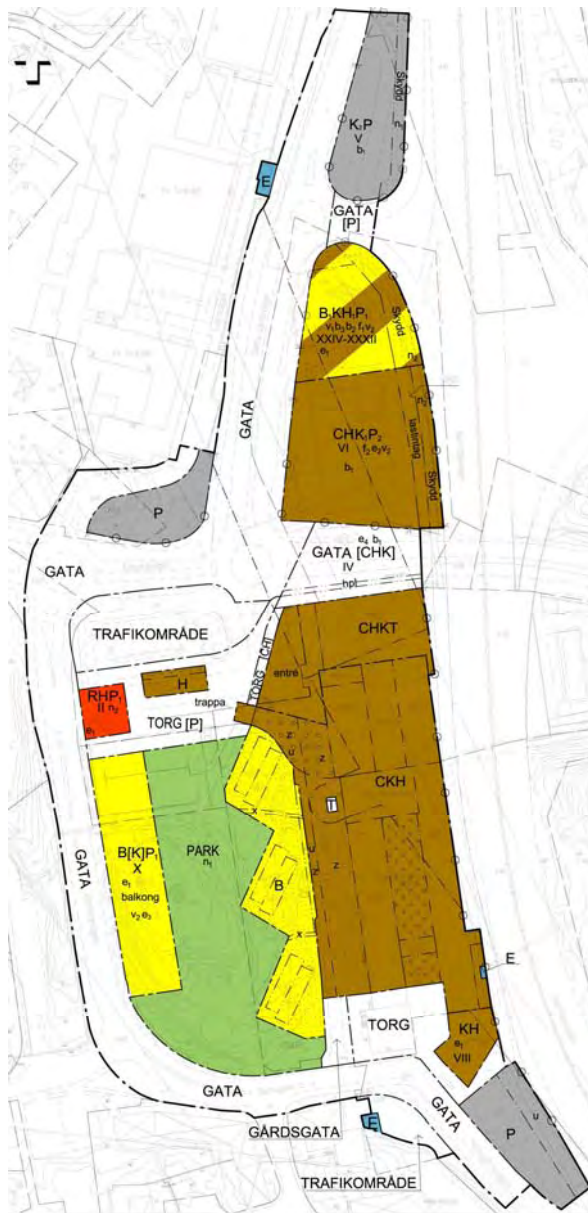




TRAFIKUTREDNING

Tillhörande detaljplan för utbyggnad av Mörby Centrum i
Danderyds kommun, Stockholms län

PM trafik- detaljplan för Mörby centrum



Beställare:

Lisa Rabén

Danderyds kommun

Johan Ejbe

Danderyds kommun

Konsult

Ann Storkitt

Tyréns Region Öst, uppdragsansvarig

Björn Hansson

Tyréns Region Öst

Arvid Gentele

Tyréns Region Öst

Uppdrag: PM trafik Mörby centrum

Uppdragsnummer: 212 404 G

Innehållsförteckning	sid
Sammanfattning	5
Inledning	7
Ökad trafik och ökat parkeringsbehov	8
Utvidgning av centrum	8
Parkeringsbehov idag och i framtiden	8
Trafikalstring från framtida centrum	9
Ökad trafikbelastning.....	10
Framtida trafiksituation	13
Busstrafik	15
Beskrivning av trafikfunktioner i detaljplaneförslaget	18
Gatunätet i stort.....	18
Gång och cykeltrafik.....	18
Busshållplatser	18
Taxi, angöring och korttidsparkering.....	19
Parkeringar och parkeringsanslutningar	19
Distributionstrafik	21
Mörbyleden utformning.....	21
Sänkning av Mörbyledens nivå.....	22
Edsviksvägens utformning.....	24
Gamla Landsvägens utformning.....	24
Golfbanevägens/ Golfvägens utformning	25
Mörbygårdsvägens utformning	26
Golfvägens gårdsgatan	27

Bilagor

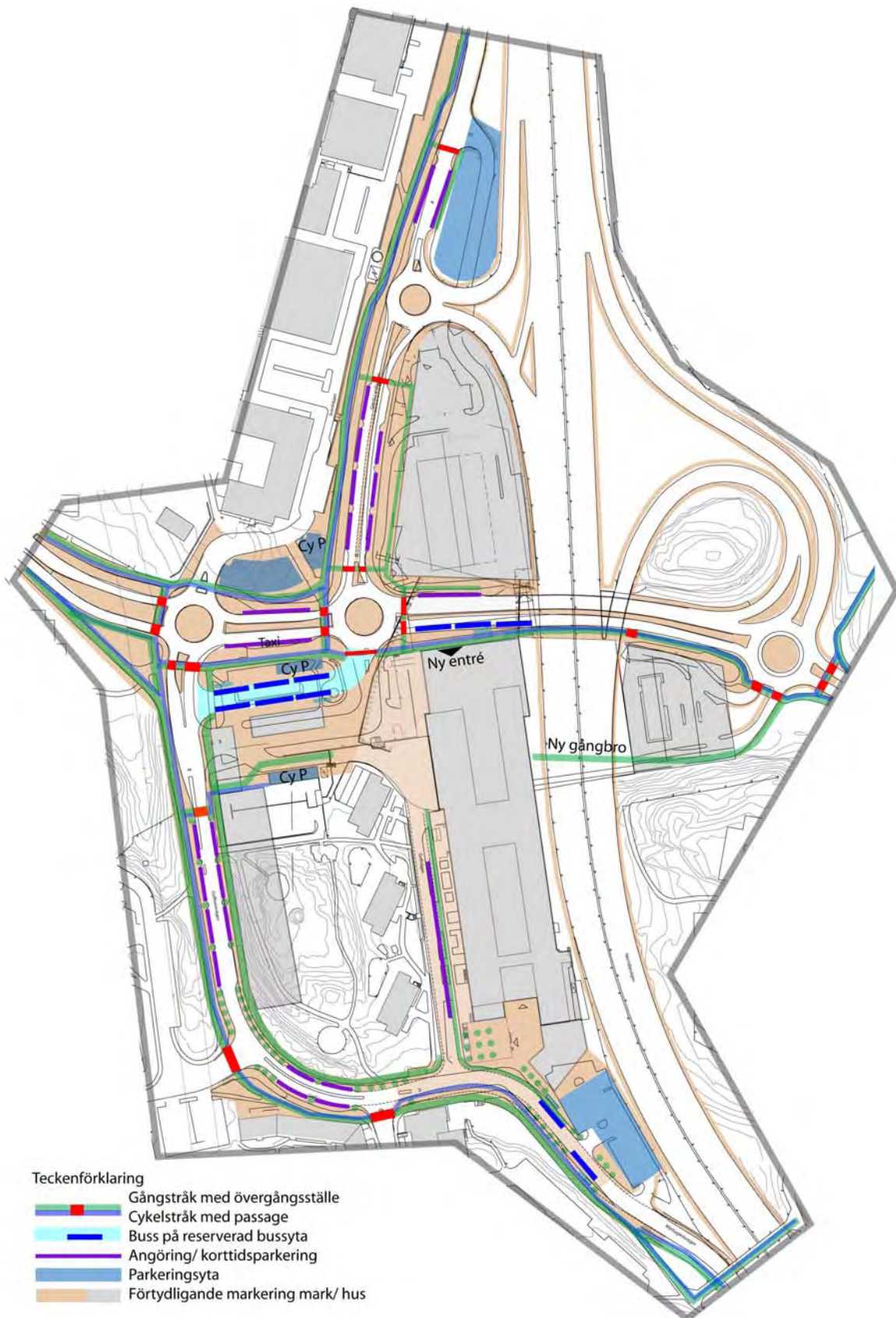
- Bilaga 1 Nuvarande trafikflöden kring Mörby centrum
- Bilaga 2 Nuvarande trafikflöden vid simulering av tre centrala korsningar längs Edsviksv/ Mörbyl
- Bilaga 3 Inkommande framtida flöden till simulering
- Bilaga 4 Framtida trafiksituation med ett körfält i Edsviksvägens tillfart till korsningen med Gla Landsvägen
- Bilaga 5 Framtida trafiksituation med två körfält i Edsviksvägens tillfart till korsningen med Gla Landsvägen

Underlag

- Planer och sektioner för kringliggande gator, Ramböll 2009
- Tillkommande ytor i samrådsutgåva till detaljplan, Danderyds kommun 2009-02-24
- Konsekvenser av utbyggnad av centrum över Mörbyleden, Tyréns AB 2008-12-12
- Trafikräkning i gator kring Mörby centrum, Vägverket konsult 2008-11-30—2008-12-06
- Sammanfattande trafikutredning Mörby centrum, Tyréns AB 2007-10-12

PM trafik – dpl Mörby centrum

Figur: Förslag till omdaning av gatorna kring Mörby centrum



Sammanfattning

Utställningshandling för en ny detaljplan över Mörby centrum har sammanställts under våren 2009. Detta är en teknisk beskrivning av trafikförutsättningar och trafikkonsekvenser vid utvidgning av Mörby centrum.

Ökat parkeringsbehov

Nuvarande ytor för handel och kontor i Mörby centrum är ca 32 000 kvm. De tillkommande ytorna för handel och kontor omfattar ytterligare knappa 50 000 kvm. Därtill planeras för ca 200 nya lägenheter.

Inom centrumdelen planeras för totalt 1 633 bilplatser. Detta skulle ge en sämre behovstäckning, d.v.s. lägre parkeringsstandard, än i nuvarande centrumanläggning. En förutsättning är också att parkeringsanläggningarna samnyttjas mellan de olika verksamheterna. För att behålla nuvarande standard, vid oförändrade bilresevanor, behövs ca 1 860 bilplatser kring centrum eller ytterligare ca 230 bilplatser.

Ökad trafikbelastning

Utbyggnaden av centrum kommer att leda till ökad trafikbelastning. Trafikalstringen av Mörby centrum beräknas bli dubbelt så stor som för nuvarande centrum. Simuleringen visar att det idag inte finns några problem med framkomligheten kring korsningarna. Med den framtida trafiken och nuvarande gatuutformning uppstår kapacitetsbrist i västra tillfarten till korsningen Edsviksvägen/Mörbyleden – G:la Landsvägen /bussanslutningen och i parkeringshusets anslutning till Mörbyleden öster om E18.

Möjlighet finns att förbättra kapaciteten i systemet genom att bredda till två körfält i västra tillfarten till korsningen mellan G:la Landsvägen – Edsviksvägen/ Mörbyleden och utfarten från den framtida utökade parkeringsanläggningen öster om E18. Vid simuleringar med dessa förändringar gjorda flyter trafiken utan större problem, men kortare fördröjningar uppkommer då och då i systemet. Nästa kritiska punkt i systemet tycks vara Mörbyledens östra och västra anslutningar till cirkulationsplatsen öster om E18. Utrymme finns för att bredda även dessa två tillfarter till dubbla körfält.

Gång- cykel- och mopedtrafik

Nuvarande gång- och cykelstråk behålls. Den största skillnaden är en ny entré till centrum från södra sidan av Mörbyleden. Utanför entrén ska gående och cykelströmmar korsa varandra och ytans utformning måste studeras detaljerat. Öster om E 18 går distributionstrafiken in till centrum över gång- och cykelbanan i en snäv vinkel.

En ny gångbro föreslås mellan nuvarande centrumkvarter och tillkommande parkeringshus öster om motorvägen. Gående kan också passera över Mörbyleden i den nya centrumbyggnaden. Det kommer dock inte att vara möjligt under alla tider på dygnet.

