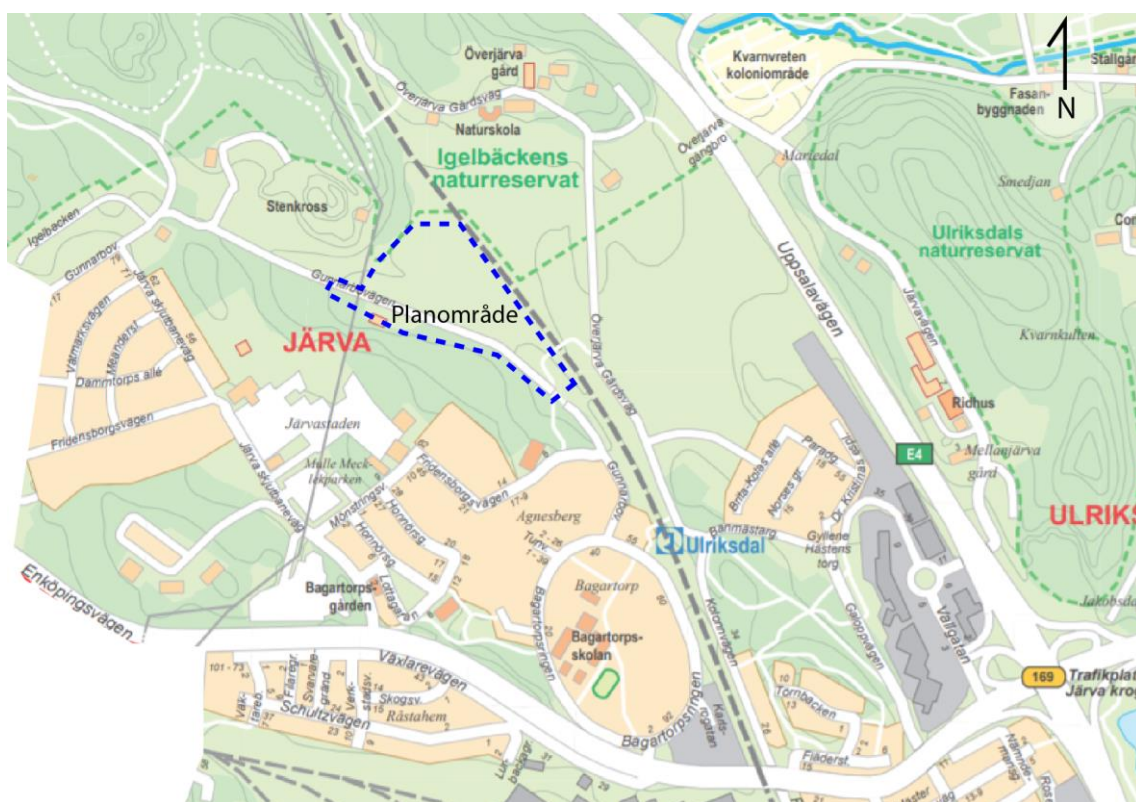


SAMMANFATTANDE PM TRAFIK – DETALJPLAN KROSSEN

Bakgrund

I de norra delarna av Solna stad pågår byggnation och planering av en ny stadsdel, Järvastaden. Som en del av exploateringen ska en detaljplan tas fram för en ny idrottsplats. Planområdet ligger i Järva, väster om E4 Uppsalavägen.

Structor Mark Stockholm AB har fått i uppdrag av Järvastaden AB att sammanställa ett kort PM Trafik för hur trafiken fungerar i anslutning till detaljplanen Krossen.



Figur 1 Översiktskarta med ungefärligt planområde

Planförslaget

Detaljplanen omfattar en ny idrottsplats med tre fotbollsplaner i storlekarna 11-spelsplan, 9-spelsplan och 7-spelsplan. En huvudbyggnad med omklädningsrum, cafeteria, föreningsförråd och vaktmästeri samt cykelparkering utomhus föreslås placeras vid områdets entré. Nordväst i området finns en stor aktivitetsyta.

