



TRAFIKANALYS

Tyresö centrala delar





Trafikanalys

Tyresö centrala delar
2007-02-05

Kund

Rodamco Sverige AB
Box 1333183 13 Täby

Konsult

WSP Stadsutveckling
SE-121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 8 688 60 00, Fax: +46 8 688 69 10
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se

Rapport
Lars Kiesel 08 - 688 63 25
WSP Stadsutveckling

Bilder/Layout
Magnus de Vries
WSP Stadsutveckling

Bakgrund

Tyresö kommuns centrala delar med centrum, skola och idrottsanläggningar ingår i kommunens olika planer för utbyggnad. Ishallar och simhallar ska byggas om och bli större. Tyresö centrum prövar olika utbyggnadsmöjligheter och därutöver finns ett allmänt önskemål om fler bostäder i de centrala delarna.

Föreliggande promemoria tar upp ett resonemang kring hur trafiken påverkas av pågående planer. Vidare behandlas och redovisas ett antal förslag och idéer om hur Tyresö centrala delar långsiktigt bör utvecklas ur ett trafik- och gatuperspektiv. Studien behandlar primärt biltrafiken och dess behov och konsekvenser.

Inga studier har gjorts avseende utveckling av gång- och cykeltrafiknätet. Inte heller busstrafiken har ingått i uppdraget att studera. Samråd har dock skett med företrädare för AB Storstockholms Lokaltrafik.

Övergripande vägnät

De allmänna vägarna Tyresövägen, väg 229, och Gudöbroleden, väg 260, trafikförsörjer Tyresö kommuns centrala delar. Korsningen mellan Tyresövägen och Gudöbroleden utgörs av en trafikplats med motorvägsstandard. Korsningspunkten mellan väg 229 och väg 260 sker planskilt men medger inte alla trafikrörelser. Huvudriktningen är till och från Stockholm. Trafiken mellan Tyresö och Haninge är hänvisad till det lokala gatunätet och belastar bl a Bollmoravägen och Tyresö centrum. Detta bl a också som följd av att Trafikplats Bollmora endast har västriktade ramper.

Det finns således ingen regional förbindelse mellan Haninge och Östra Tyresö. Alla trafikrörelser mellan dessa start- och målpunkter tvingas att nyttja Bollmoravägen. Denna väg får därmed en olycklig blandning av regional och lokal trafik. Samtidigt medför bristerna i det övergripande vägnätet att trafiken på Bollmoravägen är omfattande. Detta medför bland annat att Bollmoravägen belastas av genomfartstrafik.

