

TRAFIKUTREDNING
TRÄKVISTA



UPPDRAG 274850, Träkvista

Titel på rapport: Trafikutredning Träkvista

Status: Underlag för ny detaljplan

Datum: 2019-05-21

MEDVERKANDE

Beställare: TryggHem Bostad AB

Anders Lehto

Kontaktperson: Olle Wallin, OW fastighetsutveckling
AB, 0760-849 85

Kontaktperson Ekerö
kn: Planhandläggare
Malin Eriksson

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Åsa Lilja

Kvalitetsgranskare: Carolina Stenbeck

REVIDERINGAR

Revideringsdatum 2019-05-21
Version 2.0 Åsa Lilja Tyréns
Initialer: ÅL

Handlingen granskad av:
Carolina Stenbeck

Datum:

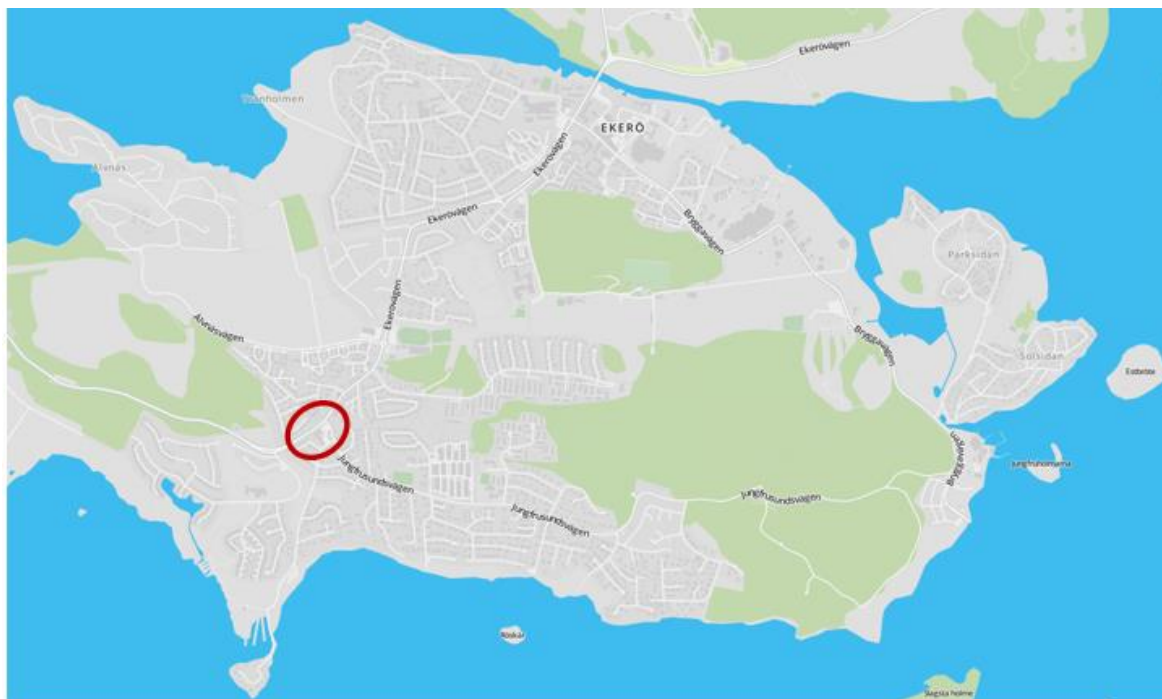
Uppdragsansvarig:
Åsa Lilja

Datum: 2019-05-15

Uppdrag: ,
Beställare:

2019-05-21

SAMMANFATTNING



Planområdet är beläget vid Ekerövägen i korsningen med Jungfrusundsvägen i Träkvista, cirka 2,5 km söder om Ekerö centrum. Vid platsen för nya Träkvista torg finns idag busshållplatser, en taxiplats, en matvarubutik och några mindre butiker, matställen och verksamheter, en större återvinningsstation samt 60 st parkeringsplatser för besökare till det lilla centrumet. Syftet med detaljplanen är att skapa ett lokalt centrum och en självklar mötesplats med livsmedelshandel, bostäder samt utökade lokaler för mindre butiker intill en tillgänglig och trygg torgmiljö. I detaljplanen möjliggörs även för byggande av ett äldreboende och en vårdcentral. Genom en justering av

Jungfrusundsvägens dragning frigörs mark och ett nytt läge för ett torg i soligt läge skapas intill korsningen med Ekerövägen. Jungfrusundsvägen, Fantholmsvägen och Ekerövägen föreslås inom planområdet omgestaltas till trädplanterade stadsgator med angöring till den nya bebyggelsen. Bebyggelsen utformas som radhus och tre- till fyra vånings flerbostadshus. Detaljplaneförslaget rymmer 10 st radhus, 125 nya lägenheter, samt 63 platser i äldreboendet samt en vårdcentral. Planförslaget innebär också en handels- och verksamhetsyta på cirka 2 400 m². I planförslaget ingår även att rusta upp och utveckla befintlig grönska och utomhusmiljöer. I området finns butik och i närområdet finns skolor och förskolor. Busshållplatserna ligger intill torget och korsningen Ekerövägen/Jungfrusundsvägen. Bostädernas parkeringsbehov tillgodoses inom fastigheterna och i området finns förutsättning att

etablera bilpool för de som inte äger egen bil men behöver tillgång till bil ibland. Cykelparkering för boende ordnas inom kvarteren i anslutning till bostädernas entréer. Cykelparkering ordnas också på torget för bussresenärer och i möbleringszoner längs cykelbanor för besökare till butiker och vårdcentral.

Biltrafikens framkomlighet och därigenom bussarnas framkomlighet säkerställs genom att korsningen Ekerövägen/Jungfrusundsvägen regleras med trafiksignal och förses med två körfält från Ekerövägen västerut och från Jungfrusundsvägen.

Exploateringen ger upphov till ett parkeringsbehov där p-talet för boende och besökare motsvarar 0,7 platser/lägenhet i snitt och 95 platser ordnas för bostädernas behov inom planområdet. Parkering ska ske på kvartersmark. Besöksparkering och parkering för anställda kan samnyttja parkeringsplatser och 96 platser ordnas för besökare till boende, butiker, restauranger och verksamheter. 22 av dessa platser ordnas i garage under bostadskvarteret.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	BAKGRUND OCH SYFTE	8
2	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH TIDIGARE UTREDNINGAR	9
3	NULÄGE	12
3.1	MÅLPUNKTER.....	12
3.2	TRAFIKSÄKERHET	13
3.3	GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT	15
3.4	KOLLEKTIVTRAFIK	18
3.5	BILTRAFIK	19
4	PLANERADE ÅTGÄRDER PÅ KRINGLIGGANDE VÄGNÄT	21
5	FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER AV PLANERAD EXPLOATERING	22
5.1	GATUTYPER	24
5.2	GATURUMSBESKRIVNINGAR.....	29
5.2.1	EKERÖVÄGEN	29
5.2.2	JUNGFRUSUNDSVÄGEN	30
5.2.3	FANTHOLMSVÄGEN	31
5.2.4	LOKALGATA.....	32
5.3	FÄRDMEDELSFÖRDELNING OCH TRAFIKALSTRING	34
5.4	GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT	36
5.5	KOLLEKTIVTRAFIK	38
5.6	ANGÖRING.....	38

5.7	BILTRAFIK	38
5.8	PARKERING.....	43
6	STUDERADE OCH AVFÖRDA ALTERNATIV OCH IDÉER.....	45

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Uppdraget omfattar framtagande av trafikutredning inför detaljplan för Träkvista 27:1, Diarienum: PLAN.1999.19.214. Detaljplanens syfte är att pröva förutsättningarna för omkring 135 bostäder, 63 äldreboenden, en vårdcentral samt 2400 kvm handel/verksamhetsytor. TryggHem Bostad AB avser att bebygga området med flerbostadshus, radhus, äldreboende och matvarubutik och vårdcentral.

En förtätning av samhället Träkvista på Ekerö i anslutning till befintliga bostadsområden och kollektivtrafik är i överensstämmelse med kommunens vision i översiktsplanen och också kommunens trafikplan. Fastigheten kan anslutas till nödvändig infrastruktur för vägar och kollektivtrafik.