Detaljplanen medför att Gunnarbovägen får en ny placering längre sydväst och ny höjdsättning för att få tillräckligt med yta för idrottsplatsen. Det nya radhusområdet norr om det planerade IP har också bidragit till Gunnarbovägens förskjutna läge.

Detaljplanen möjliggör en ny busshållplats vid entrén och nya gång- och cykelvägar till närliggande målpunkter.



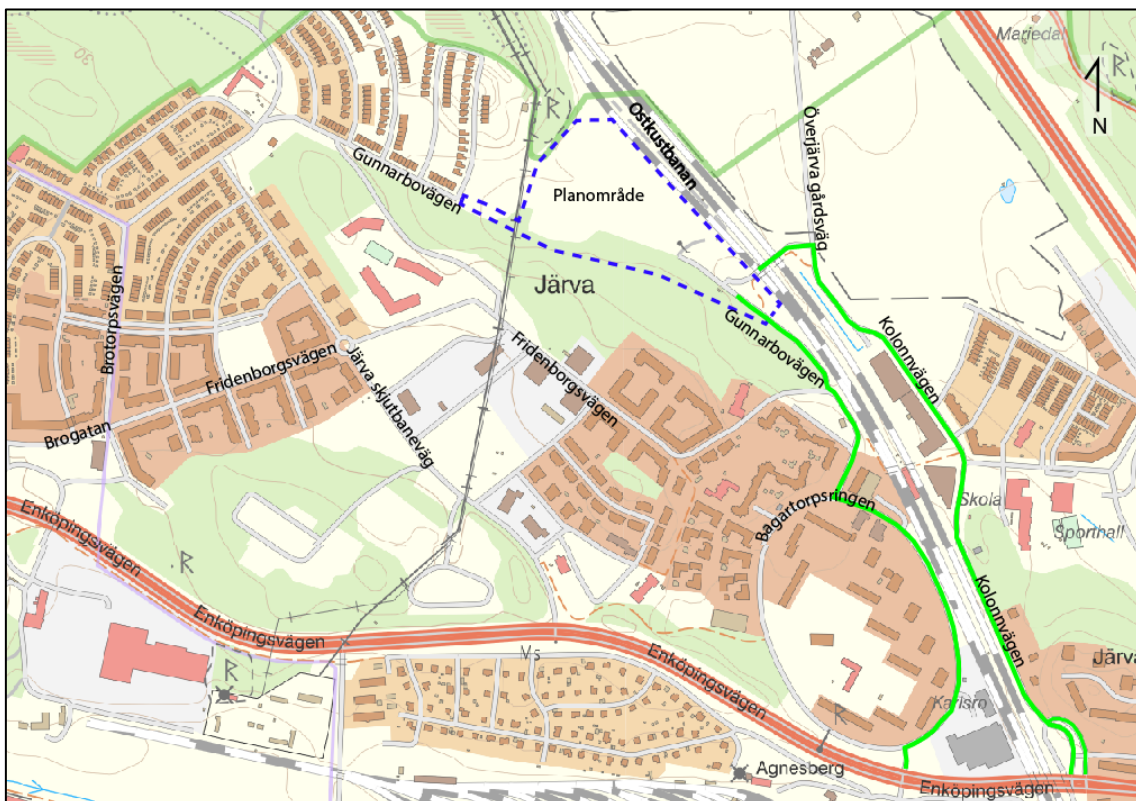
Figur 2 Gestaltning av förslag till detaljplan

Motorfordonstrafik

Planområdet avgränsas av Gunnarbovägen i väst och Ostkustbanan i öst. Söder om planområdet förbinder en väganslutning i tunnel Gunnarbovägen med Överjärva gårdsväg som sträcker sig öster om järnvägen. Via Överjärva gårdsvägs koppling till Kolonnvägen går det att ta sig vidare mot östra Ulriksdal, Enköpingsvägen och trafikplats Järva krog. Enköpingsvägen går också att nå via Bagartorpsringen som ansluter till Gunnarbovägen.