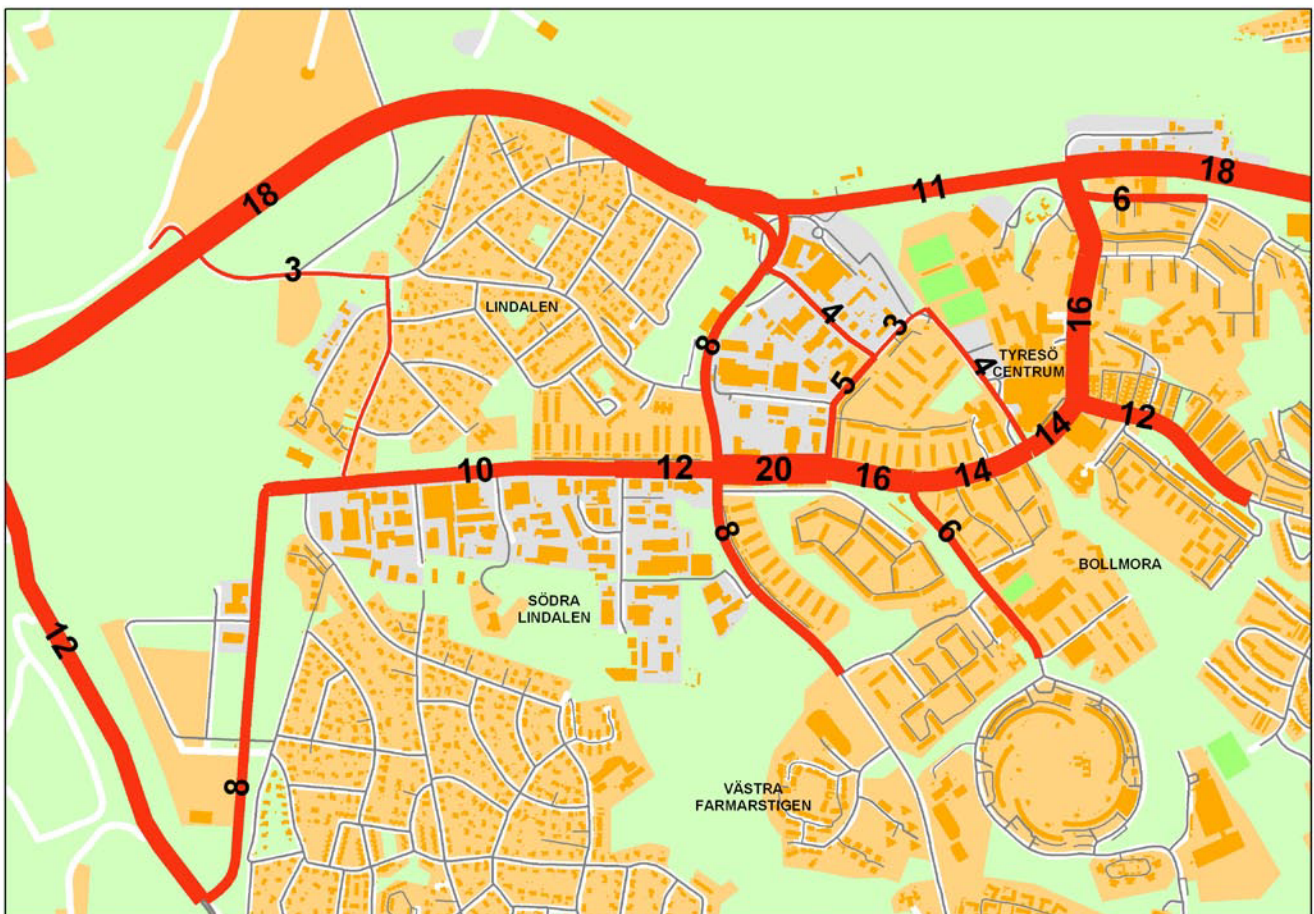


Fig Räknaende och skattade trafikflöden i 1000-tal år 2005, VAMD

Trafikbelastningen på Bollmoravägen överstiger trafikflödena på Tyresövägen och Gudöbroleden. För att kunna utveckla de centrala delarna av Tyresö bör Bollmoravägen avlastas trafik. Idag leder vägvisningsskyltarna på Tyresövägen kunder till Tyresö centrum att färdas via Bollmoravägen. För att kunna utveckla Tyresö centrala delar erfordras en minskning av trafikmängden på Bollmoravägen. Det är en grundläggande förutsättning i den planering och i de diskussioner som sker inom kommunen. Idag delas exempelvis Tyresö Centrum i en nordlig och sydlig del av Bollmoravägen.

Ytterligare en aspekt på utvecklingen av Tyresö centrala delar är att skapa ett lättorienterat gatunät kombinerat med förbättrad tillgänglighet. Kommunen har påbörjat arbetet med att utveckla Bollmoravägen till en stadsgata. I det framtida Tyresö centrum bör byggnaderna, entréer och platsbildningar samspela med gatorna till en positiv och välkomnande helhet. Denna helhet bör omfatta alla trafikslag och trafikantgrupper. Exempelvis utgör sportarenorna och den övriga kommunala servicen i området en stor målpunkt för såväl gång- och cykeltrafiken som kollektivtrafiken.



Foto Bollmoravägen

Intentionerna finns uttalade om att på ett bättre sätt knyta samman de bägge centrumdelarna. En viktig aspekt i denna strävan är bland annat att gång- och cykeltrafiken ska i plan kunna korsa Bollmoravägen på ett enkelt och säkert sätt. Detta kan endast ske om trafikmängden på Bollmoravägen minskas samt att genomfartstrafiken styrs undan till bland annat Tyresövägen. Nedan redovisas några förslag som kan avlasta Bollmoravägen trafik.

Nya butikslokaler och parkeringsplatser i kombination med fler bostäder medför en ökning av trafikstringen i Tyresö centrum. Det är viktigt att planeringen av de tillkommande bostäderna tar som utgångspunkt att trafiken kring ett kommuncentrum stundtals är mycket omfattande och att det finns inslag av tung trafik som måste trafikera de lokala gatorna.

Trafikavlastning Bollmoravägen

Trafikplats Skrubba

Idag kan trafiken inte färdas från Tyresövägen söderut på Gudöbroleden eller omvänt söderifrån på Gudöbroleden till Tyresövägen österut. Eftersom inte heller Trafikplats Bollmora har ostriktade ramper, dvs medger trafik till/från öster, sker allt trafikutbyte mellan Tyresö och Haninge via Bollmoravägen.