Syftet med denna utredning är att beskriva trafiksituationen för samtliga trafikslag i anslutning till planområdet och vilken påverkan den nya bebyggelsen har på trafiksystemet. Utredningen ska även beskriva trafiksituationen och tillgängligheten till den nya bebyggelsen inom planområdet.

2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH TIDIGARE UTREDNINGAR

Ekerö kommun har vägledande dokument som ska genomsyra planeringen av kommunens framtida utveckling.



Vision för Ekerö kommun

- Ekerö kommun ska utvecklas till vår vision av småstad.

Översiktsplan 2018 (samrådshandling med planerat antagande kv 1 2018)

...En småstad har en småskalighet och variation i arkitektur och stadsrum samt **en tydlig gräns** mellan staden och omgivande landsbygd. Exploateringen kan göras relativt hög i en **småskalig bebyggelse om 4-6 våningar**...

...För att Ekerö kommun ska bli en småstad, måste **stadsrum och gatunät** vara **sammanhängande och tillgängliga** för alla. Då möjliggörs möten mellan boende, verksamma och besökande. Flödet av förbipasserande människor gör att verksamheter kan etablera sig i byggnaders bottenvåningar...

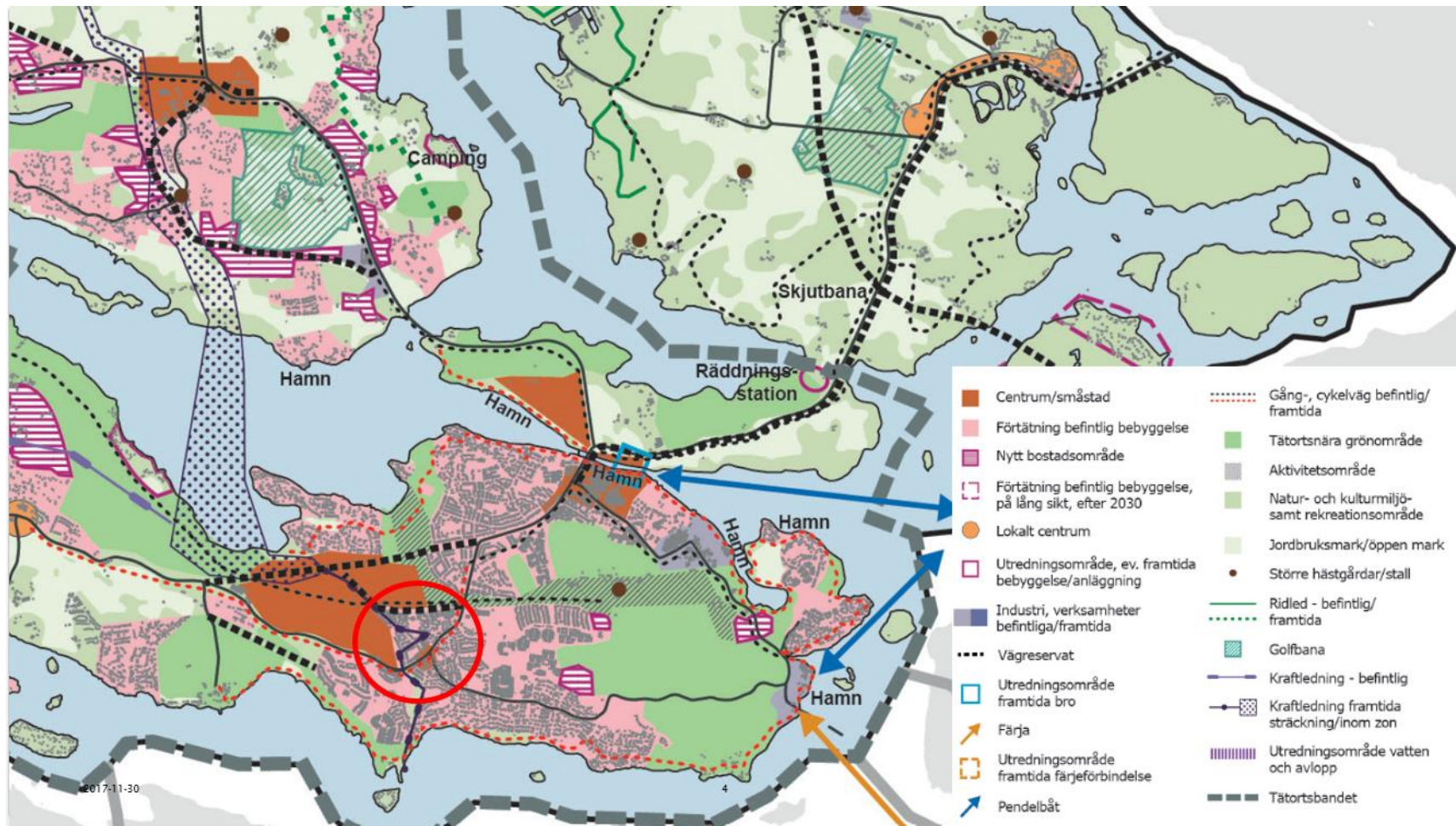
..**Gaturum** bör göras **distinkta** där husens fasad står i kvartersgräns eller med mindre förträdgårdar. **Entréer** bör placeras **mot gatan**. **Trafikleder bör utformas som gator som förenar stadsdelar med varandra**. Gator och stråk bör utformas så att de blir attraktiva för **fotgängare och cyklister**. Småskalighet och variation bör prägla all arkitektur - inre funktion såväl som de yttre stadsrummen. Brist på sammanhängande stadsrum ger socialt isolerade områden utan möjlighet till urbana möten...

....Ekerö kommun kan skapa sådana urbana rum, exempelvis Ekerö centrum, **Träkvista**, Älvnäs, Stenhamra centrum och Svanhagen.

....**Träkvista torg** ska utvecklas med **handel och bostäder i form av flerbostadshus**, samt en attraktivt utformad **torgmiljö**.

...Annat i ÖP som påverkar trafikfrågor i Träkvista: Komplettering med busskörfält på Ekerövägen/261. Ny huvudväg mellan Närlunda och Ekerö kyrkväg. Denna förbindelse avlastar Ekerövägen/261 genom Träkvista och är en förutsättning för fortsatt utbyggnad för arbetsplatser, bostäder och centrumservice i Älvnäsområdet. En alternativ sträckning av vägreservatet är tänkbar längs Älvnäsvägen.

...Befintliga **infartsparkeringar** ska bibehållas och utvecklas. Möjligheterna att anordna infartsparkering ska tas i beaktande vid planläggning av områden i kollektivtrafiknära lägen.



Förslag till ny ÖP med ny småstadsbebyggelse vid Träckvista, vägreservat Älvnäs, Ny gång- och cykelväg längs Ekerövägen förbi Träckvista

Trafikplan för Ekerö kommun (2012)

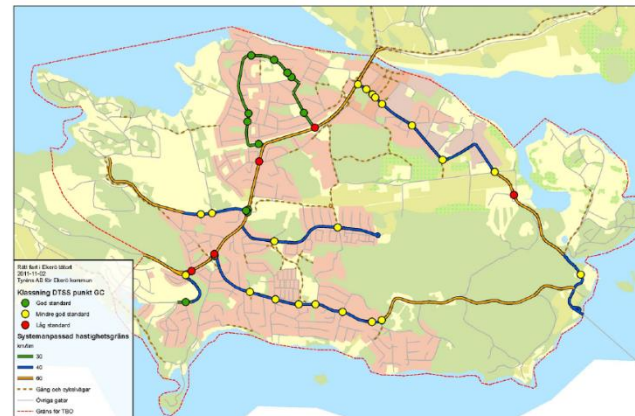


Inriktningsplanering	Åtgärdsplanering				Måluppfyllelse			
	Typ av plan	Ansvar för framtagande	Tidplan	Minskad miljö-påverkan	Ett transportsystem för alla invånare	Ökad hälsa och säkerhet		
OP	Trafikplaner	Gångplan	BN	Rev 2019	X	X	X	
		Cykelplan	BN	Rev 2019	X	X	X	
		Parkeringsplan	BN/KS	2017	X	X		
		Hastighetsplan	BN	Rev 2020	X	X	X	
	Trafikplan/ Trafikstrategi	Åtgärdsprogram	Trafiksäkerhetsprogram	BN	2019		X	X
			Tillgänglighetsprogram	BN	2019		X	X
			Program för säkra skolvägar	BN	2018		X	X
			Program för påverkansåtgärder	BN	2017	X	X	X
			Handlingsplan för trafikbuller	TN	2018	X		X

Gång- och cykelplan för Ekerö kommun (2015)



Hastighetsöversyn Ekerö kommun 2011



3 NULÄGE

Detaljplanen omfattar fastigheterna Träkvista 1:51,81,114, 275 och 2:22,623,60,62,116 och 3,:18 samt 27:1 och delar av Väsby 43:1. Området ligger intill korsningen Ekerövägen, Jungfrusundsvägen samt Fantholmsvägen. Planområdet utgörs av gator, parkeringsytor och bebyggelse som ska rivras. Intill planområdet ligger ett skogsparti som planeras och utvecklas för lek och rekreation. Idag är marken detaljplanelagd som gatumark och kvartersmark. Närområdet består till största del av låga enkla byggnader för handel samt villa- och radhusbebyggelse.