Gunnarbovägen har karaktären av en lokalgata och har i dagsläget ett lågt flöde. Vägen är i nuläget avstängd på sträckan längs med detaljplaneområdet. Byggnationen av idrottsplatsen samt den framtida exploateringen norr om planområdet kan förväntas

medföra en ökning av flödet på Gunnarbovägen. Majoriteten av trafiken till bostadsområdet bedöms dock ta andra vägar och Gunnarbovägen kan antas ha ett fortsatt lågt flöde även i framtiden med tillräcklig kapacitet och trafiksäkerhetsåtgärder. Sektionen planeras vara 12 meter bred varav 7 meter körbana för att möjliggöra framkomlighet för busstrafik samt 5 meter GC-bana. Vägen ska uppfylla de krav som ställs på framkomlighet och bärighet för uttryckningsfordon. I projekteringskedet bör placering av belysningsstolpar ses över så att dessa inte försämrar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister.



Figur 3 Övergripande vägnät med närmaste koppling till Enköpingsvägen

Gång- och cykeltrafik

Verksamheten som bedrivs inom planområdet bedöms kunna locka en stor del barn och ungdomar samt övriga besökare som bor i närområdet. En relativt stor andel av besökarna till idrottsplatsen antas därför ta sig till området till fots eller med cykel.

Planområdet ligger nära Märstastråket som är ett regionalt cykelstråk i nord-sydlig riktning men som saknar cykelbana längs Överjärva gårdsväg. Ytterligare ett regionalt stråk, Hjulsta-Bergshamrastråket, går längs Enköpingsvägen och knyter an till huvudcykelstråket som går från Järvastaden till Järva krog.



Figur 4 Närliggande cykelstråk
 Källa: Cykelplan för Solna stad, 2016 (bearbetad)

Flera befintliga cykelbanor går genom Järvastaden, exempelvis längs Fridenborgsvägen, Brotorpsvägen, Brogatan och Gunnarbovägens norra delar.

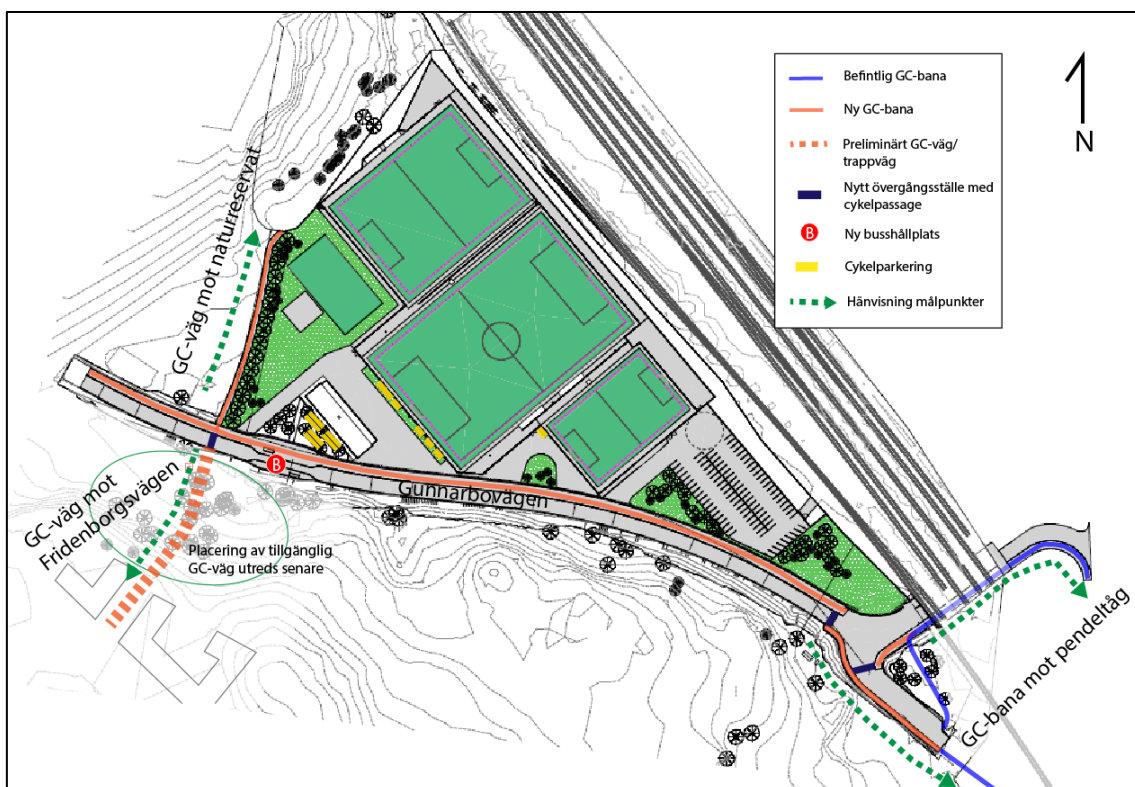
Närmast planområdet finns idag en ca 2,5 meter bred gång- och cykelbana (GC-bana) som går längs Gunnarbovägens västra sida från Ulriksdal västra för att sedan vika av och fortsätta på den södra sidan om vägtunneln under järnvägen mot Ulriksdal östra. I planförslaget föreslås att en 5,0 meter bred GC-bana tillkommer på Gunnarbovägens östra sida.