Samtidigt erhålles ett lättorienterat vägnät som på ett bättre sätt än dagens gatunät knyter an såväl befintlig som framtida stadsdelar i Nacka, Stockholm och Tyresö kommun.

En ny trafikplats på Tyresövägen möjliggör också en utveckling av stadsdelarna i Skrubba och Södra Lindalen utan att besvärande trafikökningar belastar dagens gatunät.

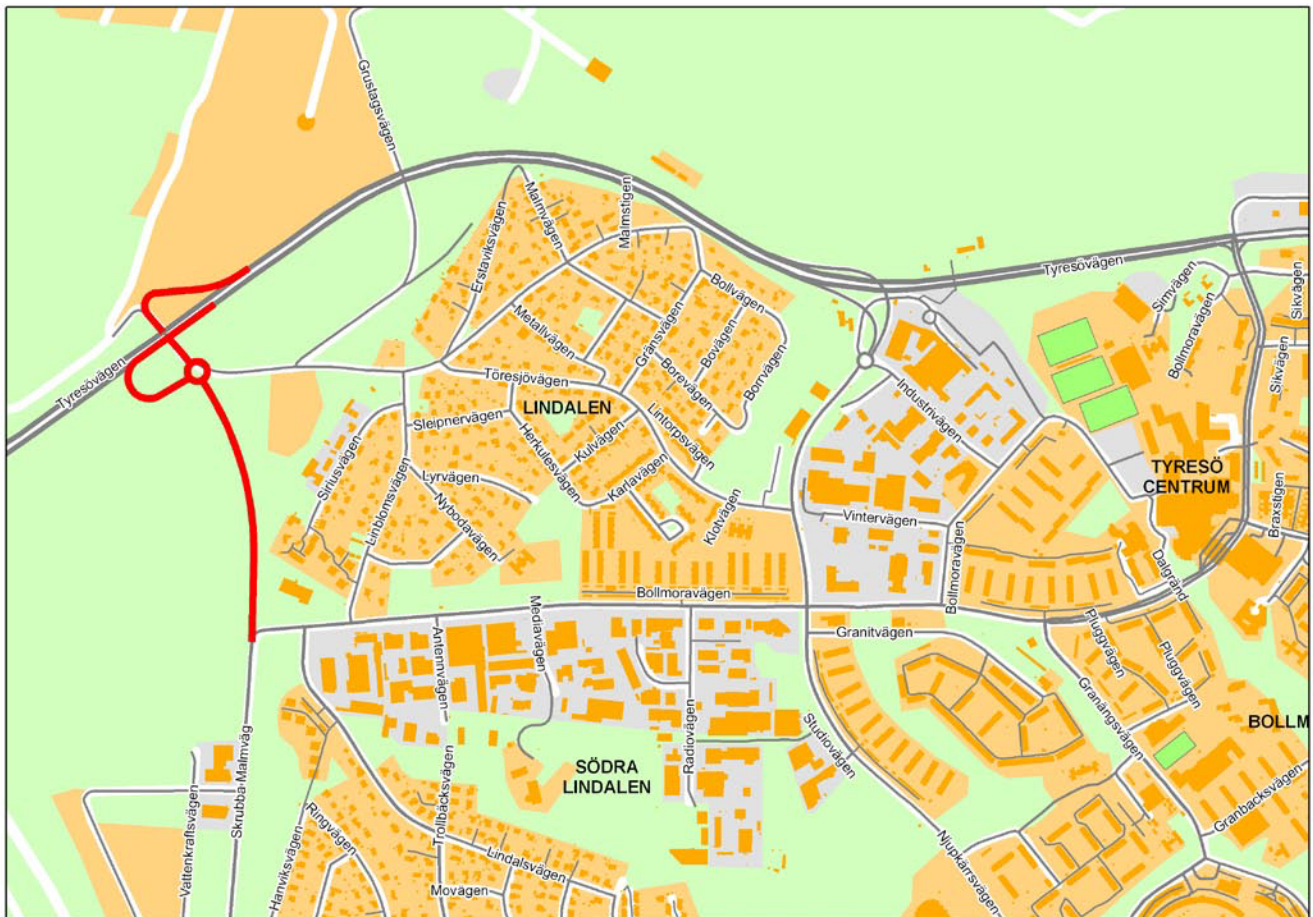


Fig Ny trafikplats norr om Skrubba

När Skrubba Malmväg förlängs norrut till Tyresövägen och en ny fullständig trafikplats anläggs leds all trafik mellan östra Tyresö och Haninge via denna trafikplats. Därmed kan genomfartstrafiken i Lindalen elimineras och trafikbelastningen på Bollmoravägen reduceras med uppskattningsvis 2 000 fordon per dygn.

