



## RAPPORT

### Kvarteret Järnet 6, Tyresö kommun Trafikanalys

2010-10-01

Denna rapport är utarbetad av WSP stadsutveckling genom:

Lars Kiesel                      uppdragsansvarig, trafik

Magnus de Vries              layout, bilder

Henrik Johansson              gatuutformning

Ortofoto från Lantmäteriet

## Bakgrund

Utvecklingen av Tyresö centrala delar fortskrider. Dalgränd förlängs snart ut mot Tyresövägen och ansluts i en cirkulationsplats. Detaljplanering av kvarteret omedelbart väster om den nya gatan pågår. Olika frågor kring hur bebyggelsen inom befintliga och planerade kvarter ska trafikförsörjas har väckt.

## Uppdrag och syfte

Tyresö kommun har åt WSP Analys & Strategi uppdragit att analysera och lämna förslag till hur tillkommande och befintlig bebyggelse inom kvarteren Järnet 6 och 7 ska trafikförsörjas samt om det finns motiv för kommunala gator inom kvarteren. Föreliggande promemoria utgör resultatet av efterfrågad studie.



*Bild 1. Kvarteren Järnet 6, 7, 8, 9, 10*

## Förutsättningar

En begäran om planläggning för Kv. Järnet 6 har inkommit till kommunen. Syftet med den efterfrågade planen är en utbyggnad av ca 200 lägenheter och ett parkeringshus om ca 200 platser. Hur kvarteret ska trafikförsörjas utgör en av de grundläggande frågorna och utgör grund för den trafikanalys som redovisas i föreliggande promemoria.

Uppgifter om storleken på befintliga lokaler inom fastigheterna Järnet 6 och 7 samt eventuella vakanser har inte ingått i underlaget för bedömningar om trafiksituationen idag och imorgon. Framförallt är estimeringen av trafiken till och från verksamheterna osäker.

## Befintliga förhållanden

Trafiknäten kring Kv Järnet 6 med flera är uppbyggt kring Industrivägen och Björkbacksvägen som är breda gator med tillåten längsgående parkering på längre gatuavsnitt. Gatorna utgör viktiga tillfarter till kommunens centrala delar och har idag en trafikbelastning på ca 3 500- 4 500 fordon per dygn. Ett flertal anslutningspunkter till omgivande kvarter finns på ömse sidor av Industrivägen. Några är direkta fastighetsanslutningar. Andra anslutningar som Vintervägens förlängning utgör en större kvartersgata som kan liknas vid en lokalgata. Denna ansluter till Industrivägen omedelbart öster om Njupkärrsvägen. Gatan bedöms ha ett stort inslag av tunga fordon men också kunder och besökande till de många skiftande verksamheter som inryms i det verksamhetsområde som är lokaliserad mellan Tyresövägen och Bollmoravägen.



Bild 2. Dagens trafikmängder

Eftersom ingen anslutning av verksamhetsområdet finns mot Njupkärrsvägen leds all trafik via Industrivägen och Björkbacksvägen. De som inte färdas via Vintervägens förlängning kör via Björkbacksvägen till Vintervägens gatuanslutning. Denna korsningspunkt är tydlig och välannonserad medan den mot Industrivägen är mer otydlig och lokaliserad endast 30 meter från cirkulationsplatsen som ansluter Njupkärrsvägen och Industrivägen till de västriktade motorvägsramperna.

Med samma korta korsningsavstånd ansluts den nordvästra delen av Kv. Järnet . Det är i första hand distributionstrafik till de stora byggnaderna inom kvarteret som angör via denna anslutningspunkt. Men även besökare och kunder till de mer publika verksamheterna som är inrymda i husen mot Industrivägen nyttjar denna tillfart. För dessa kunder finns ett fåtal parkeringsplatser utbyggda. Dessa är höjdmässigt anpassade till byggnadens entréplan vilket medför att de nivåmässigt är lokaliserade ca 1.5- 2.0 meter under Industrivägens gatunivå.

För de stora besökandeströmmarna till Kv Järnet finns en anslutning via cirkulationsplatsen på Njupkärrsvägen som via Bollmora Gårdsväg leder fram till en större parkeringsplats innefattande ca 300 platser.

Längs med byggandens nordöstra fasad finns ett flertal entréer som binds samman via en mindre kvartersgata. Tillfarten via Bollmora Gårdsväg nyttjas bland annat av besökare till skolan och Friskis och Svettis som är inrymda i industri- och kontorsbyggnaderna. Motionsverksamheten inom kvarteret medför att det på kvällar kan stå uppemot ett 150- 200 bilar på parkeringen.

I Kv Järnets södra del finns en förskola inrymd. Denna ska också nås via Bollmora Gårdsväg. Föräldrar väljer dock att angöra förskolan via Axel Wennergrens väg. Denna är en kvartersgata som byggts ut för att trafikförsörja bostäderna i kvarterets södra del inom Kv Järnet 8, 9 och 10. Bostadsgatan är ansluten till såväl Industrivägen som Björkbacksvägen och utgörs i princip av en utsträckt parkering med enkelriktade far.

Kvartersgatans anslutning mot Björkbacksvägen är anonymt gestaltad medan anslutningen mot Industrivägen är något tydligare artikulerad. Dock ansluter kvartersgatan här i en brant lutning utan något längre vilplan mot den kommunala gatan. En gångbana löper utmed Axel Wennergrens väg mellan de bägge anslutningarna till de kommunala gatorna. Gångbanor finns även utmed Industrivägens och Björkbacksvägens bägge sidor. Utmed kvarterets östra sida löper ett separerat gång- och cykelstråk som binder samman Tyresö centrala delar via en planskild korsning under Tyresövägen med natur- och friluftsområdet norr om densamma.

## Planer

### Trafik

Skrubba Malmväg kommer att förlängas till Tyresövägen och ansluta i en fullständig trafikplats med motorvägen. Detta ger alternativa färdvägar för många trafikanter. Bland annat väntas Bollmoravägen avlastas trafik på avsnittet förbi Tyresö centrum.

Dalgränd förlängs ut till Tyresövägen och erhåller en anslutning mot densamma i en korsning utformad som cirkulationsplats. Detta ger också avlastning av Bollmoravägen men även Industrivägen och Björkbacksvägen vad avser trafik till Tyresö centrum. Björkbacksvägen kan få en ny trafikström i form av de som färdas mellan de östra delarna av Lindalen och västra Bollmora och Tyresö strand.

Fortsatt utbyggnad av bostäder kring Tyresö centrum samt själva köpcentrumet kommer att medföra lokalt ökad trafik på de aktuella gatorna. Trafikökningen förutsätts ske i takt med bebyggelsens tillkomst.



Bild 3. Framtida trafikmängder med Dalgränds förlängning mot Tyresövägen

Tyresövägen utgör tillsammans med Gudöbroleden Tyresö kommuns största huvudvägar. Eftersom en stor utveckling av de östra delarna av Tyresö planeras förväntas trafikflödet på Tyresövägen öka. Kapaciteten på de regionala huvudvägarna och större korsningspunkter förutsätts tillfredställande och inte medföra att "smitttrafik" letar sig in på det lokala gatunätet.

## Bebyggelse

I program för Tyresö centrala delar redovisades en större bostadsutbyggnad kring centrum samt utveckling och utökning av de kommersiella delarna av Tyresö centrum. Därutöver planeras för utveckling för sport- och kulturutbudet i området. Huvuddelen av de i programmet angivna utbyggnaderna har ännu inte genomförts. Bland annat har inte planeringen för utbyggnad av centrumet lett fram till någon detaljplan. Den trafikökning som ett genomförande av programmet skulle innebära har därmed skjutits på framtiden. Samtidigt medför det att osäkerheten ökar om vad och var det kommer att byggas inom de närmsta åren samt vilken omfattning tillkommande bebyggelse väntas få.

En gällande detaljplan för utbyggnad av tvåvånings bostadshus finns för Kv Järnet 7. Bebyggelsen är inte genomförd. Detaljplanen för bostäderna utarbetades innan beslut om förlängning av Dalgränd togs.

En begäran om planläggning för Kv. Järnet 6 har inkommit till kommunen. Syftet med den efterfrågade planen är en utbyggnad av ca 200 lägenheter och ett parkeringshus om ca 200 platser. Hur kvarteret ska trafikförsörjas utgör en av de grundläggande frågorna och utgör grund för den trafikanalys som redovisas i föreliggande promemoria.



*Bild 4. Vy över förlängning av Dalvägen mot Tyresövägen. VR-modell WSP 2007.*

## Trafikalstring

Trafikalstringen för ett bostadsområde kan anses som relativt konstant över tid. Upplåtelseform och läget i regionen samt standarden på lättillgänglig kollektivtrafik ger smärre variationer.

Större variationer uppkommer i ett verksamhetsområde och i ett större kontorskomplex. Här kan exempelvis olika typer av handel förekomma som ger en större trafiksatsning än mindre lagerhantering. En skola för mindre barn och ungdomar kan exempelvis ha en annan trafikalstring än motsvarande storlek för en vuxenskola etc..

För att bedöma behov av olika trafikstrukturer kring Dalgränds förlängning, Industrivägen samt Björkbacksvägen samt konsekvenserna av skilda scenarier kring kommande utveckling inom kvarteret har antaganden och uppskattningar av framtida trafikflöden gjorts. Dessa bygger på erfarenhetsvärden och är delvis avstämde mot dagens trafikuppgifter för berörda gator.

De redovisade trafikflödena ska inte ses som de faktiska framtida belastningarna utan tjänar här som storlekstal för bedömningar av prövade framtida lösningar. I takt med att planeringen och detaljeringen av de planerade utbyggnaderna fortskrider bör också löpande översyn av de trafikala effekterna ske.

Kommunen har uppgifter kring trafiken på de kommunala gatorna. Med utgångspunkt från dessa samt bedömningar av dagens verksamheter, erfarenhet av likande områden, studier på plats med mera har den framtida trafikalstringen i området bedömts. Talen och antaganden har gjorts med marginal för att inte underskatta eventuella konsekvenser och effekter.

För att kunna bedöma olika strukturers konsekvenser har en uppdelning av kvarteren och verksamheterna gjorts. Sammanställning redovisas i tabell nedan.