Inga övergångsställen markeras för gångpassage över bussarnas körytor. Gångpassage föreslås endast markeras med en avvikande beläggning.

Cykelparkering kan ordnas på och kring torget. Parkering för mopeder kan anordnas vid Svärdvägens södra del.

Busstorg

Befintligt hållplatsläge för två norrgående ledbussar längs Mörbyledens södra kant utvidgas till att rymma tre ledbussar. Dessutom skapas två hållplatslägen, med tre ledbussar i varje, i en bussyta på torget.

Taxi, angöring och parkering

Taxi hänvisas till Edsviksvägens södra kantsten mellan Golfbanevägen och Gamla Landsvägen. Taxi-passagerare till och från centrum behöver inte passera Edsviksvägen.

Angöring kan ordnas på norra sidan om Mörbyleden och Edsviksvägen, totalt ca 80 meter. Dessutom kan korttidsparkering tillåtas längs Gamla Landsvägen, Golfbanevägen och Golfvägen.

Av nuvarande parkeringsdäck under E18 behålls ca 280 bilplatser. Därtill kommer ca 500 nya bilplatser i ett parkeringshus öster om E18. Inom den nuvarande OKQ8-tomten planeras en allmän parkering omfattande 260 bilplatser med anslutningar både till Mörbyleden och Gamla Landsvägen och en för bostäderna i höghuset omfattande 90 bilplatser. Ytan norr om anslutande ramper från södergående körfält E18 reserveras för parkeringshus med ca 140 bilplatser.

Gatornas utformning

Huvuddragen i gatusystemet kring Mörby centrum behålls. För att klara sammanbyggnaden mellan gamla och nya centrumkvarteren måste en del av Mörbyleden sänkas.

Gatornas framtida utformning är mer ytsnål än idag och detta bör leda till lägre hastigheter kring de två cirkulationsplatserna på Mörbyleden. Lägre hastigheter ökar bilisternas benägenhet att stanna och släppa över gående.

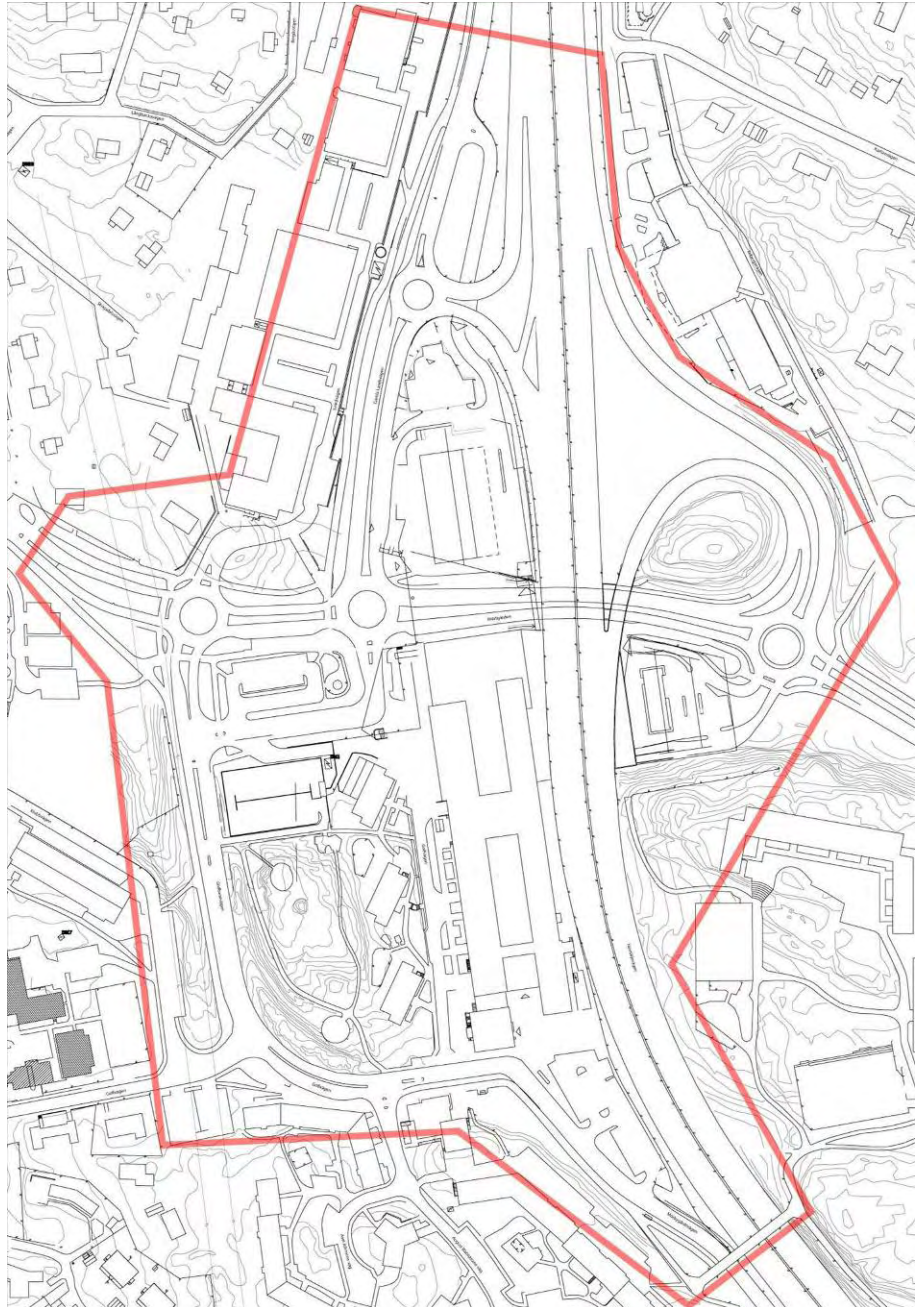
Den östra delen av Golfvägen föreslås utformas som gårdsgata med snåla mått och utan kantsten. Eventuellt kan Mörbygårdsvägen ges en integrerad utformning tillsammans med torget, s.k. shared space.

Inledning

I Danderyd kommuns översiktsplan ingår Mörby centrum som kommuncentrum/ kommundelscentrum i ett av kommunens utvecklingsområden. Utställningshandling för en ny detaljplan över Mörby centrum har sammanställts under våren 2009.

Trafikförutsättningar och trafikkonsekvenser vid utvidgning av Mörby centrum beskrivs i detta PM. Utredningsområdet är större än detaljplaneområdet.

Figur:
Utredningsområdet



Ökad trafik och ökat parkeringsbehov

Utvidgning av centrum

Nuvarande centrumkvarter innehåller:

- 18 000 kvm kommersiella lokaler,
- 14 000 kvm kontor och
- ca 130 lägenheter.

Centrumet planeras att utvidgas norrut på OKQ8- tomten med en överdäckning över Mörbyleden, nytt parkeringshus på östra sidan av E 18, bullerskydd söder om centrum, nya bostadshus öster om Golfbanevägen där nuvarande parkeringsanläggning ligger och nya hållplatslägen för bussarna norr om centrum. På OKQ8- tomten planeras för både bostäder, kontor och kommersiella lokaler och på ytan norr därom (norr om rampanslutningen till E18) planeras för kompletterande parkeringar.

Totalt ca 75 500 kvm tillkommer, fördelade på:

- 4 500 kvm livsmedel
- 18 000 kvm övriga kommersiella lokaler
- 27 000 kvm kontor och
- 200 lägenheter (28 000 kvm).

Parkeringsbehov idag och i framtiden

Parkeringsbehovet beräknas för detaljplanens område. Befintliga parkeringsanläggningar omfattar ca 785 bilplatser.

Med de p-tal som anges i detaljplanen, se nedanstående tabell, beräknas det nuvarande parkeringsbehovet till 1 160 bilplatser. D.v.s. behovstäckningen är idag ca 68 %. Eftersom tillgången på parkeringsplatser idag anses god kan samnyttjandet anses ge tillräckligt god standard.

Tabell: Föreslaget parkeringsbehov för olika verksamheter enligt detaljplanen

Verksamhet	Bilplatser/ kvm el lgh
livsmedel	0,060 bpl/kvm
övrig handel	0,040 bpl/kvm
kontor	0,015 bpl/kvm
bostäder	1 bpl/ lgh

Tabell: Beräknat bilplatsbehov för centrumområdet

Parkeringsbehov	Befintligt			Planerat				Oförändrad standard
	Ytor, m2	P-behov	Bilplatser	Tillk,m2	Totalt,m2	P-behov	Bilplatser	
<i>Kommersiella ytor</i>					0			
<i>livsmedel</i>	5 000	0.060	300	4 500	9 500	0.060	570	
<i>övriga butiker</i>	13 000	0.040	520	18 000	31 000	0.040	1 240	
<i>Kontor</i>	14 000	0.015	210	27 000	41 000	0.015	615	
Summa	32 000		1 030	49 500	81 500		2 425	
<i>Lägenheter</i>	13 000		130	28 000	41 000		330	
Summa	45 000			77 500	122 500			
Summa bilplatsbehov			1 160				2 755	
Antal parkeringsplatser			785				1633	1864
Behovstäckning			0.68				0.59	0.68

PM trafik – dpl Mörby centrum

Med utbyggnad av centrum beräknas parkeringsbehovet öka till 2 755 bilplatser utan samnyttjning. Inom centrumdelen planeras för totalt 1 633 bilplatser. Detta skulle ge en sämre behovstäckning, d.v.s. lägre parkeringsstandard, än i nuvarande centrumanläggning. En förutsättning är att parkeringsanläggningarna samnyttjas mellan de olika verksamheterna.

För att behålla nuvarande standard, vid oförändrade bilresevanor, behövs ca 1 860 bilplatser kring centrum eller ca 230 fler bilplatser än vad som visas i detaljplanen. Beräkningen tar inte hänsyn till behovet av infartsparkering.

Placering av parkeringsanläggningarna visas nedan under Parkeringar och parkeringsanslutningar.

Tabell: Framtida parkering kring Mörby centrum

Parkeringsanläggning	Antal	Amn
Ny parkering norr om ramp	140	
Nya bostäder ovanpå ny centrumbebyggelse	90	boende
Garage i ny centrumbebyggelse	260	
Nytt parkeringshus öster om E18	500	
Under E18	280	
Korttidsparkering norr om Edsvägen	28	
Angöring/korttidsparkering längs gator	88	
Nya bostäder längs Golfbanevägen	110	boende
Garage i nuvarande centrumbebyggelse	77	
Korttidsparkering söder om centrum	60	
Summa	1633	

Trafikalstring från framtida centrum

Med antagande om att bilplatser för livsmedel omsätts sex gånger per dygn, övrig handel fyra gånger per dygn, kontor två gånger per dygn samt lägenheter 1,3 gånger per dygn har trafikstringen av centrumkvarteren beräknats.

Utgående från kvadratmeter verksamheter i nuvarande och framtida Mörby centrum beräknas trafikstringen öka till det dubbla. I beräkningen ingår inte de två bensinstationer som idag finns vid Mörby centrum och som kommer att ersättas då centrum utvecklas. Om dessa tillsammans med återvinningsstationen antas alstra ca 2 000 fordon/dygn kan trafikbelastningen på nätet kring centrum antas öka med drygt 50 %.

