

## **Detaljplan För Träkvista Torg** **Trafiktekniskt utlåtande**

### **Detaljplaneområde**

Enligt en detaljplan för Träkvista Torg planeras uppförande av nya bostadshus samt ett vårdboende och butiker.

Nya bostadshus planeras på norra och södra sidan av Ekerövägen samt öster och väster om Jungfrusundsvägen.

Jungfrusundsvägen föreslås få ett något västligare läge vid anslutning mot Ekerövägen så att en torgbildning kan anordnas intill den fastighet där vårdboendet placeras. I samma byggnad föreslås en större livsmedelsbutik i markplanet.

Ca 300 m av Ekerövägen och ca 150 m av Jungfrusundsvägen beräknas bli berörda av exploateringen och utgör de avstånd som antagits behöva hastighetsbegränsas till föreslagen hastighet 40 km/tim.

### **Angöring och parkering samt inlastning**

Angöring till de nya byggnaderna kommer i huvudsak att ske i parkeringsfickor längs Ekerövägen och Jungfrusundsvägen samt Fantholmsvägen.

Parkering för byggnaderna norr om Ekerövägen anordnas som markparkering längs en ny lokalgata norr om Ekerövägen. Även på södra sidan anordnas en markparkering för de bostadshus som planeras här. Under vårdbyggnaden kommer en inlastning att placeras för butiker i bottenplanet med infart från Ekerövägen. Angöring och transporter till vårdboendet kommer även att kunna utnyttja denna. En markparkering söder om byggnaden kommer att anläggas mitt för Fantholmsvägen.

Inlastning till övriga butiker i området får ske via skyltade lastzoner på gatumark. För de nya byggnaderna väster om Jungfrusundsvägen och längs Fantholmsvägen planeras parkering kunna ske i garage.

Antalet bilplatser kommer att bli beroende av vilket parkeringstal som sätts för de nya byggnaderna. P-talet skall spegla det gällande behovet för närområdet.

I den mån kommunen tillämpar så kallade Gröna parkeringstal kan exploitören, som frivilligt erbjudande, arbeta med mobilitetsåtgärder för att minska bilplatsbehovet.

Åtgärderna skall syfta till att minska bilägandet i första hand och inte primärt bilanvändandet, eftersom det är bilinnehavet som skapar behov av boendeparkering.

Syftet är alltså inte att tvinga ut boendeparkering eller besöksparkering på gatan.

Mobilitetsåtgärderna kan bestå i anordnade av bilpool och cykelpool eller andra åtgärder som medverkar till ökat användande av gång-, cykel – och kollektivtrafik.

Mobilitetsåtgärderna kan finansieras genom att minska antalet parkeringsplatser i garage och därigenom kanske kunna höja exploateringsgraden i projektet.

### **Vägstandard och korsningsutformning**

Jungfrusundsvägen har planerats med 2 körfält a 3,25 m samt där så är lämpligt kompletteras med 2,25-2,50 m breda angöringsfickor.

Ekerövägen planeras med 3,5 m breda körfält och angöringsfickor på samma sätt.

Korsningen med Jungfrusundsvägen har föreslagits som en trevägskorsning med ett 3,0 m brett vänstersvängfält. Korsningen är ytmässigt anpassad för att rymma ledbussar och tyngre fordon. I korsningen har också planerats för två gång- och cykelöverfarter samt en separat gångpassage.

Efter och i anslutning till korsningen placeras busshållplatser som skall ersätta de som finns idag.

### **Cykel- och gångtrafik**

Längs Ekerövägens södra sida finns en cykelbana som kommer att anpassas till vägutformningen genom detaljplaneområdet. Cykelbanan är dubbelriktad och föreslås 3,0 m bred. Även längs Jungfrusundsvägens västra sida föreslås en cykelbana med samma standard. Bostadsområdet norr om Ekerövägen föreslås anslutet till cykelbanorna via ett signalreglerat cykel- och övergångsställe på Ekerövägen samt vidare genom en cykelramp för att ta upp höjdskillnaden mellan Ekerövägen och Taftvägens förlängning.

Gångtrafiken till och från samma område fungerar idag via en smal gångtunnel under Ekerövägen. Gångtunneln föreslås ersatt av det signalreglerade övergångsstället.