		Markanvändning	Volym/antal (*skattat värde)	Trafikalstring Fordon/dygn
Befintligt 3	Kv Järnet 8, 9, 10	Bostäder	140*	600
2a		Verksamhet skola, gym		1 200*
2b		Verksamhet övrigt	Mot Industriväg.	500*
Planerat 1	Järnet 6	Bostäder	200*	800
4	Järnet 7	Bostäder	100*	400

\*Antagna värden. Indelning av kvarter 1-4 se sid. 10

I verksamhet, skola, gym har antagits att denna verksamhet är mer kommunövergripande och regional eller i alla fall delregional varför dess upptagningsområde är stort vilket leder till en större trafikalstring.



## Prövade alternativ

En fråga som uppkommit i det förberedande arbetet med bostäder inom Kv Järnet 6 är om dagens tillfart via Bollmora Gårdsväg är tillfyllest eller om en kvartersanslutning kan fås mot Dalgränds förlängning. Det är logiskt att i samband med samhällets utbyggnad och utveckling kontinuerligt ifrågasätta tidigare ställningstagande och beslut. I de tidigare ställningstagandena och besluten kan förutsättningar som idag är förändrade eller borta styrts av alternativ. Även attityden hos aktörer och boende för olika lösningar förändras med åren.

Trender och moderna mål om morgondagens samhälle ställer också nya krav på det som ska byggas. Avvägningen mellan integration av ny bebyggelse i gamla strukturer eller nya strukturer för befintlig och tillkommande bebyggelse aktualiseras därför ständigt. Det är alltså lämpligt att inför det att kompletterande bebyggelse kommer till inom Kv Järnet 6 och 7 studera framtida lämplig struktur för de ingående kvarteren.

En viktig utgångspunkt för bedömning av lämpliga strukturer och hur de skilda bebyggelsekvarteren med sina skiftande verksamheter ska jämkas samman är vilka mål och målsättningar som ställts upp för området.

För den nya tillfarten till Tyresö centrala delar, Bollmora Allé finns önskemål om en tydlig, kapacitetsstark gata som utan att inbjuda till genomfartstrafik mot exempelvis Krusboda ska avlasta Bollmoravägen trafik och öka tillgängligheten till Tyresö centrum.

Befintligt bostadskvarter störs av otillåten fordonstrafik till/från den förskola som är inrymd inom Järnet 6 och önskar en lösning där deras kvartersgata fredas från obehörig trafik. De verksamheter i form av skola, gym m.m som idag är inrymda i de stora kontors- lagerbyggnaderna kan förmodas ha ett mål om att få bättre och tydligare angöringsförhållanden.

Även en förhöjd trygghet för gående och cyklister till anvisade entréer måste stå högt på önskelistan. Det planerade parkeringshuset koncentrerar en stor del av kvarterets trafikstring till en given punkt. Detta ger såväl möjligheter som lösningar för kvarterets gestaltning. Dock är det ett grundläggande krav och mål att de nya bostäderna ska erbjudas god boendemiljö och god tillgänglighet.

Tillkommande bebyggelse måste ta stor hänsyn till den bullriga miljö som kvarteret är beläget i. Detta kan innebära målkonflikt mellan önskemål om slutna huskroppar för att hålla bullerspridning utanför bostadsgårdar och tydligt gatunät för omhändertagande av trafiken inom kvarteret.

En stadsbyggd förutsätts underlätta rörelser för människor och fordon. Detta sker förhoppningsvis i ett lättöverskådligt nät med en tydlig basstruktur. Ett viktigt mål för Kv Järnet med omkringliggande bebyggelse är att det ska vara lätt att orientera sig i området och tydliga och enkla vägval ska finnas.

Nedan redovisas ett flertal möjliga strukturer och omhändertagande av trafikrörelserna för de studerade kvarteren.

## Alternativ 0

### Befintlig trafikstruktur

Järnet 6 trafikförsörjs via Bollmora Gårdsväg och Industrivägen. Den senare anslutningen trafikförsörjer främst kontors- och lagerbyggnadens mottag för distributionsbilar men nyttjas även i mindre omfattning av besökare till kontor. En bedömning om ca 500 fordon per dygn har antagits för denna anslutning.

Bollmora Gårdsväg leder trafik från Njupkärrsvägen till en markparkering med uppemot 300 parkeringsplatser. Ett flertal entréer till kontor och skola finns mot öster.

Bostäderna inom Kv Järnet 8, 9 och 10 trafikförsörjs via Axel Wennergrens väg som ansluter både mot Industrivägen och Björkbacksvägen. Kvartersgatan upplevs som en lång sammanhållen parkeringsplats.

Trafikflödet på Bollmora Gårdsväg har estimerats till 1200 fordon/dygn medan motsvarande siffra för Axel Wennergrens väg på samma sätt har antagits till 400 f/d mot Industrivägen respektive 200 f/d mot Björkbacksvägen.

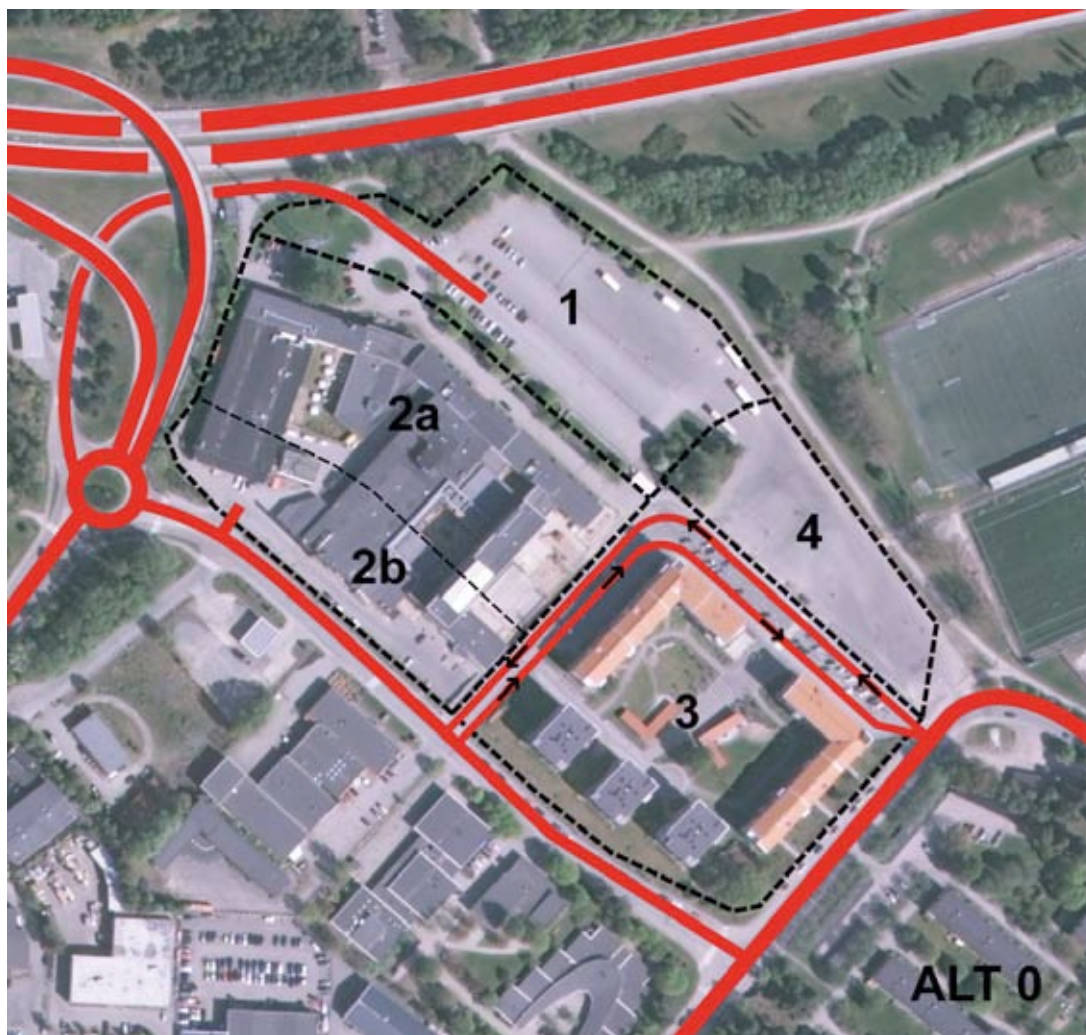


Bild 5. Befintlig trafikstruktur

## Alternativ I

### Järnet 6 trafikförsörjs via Bollmora Gårdsväg

Dagens trafikstruktur befästs och ingen ny gatuanslutning sker mot Bollmora Allé. En utbyggnad med bibehållen trafikstruktur ger en tydlig anslutningspunkt i form av den befintliga cirkulationsplatsen på Njupkärrsvägen. Dess läge i förhållande till kvarteret gör dock att tillfarten blir mindre logisk som anslutningspunkt när bebyggelsen sträcker sig ut mot Bollmora Allé.

