

PM

TRÄKVISTA - ÖVERSYN AV TRAFIKFRÅGOR INFÖR SAMRÅD



SAMRÅDSHANDLING
2017-03-22

1 DETALJPLANENS SYFTE OCH MÅL

Syftet och målet med den föreslagna detaljplanen är att Träkvista torg med omgivning utvecklas till ett lokalt centrum med livsmedelshandel, mindre butiker och bostäder i en attraktiv, tillgänglig och trygg torgmiljö. Planförslagets huvuddrag är att genom sammankoppling av det befintliga vägnätet och upprustning gator och vägar till stadsgator, möjliggöra en torgbildning med plats för vistelse, möten, handel och verksamheter. Planförslaget ger förutsättningar för utvecklad service och stadsliv genom att förtätningen ökar underlaget.

Inför samrådet har Tyréns AB fått i uppdrag att göra en översyn av de trafikfrågorna i detaljplanens förslag.

2 TRAFIKFRÅGOR I SAMRÅDSSKEDET

Samrådet ska informera kommuninvånarna om den pågående planeringen och hämta in kunskap, synpunkter, idéer, invändningar och frågeställningar hos olika intressenter på föreslagen förändring.

Planförslagets påverkan på trafikmiljön innebär bland annat att tunneln under Ekerövägen för gång- och cykeltrafik slopas och att oskyddade trafikanter endast har tillgång till övergångsställen i plan. Det blir därigenom mindre omvägar och enklare att korsa Ekerövägen och Jungfrusundsvägen till fots och med cykel. Biltrafiken kommer att köra i en lägre hastighet än idag på Ekerövägen förbi Träkvista torg och ibland fördröjas vid en ny trafiksignal i korsningen med Jungfrusundsvägen. Trafiksignal i korsningen ger möjlighet att reglera buss- och biltrafiken framkomlighet gentemot gående som vill korsa gatan.

Goda möjligheten att gå och cykla inom närområdet ökar förutsättningarna för stadsliv på torget och minskar behovet av lokala bilresor. Att förbättra kopplingarna för cykling och gång till viktiga målpunkter som busshållplatser, Sandudden, skolorna i området och båtpendling i Jungfrusund är därför viktigt. Även att promenad- och cykelvägar för rekreation kopplas till torget gör torget till en livligare mötesplats.

Den viktigaste övergripande trafikfrågan för Ekerö är att bussarnas framkomlighet blir så god som möjligt och att människor framförallt bor i bra kollektivtrafiklägen med tillgång till skolor och närservice. En utveckling mot att busstrafiken fastnar i bilköer ska undvikas. Ökad restid för biltrafiken kan vara acceptabelt om det innebär kortare restid med buss och attraktivare gång- och cykelvägar till hållplatserna.

3 TRAFIK - FORTSATT ARBETE

I diskussionen om kapacitet och framkomlighet för bussar och bilar på Ekerövägen vid Träkvista behöver man i detaljplanearbetet skilja på två frågor:

1. Detaljplanens påverkan på grund av exploatering och förändrad korsningsutformning jämfört med att inte utveckla Träkvista.
2. Påverkan på grund av ökad exploatering i allmänhet på t ex Sandudden och Älvnäs samt risken för att förbifarten leder till inducerad trafikökning.

Fortsatt detaljplanearbete:

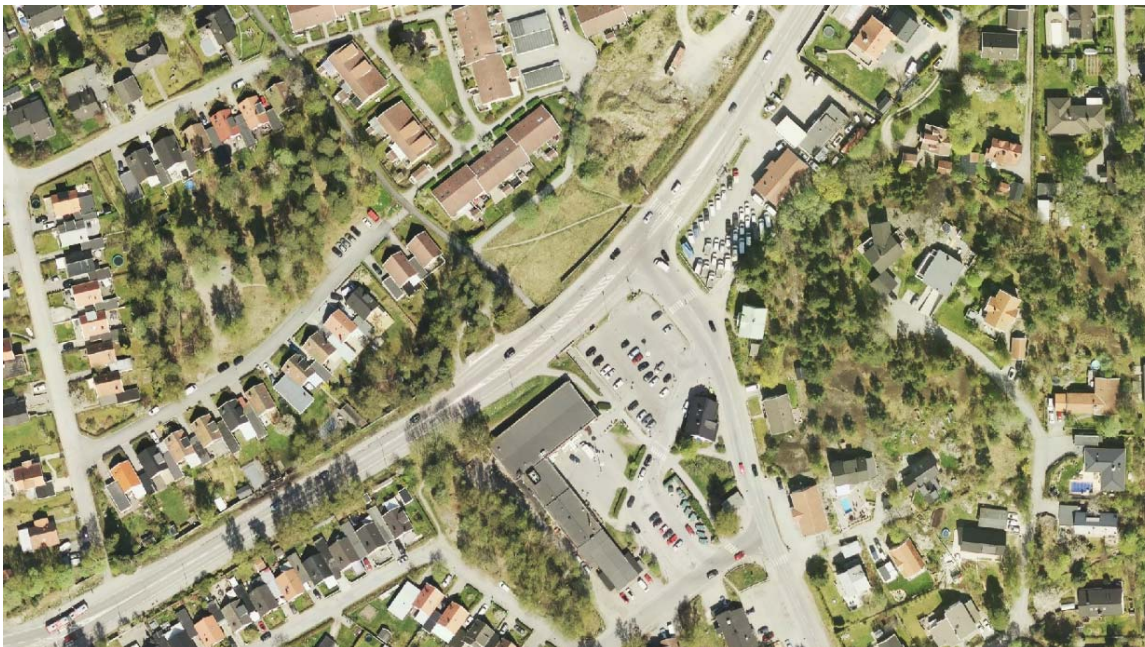
För att ge svar på den första frågan ska dagens trafikmängder och svängandelar i korsningen mätas. Trafiksiffrorna kommer att analyseras och användas för att jämföra kapaciteten i dagens trafiklösning med den framtida trafiklösningens. Korsningen kan "stresstestas" för att hitta kapacitetstaket.