Området ligger 2,5 km från Ekerö centrum. Kollektivtrafiken i Träkvista utgörs framförallt av buss i 10 min-trafik i högtrafik mot Brommaplan och tunnelbanan. I Jungfrusund som ligger inom cykelavstånd (2,7 km) finns brygga för båtpendling till Stockholms Centrum och färja till Slagsta. I närområdet finns skolor och förskola. Gymnasieskola saknas inom kommunen och ungdomar pendlar till kranskommuner. Gång- och cykelvägarna inom planområdet har låg standard och otydliga och bristande kopplingar till närliggande områden.

3.1 MÅLPUNKTER

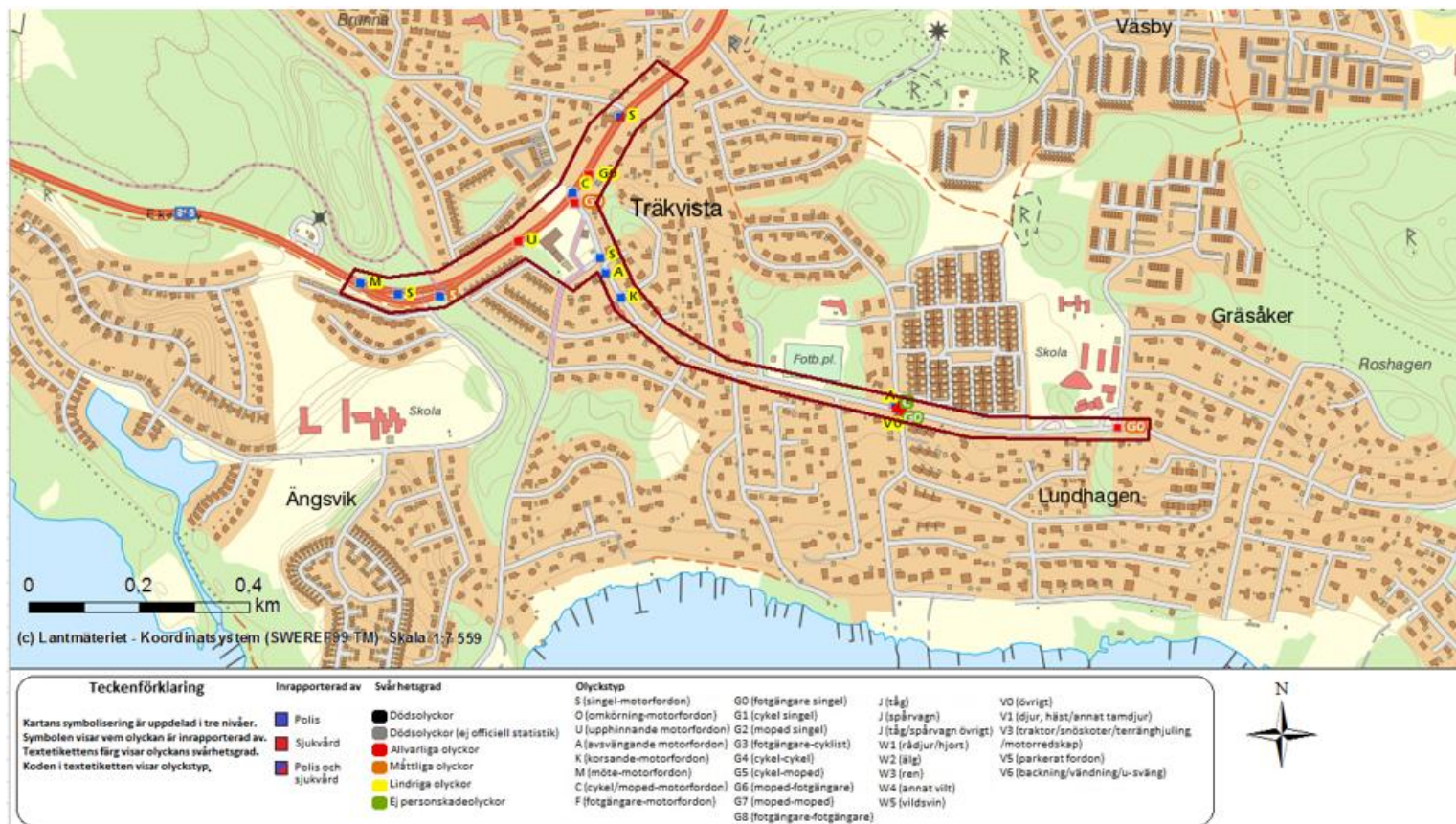
Träkvista har idag en livsmedelsbutik och några mindre butiker och matställen.

Ekerö Centrum med butiker	2,5 km
Brommaplan	13 km
Träkvista skola	1,1 km
Sandudden skola	850 m (bil)
Förskolor 4 st	inom 1 km
Träkvistavallen, idrottsplats och infartsparkering	600 m
Jungfrusund färja och båtpendel	2,7 km
Friluftsbad	ca 900 m

Samtliga målpunkter ligger inom rimliga cykelavstånd.



3.2 TRAFIKSÄKERHET



Figur: Inrapporterade olyckor STRADA 2013-2017

Utdrag ur STRADA visar att det under de senaste fem åren har skett 14 trafikrelaterade olyckor med personskador inom utredningsområdet och som rapporterats in till olycksdatabasen STRADA. Av dessa är 11 olyckor lindriga och tre olyckor bedöms vara måttliga.

OSKYDDADE TRAFIKANTER:

Under 5-årsperioden har fem olyckor med oskyddade trafikanter skett. Tre av olyckorna är singelolyckor där gående eller cyklister har fallit omkull på gatorna av halka eller ojämnheter. I en av olyckorna har den gående fallit i samband med att cyklist kört om. Den olyckstyp där risken att skadas allvarligt är störst är då oskyddade trafikanter och motorfordon kolliderar. Två sådana olyckor har inträffat och i båda fallen är det cykel och motorfordon som kolliderat i korsning. Den ena av dessa olyckor skedde i korsningen Jungfrusundsvägen/ Ekerövägen.

Många olyckor där gående och cyklister är inblandade är snubbel-, fall- och halkolyckor och beror ofta på eftersatt drift och underhåll. En förbättrad vinterväghållning av gång- och cykelvägar minskar risken för fallolyckor och ökar också rörligheten för funktionsnedsatta och äldre. Fallolyckor kan förutom att vara en personlig motgång även innebära stora samhällskostnader i form av vårdkostnader och sjukfrånvaro. Belysning, lövupptagning och snöröjning/halkbekämpning av god kvalitet minskar den här typen av olyckor och gör det mer attraktivt att cykla även vintertid. Sopsaltning av gång- och cykelvägar är en metod som blivit vanlig i många kommuner och som leder till minskad halka och att fler väljer att cykla även vintertid. Bra snöröjningsmått och höga krav på jämnheter på beläggningar påverkar olycksrisken positivt under många år.

OLYCKOR MELLAN MOTORFORDON:

Under 5-årsperioden har det skett sex olyckor med kollisioner mellan motorfordon. Fem av olyckorna har skett i korsningar i samband med vänstersvängar och en olycka har skett vid möte på sträcka. I tre av olyckorna har motorcykel varit inblandad.