Bollmora Allé kommer med sin planerade cirkulationsplats med Tyresövägen att bli, tillsammans med Bollmoravägen den tydliga och strukturerande angöringsgatan för Tyresö centrala delar. De som i en framtid bor inom Järnet 6 och ska färdas mot Tyresö

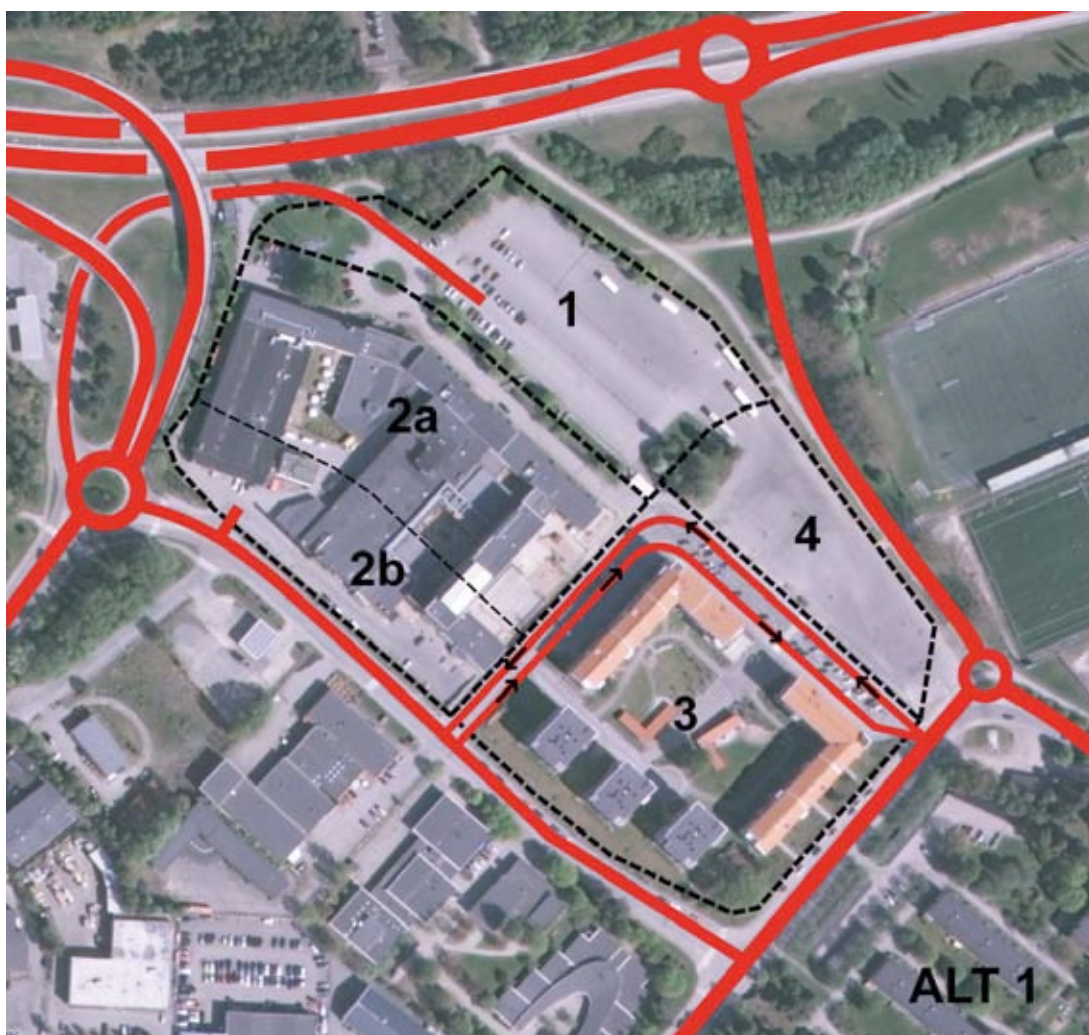


Bild 6. Kv. Järnet 6 trafikförsörjs via Bollmora Gårdsväg

kommuns östra delar måste i princip färdas 1 kilometer för att komma till en punkt på Bollmora Allé utanför kvartersgränsen.

Att samordna tillfarten för verksamheten och bostäderna via Bollmora Gårdsväg låter sig väl göras. Det kan till och med vara så att tryggheten för de som går utmed denna väg ökar i takt med att frekvensen på fordon ökar på densamma. Busshållplatserna utmed Njupkärrsvägen kommer att vara en viktig målpunkt för framtida boende i kvarteret. Den omständliga tillfarten kan dock inte sägas höja attraktiviteten för bostadskvarteret.

Det förhållande att föräldrar nyttjar Axel Wennergrens väg som tillfart till förskola inom Kv Järnet 6 lär befästas med alternativ 1. Denna tendens kan till och med öka eftersom Bollmora Allé ger förbättrad tillgänglighet till Kv Järnet 7.

I en framtid när Järnet 7 byggs ut med ytterligare bostäder kommer den samlade bebyggelsen mellan Industrivägen och Bollmora Allé att upplevas som en sammanhållen bebyggelse men i sin trafikstruktur kommer den att vara ologiskt åtskild. Detta med antagandet att bebyggelsen inom Järnet 7 får tillfart via Industrivägen eller Björkbacksvägen. Utan fysiska hinder och andra trafikregleringar på Axel Wennergrens väg finns risk för att korttidsangöring och hämtning/lämning för annat än förskolan kommer att ske till Järnet 6 inom Järnet 7. Trafiken på Bollmora Gårdsväg ökar från 1200 fordon till ca 2000 fordon per dygn med alternativ 1.

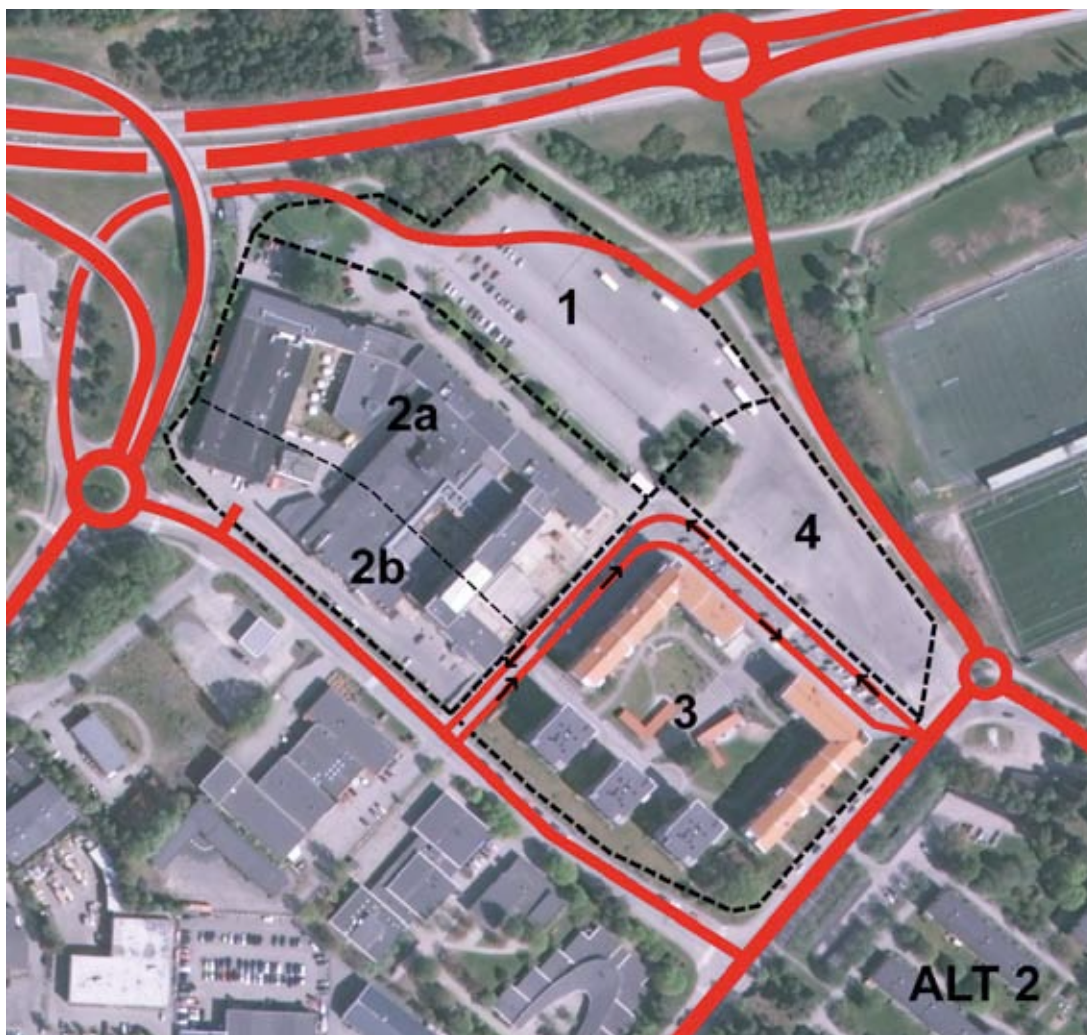
## Alternativ 2

### Järnet 6 trafikförsörjs via Bollmora Gårdsväg och Bollmora Allé

Det nya kvarteret får en lättorienterad anslutning till Bollmora Allé. Via en kvartersgata binds denna anslutning samman med Bollmora Gårdsväg. Befintliga kontorsentréer, förskola och motionsallar får tillsammans med bostäderna en tydlig trafikstruktur med alternativa möjliga färdvägar till och från kvarteret.

Med en lokalisering av parkeringshuset i kvarterets norra del uppstår en risk för störande trafik förbi bostadshusen vid färd mellan Bollmora Allé och parkeringen. Om den genomgående gatan lokaliserar ut mot Tyresövägen och Bollmora Allé samtidigt som angöringsgatan utmed befintligt kontorshus stängs av på mitten kan de nya bostadshusen ges större möjlighet till icke störda gårdar och därmed goda boendemiljöer.

Med en genomgående kvartersgata mellan kontorshusen och de nya bostadshusen kan det upplevas som om bostäderna skiljs av från omgivningen. Trafiksäkra och trygga gångpassager kan ordnas men det sker i en mer urban miljö där ”främmande” trafik tillåts. Detta kan även ses som en tillgång beroende på trafikens omfattning och hastighet när den passerar i kvarteret. I den rådande planeringsfilosofin eftersträvas ofta en blandning av bostäder och mindre störande verksamheter i centrumnära bostadskvarter. Utformningen av gatan liksom dess slutliga sträckning spelar en avgörande roll för om en blandning av trafikförsörjning kan anses lämpligt.



*Bild 7. Kv. Järnet 6 trafikförsörjs via Bollmora Gårdsväg och Bollmora Allé*

Bostäderna utmed Axel Wennergrens väg förutsätts i detta alternativ ej sammanlänkade med Bollmora Allé. Vid en framtida utbyggnad av Järnet 7 kan det uppfattas som ologiskt och svårorienterat med bebyggelse i Järnet 6 respektive 7 utan sammanlänkande kvartersgator. Risk för att Axel Wennergrens väg även i detta fall nyttjas av föräldrar till förskolan finns men denna trafikrörelse bedöms minska kraftigt och återfinns på kvartersgatan med anslutning mot Bollmora Allé.

Anslutningen mot Bollmora Allé bedöms erhålla ca 1400 f/d medan Bollmora Gårdsväg får en minskning till 600 f/d.