Gunnarbovägen kompletteras med två övergångsställen med cykelpassage som förbinder förlängningen av den västra GC-banan med den tillkommande östra GC-banan, se **Figur 5 Gång- och cykeltrafik**. Ytterligare ett övergångsställe med cykelpassage planeras tillkomma norr om den tilltänkta busshållplatsen. Det skapar en koppling mellan GC-banan längs Gunnarbovägen samt ett nytt GC-stråk som planeras att gå under kraftledningen och som förbinder Gunnarbovägen med Fridenborgsvägen. Gång- och cykelförbindelsen ska vara belyst, minst 3,5 m bred, ha en rak och gen trappförbindelse och en tillgänglighetsanpassad del. Gång- och cykelförbindelsen är viktig för idrottsplatsens tillgänglighet. Med hög orienterbarhet ansluter den tydligt till idrottsplatsens entréplats och Fridenborgsvägen.

En ny GC-väg tillkommer även mellan Igelbäckens naturreservat och Gunnarbovägen. Den nya kopplingen ansluter till befintlig gångväg i naturreservatet och kommer delvis fungera som serviceväg. Från naturreservatet går det sedan att ta sig till Överjärva gård via en gång-och cykelbro över järnvägen.

I planförslaget redovisas minst 150 stycken cykelparkeringsplatser varav minst 50 stycken står under tak. Antalet cykelparkeringsplatser för lastcyklar är enligt Solna stads rekommendation 15% av det totala parkeringsbehovet, vilket motsvarar 23 platser. Den möjliga ytan för cykelparkering är vid idrottsplatsen redan ansträngd, och då lastcyklar tar större plats än vanliga cyklar så skulle möjligheterna till en lägre procentsats av lastcyklar kunna diskuteras i dialog mellan kommunen och byggherren. I likhet med övrig cykelparkering bör minst 30% av parkeringsplatserna för lastcyklarna förses med väderskydd.

Majoriteten av cykelparkeringen finns i anslutning till IP:s omklädningsrum och ligger nära områdets entré.



Figur 5 Gång- och cykeltrafik

Kollektivtrafik

Planområdet ligger ca 500 meter från Ulriksdals pendeltågsstation som trafikeras av linje 41 Uppsala C – Södertälje C, linje 40 Märsta – Södertälje C samt linje 42X Märsta – Nynäshamn. I anslutning till stationen stannar busslinje 502, 505 och 509 som avgår från Solna C mot Ulriksdals station respektive Bagartorp södra och Danderyds sjukhus. Linje 540 Tensta C – Universitetet stannar också vid stationsområdet. Från Ulriksdals station tar det sedan ca 5-10 minuter att nå planområdet till fots via en gång- och cykelbana längs med Gunnarbovägen.