SINGELOLYCKOR MOTORFORDON:

Det har inträffat tre singelolyckor med motorfordon där förarna av olika anledningar har förlorat kontrollen över fordonet. Olyckorna har skett på sträcka mellan korsningar.

Man kan ur olycksstatistiken inte dra några exakta slutsatser av hur utformningen påverkar risken för olyckor. Höga hastigheter och oskyddade vänstersvängar är en trolig förklaring till olyckorna med motorfordon och halka och ojämnheter i beläggningen en viktig förklaring till olyckorna med oskyddade trafikanter. En sänkning av bilarnas hastighet minskar risken för allvarliga olyckor både för oskyddade trafikanter och för motorfordonstrafikanter. En annan åtgärd för minskad olycksrisk är att separera gående och cyklister.

3.3 GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Dagens trafiklösning och bebyggelseplanering vid Träkvista är utformad på bilarnas och busstrafikens villkor. Gående tvingas till omvägar där korsningspunkterna med biltrafiken har fått styras av bilarnas framkomlighet. Cyklister hänvisas till blandtrafik längs Ekerövägen och den dubbelriktade cykelbanan längs Ekerövägen får ett abrupt slut genom planområdet. Kopplingen till gång- och cykeltunneln under Ekerövägen har låg standard för både gående och cyklister. Lutningen är 15 % på den södra sidans anslutning till gång- och cykeltunneln. (Av tillgänglighets-skäl bör lutningarna inte överstiga 5 %.) Gång- och cykelbanorna är för smala för att separera gående och cyklister från varandra. Det skapar otrygghet för både gående och cyklister.

Det övergångsställe som utnyttjas mest i korsningen Ekerövägen/Jungfrusundsvägen är passagen av Jungfrusundsvägen. Övergångsstället ligger indraget från Ekerövägen för att ge en bättre framkomlighet för biltrafiken. Omvägen som detta skapar leder till att det är vanligt att gående och cyklister korsar vägen intill Ekerövägen utan att nyttja övergångsstället. Ekerövägens övergångsställe på den östra sidan av Jungfrusundsvägen används främst på morgonen för påstigande bussresenärer. Gång- och cykeltunneln under Ekerövägen används mest för avstigande bussresenärer på Jungfrusundsvägen under eftermiddagen men också för besökare till butiken som idag ligger på den västra sidan av Jungfrusundsvägen och för ett ganska litet antal skolbarn på väg till och från Träkvista skola. Antalet skolbarn som går och cyklar har varit litet vid observationstillfällena. Det saknas ordnad cykelparkering för bussresenärer och till butiker.

Planområdet har bitvis låg standard och svaga kopplingar för gång och cykel till omgivande områden med onödiga omvägar och sidbyten av vägar, oupplysta stigar, branta lutningar etc. Sammantaget innebär det onödigt många korta bilresor och att potentialen att gå och cykla till och från planområdet inte tas tillvara. Ett tydligt exempel är barn som skjutsas med bil till skola i stället för att gå eller cykla. Sammanhängande gång- och cykelnät med god orienterbarhet ökar också förutsättningar för rekreation i form av promenader och cykelturer. Aktiva transporter ökar hälsan men också förutsättningarna för folkliv och mötesplatser på orten då människor till fots eller på cykel har större benägenhet att stanna till och utträtta ärenden på vägen. Delat väghållaransvar med vägföreningar som gäller på Ekerö innebär en utmaning för samordnade insatser för sammanhängande gång- och cykellösningar och drift.

BREDDTABELL DUBBELRIKTAD GÅNG- OCH CYKELVÄG

Enligt Gång - och cykelplan Ekerö kommun

Stråk	Minsta mått	God standard
Regionalt nät	4,3 m	5,3 m
Huvudnät	3,0 m	4,0 m
Lokalnät	2,5 m	3,5 m
Landsbygd	2,5 m	3,0 m

Minsta avstånd till hinder från cykelbanekant är 0,6 m

Ekerö tätort

Langtarmen



BRISTFÄLLIGA ELLER SAKNADE KOPPLINGAR

1. Kontinuerlig gång- och cykelväg av god standard (huvudstråk) längs Ekerövägen mellan Sanduddsvägen och Ekerö Centrum för cykelpendling saknas delvis och är utpekad i både översiktsplan, trafikplan och cykelplan för Ekerö. Utbyggnad av den saknade sträckan ingår som en del av föreslagen detaljplan för Träkvista.
2. Gång- och cykeltunneln under Ekerövägen vid Träkvista har låg standard. Den är smal, 3m, och är otillgänglig genom sin branta lutning (15%) på den södra sidan av Ekerövägen. Kopplingen mellan Ekerövägen och tunneln för gående och cyklister är tydlig speciellt för cyklister.
3. En gen belagd och belyst koppling för gående och cyklister genom skogspartiet och över åsen som skiljer Träkvista och Sandudden saknas. Idag finns skogsstigar. Den saknade kopplingen ligger utanför planområdet.
4. Gång- och cykelvägen längs Jungfrusundsvägen (huvudstråk) mellan Fantholmsvägen och Träkvista skola har låg standard och kräver att man korsar vägen och byter sida vid bollplanen och Almhagsgränd vid ett signalreglerat övergångsställe. Utrymmet att bredda vägen är begränsat utan fastighetsintrång. I samband med detaljplanen för Träkvista bör man överväga att byta sida på gång- och cykelbanan och skapa ett stråk som ligger på den nordöstra sidan från Ekerövägen till Träkvista skola. Särskilt gäller det om man i framtiden beslutar sig för att riva gång- och cykeltunneln under Ekerövägen. Huvuddelen av åtgärden ligger utanför planområdet.
5. Idag finns en gen koppling för gående och cyklister mellan Jungfrusundsvägen och Björkuddsvägen till Ekerö centrum och pendling över Tappströmsbron. Kopplingen är gen men har dålig orienterbarhet och går i blandtrafik på Gräsåkersvägen. Vägvisning och utmärkning på cykelkarta skapar förbättrad orienterbarhet. En ny koppling (skogsstig idag) mellan gång- och cykelbanan på västra sidan av Träkvistaskola och gång- och cykelbanan mellan Hampvägen och Knalleborgsvägen skapar en separerad gång- och cykellösning mellan Jungfrusundsvägen och Ekerö Centrum. Förslaget ligger utanför planområdet.
6. Vägvisning och utmärkning på cykelkarta för gående och cyklister mellan Älvnäsvägen till Träkvista via Brunnsvägen och Brokadvägen.

EKERÖVÄGEN

Gång- och cykelbana är utbyggd från Ekerö Centrum till planområdets start där cykelbana (huvudstråk) och belysning för gång- och cykel upphör (vid bensinstationen Din X). Gång- och cykelbanan övergår till smala gångbanor på ömse sidor av vägen genom planområdet. Cyklister tvingas ut i blandtrafik med biltrafiken som håller hög fart och i riktning sydväst även att korsa körbanan eller köra motriktat på den smala gångbanan. Vid korsningen Ekerövägen/Jungfrusundsvägen finns ett obebokat övergångsställe intill busshållplatsen mot Brommaplan. Attraktiva ordnade gångvägar till busshållplatsen saknas och man ser upptrampade stigar till övergångsstället över Ekerövägen. Det finns också en gång- och cykeltunnel för passage av Ekerövägen. Den nyttjas främst av gående och cyklister mellan den nordvästra sidan och butiken, Träkvista skola och busshållplatsen för avstigande från Brommaplan på Jungfrusundsvägen. Övergångsstället över Jungfrusundsvägen intill Ekerövägen är indragen från Ekerövägen för att skapa ökad framkomlighet för biltrafiken. Det fungerar med dagens utformning för gående som kommer från butiken och Fantholmsvägen men för gående och cyklister som rör sig längs Ekerövägen blir det en omväg som gör att många inte använder övergångsstället.

JUNGFRUSUNDVÄGEN

Jungfrusundsvägen saknar gångbana på den norra sidan genom planområdet. Cykelbana saknas på sträckan mellan Ekerövägen och Fantholmsvägen. Vid Fantholmsvägen kopplar gång- och cykelbanan till en friliggande gång- och cykelbana som leder till gång- och cykeltunneln

under Ekerövägen. Jungfrusundsvägen är viktig som skolväg till Träkvista skola och till förskolor som ligger utmed vägen. 2018 byggdes den saknade länken av gång- och banan ut till Jungfrusund enligt gång- och cykelplanen.