## Alternativ 3

### Järnet 6 och 7 trafikförsörjs via Bollmora Allé

Bollmora Allé blir en tydlig tillfartsväg för bebyggelsen inom Järnet 6 och 7. De verksamheter som har sina entréer och varumottag mot Industrivägen behåller sin anslutning mot densamma. Kvarterets gatustruktur måste precis som i övriga alternativ gestaltas och formas så att störningar för boende minimeras. Idag färdas många boende i de befintliga husen via Björkbacksvägen på vilken det även finns angöringsparkering. Denna anslutning kan finnas kvar medan Axel Wennergrens väg stängs av mot Industrivägen. Detta för att kunna eliminera risken för genomfartstrafik mellan Industrivägen och Bollmora allé på Axel Wennergrens väg. Även Bollmora Gårdsväg förutsätts i detta alternativ avstängd för färd till Järnet 6.

Alternativet ger nuvarande och framtida bebyggelse en gemensam och lättorienterad struktur. Viss risk finns för att Axel Wennergrens vägs anslutning till Björkbacksvägen får ökad trafik.

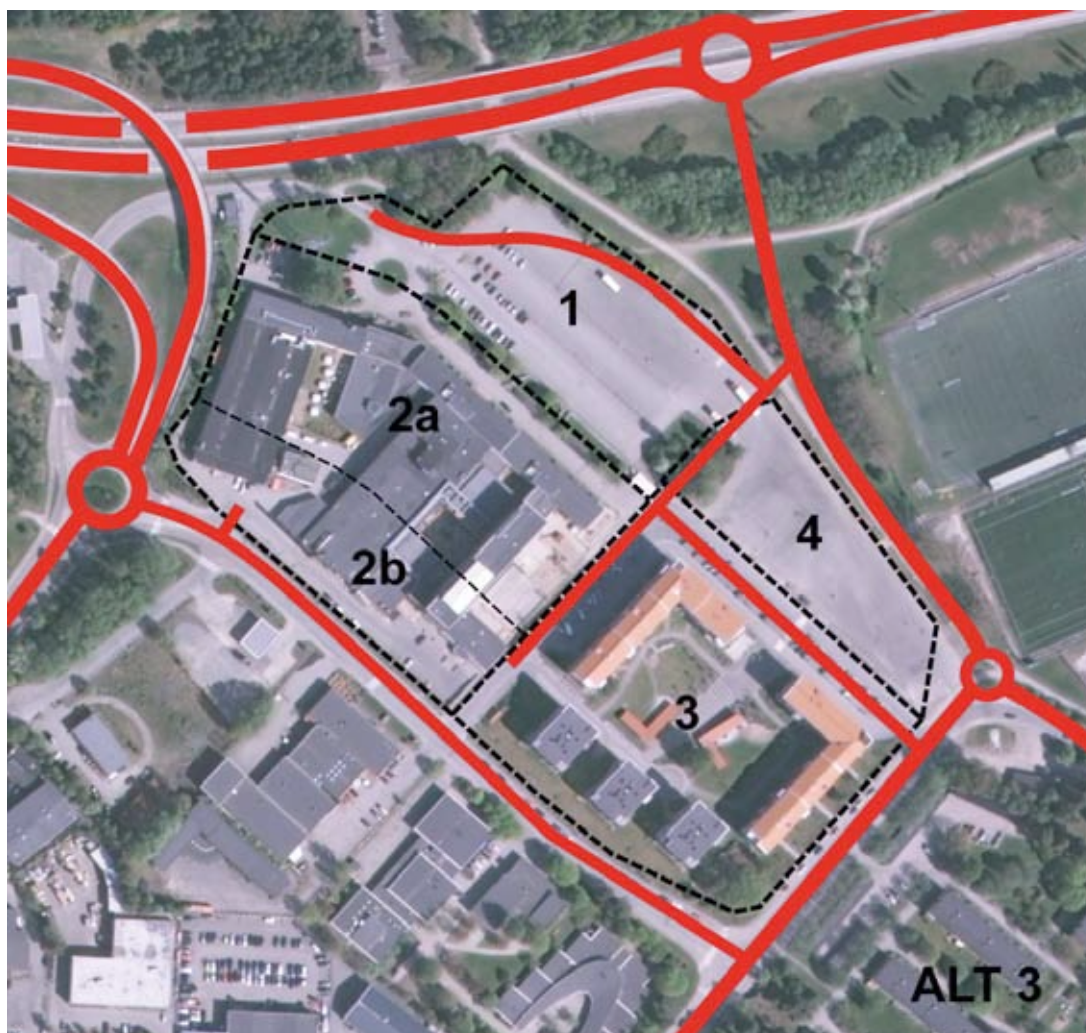


Bild 8. Kv. Järnet 6 trafikförsörjs via Bollmora Allé

Trafikbelastningen mot Bollmora Allé från kvarteren blir med tillkommande bostäder på Järnet 7 ca 2 400 fordon/dygn medan Axel Wennergrens vägs anslutning mot Björkbacksvägen ökar från ca 200 till 600 fordon per dygn.

## Alternativ 4

Järnet 6 och 7 trafikförsörjs via Bollmora Allé samt Industrivägen

Bollmora Allé blir en tydlig tillfartsväg för bebyggelsen inom Järnet 6 och 7. Undantaget de verksamheter som har sina entréer och varumottag mot Industrivägen. Kvarterets gatustruktur måste gestaltas och formas så att störningar för boende minimeras. Idag färdas många boende i de befintliga husen via Björkbacksvägen på vilken det även finns angöringsparkering. Denna anslutning föreslås stängd. Axel Wennergrens väg har sin anslutning mot Industrivägen fortsatt öppen. Dock föreslås i detta alternativ att länken mellan Bollmora Allé och Industrivägen inte görs inbjudande för andra än de som har målpunkt inom kvarteren. Detta sker lämpligen med att bryta siktlinjen mellan vägarna samt på övrigt sätt prioritera bort utformningar som underlättar högre hastighet på gatorna.

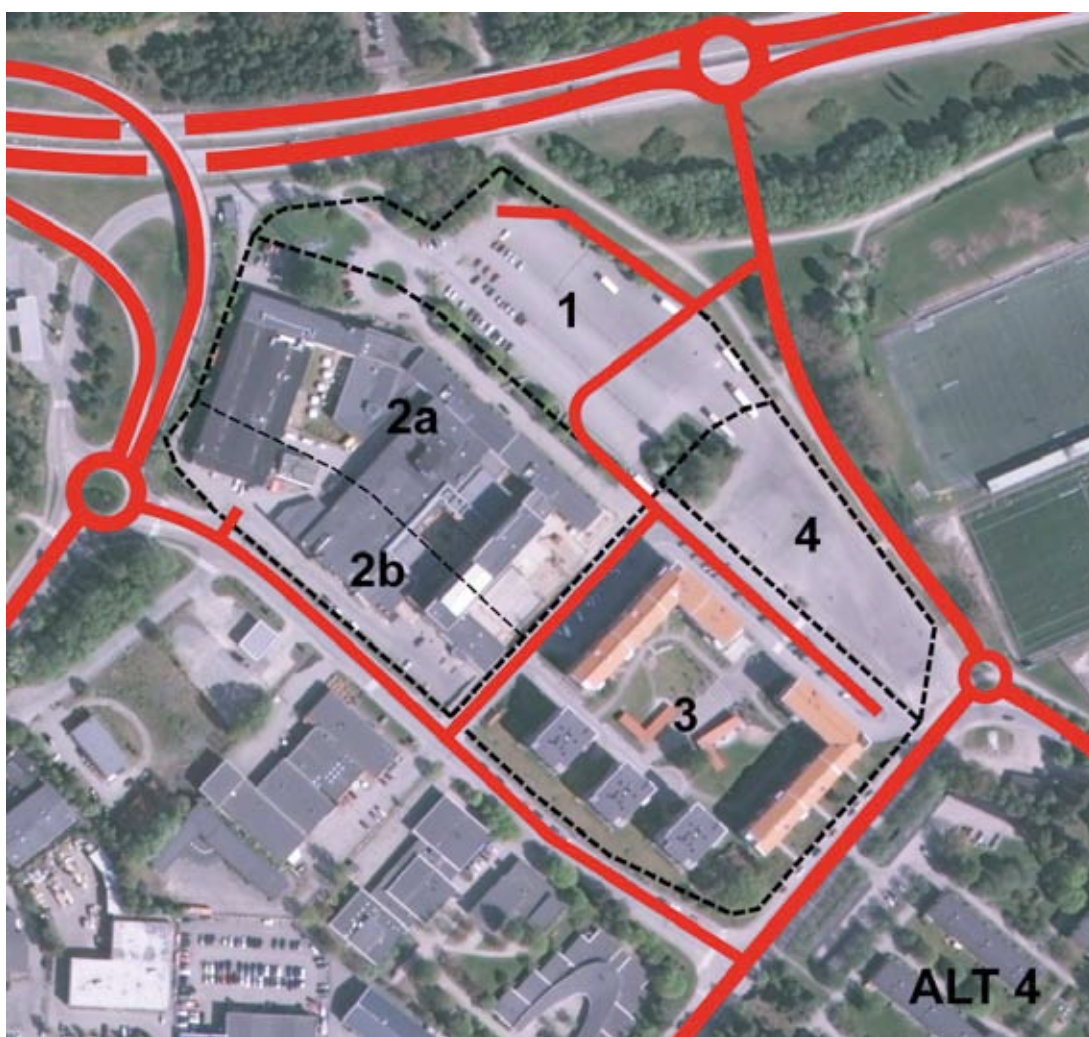


Bild 9. Kv. Järnet 6 trafikförsörjs via Bollmora Allé

Under förutsättning att kvartersgatan som ges anslutning mot Bollmora Allé på ett rationellt och tydligt sätt fördelar trafikrörelserna till de målpunkter som kvarteren erhåller torde risken för icke önskvärda trafikrörelser via Industrivägen vara små.

Om den mer kommunövergripande verksamheten som skola och motionsverksamhet mm fortsätter att vara lokaliserat inom kvarterets norra del och ett parkeringshus lokaliseras i denna del av bebyggelsen kan det övervägas om inte Bollmora Gårdsväg fortsatt ska vara öppen för trafik.