Skrubba Malmväg kommer att få ta över Bollmoravägens funktion som genomfartsgata. Utformningen av vägen förutsätts ta hänsyn till detta och dess trafiktålighet kan därmed anses bli hög.

Dalgränd förlängd till Tyresövägen

Dalgränd utgör en viktig centrumgata. Dess utformning indikerar inte gatans betydelse för Tyresö centrum. Anslutningen till Bollmoravägen är anonym trots att det sker via en centralt placerad korsning.

Tyresö centrum har en större andel parkeringsplatser i anslutning till Dalgränd. Även ishall, Bollmoravallen samt Forellskolan nås via Dalgränd. För att avlasta Bollmoravägen centrumknuten trafik kan Dalgränd förlängas till Tyresövägen och erhålla en ny anslutning.

Anslutningen med Tyresövägen föreslås utformad som en cirkulationsplats. Nivåerna på Tyresövägen stämmer väl överens med de nivåer som finns i dalstråket. Från den föreslagna korsningspunkten och österut mot Bollmoravägen kan hastighetsnivån på Tyresövägen sänkas vilket skulle minska bullret.



Fig Dalgränd förlängs till Tyresövägen

Detta skulle märkbart öka tillgängligheten för Tyresö centrum men också för kommunens stora sportcentra. Samtidigt skulle förslaget medge en utbyggnad av bostäder i det centrala dalstråket utan att trafiken på det omgivande gatunätet nämnvärt måste öka.

Dalgränd har idag ca 4 000 fordon per dygn vid Bollmoravägen. Med en förlängd Dalgränd kommer trafiken att minska på Bollmoravägen och den södra delen av Dalgränd. Den nya anslutningen till Tyresövägen bedöms få en trafikbelastning kring 5 000 fordon per dygn. Uppemot 3 000 av dessa bilrörelser bedöms idag belasta Bollmoravägen.

Förslag till framtida gatunät

Dalgränd föreslås omvandlad till en modern centrumgata och förlängas till Tyresövägen där den erhåller en ny anslutning utformad som en cirkulationsplats. Till den nya centrala gatan som förstärker riktningen i landskapsrummet kopplas Björkbacksvägen. Dalgränd bör utformas som en centrumgata med tydlig struktur och funktion. Idag har den en undanskymd lokaliserings och otydlig gestaltning. I ett framtida centralt gatunät bör alla trafikanter kunna utläsa gatans funktion och hur samspelet mellan de olika trafikantgrupperna ska ske.

Tyresövägen har idag ca 11 000 fordon per dygn väster om Bollmoravägen. Vägens gestaltning och uttryck indikerar dess funktion men även att det är en motorväg. I samband med att Tyresö växer och den centrala delen utvecklas bör en omdaning av Tyresövägen ske. Den bör fortsättningsvis vara en kapacitetsstark förbindelse men den bör i större utsträckning kunna inlemmas i bebyggelsestrukturen och ges en mer urban karaktär. Detta skulle också öka orienterbarheten för trafikanterna.



Fig Framtida trafiknät

En möjlighet att integrera de olika kvarter och verksamheter som på längre sikt kommer att finnas i centrala Tyresö kan vara att knyta samman Björkbacksvägen och Simvägen via en lokal gata. Om denna länk behövs och i så fall när den bör byggas blir en fråga som får diskuteras i den fortsatta planeringen för området.

Trafiksignalen föreslås utgå i korsningen Tyresövägen/ Bollmoravägen och ersättas med en cirkulationsplats. Med nya korsningspunkter i form av cirkulationsplatser vid Sikvägen och Dalgränd kommer trafiken till centrala Tyresö att delas upp i tre jämbördiga korsningspunkter. De tre korsningarna samverkar till en jämn trafikrytm på Tyresövägen samtidigt som de

underlättar för trafikanter såväl öster- som västerifrån att finna gena och tydliga vägval till de olika delarna i centrala Tyresö.

Tyresövägen bör även framgent utformas med fyra körfält för att säkerställa en godtagbar framkomlighet för den genomgående trafiken.

Dalgränds anslutning till Tyresövägen ger en stor avlastning på Bollmoravägen men bidrar också till att ge Tyresö centrum en tydlig centrumtillfart. Detta är en viktig del i utvecklingen av Tyresö centrum som idag saknar en tydlig huvudangöring.

Korsningspunkten mellan Industrivägen och Björkbacksvägen måste stramas upp och göras tydlig. Idag är korsningen stor och sikten är begränsad samtidigt som hastigheterna är stundtals höga. Den parkering som idag sker utmed gatan bör finnas kvar men med smärre begränsningar i dess utbredning.