Busslinje 505 och 540 stannar även vid hållplatserna *Fridenborgsvägen* och *Raoul Wallenbergsskolan*. Det planerade gång- och cykelstråket som är tänkt att förbinda Gunnarbovägen med Fridenborgsvägen underlättar för besökare att ta sig till planområdet från någon av dessa hållplatser.

Gunnarbovägen kommer att utformas för att klara kraven enligt Trafikförvaltningens riktlinjer för utformning av infrastruktur med hänsyn till busstrafik (RiBuss). Anslutningen mot tunneln under järnvägen kommer anpassas så att busstrafik med boggibuss blir möjlig för en eventuell sträckning öster om järnvägen. För att uppfylla kraven i RiBuss med hänsyn till, bland annat, lutningar behöver vägkorsningen intill tunneln sänkas omkring två höjdmeter. I dagsläget går ingen busstrafik längs med Gunnarbovägen norr om korsningen med Fridenborgsvägen. Detaljplanen kommer att möjliggöra busstrafik till de norra delarna av Gunnarbovägen och till idrottsplatsens entré genom en ny busshållplats med väderskydd på Gunnarbovägen.

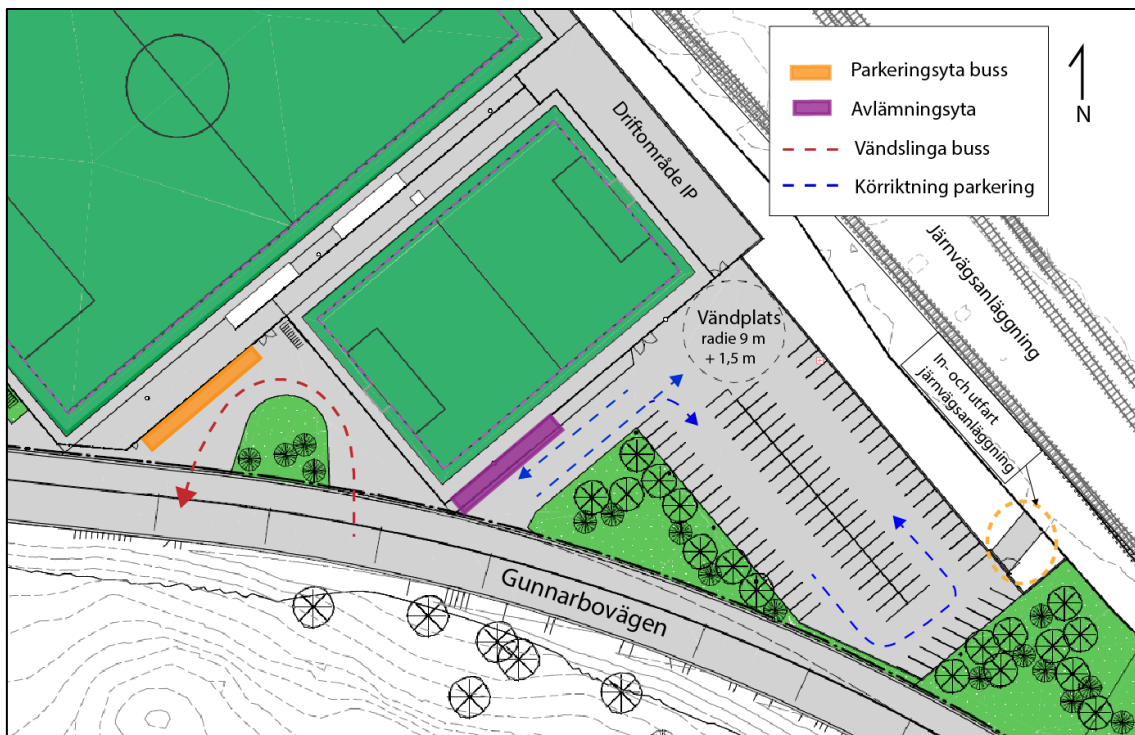
Parkering, hämtning och lämning vid IP

Idrottsplatsen förväntas bli en lokal målpunkt med många besökare. På vardagar och vid helgmatcher antas ca 300 besökare vistas på idrottsplatsen samtidigt. Uppskattningsvis ankommer ca hälften av besökarna med bil under vardagar och helgmatcher. Uppskattningen inkluderar ett antagande om samåkande.