Som ett skäl kan anföras att det bör gå att överblicka ytor där det finns prång, passager och gångtunnlar som ofta kan kännas otrygga. Man vet inte vad som väntar runt hörnet, står det personer där som kan vara ett hot? Ofta är det den vägen man måste gå på hemväg från bussen. Speciellt gångtunnlar i förortsområden upplevs ofta som otrygga passager.

Här möts två trygghetsprinciper:

- Gångtunneln som byggdes för att gående skulle slippa korsa bilvägar, en fysisk trygghet som en gång var en viktig princip i planering.

Idag ställs den dock mot:

- Den sociala otryggheten i att inte kunna veta om personer hotar runt hörnet. I dag förefaller det oftast bättre att tänka sig att passagen ska gå över snarare än under om den inte kan gå i samma plan som det som ska passeras.

Cykelbanan längs Ekerövägen får också ett kombinerat övergångsställe över Jungfrusundsvägen. Dessa två överfarter kombineras med ett övergångsställe på Ekerövägen öster om korsningen. De två senare föreslås förberedda för att kunna signalregleras och om så blir aktuellt bör alla tre signalerna samordnas.

Längs Ekerövägens norra sida föreslås en separat gångväg 2,25 m bred som löper längs hela detaljplaneområdet från busshållplats och bilangöring i väster fram till korsningen med Karl Jans Väg. En gångbana kommer att finnas parallellt med cykelbanan längs Jungfrusundsvägen. Gångytor finns också i anslutning till torget framför vårdbyggnaden.

### **Kollektivtrafik**

Kollektivtrafiken upprätthålls med buss. Tre busshållplatser föreslås placerade i anslutning till korsningen. Då hållplatserna placeras efter korsningen i färdriktningen kan de användas av alla tänkbara kombinationer av busslinjer. Hållplatsen längs Ekerövägen väster om korsningen får en 2,5 m bred väntyta med regnskydd 2 x 5 m placerat bakom väntytan. Detsamma gäller för hållplatsen öster om Jungfrusundsvägen som får samma typ av regnskydd men placerat 2,0 m från kantsten med en cykelbana som passerar bakom regnskyddet. Hållplatsen på Jungfrusundsvägen skall rymmas tillsammans med cykel- och gångbana mellan gatan och det nya bostadshuset. Väntytan blir även här 2,5 m bred medan regnskyddet behöver rymmas inom samma yta. Här passar ett smalare skydd bäst, ca 1,5 x 4,0 m som kan placeras ca 1,0 m från kantsten.

### **Trafikbelastning och hastighetsbegränsningar**

Enligt tidigare utförd trafikanalys år 2002 och 2006 beräknas trafiken genom Träkvista år 2030 uppgå till 7100 fordon/dygn utan Förbifart och 10100 fordon/dygn med Förbifart. På vägvsnittet från Närlunda till Träkvista beräknas trafiken år 2030 kunna uppgå till ca 13100 respektive 18500 fordon/dygn. Ekerövägen beräknas ha en kapacitetsgräns vid 18000 fordon som då initierar att ett vägreservat i Närlunda tas i anspråk.

Max.tim under för- och eftermiddag utgör normalt ca 11 - 12% av medeldygnstrafiken vilket år 2030 som mest skulle innebära ca 1100-1200 fordon/timme eller 18-20 bilar/minut. Jungfrusundsvägen skyltas idag 50 km/tim och Ekerövägen har föreslagits skyltad 60 km/tim. Om 300 m av Ekerövägen skyltas 40 km/tim kommer tidsfördröjningen att bli ca 9 sekunder och 150 m av Jungfrusundsvägen får 3 sekunders fördröjning från 50-40 km/tim.

Det signalreglerade övergångsstället kommer också att ge en viss tidsfördröjning. Här kan man anta att det nyttjas mest frekvent under max.tim förmiddag medan trafiken är mer utspridd under eftermiddagen. Antag att signalen kommer att aktiveras 15-20 ggr under max.tim fm eller var 3-4:e minut. Med en gröntid om 20 sekunder för gående och cyklister, samt hänsyn tagen till bilarnas retardation och acceleration, får man räkna med en tidsfördröjning med 25-30 sekunder i genomsnitt för berörda fordon.

Antalet tillkommande fordon från den nya bebyggelsen kommer inte att ha någon avgörande betydelse för kapaciteten på Ekerövägen och Jungfrusundsvägen inom detaljplaneområdet.

Per Löfvendahl