Med ett framtida gatunät enligt föregående sida kommer tillgängligheten för Tyresö centrala delar att öka. Bollmoravägen, Björkbacksvägen, Simvägen kommer att tillsammans med Dalgränds norra del att utgöra de viktiga tillfartsvägarna.

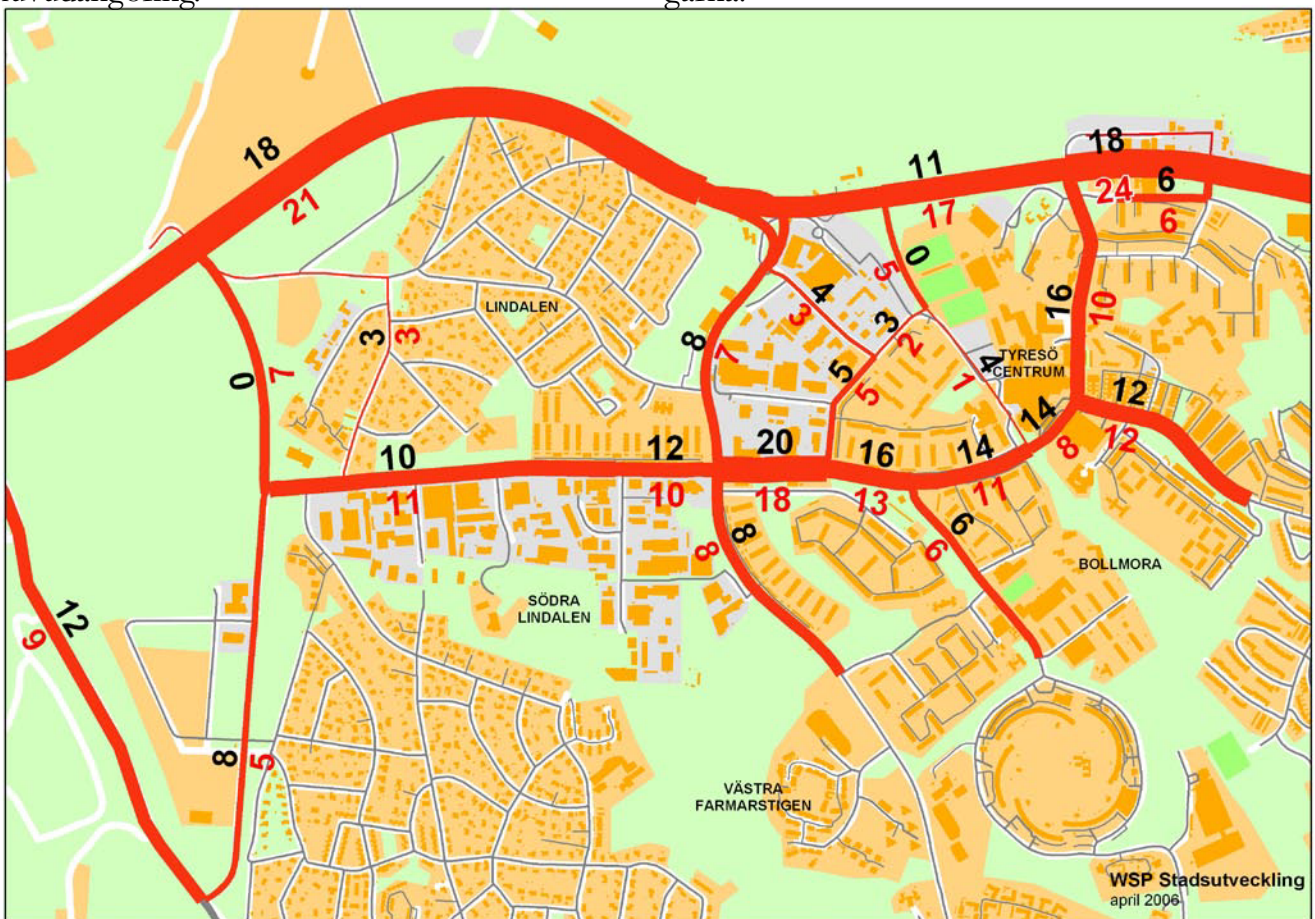


Fig Trafikflöden i 1000-tal. Dagens trafikflöden visas med svart text. Dagens trafik fördelad på föreslaget trafikinät visas med röd text.

Björkbacksvägen och Industrivägen bör ses som gator i ett framtida Tyresö centrum. Verksamheterna kring Industrivägen kommer att utvecklas även om en viss genomfartstrafik avlastas gatan. Björkbacksvägen utgör idag och kommer även framgent utgöra en viktig angringsväg till Tyresö centrum.