Anslutningen mot Bollmora Allé väntas få ca 2200 f/d medan Axel Wennergrens vägs anslutning till Industrivägen beräknas få 800 f/d.

## Alternativ 5

### Järnet 6 och 7 trafikförsörjs via Bollmora Allé och Industrivägen

Alternativet innebär att Axel Wennergrens väg stängs mot Björkbacksvägen samtidigt som Bollmora Gårdsväg stängs mot Njupkärrsvägen. En gemensam kvartersgata mellan Bollmora Allé och Industrivägen trafikförsörjer bebyggelsen.

En tydlig och lättförståelig trafikstruktur skapas. På samma sätt som för de tidigare alternativen bedöms inte risken för genomfartstrafik vara överhängande. Dock är det svårbedömt om trafiken kommer att öka eller minska på Axel Wennergrens anslutning mot Industrivägen i jämförelse med alternativ 4.

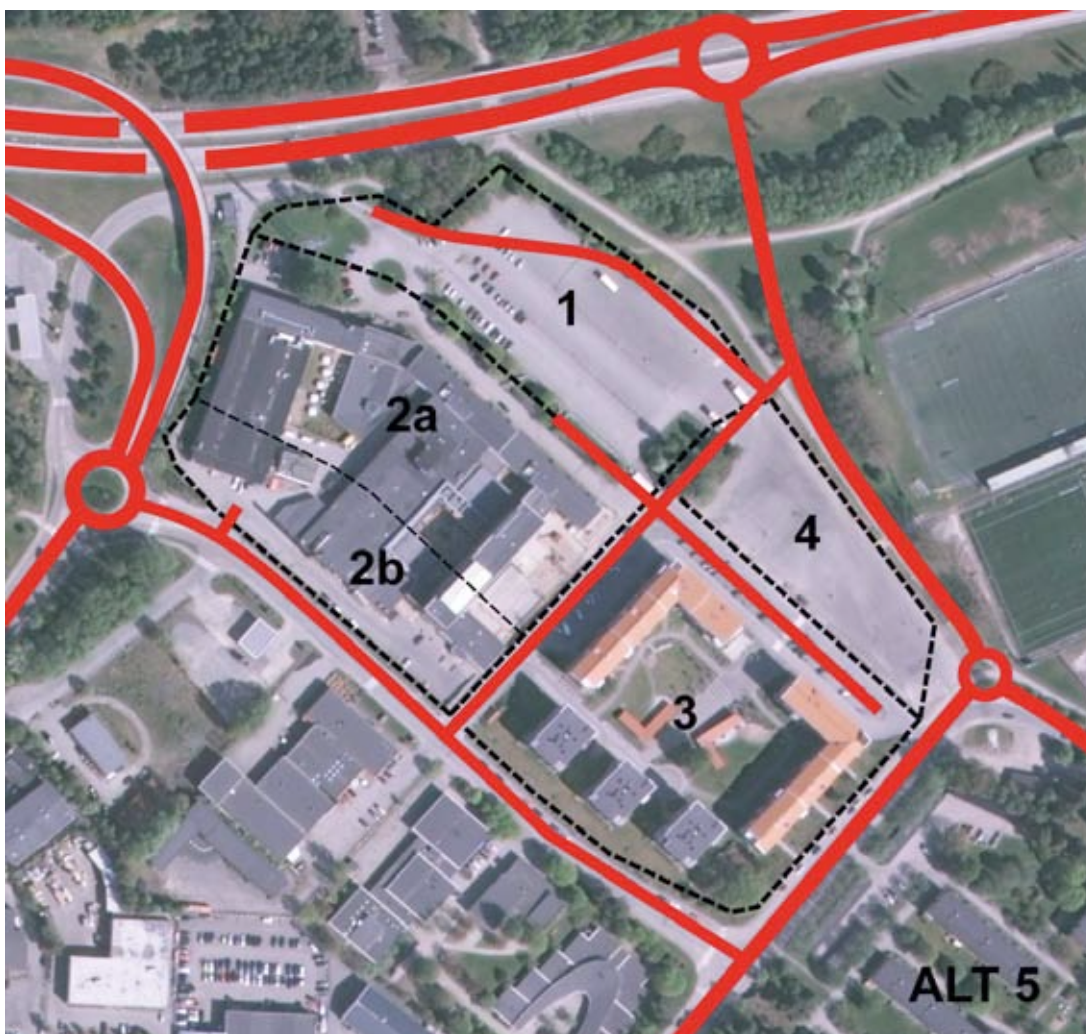


Bild 10. Kv. Järnet 6 trafikförsörjs via Bollmora Allé och Industrivägen



Hur framtida trafikanter väljer färdväg kan vara beroende av hur lätt eller svårt det upplevs att komma ut på Bollmora Allé för vidare färd mot Tyresövägen och Stockholm. Men även för de trafikanter som kommer via Björkbacksvägen uppstår ett vägval om det upplevs som ”snabbare och enklare” att åka via Industrivägen och Axel Wennergrens väg för att nå verksamheter och bostäderna i Järnet 6 istället för att färdas via Bollmora Allé. Variationen i gatornas och länkarnas gestaltning och utformning spelar en stor roll för vägvalet för de som inte har målpunkt inom de berörda kvarteren. Om Kvartersgatorna upplevs som angöringsgator med en risk för stopp och långtsamgående trafik medan Björkbacksvägen – Industrivägen upplevs som mer övergripande gatulänkar med prioritet på framkomlighet kan en mjuk styrning till de senare gatorna ske för genomgående trafikströmmar.

Uppskattningsvis kommer anslutningen mot Bollmora Allé få ca 2400 fordon per dygn medan anslutningen mot Industrivägen får ca 600 fordon per dygn

## Konsekvenser

Tillfarten via Bollmora Gårdsväg till Kv Järnet 6 är inte logisk och ger kvarteret en sämre tillgänglighet än platsens förutsättningar medger. Kvarterets uppdelning med en angöringssida mot Industrivägen och en via Bollmora Gårdsväg utan interna sammanbindande gator är i sig inte optimalt men orienteringsmässigt fungerar angöringen mot Industrivägen väl. Däremot utgör anslutningen mot gatan endast ett tiotals meter från cirkulationsplatsen på Njupkärrvägen en mindre lyckad lokalisering och utformning.

Eftersom den genomgående trafikströmmen på Industrivägen kommer att minska när Dalgränd förlängs ut mot Tyresövägen förutsätts att korsningen kan fortleva i sitt läge och sin utformning.

Vad avser angöringen för de planerade bostäderna och de pågående verksamheterna inom Järnet 6 bör dessa ges en mer stadsmässig, trygg och lättorienterad angöring. Detta kan ske dels via anslutning mot Bollmora Allé dels via Industrivägen och Axel Wennergrens väg.

Att knyta befintlig verksamhet och ny bostadsbebyggelse endast via Industrivägen skulle öka trafikflödet på Axel Wennergrens väg från ca 400 fordon per dygn till ca 2400 fordon per dygn och mot Björkbacksvägen till ca 600 f/d. Axel Wennergrens väg har idag endast ett begränsat antal målpunkter och angöringar på dess västra del. Om en större trafikmängd leds via detta gatuavsnitt innebär det att särskilda fysiska åtgärder krävs för att gatans utformning ska kunna dämpa hastigheten på trafiken till en trafiksäker nivå.

Om endast bostadsknuten trafik får sin anslutning via Industrivägen minskar trafikbelastning på Axel Wennergrens väg till ca 1200 fordon. Det är en ökning med ca 300 %. Samtidigt tvingas verksamhetsknuten trafik att fortsättningsvis nyttja Bollmora Gårdsväg vilket ger en mycket svåröverblickbar trafikstruktur för alla besökande.

Om kvarteret knyts till Bollmora Allé öppnas möjligheterna för en lättförståelig trafikstruktur för såväl bostäderna som verksamheterna. En avgörande fråga för denna struktur är hur standarden på Bollmora Allé ska värderas. Om den ska vara en snabb och enkel tillfartsväg till Tyresö centrums parkeringar eller om den ska vara en stadsgata till vilken det ansluts kvarter och gator. I direkt anslutning till Tyresö centrum byggs för närvarande ett antal hus (trygghetsboende) som ges angöringsfickor och parkeringstillfarter direkt mot Bollmora Allé (Dalgränd). På denna del har kommunen tydligt sagt att Bollmora Allé ska vara en stadsgata/centrumgata. Med samma synsätt kan ny bebyggelse inom Järnet 6 och 7 bidra till att stärka upp gaturummet och tydliggöra Bollmora Allé som kommunens nya centrumgata.

Om detta innebär att angöringsfickor ska tillåtas utmed Bollmora Allés västra sida eller inte utmed Järnet 6 och 7 får bli en senare fråga att lösa i samband med gestaltningen inom kvarteren. Dock bör en uppsamlade kvartersgata kunna ges en anslutning. Det måste dock ställas krav på korsningens läge och dess utformning. Den övergripande trafikfunktionen på Bollmora Allé i form av trafikmatning av Tyresö centrum samt möjlighet till avlastning av Bollmoravägen vid centrum av de trafikanter som färdas mellan Lindalen och kommunens östra delar får inte äventyras. En sammanvägning av dessa aspekter bedöms kunna göras med en kvarteranslutning.

Hur korsningen ska utformas och var den lämpligen bör lokaliseras blir en fråga även för Järnet 7. Ska den framtida bebyggelsen inom detta kvarter och ska de befintliga bostadshusen också kunna nyttja denna angöring?

Med beaktande av att Kv Järnet 6 innehåller verksamheter med många besökare och Järnet 7 samt dess kompletterande bostadsbebyggelse endast utgörs av bostäder som kan utformas med beaktande av den rådande situationen är det inte helt ologiskt att sära på de bägge kvarterens trafikmatning. Detta innebär dock att bostäderna inom Kv Järnet 7 inte kan dra fördel av en ny anslutningspunkt mot Bollmora Allé samtidigt som bebyggelsen även fortsättningsvis riskerar att störas av obehörig trafik som nyttjar de befintliga gatorna för korttidsangöring till framförallt verksamheterna inom Järnet 6.