FANTHOLMSVÄGEN

Längs östra sidan av Fantholmsvägen finns en smal gångbana. Cykling sker i blandtrafik. 30 km/tim högsta tillåtna hastighet.

3.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Träkvista trafikeras av flera busslinjer. Både stombussar till Brommaplan/T-bana via Ekerö Centrum och olika linjer för kommuntrafik. I rusningstrafik är turtätheten ca 10 min. Busshållplatserna har väderskydd men är inte tillgänglighetsanpassade enligt kraven i RIBUSS. Påstigningshallplatsen mot Brommaplan har realtidsinformation. Ordnad cykelparkering med möjlighet att låsa fast sin cykel i ramen för bussresenärer saknas.

Det finns kollektivtrafikkörfält på Ekerövägen i riktning mot Brommaplan kl 7-9 på vardagarna från Gamla Ekerövägen/ Närlunda Gårdsväg till Brommaplan. I motsatt riktning finns inget eget utrymme för kollektivtrafik och bussar fastnar i eftermiddagsköer. Längs 261/Ekerövägen kommer Trafikverket under det närmaste året påbörja breddningen av vägen med ett buskörfält i riktning mot Ekerö från Brommaplan. Det kommer att minska restiden väsentligt för kollektivtrafikresenärer och öka konkurrenskraften gentemot biltrafiken som har oförändrat utrymme. En överflyttning av bilresor till bussresor är därför att vänta som förhoppningsvis leder till mindre biltrafik på Ekerövägen vid Träkvista. En överflyttning från bil- till bussresor ger även bättre framkomlighet för busstrafiken på Ekerövägen.

Busstrafiken fortsätter förbi Träkvista via Jungfrusundsvägen till vändplats vid Skärviksvägen samt till Sandudden och Adelsö via Ekerövägen. Det finns ingen bussskoppling till bryggan vid Jungfrusund där pendlingsbåt till Stockholm angör.

Nattbussen har idag sin slutstation vid Träkvista torg där den vänder i en vändslinga.

Närmaste infartsparkering för bilar (100 platser) finns vid Träkvistavallen.

3.5 BILTRAFIK



Uppmätta biltrafikmängder 2015, fordon/dygn

EKERÖVÄGEN

Ekerövägen är huvudled och är kopplingen mot Ekerö Centrum och vidare till Stockholm. Åt motsatt håll når man Adelsö. Vägavsnittet är en av få kommunala vägar i kommunen. Dagens trafikmängd på Ekerövägen öster om Jungfrusundsvägen är ca 11 400 fordon/dygn. Vägen har ett körfält i var riktning och då bilkö uppstår hindras också busstrafikens framkomlighet. I korsningen med Jungfrusundsvägen är körfältet överbrett så trafik rakt fram kan passera vänstersvängande bilar till Jungfrusundsvägen. Det ger en god kapacitet men bristande säkerhet för svängande trafik och oskyddade trafikanter som ska korsa vägen.

Den högsta tillåtna hastigheten är 50 km/tim men 37,6 % av bilisterna överskrider hastighetsgränsen genom Träkvista. En anledning till de höga hastigheterna är att Ekerövägens utformning som landsväg där bilens utrymmesbehov och framkomlighet har prioriterats. Under högtrafik har trafiken från anslutande gator svårt att få tillräckliga tidsluckor för att svänga ut på Ekerövägen på grund av höga flöden och höga hastigheter. Längs vägen råder parkeringsförbud och ingen angöring sker idag längs vägen som har få in- och utfarter. I Ekerö kommuns hastighetsplan föreslås en höjning till 60 km/tim genom planområdet.

JUNGFRUSUNDSVÄGEN

Jungfrusundsvägen är kopplingen från Träkvista till Jungfrusund och framförallt en viktig uppsamlingsgata för villaområden längs med vägen. Vägen är en av få kommunala vägar i kommunen. Dagens trafikmängd är 3400 f/d i höjd med Träkvista skola och en bedömning är att trafiken i korsningen med Ekerövägen uppgår till 4000 f/d. Den högsta tillåtna hastigheten är 40 km/tim genom planområdet. Vägen har ett körfält i var riktning. I korsningen med Ekerövägen är körfältet överbrett så att två personbilar kan stå i bredd. Det ger en god kapacitet men bristande säkerhet för oskyddade trafikanter som ska korsa vägen.

FANTHOLMSVÄGEN

Fantholmsvägen är uppsamlingsgata till villaområdet söder om Träkvista och har enskild väghållning. Gatan leder också till Ekerö Båtklubb varför båttransporter ska klara korsningspunkter. Högsta tillåtna hastighet är 30 km/tim. Vägen har parkeringsförbud och ett körfält i var riktning. På anslutande kvartersmark finns vinkelställd parkering. Sikten vid utfart i korsningen med Jungfrusundsvägen är mycket begränsad.

PARKERING

Längs vägarna i området råder parkeringsförbud. Parkering hänvisas till kvartersmark i anslutning till butiken. Det finns idag 50 st platser vid butiken och 10 st platser vid återvinningsstationen. Parkeringstiden vid butiken är begränsad till 2 timmar för att förhindra infartsparkering. (Se separat parkeringsutredning). Närmaste infartsparkering ligger vid Träkvistavallen med ca 100 platser.

4 PLANERADE ÅTGÄRDER PÅ KRINGLIGGANDE VÄGNÄT

Förbifart Stockholm med trafikplats på väg 261 Ekerövägen vid Edeby och Tillflykten håller på att byggas. Förbifarten kommer att avlasta Ekerövägen från biltrafik förbi Drottningholm. Biltrafiken riskerar därmed att öka på Ekerö pga den ökade kapaciteten som erbjuds i det övergripande transportsystemet med sämre framkomlighet på Ekerövägen i Träkvista som följd (inducerad trafik). En effektiv och prioriterad busstrafik och exploatering i bra kollektivtrafiklägen i stället för gles och utspridd ny bebyggelse kan motverka biltrafikens ökning.

På Ekerö planeras en utbyggnad av cykelvägnätet. För planområdet är utbyggnad längs Ekerövägen den viktigaste åtgärden. Ett sammanhängande cykelnät av god kvalitet leder till ökad cykelandel och en minskning av bilresorna. Förbättrad gång- och cykelkoppling mellan Skärvik och Ekerö Centrum och en utbyggnad av cykelbana till Jungfrusund (pendlingsbåtar) är också viktiga åtgärder som är positiva för planområdet.

Trafikverket kommer inom den närmaste tiden att påbörja utbyggnaden av ett nytt busskörfält på Ekerövägen 261. Det är den viktigaste åtgärden för att säkerställa Ekerös tillgänglighet till skolor och arbetsmarknad i Stockholmsområdet. Genom att tillskapa busskörfält i båda riktningar kommer bussresan att gå betydligt snabbare än idag, även på eftermiddagen. Det kommer även gynna Ekerövägen i Träkvista då bussens konkurrenskraft mot bilen ökar och betydande omflyttning från bil till buss är sannolik.

Det finns i kommunen en oro att kapaciteten för biltrafiken på Ekerövägen inte kommer räcka till i framtiden när man avser att exploatera Älvnäs med fler bostäder. Man har därför planer på en framtida ny vägförbindelse som avlastar Träkvista från den tillkommande trafiken. Den nya vägförbindelsen kommer att reducera tillkommande trafik från Älvnäs och från Adelsö. Men för Ekerövägens sträcka genom Träkvista kommer dagens trafik från Sandudden, Träkvista och Skärvik i stort bestå och inte flyttas över till den planerade vägkopplingen. Kapacitetsgräns har i tidigare studier angetts till 18 000 f/d för Ekerövägen.