Dalgränds södra del utgör den viktiga länken mellan den norra och södra centrumdelen. För att Tyresö centrum ska fungera som en helhet måste korsningspunkterna Bollmoravägen-Dalgränd och Bollmoravägen- Myggdalsvägen kunna ges en prägel av dess funktioner inom Tyresö centrum.



Idag främjas den stora genomgående trafikströmmarna. Med avlastande förbindelser utanför Tyresö centrala delar kan trafiken på Bollmoravägen minska. Denna effekt bör nyttjas till att ge Bollmoravägen en gestaltning och utformning som kommunens verkliga stadsgata.

På en stadsgata förekommer genomfartstrafik men den prioriteras ej utan får inordnas i de mer lokala angöringsbehovens krav på åtkomlighet.

Även kollektivtrafiken och de oskyddade trafikanternas krav och behov spelar här en viktig roll för att helheten ska bli positiv. Bollmoravägen tros inte kunna inrymma angöringsplatser utmed kantstenslinjen. Även om detta utgör ett vanligt inslag på en stadsgata. För detta är trafiken för omfattande och gatan för smal.

Trafiken till/från Krusboda och Fårdala leds via Bollmoravägen vid Tyresö centrum. Det finns inga alternativa färdvägar. Trafiken på Myggdalsvägen i omedelbar anslutning till Bollmoravägen uppskattas till omkring 11 000- 12 000 fordon per dygn.

Trafikstrukturen i kommunen är uppbyggd kring uppsamlade gator med omkringliggande bebyggelse. Det finns få eller inga tvärgående gator mellan de större bostadsområdena.

En betydande trafikström på Bollmoravägens centrala del utgörs av trafiken till/från Myggdalsvägen. De ca 12 000 fordonen som trafikerar Myggdalsvägen fördelar sig relativt jämt norrut respektive söderut på Bollmoravägen.

För att ytterligare säkerställa att trafiken på Bollmoravägen minskar på delen vid Tyresö centrum kan olika åtgärder övervägas i korsningen mellan Myggdalsvägen/Bollmoravägen. Möjligheterna till att tidssätta trafiksignalen så att trafikströmmen mellan Myggdalsvägen och Bollmoravägen norrut prioriteras är en åtgärd. Korsningspunkten omhändertar dock stora gång- och cykelflöden vilket särskilt måste beaktas. Även framkomligheten för busstrafiken måste säkerställas när olika åtgärder vidtas



Framtida trafikflöden

Tyresö kommun utgör en av Stockholms län mest expansiva kommuner. En omfattande utveckling sker sedan ett par år i bland annat Tyresö Strand och i Östra Tyresö. Här förväntas en fortsatt utveckling ske. I kommunens prognoser anges att befolkningen i dessa stadsdelar inom de närmsta 15 åren kan komma att öka från idag ca 6 000 personer till 9 500 personer.

Tyresövägen utgör den enda förbindelsen mellan dessa stadsdelar och övriga kommunen varför den huvudsakliga trafikökningen som denna bostadsutbyggnad medför kommer att belasta denna väg.

En del av bostadsutbyggnaden kommer att ske i form av permanentning av fritidshus vilket innebär att trafikökningen inte blir lika stor som vid utbyggnad av exploateringsområden.

En översiktlig bedömning av trafikökningen på Tyresövägen som följd av den skisserade utvecklingen enligt ovan visar på tillkommande ca 5 000- 6 000 fordon per dygn.

I programmet för Tyresö centrala delar anges utbyggand av centrumlokaler med ca 10 000 kvadratmeter och ca 600 lägenheter. Även denna utbyggnad kommer att medföra ökade trafikflöden. Mot bakgrund av att de föreslagna lägenheterna ligger centralt i kommunen och att de har god kollektivtrafikförsörjning bedöms de komma att få ett lågt alstringstal. I redovisningen nedan har antagits att de 600 lägenheterna alstrar ca 2 000 fordon per dygn.

Tillkommande centrumlokaler har antagits medföra en ökning av trafiken med ca 2 500 fordon per dygn. Totalt bedöms ett genomförande av programmet komma att medföra en trafikökning kring 4 000- 4 500 fordon per dygn. Den ökning i trafikflödena som programmet medför kommer i huvudsak att belast Dalgränd med dess förlängning och anslutning till Tyresövägen.



Nedan redovisas en bedömning av hur tillkommande trafik (~15 års sikt) fördelar sig på gatorna kring Tyresö centrala delar.