Axels Wennergrens vägs anslutning mot Industrivägen har inte en god standard för att omhändertaga stora trafikströmmar. Om detta skulle bli fallet bör korsningen göras tydligare, förbättringar av vilplanet ordnas samt en omgestaltning av parkeringens utformning längs gatan genomföras.

En sammankoppling av Bollmora Allé och Industrivägen via en omgestaltad Axel Wennergrens väg skall ses som ett sätt att ge kvarteret och dess verksamheter och boende tydliga och attraktiva vägval. Någon övergripande trafikfunktion för länken har inte kunnat härledas. Det innebär att förbindelsen även fortsättningsvis kan utgöras av en samfällad gata på kvartersmark. Detta ger dessutom de ingående fastighetsägarna möjlighet att utforma kvarterens gatunät på ett för bebyggelsen optimalt sätt utan hänsyn tagen till eventuell genomfartstrafik eller övergripande trafikfunktioner. Dock förutsätts att allmän gång- och cykeltrafik kan passera genom kvarteren.

En liten risk finns för att en mindre ström av fordon skulle välja att passera genom kvarteren mellan Industrivägen och Bollmora Allé om Axel Wennergrens väg gestaltas som en rak och bred förbindelse mellan de bägge kommunala gatorna. Detta skulle kunna förstärkas om gatan ges en kommunal standard och gestaltning (kommunalt väghållaransvar). Denna trafikström bör dock hänvisas via Björkbacksvägen vilket kan ske genom att denna färdväg upplevs som smidigare och eventuellt snabbare.

Nya möjligheter till att trafikförsörja verksamhetsområdet kring Vintervägen kan övervägas med syfte att dels avlasta Industrivägen tung trafik dels stärka verksamhetsområdets tillgänglighet. Ett alternativ skulle kunna vara att öppna Vintervägen mot Njupkärrsvägen och på så sätt skapa en gen och tydlig angöringsväg för såväl besökande som distributionstrafiken. Distributionstrafiken kan antas i första hand komma via de bägge ramperna mot Tyresövägen till Njupkärrsvägen. I och med att Skrubba Malmväg förlängs ut till Tyresövägen elimineras risken för genomfartstrafiken genom Lindalen på Töresjövägen till verksamhetsområdet och Vintervägen.

Industrivägen klarar kapacitetsmässigt av det trafiktillskott som ny bebyggelse i den storlek som nu prövas alstrar. Särskilda krav/önskemål om gatans gestaltning kan växas i framtiden när Kv Järnet 6 och 7 byggs ut. Bland annat kan parkeringens utbredning längs gatan justeras. Detta för att upprätthålla trafiksäkerhetsnivån på gatan. Även Bollmora Allé bedöms kapacitetsmässigt klara en anslutning från de aktuella kvarteren, även med ett tillkommande trafikflöde kring 2 400 fordon. Gatan ges en kapacitetsstark anslutning med Tyresövägen i form av en cirkulationsplats vilket underlättar utfart under morgonens högtrafiktid.

Korsningen på Bollmora Allé kan initialt utformas som en trevägskorsning. I första hand kan en enkel anslutning prövas. Utrymme bör dock finnas för ett framtida vänstersvängande körfält för trafik söderifrån. Lokaliseringen av korsningen kan dels skjutas mot passagen för gång- och cykelvägen på Bollmora Allé dels utgöra en rak förlängning av Axel Wennergrens väg. Med en lokalisering av korsningen längre norrut integrerat med gång- och cykelpassagen ges förutsättningar till att trafikförsörja Kv Järnet 6 och Kv Järnet 7 via anslutningen utan att någon genomgående trafikström riskeras på Axel Wennergrens väg.

Om ett vänstersvängande körfält ska kunna inrymmas på Bollmora Allé måste den breddas något. Om det långsiktigt uppstår en större trafikström på Bollmora Allé och Järnet 6 inte behåller angöringsmöjligheten via Bollmora Gårdsväg bör mark reserveras kring anslutningen mot Bollmora Allé så att en mindre cirkulationsplats kan byggas. Om den framtida trafikmängden på Bollmora Allé närmar sig den storlek som Programmet över Tyresö centrala delar indikerar kan det under vissa tider uppstå fördröjningar för de som avser att köra ut på gatan. Dessa fördröjningar bedöms dock som acceptabla och uppträder endast under begränsade tidsintervaller.

Osäkerheten om den framtida trafiksituationen i området indikerar att fler anslutningspunkter till det omgivande gatunätet bör finnas för de berörda kvarteren. Möjligheterna finns då att boende och besökande kan välja till- och frånfart utifrån tid på dygnet eller mål för resan. Med fysiska åtgärder, regleringar etc. kan trafikströmmarna styras om olägenheter inom kvarteren uppstår. Även detta underlättas om flera anslutningspunkter finns.

## Korsningsutformning på Bollmora Allé

En korsning utmed Bollmora Allé längs kv Järnet bör i första hand lokaliseras vid planerat läge för gång- och cykelvägens passage ca 80 meter söder om Tyresövägen. Anslutning i detta läge ger en naturlig annonsering av korsningen i form av refuger på gatan och skyltningen av gång- och cykelöverfarten..

Kvartersgatan ansluter in i Kv Järnet 6 ca knappt 50 meter norr om gränsen till Kv Järnet 7. Detta medför att en gemensamhetsgata måste bildas om även Järnet 7 och/eller Järnet 8, 9 och 10 ska nyttja anslutningen. Med en anslutning vid gång- och cykelpassagen ges möjlighet att leda trafik till ett inom kvarteret Järnet 6 nordligt placerat parkeringshus, utan att större störningar för tillkommande bostäder uppstår.

En korsningspunkt i Axel Wennergren vägs förlängning på Bollmora Allé, det vill säga i gränsen mellan Järnet 6 och Järnet 7, ger en tydligare access till de bägge fastigheterna. Anslutningen måste utformas med refuger på Bollmora allé om den ska kunna uppmärksammas tydligt av bilister. Även den utmed Bollmora Allé parallellt gående gång- och cykelvägen måste tydliggöras för de bilister som kör in och ut från kvarteren.

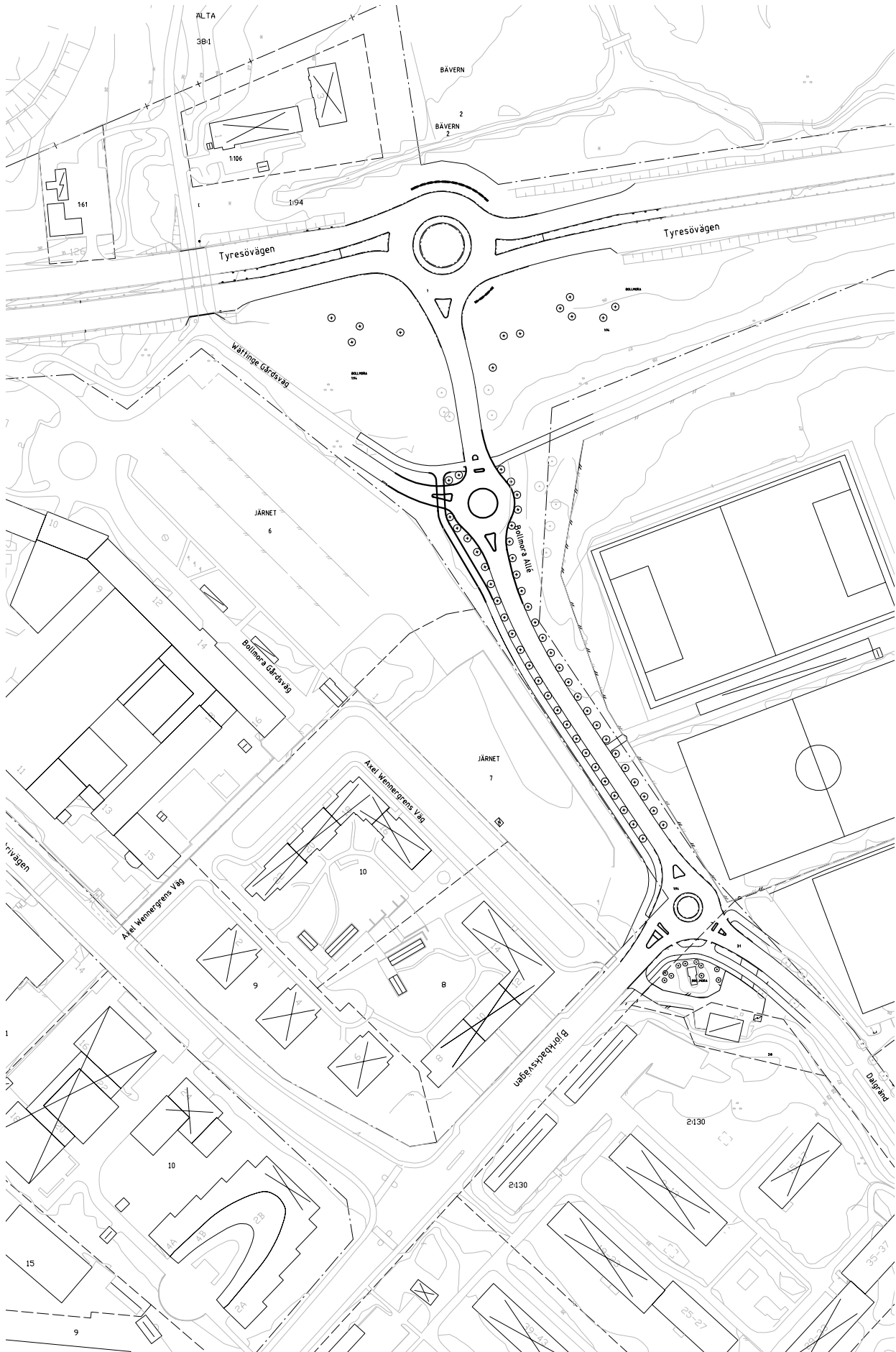
Lokaliseringen av anslutningspunkten bör endast nyttjas om såväl Järnet 6 och Järnet 7 knyts till kvartersgatan. Det bör även övervägas om inte även Järnet 8.9 och 10 bör vara kopplade till denna också. Detta för att inte det ska uppstå ett ologiskt och svår-förståeligt trafiknät.