Tabell: Beräkning av trafikstring utgående från antal parkeringsplatser

Trafikalstring	Befintligt		Planerat	
	Omsättning	F/dygn	Omsättning	F/dygn
Livsmedel	6	3 600	6	6 840
Övrig handel	4	4 160	4	9 920
Kontor	2	840	2	2 460
Bostäder	1,3	338	1,3	858
Summa		8 938		20 078
Räknat		15 700		
K&R, Återvin., Bensinstn		6 762	-2000	4 762
Framtida trafikflöden				24 840
Ökning				1,58

Varje omsättning resulterar i två resor

Ökad trafikbelastning

Den ökade trafikbelastningen till centrum leder till ökad belastning i korsningarna däromkring. För att studera trafiksituationen har trafiksituationen i de kringliggande korsningarna simulerats med datorprogrammet Vissim.

Metod

Programmet simulerar enstaka fordon och gående i en beskriven trafikmiljö. Indata anger antal körfält, väjningsområden, accepterade tidsluckor, områden för byte av körfält m.m. som bygger upp en trafikmiljö i likhet med den framtida utformningen. Standardvärden har använts för de parametrar som bestämmer trafikanternas beteenden i simuleringsmodellen. I modellen har sedan de inkommande trafikströmmarnas storlek, riktningar och fördelningar matats in.

Gående och cyklister har i modellen simulerats som enbart gående.

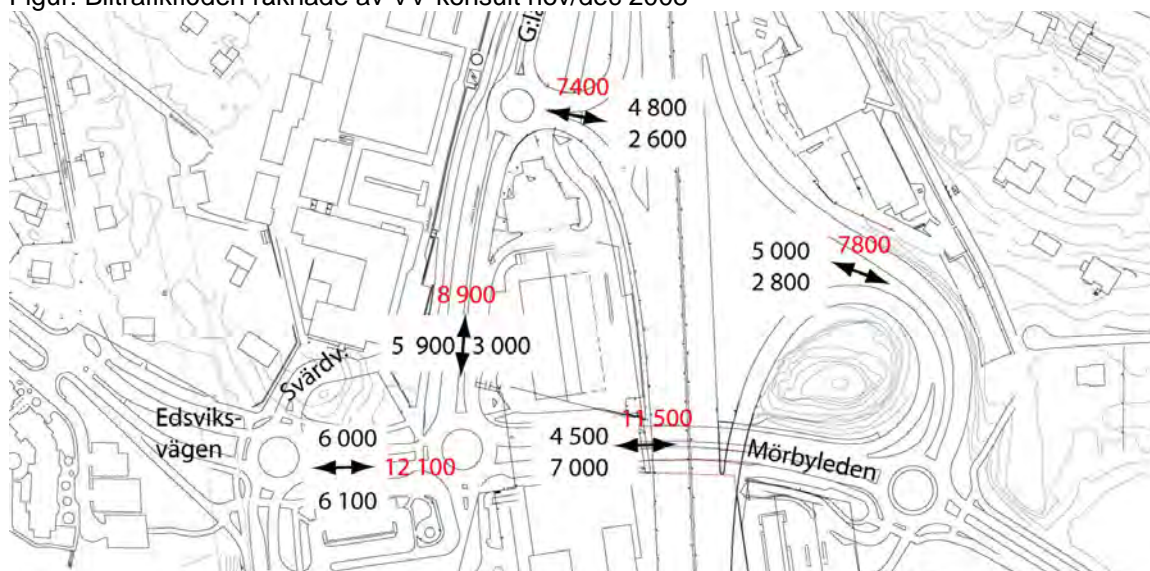
Simuleringen är gjord för eftermiddagens maximala timme.

Inledningsvis gjordes en simulering för nuläget på de tre centrala cirkulationsplatserna längs Edsviksvägen/ Mörbyleden. Därefter gjordes en simulering med gatuutformningen enligt detaljplanens samrådsförslag och en med ombyggda anslutningar till två körfält från Golfbanevägen och parkeringshuset vid Mörbyleden.

Trafikflöden

Biltrafikflödet kring korsningen har räknats av VV-konsult i november/ december 2008. I deras räkning anges både det maximala antalet fordon per timme och dygnstrafik. Tidigare har en grov räkning gjorts av WSP våren 2006, se bilaga 1.

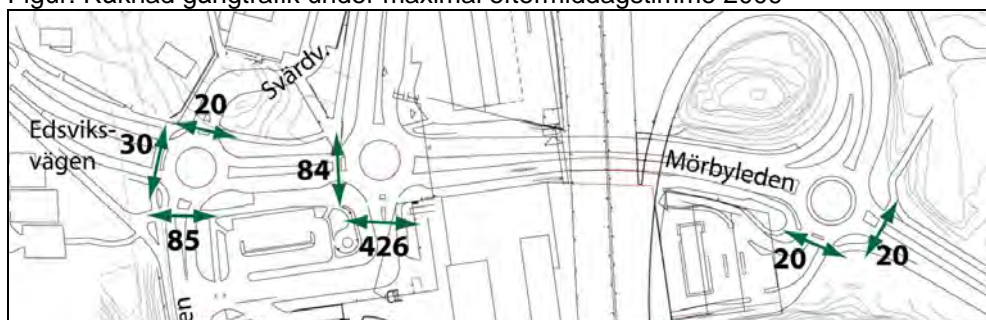
Figur: Biltrafikflöden räknade av VV-konsult nov/dec 2008



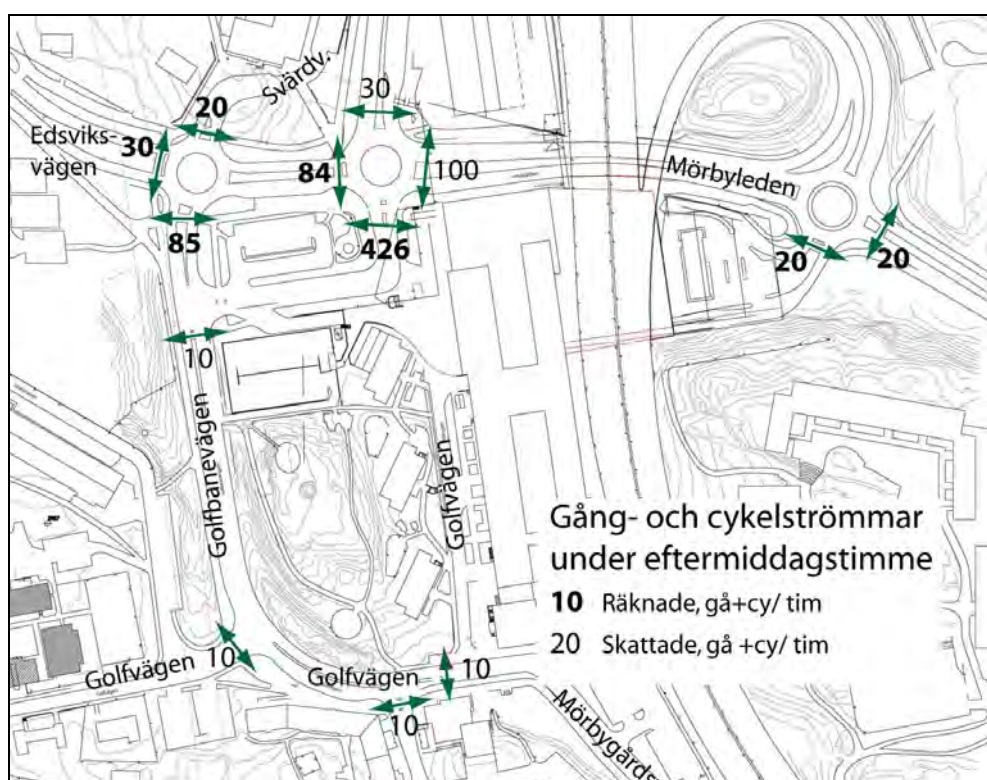
Det maximala tim-flödet per tillfart under eftermiddagen ett vardagsmedeldygn har använts för simuleringen av nuläget oavsett om det inträffar samtidigt med maximala flöden i andra tillfarter.

Vägverket konsults räkning innehöll inte andel svängande trafik i korsningarna eller gång- och cykeltrafik. Därför gjordes en kompletterande manuell trafikräkning under eftermiddagen den 4 februari och den 4 mars 2009. På så sätt erhöles kunskap om svängandelar samt gång- och cykeltrafikens storleksordning i de tre cirkulationsplatserna.

Figur: Räkнад gångtrafik under maximal eftermiddagstimme 2009



Figur: Antagna framtida gång- och cykelströmmar per timme

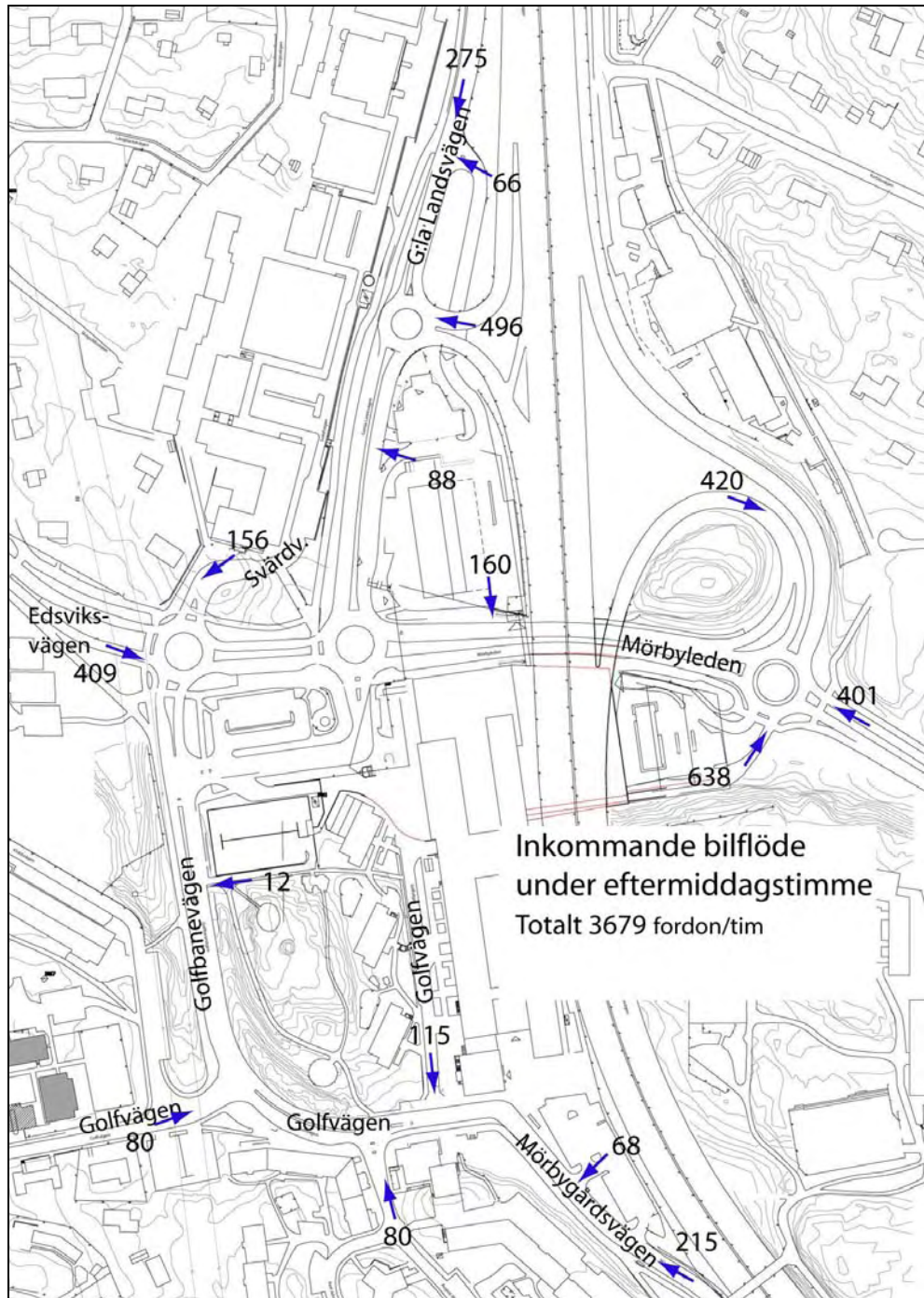


Med hjälp av räkningarna fördelades nuvarande trafik under eftermiddagen ut i gatunätet i området. För att återspegla de förändringar som kan inträffa efter ombyggnationer och exploateringar fördelades antagna framtida trafikflöden ut i det framtida gatunätet.