5 FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER AV PLANERAD EXPLOATERING



TRYGGHEIM, TRÅKVISTA TORG - ILLUSTRATIONSPLAN - 190508 - A3 SKALA 1:1000 - ÄWL

Planförslaget innebär en omvandling från en korsning mellan landsvägar med odefinierade ytor som saknar tydlig avgränsning i form av väggar till ett definierat gaturum där de nya byggnaderna med i huvudsak bostäder skapar stadsmässighet med väggar och gatuträd som ger rumslighet. Genom att Jungfrusundsvägen förskjuts västerut ges plats för en mötesplats med ett torg där det finns utrymme för vistelse och aktiviteter. Vid torget placeras livsmedelsbutik och mindre verksamhetslokaler på markplanet i en ny byggnad och ett vårdboende på våningarna ovanför. I det nya bostadskvarteret mot Fantholmsvägen planeras en ny vårdcentral. I anslutningen till torget ligger också busshållplatserna placerade enligt samma princip som idag. Dagens trafiklösning är utformad på bilens villkor med omvägar och saknade kopplingar för gående och cyklister. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar är dålig eftersom gång- och cykeltunnels ramp är alltför brant för personer som har svårigheter att röra sig. I planförslaget finns utrymme för både cyklister och gående utan att biltrafikens kapacitet har minskat men en sänkning av biltrafikens hastighet behövs för säkra passager av gatorna och för att göra det trivsamt att vistas på torget och längs gatorna. Det skapas också en tillgänglig koppling för gående och cyklister på norra sidan av Ekerövägen som vill korsa Ekerövägen i plan och där lutningen inte överstiger 5 % och med vilplan.

Ca 300 m av Ekerövägen och ca 150 m av Jungfrusundsvägen beräknas bli berörda av exploateringen och utgör de avstånd där hastigheten föreslås sänkas från 50 km/tim till 40 km/tim på Ekerövägen och 30 km/tim på Jungfrusundsvägen. För att bibehålla bussarnas och biltrafikens framkomlighet och för att klara att fler oskyddade trafikanter korsar gatan förses korsningen Ekerövägen/Jungfrusundsvägen med dubbla körfält och trafiksignaler. Signalen ger även möjlighet att prioritera bussar. Den nya utformningen ger en tidsmässig fördröjning mot dagens situation genom hastighetsänkningen och trafiksignalen men kommer att klara biltrafikens kapacitet upp till 18 000 f/d (som i tidigare studier angetts som maxgräns för Ekerövägen). För biltrafik från Jungfrusundsvägen som idag har svårt att ta sig ut på Ekerövägen i högtrafik förbättras situationen avsevärt.

I samrådet inför detaljplanearbetet framkom önskemål från flera håll om att gång- och cykeltunneln under Ekerövägen ska behållas. I detaljplaneförslaget behålls därför gång- och cykeltunneln och bebyggelse och gator har anpassats enligt detta. Förslaget innebär trängre mått än önskvärt för gång- och cykelbanorna och en kurvig linjeföring för cykelbanan intill murarna vid tunneln. Detta är oundvikligt på grund av tunnelns längd och en kompromiss för att inte torget på motsatt sida av Jungfrusundsvägen ska bli alltför litet.

Om man i framtiden bestämmer sig för att gång- och cykeltunnel ska rivas fungerar planförslaget också för detta. Man kan då förskjuta Jungfrusundsvägen ytterligare västerut och utöka torgytan om planbestämmelsen hålls generell som allmän gata eller skapa mer utrymme för hållplats och gång- och cykeltrafik på den västra sidan av jungfrusundsvägen. Biltrafikens kapacitet försämras mycket marginellt om gång- och cykeltunneln ersätts av ett signalreglerat övergångsställe över Ekerövägen eftersom korsningen i övrigt är signalreglerad.

5.1 GATUTYPER

Ekerövägen

Kommunal väghållning

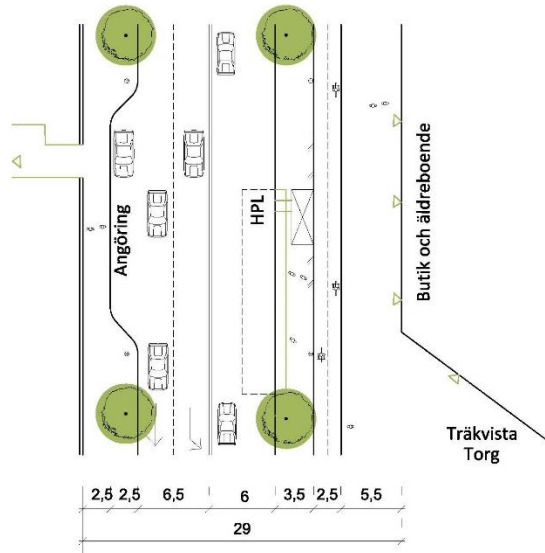
Huvudgata med kollektivtrafik (stomtrafik)

Enligt hastighetsplanen föreslås Ekerövägens högsta tillåtna hastighet till 60 km/tim genom Träkvista och planområdet. Hastighetsplanen utgår från dagens trafiklösning där Ekerövägen har karaktär av trafikled. Det rimmar illa med den småstadskaraktär och stadsgata som är utgångspunkten för översiktsplanens och detaljplanens förslag där entréer mot gatan är en av förutsättningarna för att skapa stadsmässighet. Ur trafiksäkerhetssynpunkt och buller- och miljöhänsyn är 30 km/tim lämpligt som högsta tillåtna hastighet. Bussarnas krav på färdhastighet, signalregleringen av korsningen och bibehållen gång- och cykeltunnel motiverar att 40 km/tim ändå föreslås som högsta tillåtna hastighet förbi den nya bebyggelsen. Det innebär att framkomligheten för biltrafiken behålls men i en lägre hastighet där samspel mellan olika trafikarter fungerar.

Stannandeförbud bör gälla längs Ekerövägen men vid entréer behövs angöring för att klara plan- och bygglagens tillgänglighetskrav för personer med nedsatt rörlighet. Denna angöring planeras i angöringsfickor längs gatan inom 25 m från entréer och är inte avsedda för parkering utan endast för korttidsangöring och angöring för rörelsehindrade. Det innebär att fickorna oftast kommer att vara lediga och att man därför kan köra in- och ut utan att behöva backa som vid fickparkering. Om angöringsfickorna inte byggs för att framkomligheten på Ekerövägen prioriteras högst krävs stannandeförbud längs hela sträckan. Risken är då mycket stor att fordon under lågtrafik trots förbud stannar i körbanan för att släppa på eller av personer med ökad olycksrisk och hinder för busstrafiken eller att bilar kör på torget för att angöra lokaler. Med stannandeförbud och ingen ordnad angöring ökar också risken för att biltrafiken håller för hög hastighet genom Träkvista. Boende- och besöksparkering för de nya kvarteren ordnas på kvartersmark och får enligt förslaget inte parkera längs Ekerövägen.

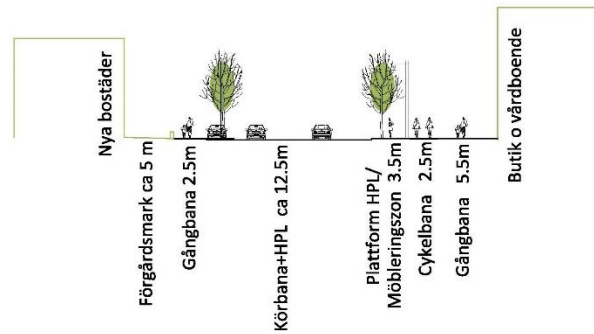
I dag finns en villutfart på Ekerövägens nordvästra sida. Denna ersätts med en in/utfart över gångbana till boendeparkering med tolv förhyrda platser på den nordöstra sidan som innebär ca 24-48 bilrörelser per dygn. På den sydöstra sidan finns idag två in- och utfarter till ett kvarter med bensinstation, bilverkstad, bilförsäljning och hunddagis. Dessa ersätts av två in/utfarter över gång- och cykelbana. Den ena infarten är till en markparkering med tjugo platser för boende/besökare och den andra infarten till inlastningen för livsmedelsbutiken och äldreboendet. På denna sida minskar sannolikt svängrörelserna mot dagens trafik. Genom att hastigheten sänks minskar olycksrisken då fordon svänger.

Den saknade länken av cykelbanan genom Träkvista byggs ut och binder samman huvudcykelstråken. Cykelbanan är dubbelriktad med redan 2,5m och dras bakom busshållplatsen.



