är dock liksom idag väldigt kuperad (lutning som mest ca 9-10%) och lämpar sig bäst för gång. Gång- och cykelvägen har fått en delvis ny dragning för bättre anpassning till den nya skolan och fotbollsplanen samt att den har förlängts ner mot Gillevägen för att öka trafiksäkerheten. Barnvagnsförråd bör planeras in på fastigheterna i anslutning till gång- och cykelbanan. Barn upp till 8 år har rätt att cykla på gångbana.

Cykling till och från skolan är planerad att kunna ske trafiksäkert på separerade cykelbanor, förutom på gågatan där cyklande får cykla på gåendes villkor.

Längs Järlaleden och Planiavägen ska nya enkelriktade cykelbanor anläggas som uppfyller kommunens standard. Vid dessa korsningar, Järlaleden/lokalgata samt Planiavägen/lokalgata, föreslås genomgående gångbanor för ökad trafiksäkerhet.

På Gillingevägen planeras av kommunen ett regionalt dubbelriktat cykelstråk anläggas på vägens södra sida, dock ej till fullgod standard i breddmått. Denna ansluter Planiavägen samt gångbanan på Gillevägens norra sida där kommunen bör tillåta cykling fram till skolan. En separerad cykelbana på Gillevägens norra sida fram till skolan har utretts men ansågs ta för mycket exploaterbar yta i anspråk samt att några bevaransvärda träd behövde tas bort eller flyttas.



I bostadsområdet sker cykling i blandtrafik, hastigheterna i området är låga och det bör inte vara så mycket trafik. Bra belysning på gång- respektive cykelbanor är viktigt för den upplevda tryggheten.

3.6 Kollektivtrafik

I RIPLAN (SLs Riktlinjer för planering av kollektivtrafiken i Stockholms län, 2008) anges riktvärden för gångavstånd till kollektivtrafik. Enligt RIPLAN är rimliga gångavstånd till hållplats för flerbostadshus 400-500m. Rimliga gångavstånd till stomtrafik och stationer är 900 meter. De nya bostäderna är lokaliserade inom dessa avstånd. Dessutom avgår bussar och saltsjöbanan ett flertal gånger per timme både in mot centrala Stockholm och mot Nacka/Haninge/Älta/Tyresö. Därmed bedöms området ha god tillgänglighet till kollektivtrafiken. Den nya tunnelbanelinjen ut till Nacka planeras få en station i Sickla. Från större delar av Sv. Plania kommer det vara ca 500 meter till den nya stationen vilket är en väldigt god tillgänglighet.

Befintliga busshållplatser längs Gillevägen föreslås flyttats något men med ungefär samma avstånd som mellan dagens hållplatslägen.



3.7 Motorfordonstrafik

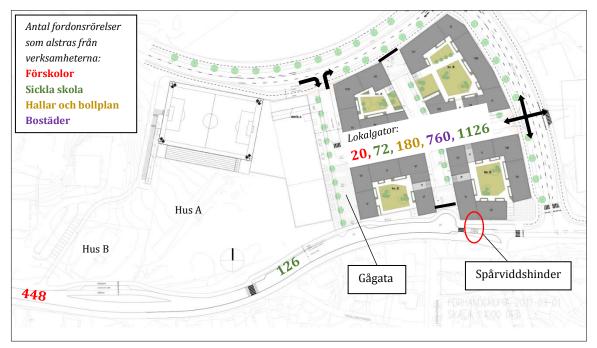
Verksamheterna som planeras kommer att alstra trafik och ge ökade flöden på intilliggande vägnät. Nedan antaganden kring trafikalstring har gjorts för respektive verksamhet. Utöver detta tillkommer leveranstrafik och trafik som genereras i och med verksamheterna i bostadskvarteren.

Tabell 1 Sammanställning fordonsrörelser

Verksamhet	Antagande	Antal	Antal	Ger	Antal	
		fordon	lägenheter	-	fordonsrörelser/dygn	
Förskolor	4 rörelser per fordon som	112			448	
	hämtar/lämnar					
"	2 rörelser per fordon på	10			20	
	personalparkering					
Skola	4 rörelser per fordon som	313			1252	
	hämtar/lämnar					
n	2 rörelser per fordon på	36			72	
	personalparkering					
Gymnastikhallar	2 rörelser per fordon, 3	90			180	
och bollplan	träningar à 20					
	personer/hall och kväll					
Bostäder	2 rörelser per lägenhet		380		760	
	(inkl. besökande)					
Summa			2732			

Den biltrafik som verksamheterna alstrar antas fördelas på det befintliga och tillkommande vägnätet enligt nedan illustration. Totalt sett alstrar verksamheterna enligt ovan antaganden ca 2100 fordonsrörelser när allt är utbyggt år 2030 längs de nya lokalgatorna vid bostadskvarteren och ca 550 fordonsrörelser längs Gillevägen. Detta kan komma att öka med eventuella verksamheter i bottenlokalerna i bostadshusen (vilket det ännu råder en osäkerhet om vilka typer av verksamheter som planeras) samt förändras om någon av de antagna parametrarna ändras. Leveranstrafik tillkommer. Belastning i korsningar med Järlaleden och Planiavägen utreds i projektet för dessa vägar och ombyggnad av befintliga cirkulationsplatser av Iccon.





Figur 23: Trafikalstring och motorfordonens begränsningar

Begränsning till endast högersvängande vid in-/utfart från/till Järlaleden vid Sickla skola, gågata vid Sickla skola, vändplatser vid de nya lokalgatorna och spårviddshindret söder om bostäderna begränsar motorfordonens framkomlighet. Dessa begränsningar har planerats utifrån att förhindra smit- och genomfartstrafik. För att förhindra detta i största möjliga mån har flera val gjorts:

Spårviddshindret förhindrar personbilar och andra mindre fordon att passera, därför har en vändplan anlagts på hindrets västra sida där minibussar (7 meter, Lbm) kan vända. Tyngre fordon förutom bussar, så som sopbilar och lastbilar, bör tillåtas att köra över spårviddshindret. Detta är delvis en förutsättning för att leveranser ska kunna ske till hus A och B.

Lastvägen på Gillevägens norra sida kommer få en brant lutning och bör ej bli ett attraktivt val för personbilstrafik, om det i framtiden skulle bli problem för transporter eller de rörelsehindrade som ska parkera där kan ev. en bom eller liknande sättas upp.

Högsta tillåtna hastighet bör begränsas till 30km/timme vid skolan. Både på Järlaleden, Planiavägen och Gillevägen. Detta kan förstärkas ytterligare genom att måla 30 och skola i gatan.



4 Slutsats

Det förslag som tagits fram är ett resultat av utredningen. Det finns detaljfrågor som ej är beslutade men där olika alternativ beskrivs i denna utredning som t.ex. samnyttjande av garage under skolan, placering av hkp-platser och placering av cykelparkering. I senare skede kommer även mer detaljerad utformning för gågatan behöva studeras, liksom skyltning, belysning, ev. enkelriktning av gågatan (för de få bilar som har behov av transport till fastigheten) m.m.



Figur 24 Förslaget