I bilaga 2 visas en första matris gällande en simulering av de tre centrala korsningarna längs Edsviksvägen/ Mörbyleden. Dessa flöden jämfördes senare med motsvarande delar i en större matris gällande hela detaljplaneområdet. Se bilaga 3. Den framtida trafikbelastningen är i genomsnitt ca 50 % större än nuvarande.

PM trafik – dpl Mörby centrum

Figur: Simulerade framtida trafikströmmar per timme



Framtida trafiksituation

Simuleringen visar att det idag inte finns några problem med framkomligheten kring korsningarna. Med den framtida trafiken och nuvarande gatuutformning uppstår kapacitetsbrist i Edsviksvägens tillfart till korsningen Edsviksvägen/Mörbyleden – G:la Landsvägen /bussanslutningen och i parkeringshusets tillfart till Mörbyleden öster om E18.

Nedan visas tre karakteristiska ögonblicksbilder från de tre simuleringarna cirka 50 min in i den simulerade maxtimmen. Bilderna visar att med den nuvarande trafikfördelningen blir det inga kapacitetsproblem medan med den framtida förväntas köer för inkommande trafik på Golfbanevägen och från anslutningen till parkeringshuset, se även bilaga 4. Möjlighet finns att förbättra kapaciteten i systemet genom bredda till två körfält i de två överbelastade tillfarterna. Vid simuleringar med dubbla körfält i tillfarterna flyter trafiken utan större problem, vilket den tredje bilden visar, se även bilaga 5. Men kortare fördröjningar uppkommer då och då i systemet. Nästa kritiska punkt i systemet tycks vara Mörbyledens båda tillfarter till cirkulationsplatsen öster om E18. Utrymme finns för att bredda även dessa två tillfarter till dubbla körfält.

Vid en jämförelse mellan de tre simuleringmodellerna ser man att restiderna ökar i framtiden oavsett utformning på grund av den ökade trafiken i området. Med förändrade korsningsutformningar kan dock rimliga fördröjningar klaras.

Tabell: Genomsnittliga fördröjningar och hastigheter samt restider för några resvägar

Restid (s):	Nuvarande oförändrad	Framtida oförändrad	Framtida ombyggd
Mörbyl till Edsviksv (Bilar)	61	70	182
Edsviksv till Mörbyl (Bilar)	59	110	79
Ramp E18 till Golfbanev (Bilar)	53	61	62
Golfbanev till Ramp E18 (Bilar)	69	240	84

Mätvärde:	Framtida oförändrad	Framtida ombyggd
Genomsnittlig fördröjning för varje bil som kör genom systemet (s)	49	23
Genomsnittlig hastighet för varje bil som kör genom systemet (km/tim)	19	27

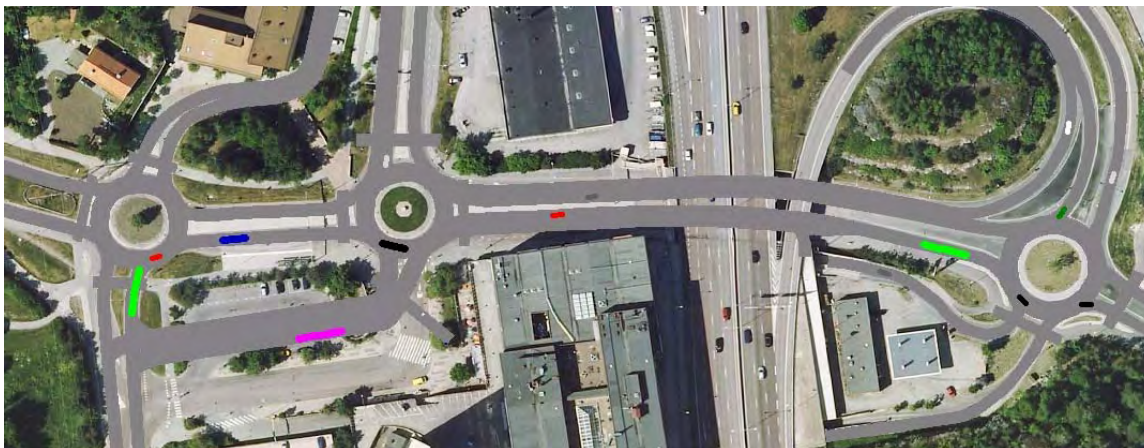
När de två framtida simuleringmodellerna på systemnivå jämförs med varandra visar ombyggnaden förbättringar i alla färdvägar med undantag för trafik från Mörbyleden västerut genom cirkulationen öster om E18. Den genomsnittliga fördröjningen minskar med 26 sekunder efter ombyggnad av de två korsningarna till två körfält. Samtidigt ökar den genomsnittliga hastigheten för bilarna från 19 km/tim till 27 km/tim. Restiderna minskar för resvägar från Edsviksvägen till Mörbyleden med 31 s och från Golfbanevägen till norrgående ramp på E18 med 156 sekunder men ökar för resvägar ifrån Mörbyleden till Edsviksvägen med 112 s.

Resultatet avspeglar sig även i de ögonblicksbilder som visas nedan och i bilaga 4 och 5. Med ett körfält i de två belastade tillfarterna, Edsviksvägen och parkeringsanläggningens tillfarter, väntas fördröjningar för trafik på Golfbanevägen och övrig trafik i östligt riktning på Edsviksvägen samt från parkeringshuset. Vid ombyggnation till två körfält i de begränsande tillfarterna ökas kapaciteten för dessa trafikströmmar och för systemet som helhet. Detta förväntas dock leda till försämringar för den inkommande trafikströmmen från Mörbyleden till den östra cirkulationsplatsen då denna ström är underordnad i cirkulationen. Se även bilaga 5 där hela systemet kan överblickas. En utökning till två

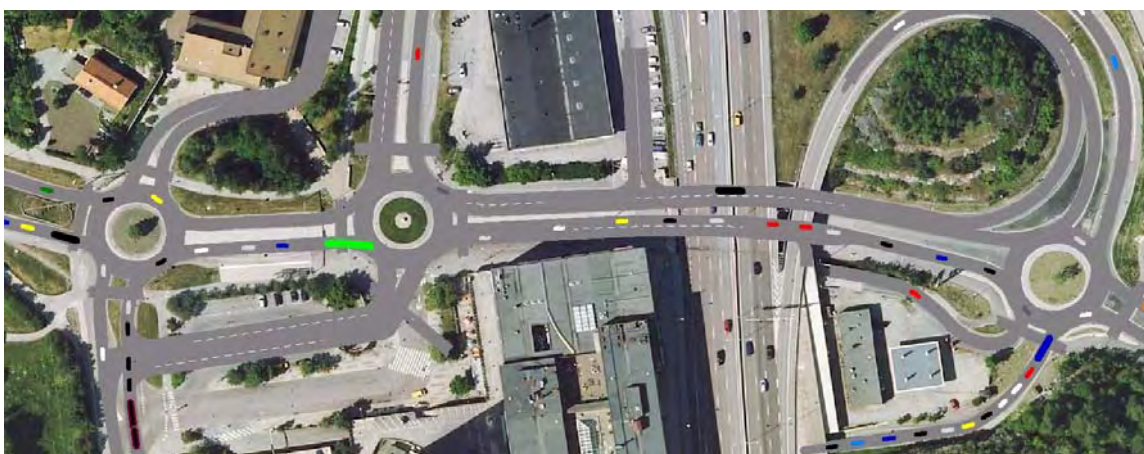
PM trafik – dpl Mörby centrum

körfält även i Mörbyledens östra anslutning eller hela cirkulationsplatsen skulle ge ökad kapacitet i Mörbyleden.

Figur: Nuvarande trafikfördelning, ögonblicksbild cirka 50 minuter in i den simulerade maxtimmen



Figur: Framtida trafikfördelning, ögonblicksbild cirka 50 minuter in i den simulerade maxtimmen



Figur: Framtida trafikfördelning inklusive ombyggnad till två körfält, ögonblicksbild cirka 50 minuter in i den simulerade maxtimmen



Busstrafik

Golfvägen, som ligger mellan Danderyds sjukhus och Mörby centrum, passeras varje dygn av 735 bussar. Bussarna kan delas in i lokal-, när-, fjärr- och nattbussar. Det är 18 busslinjer, varav 4 nattbusslinjer som sammantaget ger 735 avgångar.