Utformningen av anslutningspunkten kan variera utifrån dels förväntat trafikflöde dels övergripande och sammanhållande gestaltningsidéer för Bollmora Allé. Nedan redovisas ett antal skisserade alternativ.

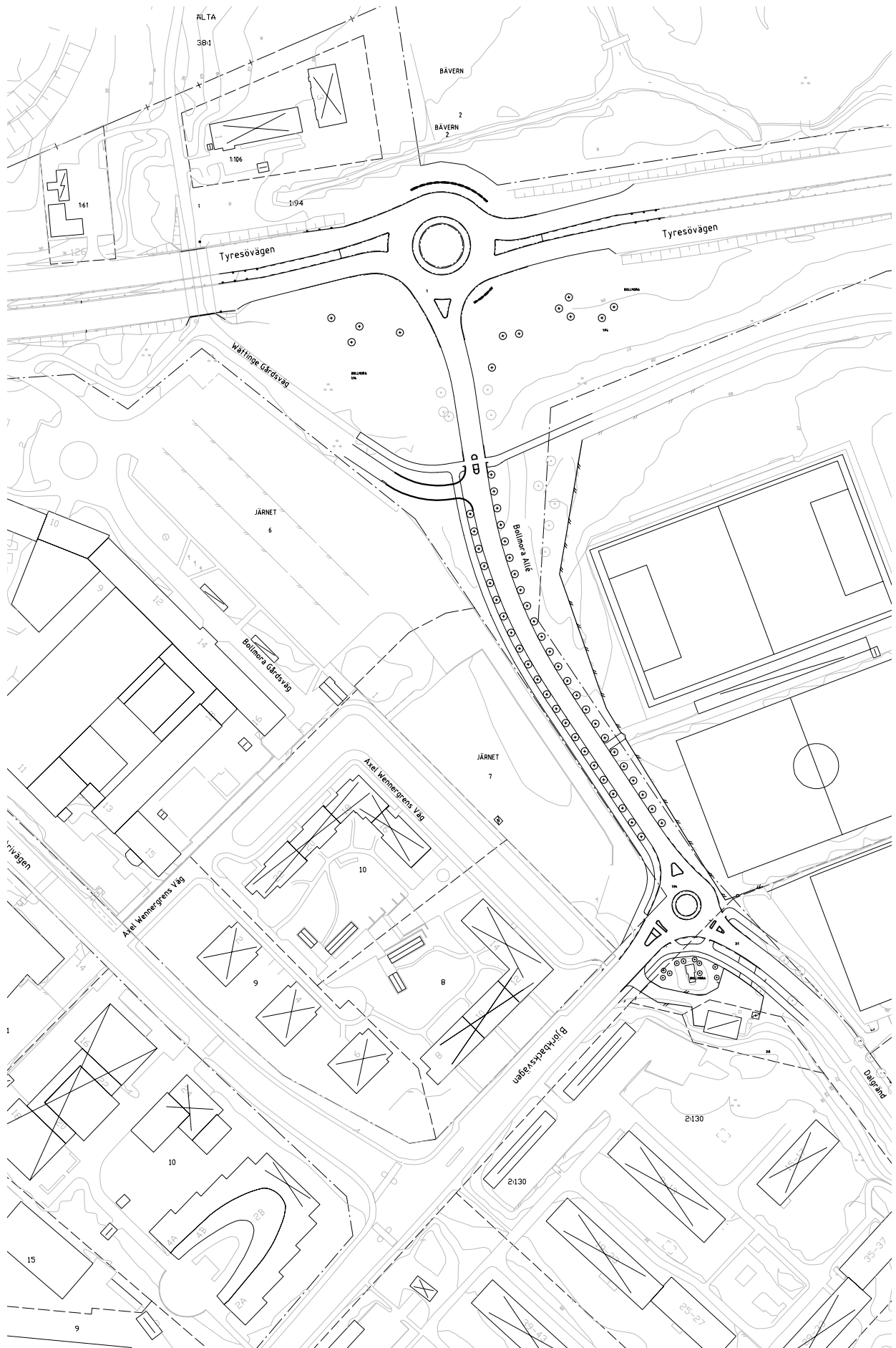


*Bild 11. Vy över förlängning av Dalvägen mot Tyresövägen. VR-modell WSP 2007.*

# BILAGA

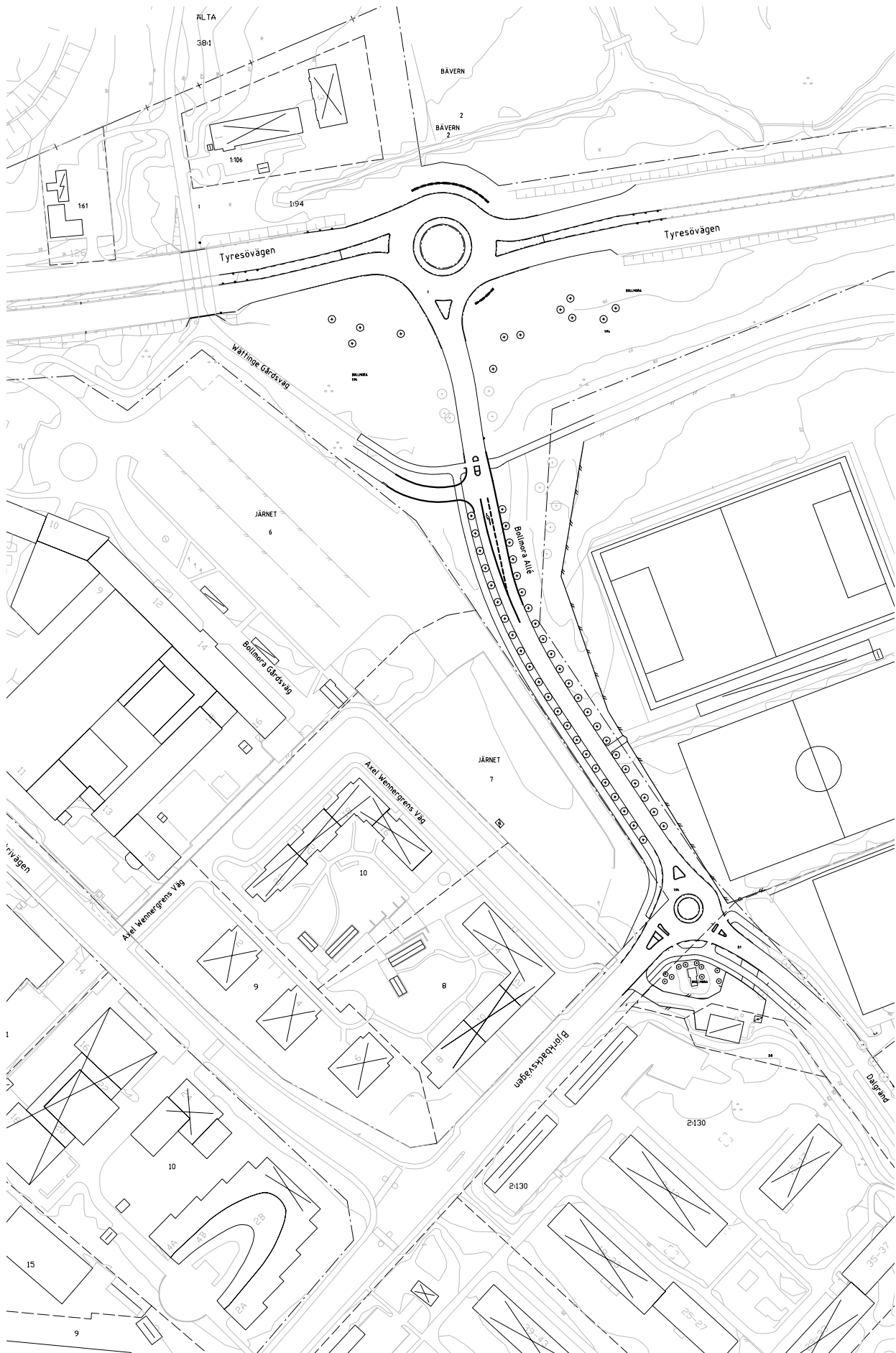


Bilaga 1. Anslutning norr, cirkulation



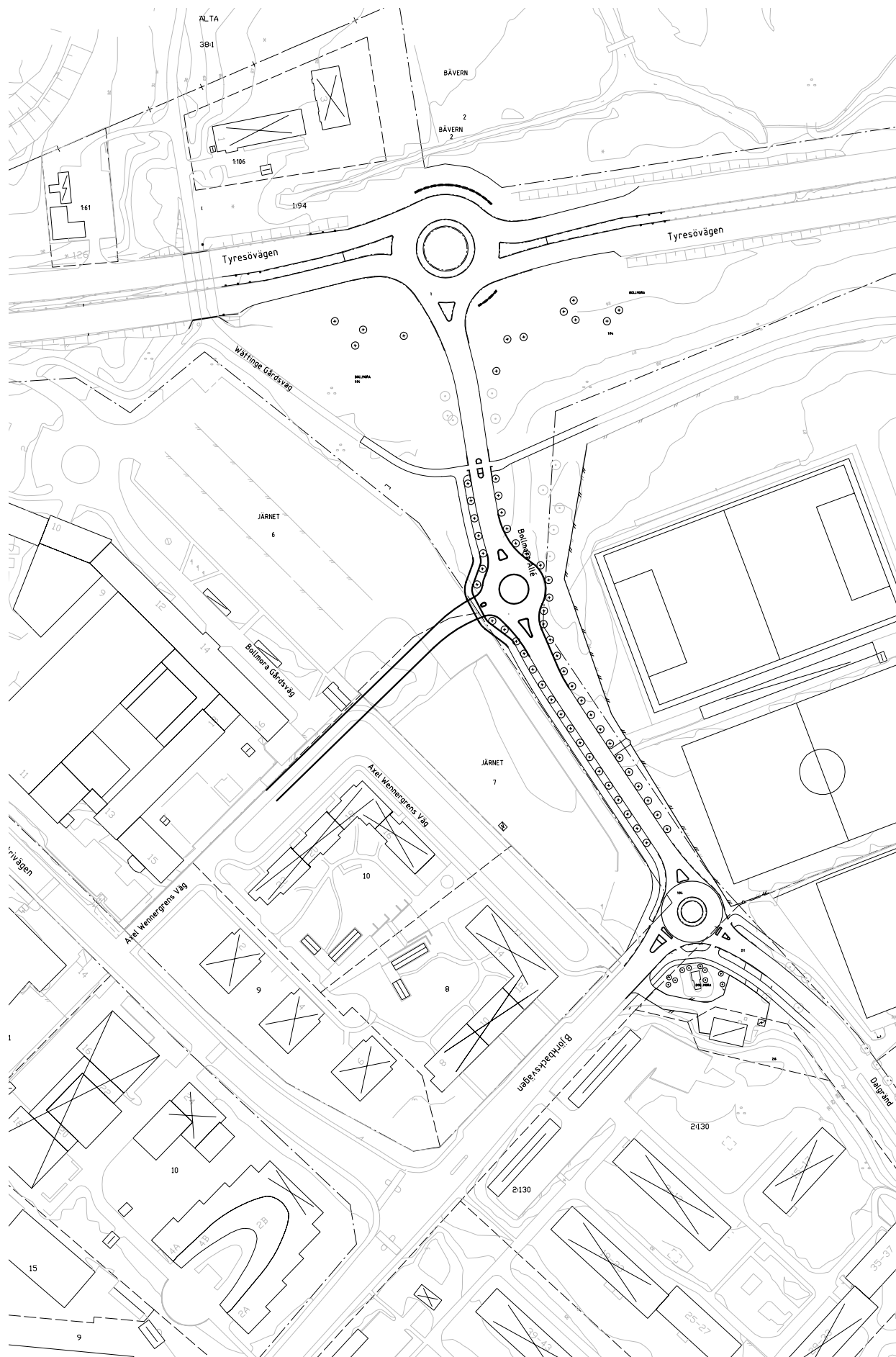