En del av den trafikökning som tillkommande handelsytor alstrar är att hänföra till de nya kunder som den tillkommande bebyggelsen i Tyresö Strand och Östra Tyresö ger underlag för. De östra delarna av Tyresö får med den nya infarten till centrum via Dalgränds förlängning en genare och tydligare infart till den större centrumparkeringen.

Med den föreslagna nya anslutningen till Tyresövägen i Dalgränds förlängning kan således en stor del av den befintliga men också tillkommande centrumknutna trafik ges alternativ till Bollmoravägen.

Tyresövägen utgör en infart/genomfart som byter karaktär på sträckan förbi Tyresö centrum. Från en ren motorvägsstandard till en tvåfältig kommunal huvudgata. Med den föreslagna cirkulationsplatsen kan framtida trafikflöden omhändertas på ett ordnat och trafiksäkert sätt samtidigt som Bollmoravägen avlastas



Fig Tillkommande trafik som följd av program för Tyresö Centrum, juni 2006. Trafikflöden i 1000-tal.

Även bostadsutbyggnader i Nacka kommun medför ett ökat kundunderlag för Tyresö centrum. Även denna kundtrafik kommer efter det att en ny trafikplats byggts ut väster om Lindalen att med stor sannolikhet färdas via Tyresövägen till/från Tyresö centrum.

genomfartstrafik. Detta ger Bollmoravägen förutsättningar att gestaltas om till en stadsgata med stor prioritet på gång- och cykeltrafikanternas säkerhet och kollektivtrafikens framkomlighet.

Tyresö centrum -angöring och parkering

Norra parkeringen

Tyresö centrum föreslås utbyggd såväl mot öster, norr som i söder. Utbyggnaden mot öster medför att dagens parkeringshus kan komma att utgå. För att ett centrum ska fungera väl måste de parkeringsområden som kunderna ska nyttja var samlade till ett eller ett par lättåtkomliga och stora platser. Den norra parkeringen mellan Dalgränd och Forellskolan kan komma att inrymma uppemot 700 parkeringsplatser. Om framtida simhall och ishall utformas på ett optimalt sätt kan ett samnyttjande av parkeringsplatser ske mellan de olika verksamheterna. Den norra parkering som utgörs av markparkering kommer att bli lättöverskådlig och enkel att nå och hitta till.

Gångavstånden för de längst från centrum belägna platserna tenderar att bli långa. Om en framtida omdaning av Forellskolan sker bör ytterligare parkeringar till centrum prioriteras. Alternativt omlokaliseras en del av parkeringsplatserna så att avstånd till centrumet blir kortare.

Den norra parkeringen kommer att kunna få en tydligare centrumentré från parkeringen i och med att parkeringshuset utgår och ersätts med butikslokaler. Denna entré kommer även att på ett attraktivt sätt kunna knytas an till kommunens gång- och cykelvägnät.



Fig Norra centrumparkeringen med ny centrumentré

Södra parkeringen

Tyresö centrums södra parkering har och kommer även fortsättningsvis att ha sin anslutning till Myggdalsvägen. Parkeringen som är helt överbyggd kan endast marginellt förändras. Vissa funktioner som idag nyttjar garaget kan flyttas och ytorna i viss mån omdisponeras. Större tillskott av parkeringsplatser kan dock inte ske här. Undantaget är om ett garageplan kan byggas under den föreslagna bebyggelsen i samband med utbyggnad av centrumet söderut.

Det som dock bör åstadkommas är en tydligare angöring till parkeringen och att den graderas upp som en viktig centrumfunktion. Myggdalsvägen har en stor trafikbelastning varför det endast finns begränsade möjligheter till förändringar på vägen.



Foto Norra parkeringen idag



Bollmoratorget

Ett stort centrum behöver inte enbart ett tillräckligt stort antal parkeringsplatser. Det erfordras också möjligheter till snabba och kortare stopp och angöringar. Bollmoratorget utgör en sådan plats som är lämplig för denna centrumfunktion. Dels är torget centralt beläget och såväl den södra som den norra delen av centrumet ligger inom korta gångavstånd dels kan inte mer än ca 110 platser rymmas här vilket är för lite för att bli en alternativ centrumparkering.



Foto Bollmoratorget idag

Bollmoratorget belastas idag av ett stort antal distributionsangöringar. Dessa kan komma att utgå om en centralt belägen distributionsplats kan ordnas på annan plats. Om inte alla lastkajer utgår bedöms antalet dock komma att begränsas varför korttidsangöringen på Bollmoratorget kan utvecklas dock med något färre parkeringsplatser.

Entréer till Tyresö centrum från Bollmoratorget bör bli tydligare för att korttidsangöringen ska fungera väl.