Att veta hur många oskyddade trafikanter som passerar tunneln och hur vanligt det är att "smita över gatan" vid tunneln eller använda övergångsstället är viktig kunskap för att bedöma trafiksäkerheten.

Den andra frågan hanteras i översiktsplanen med ett framtida vägreservat i Närlunda. Avsikten är att denna väg ska byggas om/när Ekerövägens kapacitet inte räcker till och bussarna inte kommer fram tillräckligt snabbt. Trafikanalysen för detaljplanen för Träkvista kommer att ge en idé om kapacitetstaket lokalt men tittar inte på Ekerövägens kapacitet i sin helhet.

Den framtida utbyggnaden av Älvnäs kommer att påverka förutsättningarna för Träkvista Torg. Både hur området planeras för bil och kollektivtrafik men också hur man kopplar samman gång- och cykelvägarna.

4 ÖVERSYN AV DAGENS SITUATION



Dagens trafiklösning är bilorienterad. Oskyddade trafikanter får förhålla sig till bilvägarna och biltrafiken med infarter och parkeringsplatser. Under Ekerövägen passerar gående och cyklister i en tunnel som på nordvästra sidan ligger bra nivåmässigt men på den sydöstra sidan innebär en omkring 30 m lång murlösning för att komma upp i plan med omgivande parkeringsytor. Tunneln innebär en god trafiksäkerhet när den används för att korsa Ekerövägen och ligger bra i förhållande till dagens butiksläge men är dåligt integrerad med gångvägarna till busshållplatserna. Som ett komplement till tunneln finns också ett övergångsställe över den mest trafikerade sidan av Ekerövägen och som ger en genare väg till busshållplatsen mot Ekerö C/ Brommaplan.

- + trafiksäkerhet om/när tunneln används
- + framkomligheten för biltrafiken på Ekerövägen underlättas av planskildhet med gående och cyklister
- trafiksäkerhet om tunneln inte används för att korsa Ekerövägen (upptrampade stigar visar att det förekommer)
- tunneln ger omvägar för gående och cyklister
- tunnlar kan upplevas otrygga, speciellt i mörker
- cykelbana längs Ekerövägen och cykelkoppling mellan tunnel och vägnät saknas
- korsningen är reglerad med väjningsplikt från Jungfrusundsvägen. I högtrafik kan det vara svårt för buss (och övrig biltrafik) från Jungfrusundsvägen att ta sig in/ut på Ekerövägen.

5 ÖVERSYN AV DETALJPLANEFÖRSLAG



I ombyggnadsförslaget byggs cykellösningen ut längs Ekerövägen och Jungfrusundsvägen och kopplas ihop med befintliga cykelbanor längs Ekerövägen och Jungfrusundsvägen. Gående och cyklisters korsningar korsar bilvägarna i plan och gång- och cykelvägarna i området leds om och anpassas till nya korsningspunkterna. Ekerövägen förses med ett nytt körfält för vänstersväg mot Jungfrusundsvägen – korsningen bör regleras med trafiksignaler (detaljer studeras i trafikanalys efter samråd). Övergångsställena på Ekerövägen hastighetsdämpas med platåupp enligt RIBUSS. Busshållplatserna har fortsatt samma principiella placering. Längs gatorna föreslås kantstensparkering för kortare angöring. Busshållplatserna utformas så att man kan passera bussar som står vid hållplats.

- + Genare gång- och cykelvägar med konsekventa kopplingar till omgivande trafiknät
- + Trafiksäkerheten och tryggheten ökar för oskyddade trafikanter som korsar vägen i plan genom att vägen hastighetssäkras och korsningen regleras med trafiksignaler
- + Separat cykelbana väl avskild från gående byggs.
- + Trevligare miljö och grönare gaturum
- + Bussen(biltrafiken) till/från Jungfrusundsvägen kan prioriteras i trafiksignal.
- + En lägre hastighet betyder mindre buller från vägtrafiken
- + En lägre hastighet betyder mindre risk att skadas allvarligt för de som korsar vägen i plan

- Trafiksäkerheten minskar för de som idag använder tunneln när tunneln ersätts med övergångsställe i plan. (Hastighetssäkring till 30 km/tim bör därför utföras vid övergångsställen för att kompensera detta.)
- Nivåskillnaden för gång- och cykelvägen på nordöstra sidan till Ekerövägen behöver lösas med trappor och ramper men övergångsställen kopplar fint till nya torget.
- Biltrafikens hastighet och framkomlighet sänks genom en stadsmässig och trängre utformning, hastighetssäkrade övergångsställen, angöring längs kantstenen och fler gående och cyklister som kommer att korsar vägen.
- Bussens framkomlighet påverkas negativt av att fler gående och cyklister korsar gatan i plan.
- Kan tvinga fram behovet av kringfartsled för biltrafiken tidigare för att säkerställa bussens framkomlighet (Det finns förstås andra lösningar som kan minska eller sprida på biltrafiken under högtrafiken som förskjutna skolstarter, flyttade/slopade infartsparkeringar mm mm)

///Slut