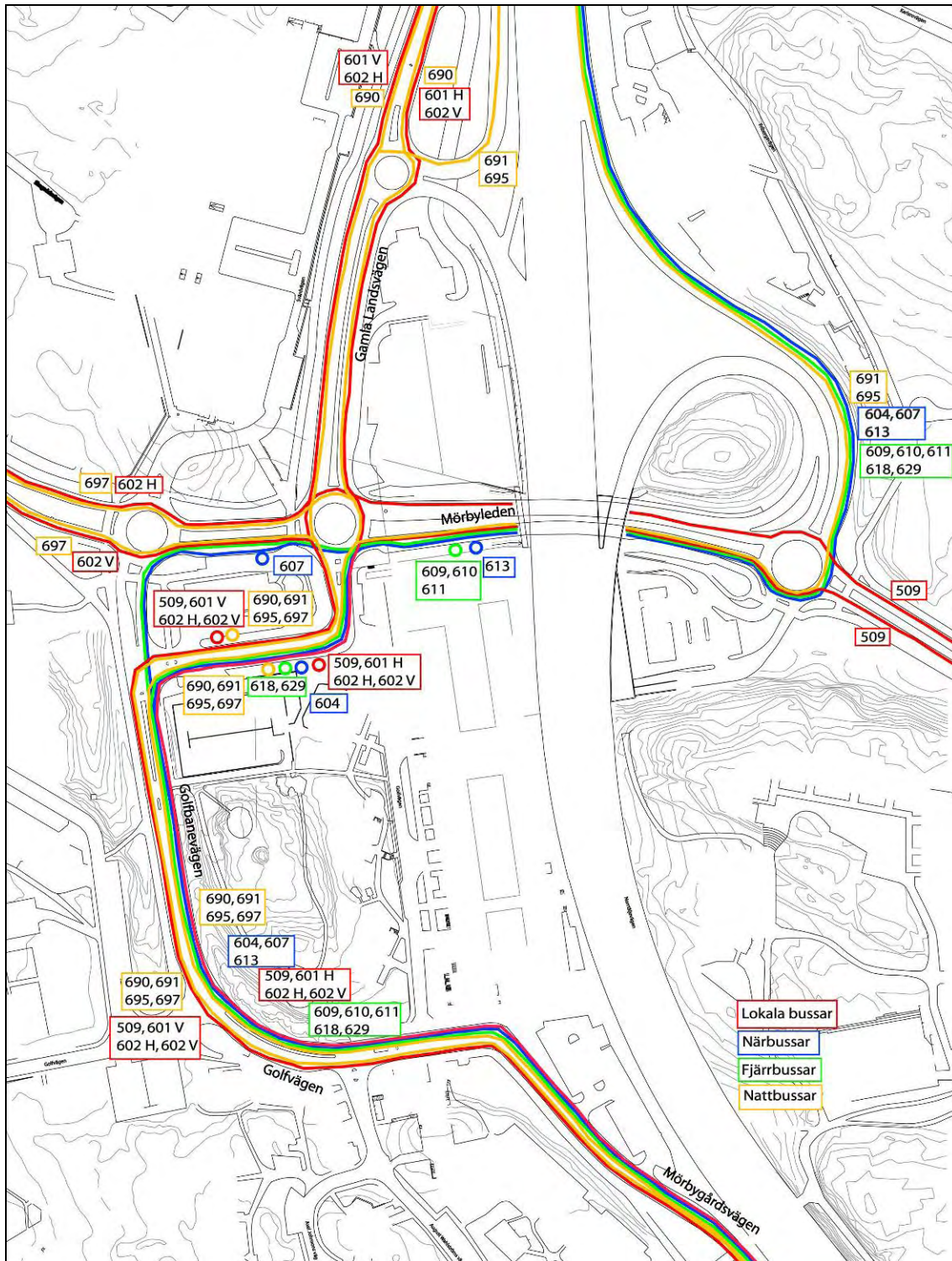
För att klara framtida busstrafik förbi Mörby centrum kräver SL tre hållplatslägen med plats för tre ledbussar på varje; d.v.s. två för norrgående busslinjer (en för lokalbussar och en för närbussar) och en för sydgående busslinjer.

Tabell: Nuvarande busstrafik kring Mörby centrum

Lokala bussar		Avgångar (Norr)	Avgångar (Söder)	Total	Andel bussar %
509	Djursholms torg- Brommaplan	73	71	144	
601 H	Ringlinje	34	28	62	
601 V	Danderyds sjh – Stocksund- Danderyds sjh	25	26	51	
602 H	Ringlinje	26	0	26	
602 V	Danderyds sjh - Ekbacken- Sättra äng- Nora torg- Danderyds sjh	26	26	52	
				335	46
Närbussar		Avgångar (Norr)	Avgångar (Söder)	Total	Andel bussar %
604 H	Ringlinje	37	0	37	
604 V	Danderyds sjh- Enebyberg- Tibble- skolan (vid Täby C)- Grindtorp- Danderyds sjh	41	0	41	
607	Danderyds sjh - Kärrdal - Edsberg - Sollentuna stn - Karolinska sjukhuset	76	0	76	
613	Danderyds sjh - Enebyberg - Skarpäng	11	0	11	
				165	22
Fjärrbussar		Avgångar (Norr)	Avgångar (Söder)	Total	Andel bussar %
609	Danderyds sjh - Roslags Näsby tpl - Gribbylund	14	0	14	
610	Danderyds sjh- Vallentuna	63	0	63	
611	Danderyds sjh- Täby kyrkby	63	0	63	
618	Danderyd sjh- Norskogen	18	0	18	
629	Danderyds sjh- Åkersberga	29	0	29	
				187	25
Nattbussar		Avgångar (Norr)	Avgångar (Söder)	Total	Andel bussar %
690		7	5	12	
691		6	6	12	
695		5	6	11	
697		5	8	13	
				48	7

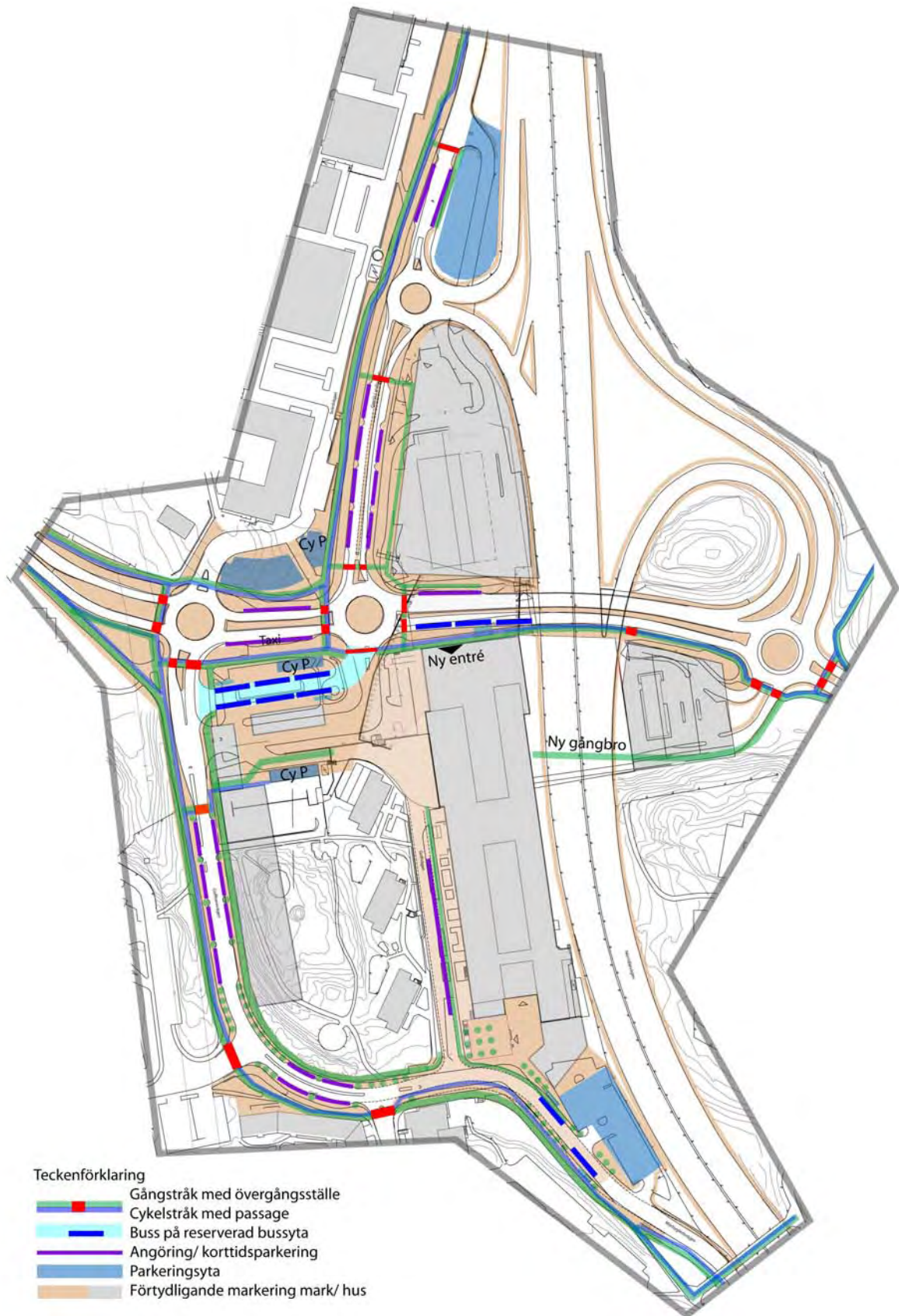
PM trafik – dpl Mörby centrum

Figur: Nuvarande busstrafik kring Mörby centrum



PM trafik – dpl Mörby centrum

Figur: Förslag till omdaning av gatorna kring Mörby centrum



Beskrivning av trafikfunktioner i detaljplaneförslaget

Gatunätet i stort

Huvuddragen i gatusystemet kring Mörby centrum behålls. För att klara sammanbyggnaden mellan gamla och nya centrumkvarteren måste en del av Mörbyleden sänkas.

Gång och cykeltrafik

Nuvarande gång- och cykelstråk behålls. Den största skillnaden är en ny entré till centrum från södra sidan av Mörbyleden. Utanför entrén ska gående och cykelströmmar korsa varandra och ytans utformning måste studeras detaljerat.

Gångbanor föreslås på båda sidor om samtliga gator utom längs ramperna till E18 samt på östra sidan om Gamla landsvägen på delen norr om rampanslutningen, norra sidan av Mörbyleden under motorvägen samt östra sidan om Mörbygårdsvägen i söder.

En ny gångbro föreslås mellan nuvarande centrumkvarter och tillkommande parkeringshus öster om motorvägen. Gående kan också passera över Mörbyleden i den nya centrumbyggnaden. Det kommer dock inte att vara möjligt under alla tider på dygnet.

Det regionala cykelstråket leds på västra sidan av Gamla landsvägen, norra sidan om Edsviksvägen och väster om Golfbanevägen. Dessutom leds ett cykelstråk i öst-västlig riktning söder om Mörbyleden och Edsviksvägen. Här finns den konflikt med korsande gångströmmar till den nya norra entrén till centrum, som nämnts ovan. Öster om E 18 går distributionstrafiken in till centrum över gång- och cykelbanan i en snäv vinkel. Fordonsföraren sitter på vänster sida och kommer där ha svårt att hålla överblick över gående och cyklister på högra sidan. Särskilt passagen av cykelbanan är problematisk.

Cyklister leds inte över det nya torget söder om Edsviksvägen, men cykelparkering kan ordnas på och kring torget. Parkering för mopeder kan anordnas vid Svärdvägens södra del.

Gatornas framtida utformning är mer ytsnål än idag och detta bör leda till lägre hastigheter kring de två cirkulationsplatserna på Mörbyleden. Lägre hastigheter ökar bilisternas benägenhet att stanna och släppa över gående.

Busshållplatser

Befintligt hållplatsläge för två norrgående ledbussar längs Mörbyledens södra kant utvidgas till att rymma tre ledbussar. Denna hållplats är avsedd för närbusslinjer. Kantstenen och hela körbanan flyttas norrut genom att mittremsan smalnas av. På så sätt fås något större yta för väntande trafikanter. Med hållplatsläget vid kantsten finns risk att angörande personbilar kan blockera hållplatsen.

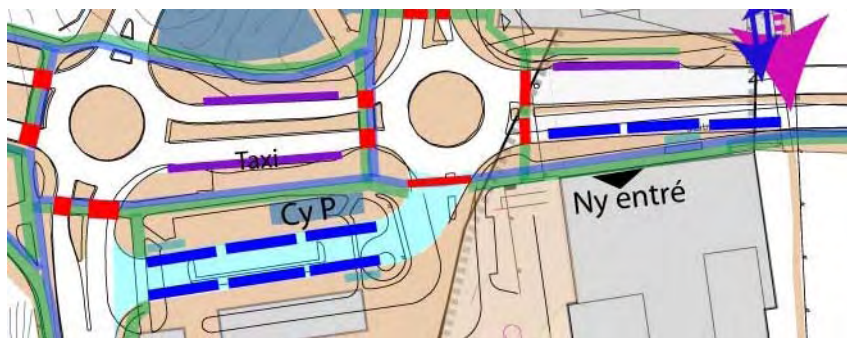
Dessutom skapas två hållplatslägen om tre ledbussar i en bussyta på torget; ett läge för norrgående linjer och ett läge för sydgående linjer.