Plan:

Ekerövägen
Huvudgata med buss, 40 km/tim
Mjuktrafikrum

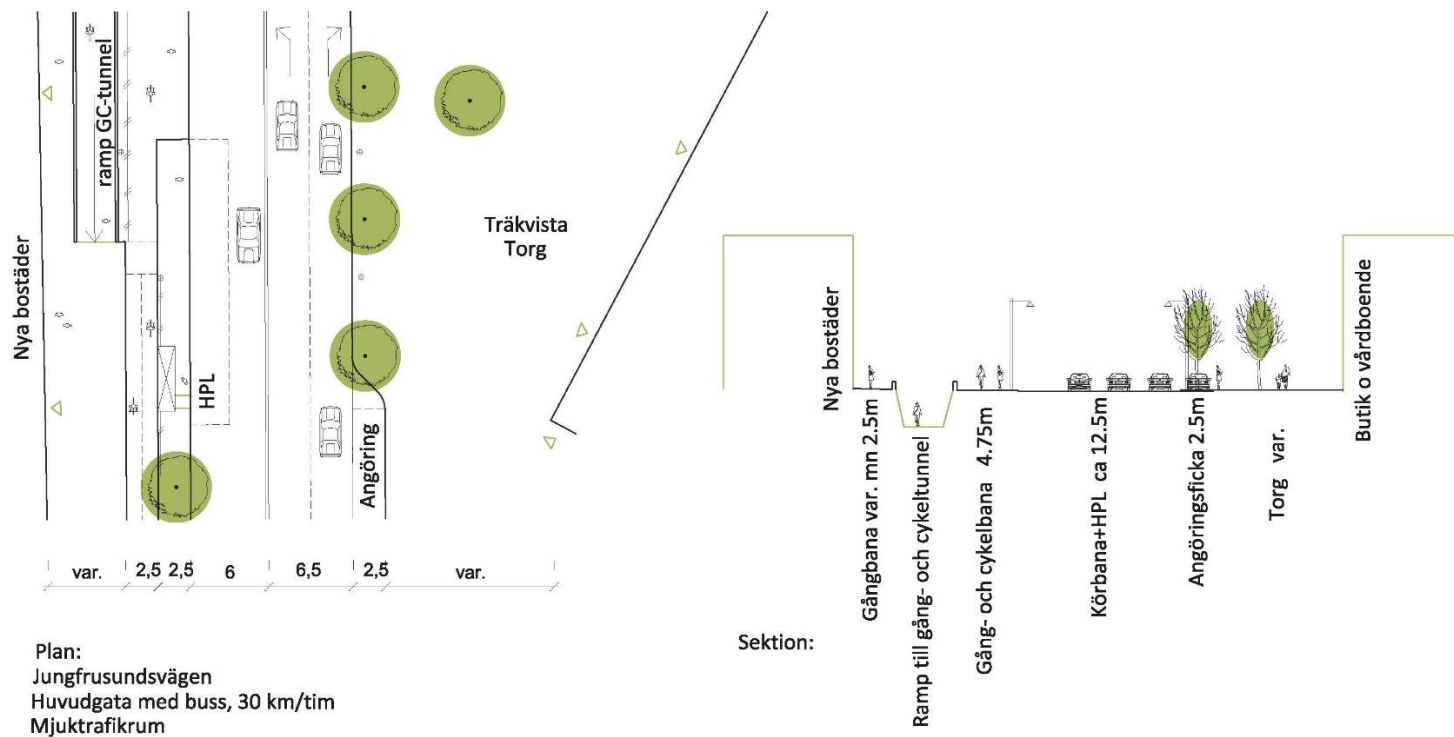


Sektion:

Jungfrusundsvägen

Kommunal väghållning
Huvudgata med kollektivtrafik

Enligt hastighetsplanen föreslås Jungfrusundsvägens högsta tillåtna hastighet till 40 km/tim genom Träkvista och planområdet. Ur trafiksäkerhetssynpunkt och buller- och miljöhänsyn föreslås en sänkning av högsta tillåtna hastigheten till 30 km/tim mellan Ekerövägen och Fantholmsvägen. För att klara angöringsbehovet till bostadskvarteret och torget ordnas korttidsangöring och parkering för personer med nedsatt rörlighet i fickor längs Jungfrusundsvägen. I övrigt gäller stannandeförbud och boende- och besöksparkering ordnas på kvartersmark. Cykelbanan på västra sidan dras bakom busshållplatsen. Vid gång- och cykeltunnelns mur vid rampen blir utrymmet för gång- och cykel mindre och separerad cykelbana ryms inte. Vid torget och livsmedelsbutiken ordnas en större parkering för besökare till Träkvista Torg, vårdboendet och butiken. Parkeringen ligger på kvartersmark och behöver tidsbegränsas och övervakas för att inte blockeras av boende eller infartsparkering.

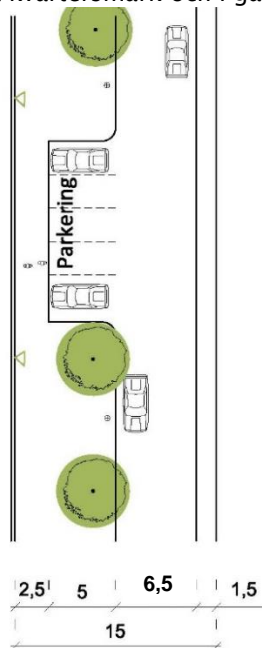


Fantholmsvägen

Enskild väg – Kommunal väghållning

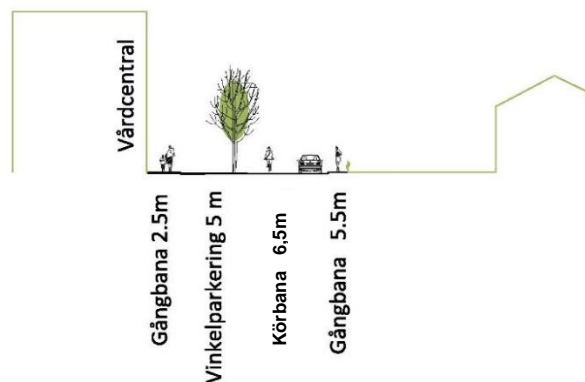
Bostadsgata med uppsamlande funktion

Hastighetsbegränsningen 30 km/tim behålls. Korsningen och utformningen ska klara båttransporter till båtklubben. I höjd med Träkvista bygata kan ett gupp byggas för att säkerställa att hastigheten är låg längs det nya kvarteret. Cykling i blandtrafik med biltrafik med gångbanor på båda sidor av vägen. Dagens parkeringsförbud behålls längs gatan men längs det nya kvarteret tillåts vinkelparkering för att skapa så många parkeringsplatser som möjligt för besökande. Med 2,6 m breda parkeringsplatser räcker gatans bredd på 6,5 m för den backningsrörelsen på körbanan för bil och cykel som vinkelparkeringen innebär. Parkeringen tidsbegränsas för att fungera som besöksparkering till vårdcentral, butiker och restauranger och inte blockeras av boende eller infartsparkering. Boende- och besöksparkering för de nya kvarteren och centrumfunktionerna ordnas på kvarteretsmark och i garage under det nya kvarteret.