Idrottsplatsens parkering förläggs i planområdets södra delar och rymmer ca 80 platser. Behovet av parkering för rörelsehindrade brukar vara ca 5% av totala parkeringsbehovet, vilket motsvarar 4 platser. Dessa bör placeras i den norra delen av parkeringen, så nära idrottsplatsen som möjligt för att minimera sträckan till entrén.

I parkeringsytans norra hörn förbereds utrymme för en vändplats. Vid snabb hämtning och lämning vänder fordon i vändplatsen och angör avlämningsytan som är utformad som en gångbana söder om 7-spelsplanen.

Större idrottsevenemang, exempelvis cuper, arrangeras mellan 5-10 tillfällen per år och lockar ca 500 besökare samtidigt. Vid cuper och helgmatcher kan det förekomma att matchbussar med spelare anländer till området. Parkering och vändslinga för matchbussar anordnas på en yta mellan 7-spels- och 11-spelsplanen.



Figur 6 Trafik i anslutning till parkering

Övrig motorfordonstrafik

Avfall och sophämtning

Idrottsplatsens soptunnor, papperskorgar och återvinningsstationer töms av idrottsplatsdriften samt mellanlagras för hämtning under ett särskilt skärmtak i därför avsedda kärl och i soptainer.

Platsen är placerad inom idrottsplatsens driftområde i anslutning till parkeringens vändplan för att hämtning med större fordon skall kunna ske utan att passera idrottsplatsens gångtor.

Parkeringens vändplan samt in- och utfart är anpassad för hämtningsfordon.

Om det visar sig att idrottsplatsens cafeteria behöver en fettavskiljare kan den monteras så att tömning kan ske av tömningsfordon via asfaltsytorna intill cafeterian.

Angöring till driftområde för IP och järnvägsanläggning

Infarten till idrottsplatsens driftområde ligger i direkt anslutning till vändplatsen.

Utryckningsfordon till järnvägsanläggningen, i detta fall brandbil, kan ta sig till anläggningens infart via parkeringens köryta. Infarten med grindar till järnvägsanläggningen är belägen vid parkeringens östra hörn.

Trafikverket angör spårområdet på samma sätt som brandbilen, med samma storlek på fordon. Parkeringsytan är utformad så att framkomligheten för drift- och utryckningsfordon kan säkerställas.

Trafiksäkerhet

Idrottsplatsen kommer att vara en målpunkt som särskilt lockar barn och ungdomar. Trafiksäkerheten blir därför extra viktig och idrottsplatsen har utformats särskilt med trafiksäkerheten i åtanke. Exempelvis har driftfordon har en egen instänglad yta närmast järnvägen med egna grindar därifrån till bollplanerna.

Parkeringen är placerad i utkanten av idrottsplatsen så att barnen inte behöver korsa samma yta som bilarna vistas på. Hämtning- och lämningsplatsen är också utformad intill en gångbana som fungerar som av- och påstigningsyta så att fotgängare inte ska behöva korsa något trafikflöde.

Tillkommande nya gång- och cykelbanor är breda och övergångsställena har mittrefuger som möjliggör för fotgängare att kunna stanna i passagen. Den nya busshållplatsen föreslås att utformas som dubbel stopphållplats (även kallat timglashållplats) vilket ökar trafiksäkerheten då bussen blockerar trafikflödet i båda riktningarna.

Idrottsplatser med permanent verksamhet är utpekade som särskilt viktiga ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det är därför viktigt att trafiksäkerheten även finns med i projekterings- och genomförandeskedena.