Bilaga 2. Anslutning norr, refug

# BILAGA



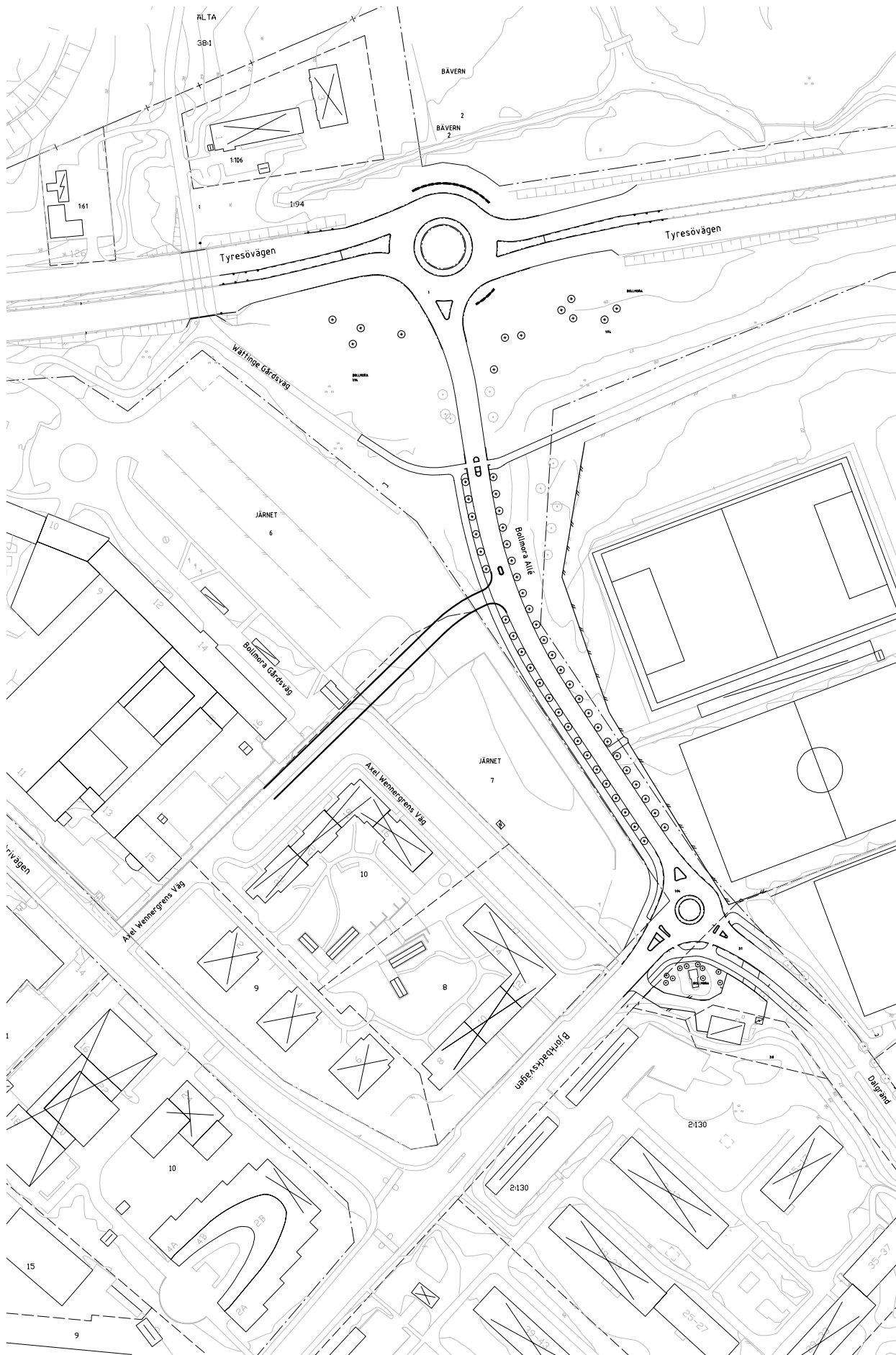
Bilaga 3. Anslutning norr, vänstersvängande körfält



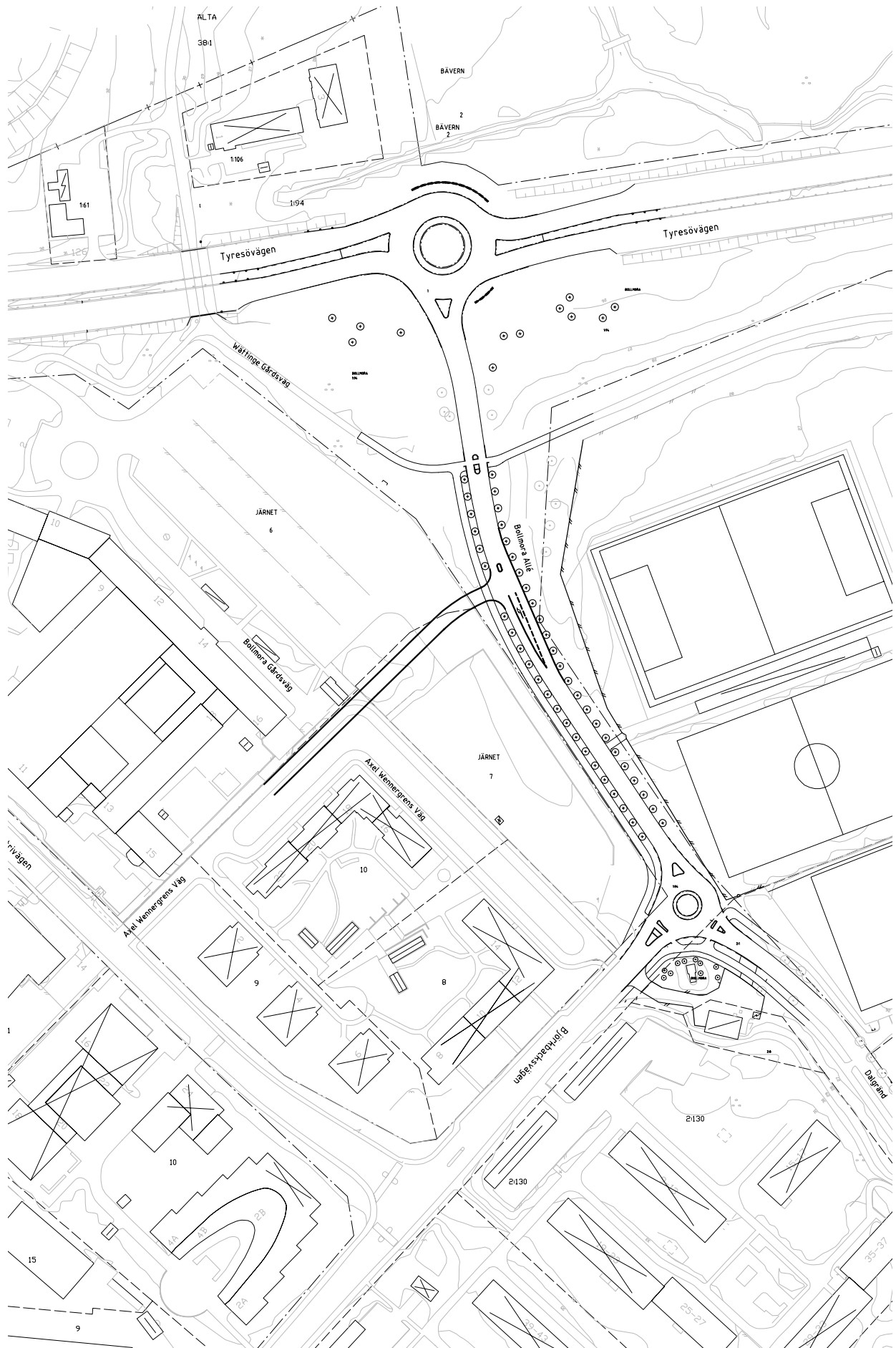


Bilaga 4. Anslutning syd, cirkulation

# BILAGA



Bilaga 5. Anslutning syd, refug



Bilaga 6. Anslutning syd, vänstersvängande körfält



**WSP Stadsutveckling, WSP Sverige AB**  
121 88 Tel: 08-688 60 00 Fax: 08-688 69 10  
[www.wspgroup.se](http://www.wspgroup.se) Org nr: 556057-4880 Styrelsens säte: Stockholm