Inga övergångsställen markeras för gångpassage över bussarnas körytor. Gångpassage föreslås endast markeras med en avvikande beläggning.

Cykelstråk passerar busstorget på ett ställe. Vid den nya norra entrén längs Mörbyleden kommer cykelstråket i konflikt med besökande till centrum och passagare, som ska resa med tunnelbana eller buss.

Busshållplatserna längs Mörbygårdsvägen i söder behålls.

Figur: En egen yta skapas för lokalbusslinjerna



Taxi, angöring och korttidsparkering

Taxi hänvisas till Edsviksvägens södra kantsten mellan Golfbanevägen och Gamla Landsvägen. Taxi-passagerare till och från centrum behöver inte passera Edsviksvägen.

Angöring kan ordnas på norra sidan om Mörbyleden och Edsviksvägen, totalt ca 80 meter. Dessutom kan korttidsparkering tillåtas längs Gamla Landsvägen, Golfbanevägen och Golfbanevägen.

Parkeringar och parkeringsanslutningar

Nuvarande parkeringsdäck väster om centrum rivs men ca 280 bilplatser behålls. Därtill kommer ca 500 nya bilplatser att ordnas ett nytt parkeringshus öster om E18. Parkeringsanläggningen öster om E18 behåller anslutningen till Mörbyleden i cirkulationsplatsen.

Två parkeringsgarage planeras inom den nuvarande OKQ8-tomten, en allmän omfattande 260 bilplatser med anslutningar både till Mörbyleden och Gamla Landsvägen och en för bostäderna i höghuset med 90 platser, som bara ansluts till Gamla Landsvägen.

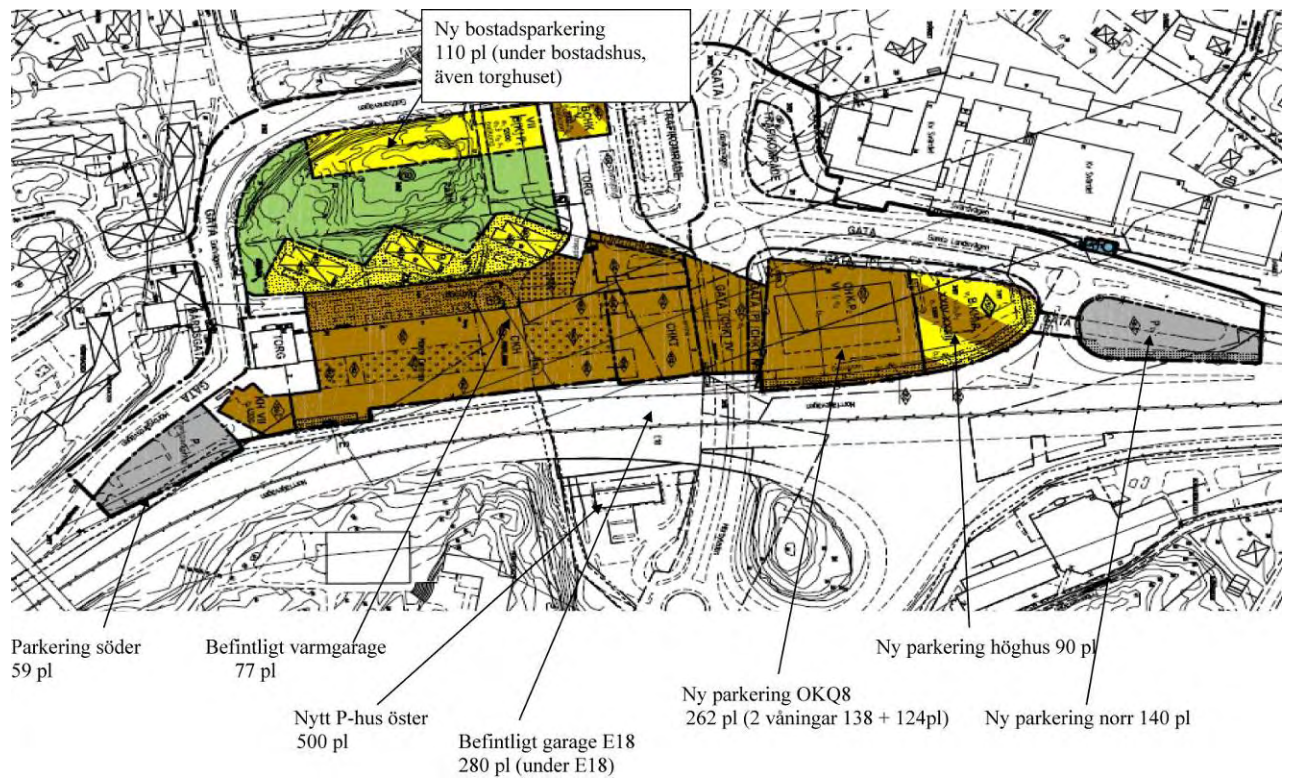
Ytan norr om anslutande ramper från södergående körfält E18 reserveras också för parkering med ca 140 bilplatser. Den ansluts till Gamla Landsvägen norr om nuvarande cirkulationsplats med ramperna.

Parkering i söder mellan Mörbygårdsvägen och motorvägen, med plats för ca 60 bilar, behålls och kan eventuellt utvidgas med ett undre plan med infart söder om befintlig parkeringsanläggning.

Knappa 30 tillkommande parkeringsplatser kan ordnas vid Svärdvägen. Där kan även parkering för mopeder anläggas.

PM trafik – dpl Mörby centrum

Figur: Framtida parkering i Mörby centrum (norr åt höger i bilden)

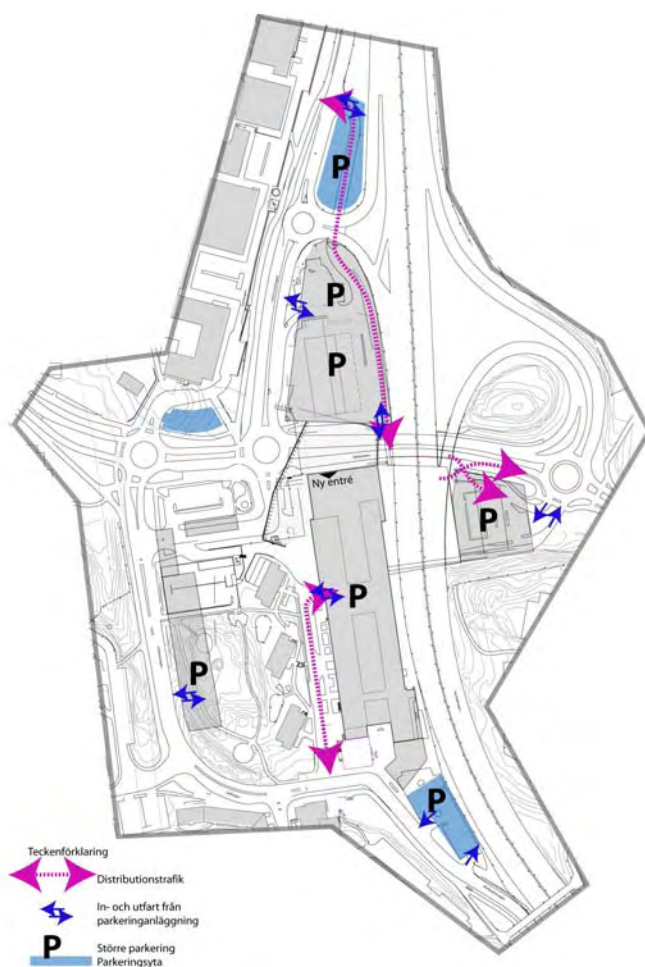


Distributionstrafik

Även i framtiden kommer viss distribution att angöra via Golfvägen. Huvuddelen av varorna till den äldre delen av centrum kommer dock att tas in från södra körbanan på Mörbyleden över gång- och cykelbanan öster om motorvägen. Transporter till nya delen av centrum leds in från norra körbanan på Mörbyleden.

Infarten över gång- och cykelbanan öster om motorvägen är trafiksäkerhetsmässigt tveksam. Lastbilsförare har svårt att håll uppsikt åt höger där snabba cyklister kan komma bakifrån. Utfart sker på samma plats.

Figur: Framtida distributionstrafik till/ från centrum samt större parkeringsanläggningar

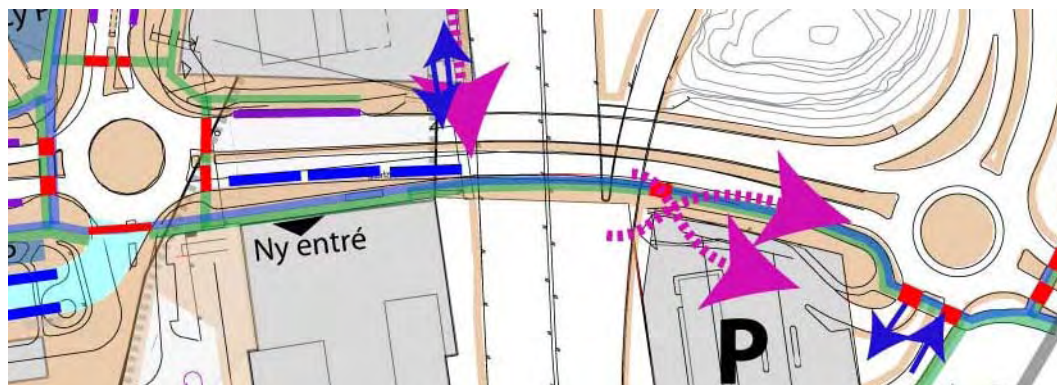


Mörbyleden utformning

För Mörbyleden mellan Gamla landsvägen och Ramp E 18 förslås två körfält på norra körbanan. På delen väster om motorvägen anordnas fickor för angöring. Den södra körbanan breddas för att få plats med utökad busshållplats. Mittemellan smalnar av.

Distributionstrafik angör södra centrumkvarteret från södra körbanan och norra centrumkvarteret från norra körbanan.

Figur: Principutförning av Mörbyleden



Sänkning av Mörbyledens nivå

Förslaget innebär att Mörbyleden däckas över i stort sett hela sträckan mellan motorvägen och korsningen med Gamla landsvägen. Planerad golvnivå i utbyggnaden är +33,80. Med en meters bjälklagshöjd och en fri höjd på 4,7 meter över gata ger detta en högsta möjliga gatunivånivå på ca +28,1 m.