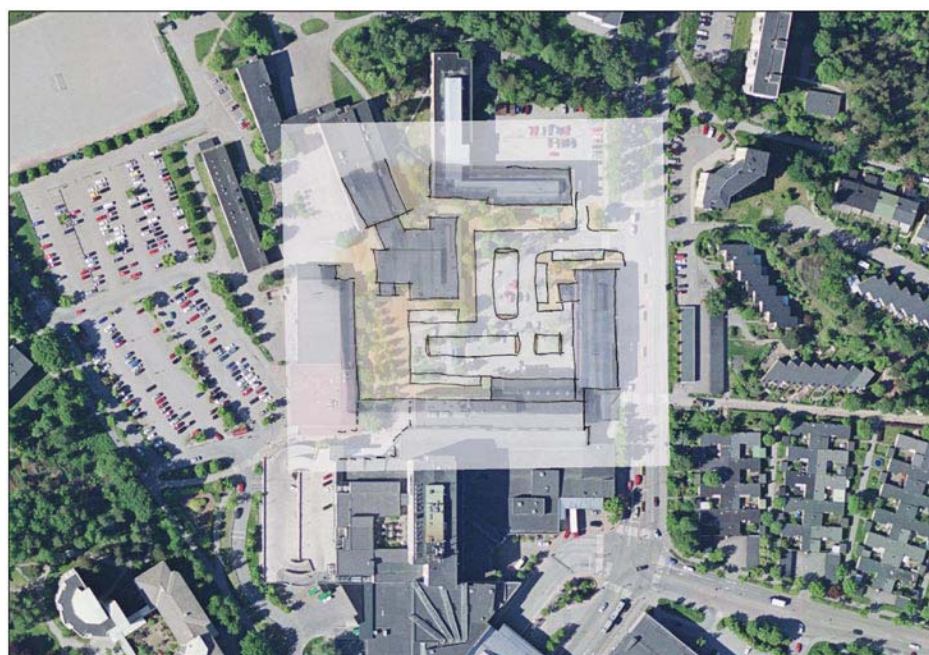


Fig Bollmoratorget som centrumtorg med korttidsparkering



Distributionstrafik

Ett centrum måste finna en balans i strukturen som underlättar för kunder att röra sig och hitta, samt möjligheterna till angöring och enkel logistik för varuleveranser och omhändertagande av avfall etc..

För Bollmoratorget finns en ambition att minska på distributionstrafiken. Ut mot Bollmoravägen finns ett antal angöringsplatser för distributionstrafik. För att tydliggöra centrumets kundentréer och förbättra Bollmoravägens gestaltning till att mer bli ett urbant gaturum eftersträvas så få angöringsplatser som möjligt mot gatan. Alla platser kan dock inte av interna logistiska skäl utgå. Det är då viktigt att dessa kvarvarande lastangöringar ges en medveten gestaltning med stor hänsyn till den allmänna miljö som de är placerade i.

Detta gäller även för de lastangöringar som sker söder om Myggdalsvägen. Här finns dessutom infart till en stor centumparkering. Distributionstrafiken är en förutsättning för ett centrums fortlevnad. Det får inte vara för krångligt eller medföra stora risker för chaufförer att angöra exempelvis lastkajer i området. Framförallt är detta en viktig aspekt vid de lastangöringarna som erfordrar backningsrörelser över gång- och cykelstråk.

En utökning av den lastgård som finns utmed Dalgränd utgör en viktig del i utvecklingen av Tyresö centrum. I och med att parkeringshuset föreslås utgå och ersättas med butikslokaler kan en större lastgård beredas plats. Distributionstrafiken förutsätts nyttja den föreslagna förlängningen av Dalgränd från Tyresövägen vilket avlastar de övriga kommunala gatorna tung trafik.

Vid den centrala lastgården ordnas erforderligt antal angöringar för centrumets butiker och verksamheter. Lastgården eftersträvas en utformning så att trafikrörelser på Dalgränd minimeras. Rangering ska i möjligaste mån rymmas inom lastgården. Detta ställer krav på lastgårdens organisation och storlek. Med en central lastgård kan samordningsfördelar i form av gemensamma lastplatser ske. Större dagligvarubutiker erfordrar dock även egna lastkajsplatser. Lämpligen ordnas centralt omhändertagande av sopor med containerlastar vid lastgården.

Lastgården är med sin placering utmed Dalgränd en del av centrumets ansikte utåt. Det finns alltid en risk i att välorganiserade lastgårdar övergår till allmänt skräpiga bakgårdar. Delvis kan den utbyggda lastgården byggas in eller döljas bakom partiellt plank.



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