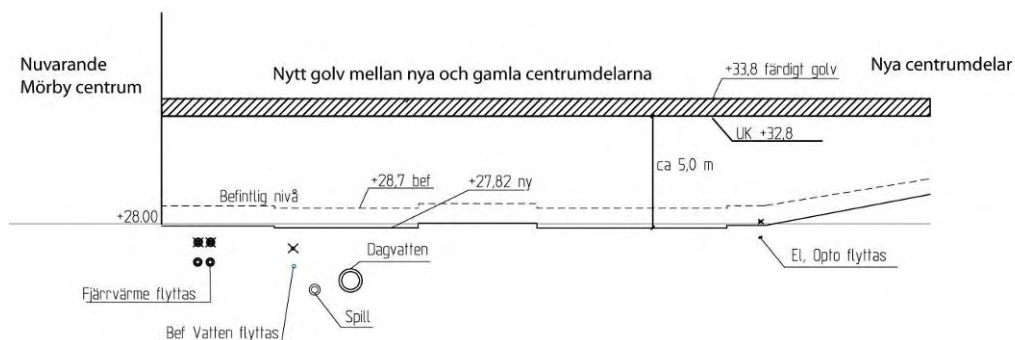
Med den styrande förutsättningen att befintlig cirkulationsplats (med Gamla landsvägen) ska ligga kvar i oförändrad nivå så går det inte att med acceptabla gatulutningar klara golvnivån +33,8 på hela ytan över Mörbyleden. Genom att sänka gatan ca 0,6 meter kan dock den östra delen överbyggas, motsvarande nästan hela gavellängden på centrumbyggnaden. Detta redovisas på bifogad schematisk gatuprofil.

Då man sänker gatan enligt profilen medför detta att flera ledningar behöver läggas om. Men inte de mest komplicerade och kostsamma ledningarna, dagvatten och vattenledningarna som kan ligga orörda. Ledningar och servicer för vatten, opto, el och tele måste läggas om. Detsamma gäller servicer och brunnar för dagvatten, spillvatten och fjärrvärme.

Den lägsta nivån på den sänkta gatan hamnar nära den planerade nya entrén till tunnelbanan. En ny entré i detta läge förutsätter således att golvnivån i entrén kan förläggas till ca +28,4. Alternativt måste höjdskillnaden tas upp med ramp, trappor etc.

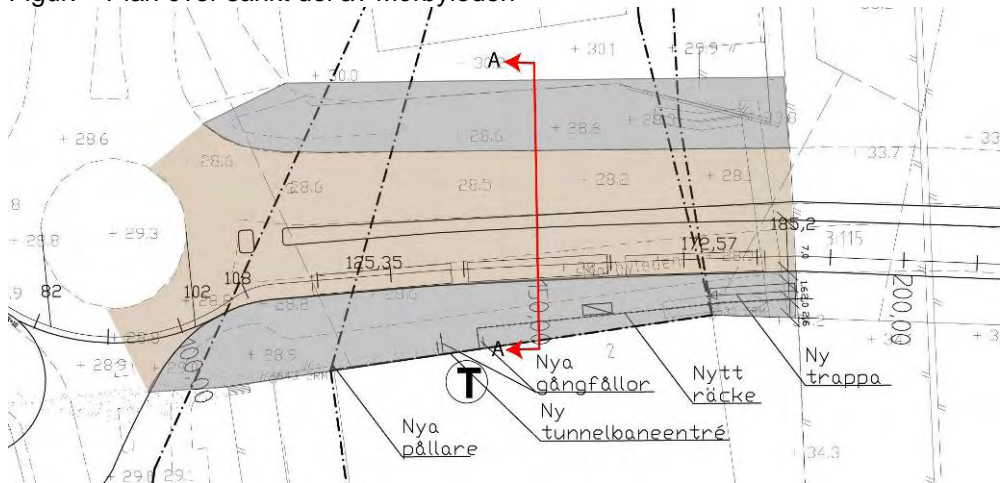
Området som påverkas av den sänkta gatuprofilen är ca 2 000 m². Kostnaden för gatu- och ledningsåtgärder p.g.a. den ändrade gatuprofilen har grovt uppskattats till 4 Mkr.

Figur: Sektion med ledningar och överbyggnad över Mörbyleden

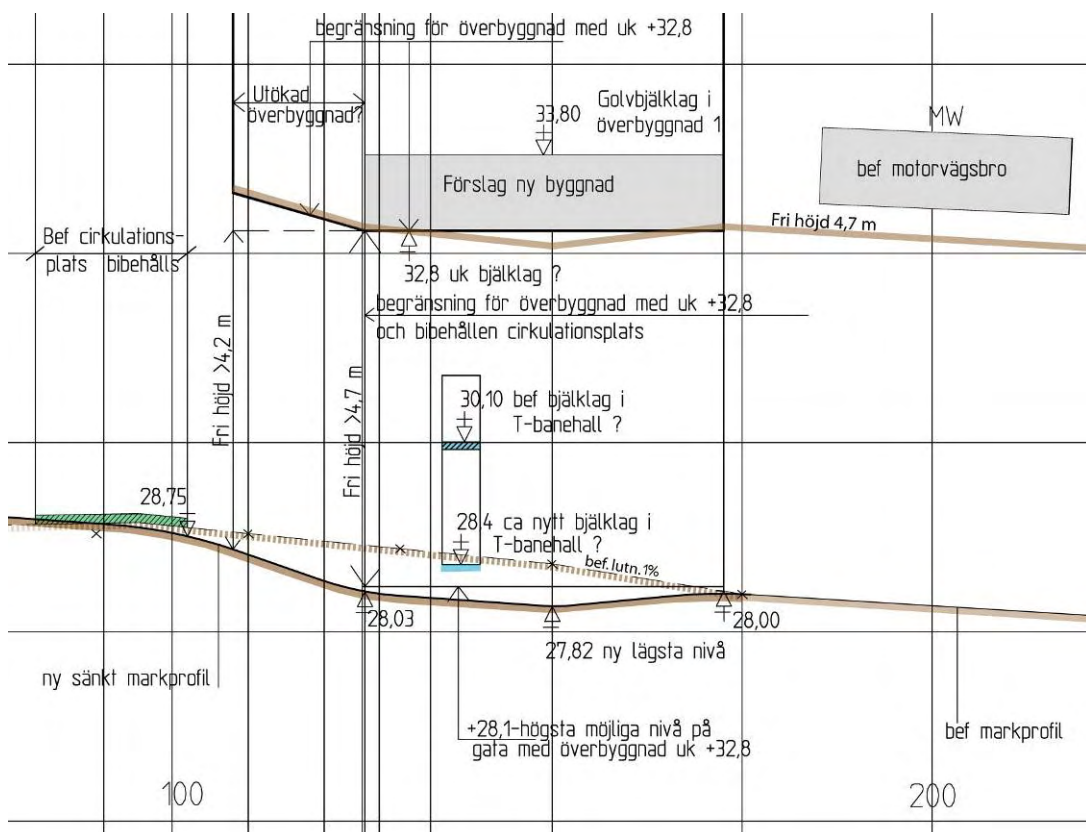


PM trafik – dpl Mörby centrum

Figur: Plan över sänkt del av Mörbyleden



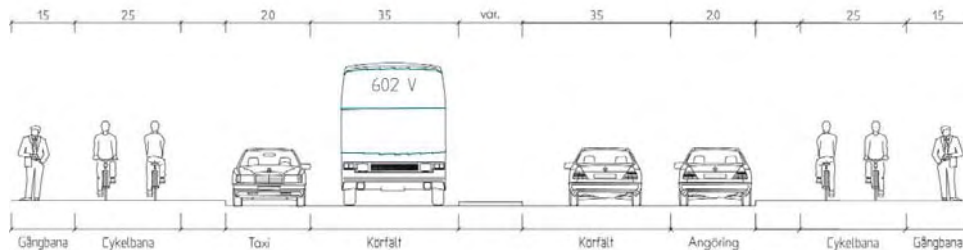
Figur: Profil för sänkt del av Mörbyleden



Edsviksvägens utformning

Edsviksvägen mellan Gamla landsvägen och Golfbanevägen behålls med ett körfält i varje riktning. På båda sidor om vägen kan angöring ordnas längs kantstenen. Den södra kanten föreslås reserveras för taxi medan den norra bör vikas för angöring.

Figur: Principsektion för Edsviksvägen mellan Gamla Landsvägen och Golfbanevägen, sedd västerut

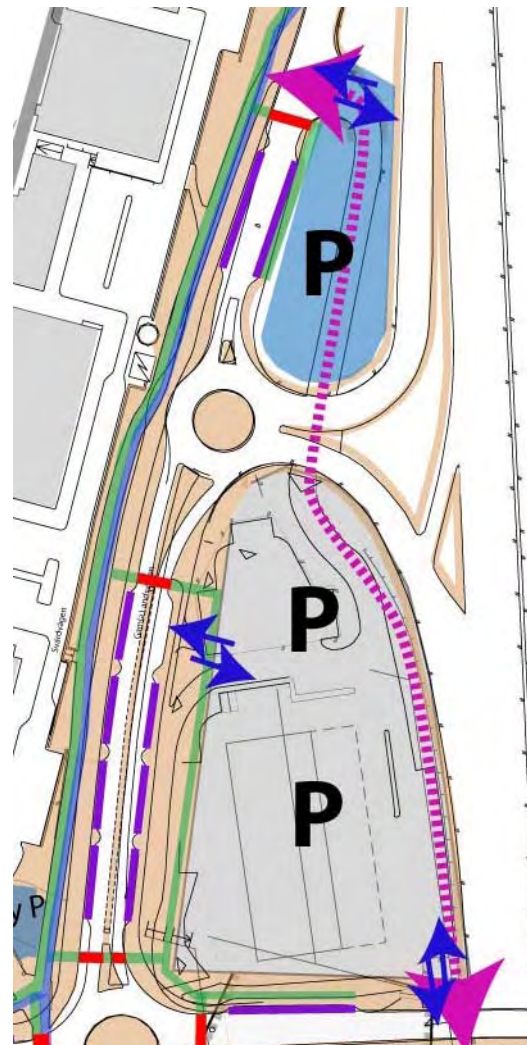


Gamla Landsvägens utformning

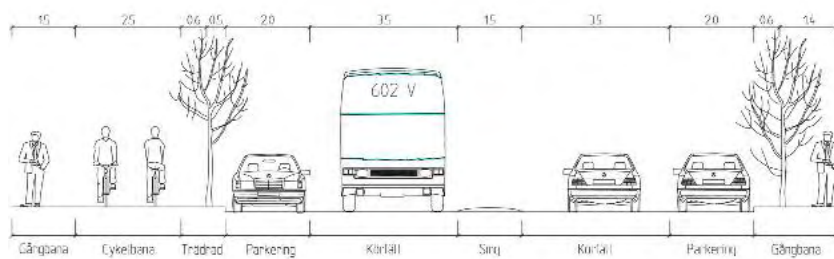
Gamla landsvägen utformas med ett körfält för rörlig trafik i varje riktning på sträcka. Mittremsan på den södra delen görs om till en överkörningsbar remsa av gatsten.

I tillfarten mot cirkulationsplatsen med Mörbyleden/ Edsviksvägen behålls två körfält.

Figur: Principutformning av Gamla landsvägen



Figur: Principsektion för Gamla Landsvägen, sedd norrut



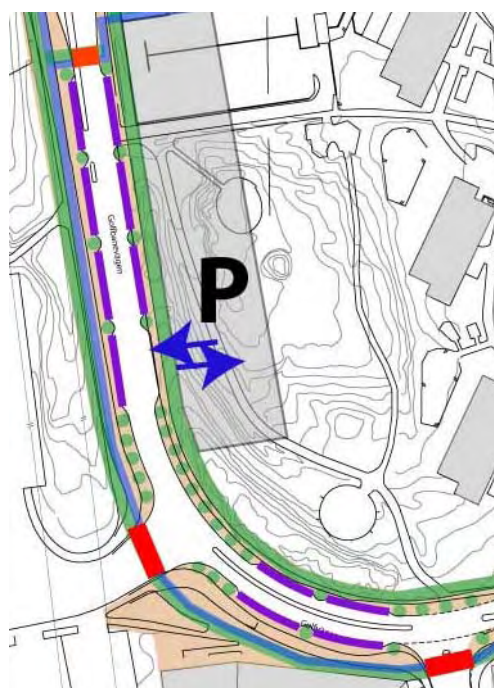
Golfbanevägens/ Golfvägens utformning

Golfbanevägen, del av Golfvägen, och Mörbygårdsvägen ska rymma gående, regional cykeltrafik, angöring till fastigheter, busstrafik samt trädplantering. På längre sikt kan det längs Golfbanevägen komma att finnas fastigheter på båda sidor om gatan och därmed behov av angöring/korttidsparkering på båda sidorna.

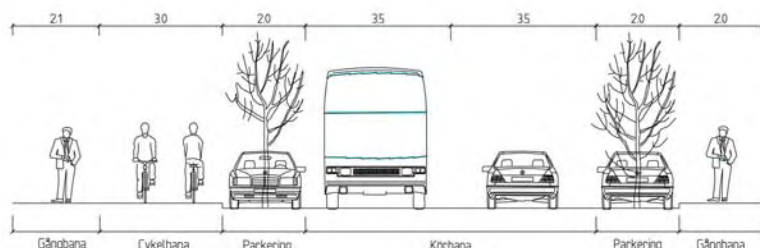
Golfbanevägens norra del behålls såsom idag.

Söder om torget byggs Golfbanevägen om med 7,0 meters körbana med sidoytor på båda sidorna om 2,0 meter för angöring ibland avbrutna av träd. Längs östra sidan föreslås en 2,0 meters bred remsa för gångbana och anpassning till fastigheter. På västra sidan föreslås 3,0 meter och 2,1 meter för cykelbana respektive gångbana mellan angöringsraden och fastigheter. Detta mått ger ingen skyddszon mellan parkerade bilar och cykelbana. Total bredd är minst 18,1 meter.

Figur: Angöring mellan glesa trädader längs Golfbanev/ Golfvägen



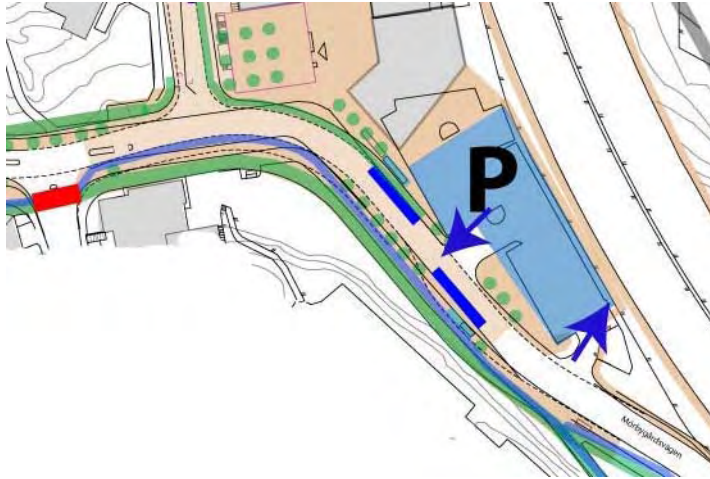
Figur: Principsektion för Golfbanevägen och del av Golfvägen, sedd norrut resp. västerut



Mörbygårdsvägens utformning

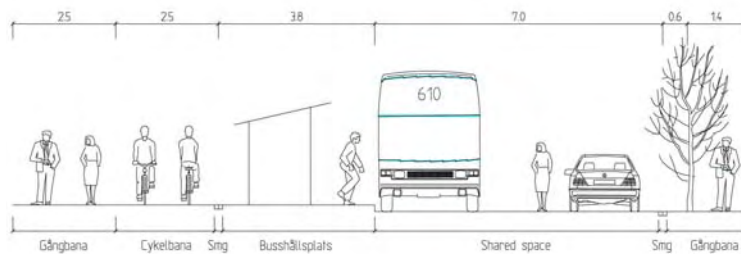
I norra delen av Mörbygårdsvägen föreslås gatans kurva rätas något. På så sätt fås ett större torg vid den södra entrén till centrum. En ny avskärmande byggnad uppförs mot motorvägen. Eventuellt kan gatan ges en integrerad utformning tillsammans med torget, s.k. shared space.

Figur: Mörbygårdsvägen kan eventuellt integreras med torget, s.k. shared space



Längre söderut föreslås Mörbygårdsvägen smalnas av till 7,0 meters bredd. Busshållplatserna behålls i ungefär samma lägen. Även gång- och cykelbanan på västra sidan behålls.

Figur: Principsektion för Mörbygårdsvägen, sedd norrut

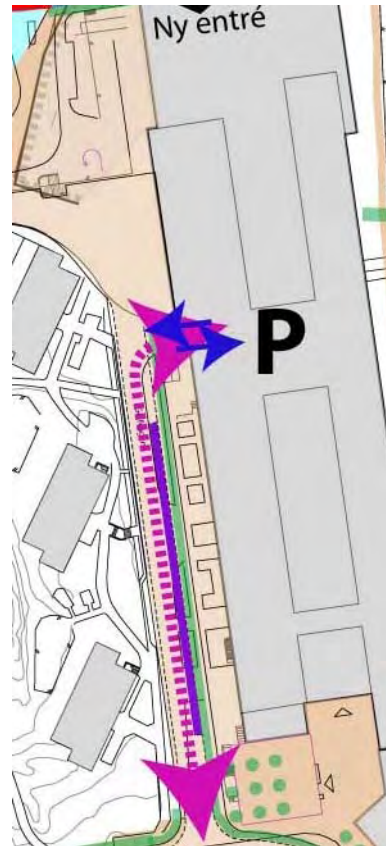


Golfvägens gårdsgatan

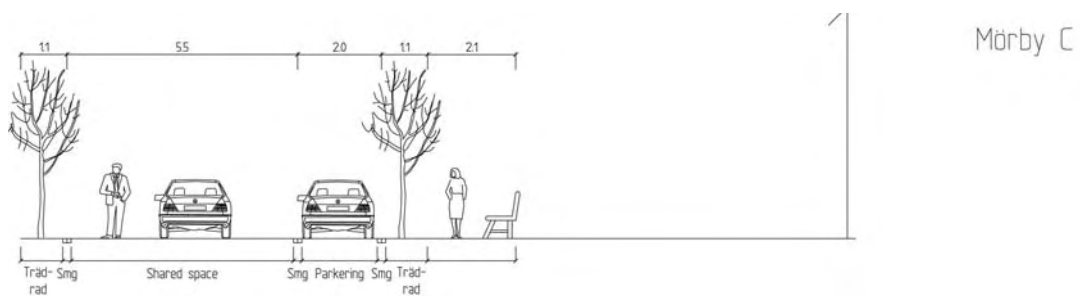
Den östra delen av Golfvägen leder in till centrumnivå plan 4. Längs västra sidan av gatan finns bostäder och längs den östra sidan föreslås plats för angöring. Viss distributionstrafik angör via denna gata.

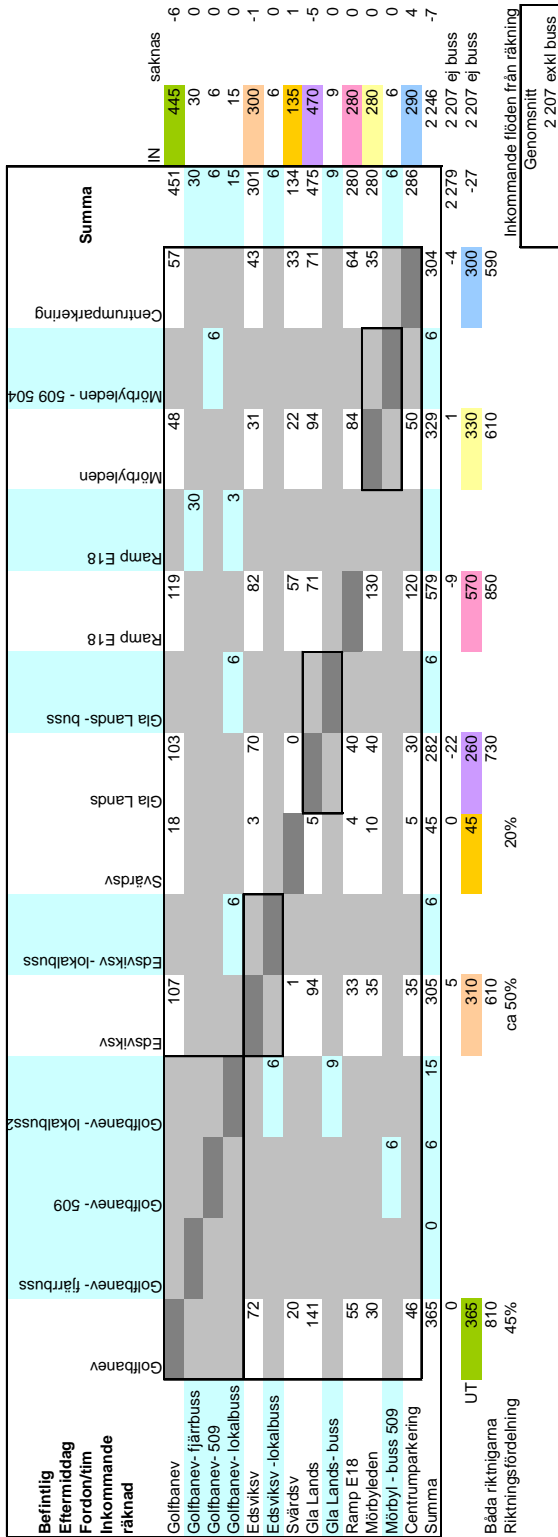
Gatan föreslås utformas som gårdsgata med snåla mått och utan kantsten.

Figur: Principutformning för Golfvägens gårdsgata



Figur: Principsektion för Golfvägens gårdsgata, sedd norrut





Bilaga 4 Framtida trafiksituation med ett körfält i Edsviksvägens i korsningen med Gla Landsvägen

Framtida trafiksituation

Edsvikdvägen med ett körfält, översiktlig ögonblicksbild cirka 50 minuter in i den simulerade maxtimmen



Bilaga 5 Framtida trafiksituation med två körfält i Edsviksvägens tillfart i korsningen med Gla Landsvägen

Framtida trafiksituation

Edsviksvägen med två körfält, översiktlig ögonblicksbild cirka 50 minuter in i den simulerade maxtimmen



Detta är en teknisk beskrivning av trafikförutsättningar och trafikkonsekvenser vid utvidgning av Mörby centrum.

Genom utbyggnad av centrum med ca 50 000 kvm lokaler för handel och kontor samt ca 200 bostäder beräknas trafikstringen av Mörby centrum komma att dubblas.

Inom centrum planeras för totalt ca 1600 bilplatser. Detta ger en sämre parkeringsstandard än idag.

Simuleringen visar att med den framtida trafiken och nuvarande gatuutformning uppstår kapacitetsbrist i västra tillfarten till korsningen Edsviksvägen/ Mörbyleden – G:la Landsvägen /bussanslutningen och i parkeringhusets anslutning till Mörbyleden öster om E18. Möjlighet finns att förbättra kapaciteten i systemet genom att bredda till två körfält i västra tillfarten till korsningen mellan G:la Landsvägen – Edsviksvägen/ Mörbyleden och utfarten från den framtida utökade parkeringsanläggningen öster om E18.