Plan:

Fantholmsvägen
Lokalgata 30 km/tim
Miuktrafikrum



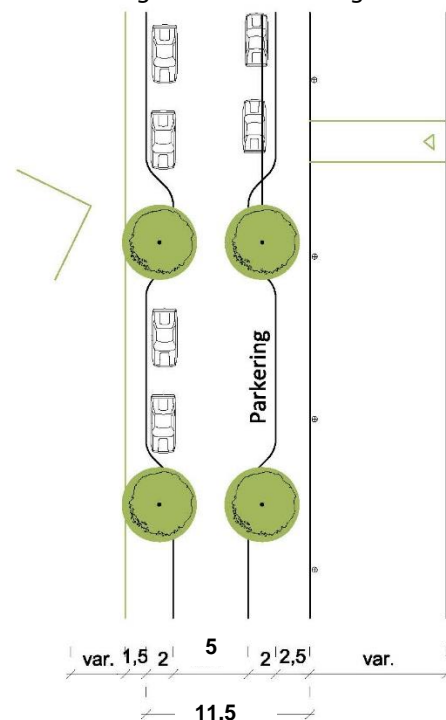
Sektion:

Ny vägkoppling mellan Karl Jans väg och Taftvägen

Enskild väg – Vägförening

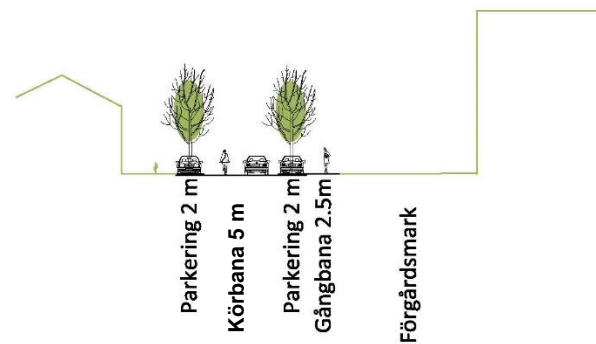
Bostadsgata

Hastighetsbegränsningen 30 km/tim införs på den nya bostadsgatan parallellt med Ekerövägen. Längs gatan ordnas parkering med förhyrda platser/besöksparkering som servar de nya bostadskvarteren. De flesta parkeringsplatserna för boende ordnas på tvåvåningsparkeringsdäck mellan lokalgatan och Ekerövägen.



Plan:

Ny lokalgata
30 km/tim
Mjuktrafikrum



Sektion:

5.2 GATURUMSBESKRIVNINGAR

Gaturumsbeskrivningen beskriver gatans olika funktioner och ska fungera som underlag för kommande detaljprojektering av gatorna. Gaturumsbeskrivningen är tänkt att fungera som ett levande dokument som förfinas allt eftersom under projektets olika skeden.

5.2.1 EKERÖVÄGEN

Omgivningens karaktär	Gles villa- och radhusbebyggelse längs landsväg som förtätas till småstadsbebyggelse med centrumkvalitet inom planområdet. Den nya bebyggelsen vänder sig med entréer mot gatan med en urban platsbildning i korsningen med Jungfrusundsvägen. Fler människor kommer att röra sig längs med och över gatan. Bebyggelsen och de offentliga rummen ska signalera småstad.
Trafiktekniska krav baserade på samtliga trafikanters behov	Landsväg omvandlas till gata. Högsta tillåtna hastighet för biltrafik 40 km/tim genom planområdet. Korsningen med Jungfrusundsvägen signalregleras med separat vänstersvängfält för att säkerställa bussar och biltrafikens framkomlighet i högtrafik och ta höjd för framtida trafikökningar. Signalanläggning med bussprio. Huvudnät för cykel med dubbelriktad cykelbana på södra sidan. Bredd min 2.5 m. Cykellösningen är separerad från gångtrafiken och tvära kurvor och sidoförskjutningar ska undvikas. Gångbanor på båda sidor av gatan. Fri höjd minst 4.7 m över körbanor inklusive en skyddszon på en meter. Fri höjd minst 3 m över gång- och cykelbanor. Körfältsbredd normalt 3.5 m min 3.25 m vid dubbla körfält. Normal DTS: Möte mellan lastbilar eller boggibussar på sträcka (hastighet 30 km/tim). I korsning boggibuss körsätt A, Semitrailer körsätt C. Minsta snöröjningsmått 2,5 m på gångbanor och torg. Busshållplatser enligt RIBUSS och förstärkning av körbanan vid hållplats med ex. Densiphalt.
Gatans funktion	Huvudgata med buss i linjetrafik (stomtrafik). Stoppförbud längs gatan med angöring i fickor med parkeringsförbud. (Sophämtning, parkering i max 3 timmar med handikapptillstånd, inlastning, på och avstigning tillåten i fickorna). Gatans gestaltning som stadsgata överensstämmer med 30-40 km/tim. Gatan är sekundär färdväg för farligt gods (bensinstation) och riskfrågan hanteras i särskild utredning. Oskyddade trafikanter korsar gatan i plan eller i gång- cykeltunnel vid korsningen med Jungfrusundsvägen.
Omgivningens krav på god livsmiljö	En sänkning av hastigheten från hastighetsplanens 60 km/tim till 40 km/tim är en kompromiss mellan busstrafikens krav på hastighet och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och bullernivåer för torg och nya bostäder. Omhändertagen allmän mark (torg, gång- och cykelbanor, träd) samt förgårdsmark för nya kvarter skapar trivsel och utrymme för grönska och blir platsskapande för centrumfunktionen. Träckvasta blir en plats där vistelsevärden prioriteras.
Anläggnings- drift- och underhållskostnader	Behovet av omläggning av ledningar är inte studerat fullt ut. Utrymme för snöupplag finns i möbleringszonen för träd. Skelettjordar för träden hjälper till att fördröja dagvatten om man planerar för det. Dagvatten måste hanteras i större utsträckning än i dagens utformning där dagvatten kan rinna ut i omgivande mark.

	Utformningen av överbyggnaden ska följa Trafikverkets publikation TRVK Väg, gällande utgåva Materialval enligt Ekerös standardlösningar håller nere underhållskostnader.
Övriga effekter för de transportpolitiska målen	<ul style="list-style-type: none"> • Samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv. • Tillgängligt transportsystem • Hög transportkvalitet • Säker trafik • God miljö • Positiv regional utveckling • Jämställt transportsystem. <p>Ekerövägens ombyggnad ligger i linje med de transportpolitiska målen. En satsning på gående och cyklister samt ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken är påtagliga förbättringar. Sänkt hastighet och en utveckling av platsen är andra förbättringar i linje med målen. Målen ska följas upp i fortsatt planering.</p>

5.2.2 JUNGFRUSUNDSVÄGEN

Omgivningens karaktär	Gles bebyggelse längs landsväg som kantas av odefinierade ytor förtätas till småstadsbebyggelse med centralkvalitet inom planområdet. Den nya bebyggelsen vänder sig med entréer mot gatan med en urban platsbildning i korsningen med Ekerövägen. Fler människor kommer att röra sig längs med och över gatan. Bebyggelsen och de offentliga rummen ska signalera småstad.
Trafiktekniska krav baserade på samtliga trafikanter behov	<p>Stadsgata. Högsta tillåtna hastighet för biltrafik 30 km/tim genom planområdet. Korsningen med Ekerövägen signalregleras med separata svängfält för att säkerställa bussar och biltrafikens framkomlighet i högrafik och ta höjd för framtida trafikökning.</p> <p>Dubbelriktad cykelbana på västra sidan. Bredd 2.5 m. Cykellösningen är separerad från gångtrafiken och tvära kurvor och sidoförskjutningar ska undvikas. Gångbanor på båda sidor av gatan.</p> <p>Fri höjd minst 4.7 m över körbanor inklusive en skyddszon på en meter.</p> <p>Fri höjd minst 3 m över gång- och cykelbanor</p> <p>Normal DTS: Möte mellan lastbilar eller bussar på sträcka</p> <p>Minsta snöröjningsmått 2,5m på gångbanor</p> <p>I korsning med Ekerövägen boggibuss körsätt A, Semitrailer körsätt C</p> <p>Körsätt C för lastbilar i korsningar med anslutande lokala vägar</p>
Gatans funktion	Huvudgata med buss i linjetrafik (stomtrafik). Stoppförbud längs gatan med angöring i fickor med parkeringsförbud. (Sophämtning, parkering i max 3 timmar med handikapptillstånd, inlastning, på och avstigning tillåten i fickorna). Gatans gestaltning som stadsgata överensstämmer med 30 km/tim. Oskyddade trafikanter kan korsa gatan i plan i signalreglerat övergångsställe intill Ekerövägen eller vid obehått övergångsställe intill korsningen med Fanholmsvägen. Cykelparkering vid torget för besökare till verksamheter men också för kombinationsresor med kollektivtrafiken.

Omgivningens krav på god livsmiljö	En sänkning av hastigheten från hastighetsplanens 40 km/tim till 30 km/tim är en kompromiss mellan busstrafikens krav på hastighet och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och bullernivåer för torg och nya bostäder. Omhändertagen allmän mark (torg, gång- och cykelbanor, träd) samt förgårdsmark för nya kvarter skapar trivsel och blir platsskapande för centrumfunktionen.
Anläggnings- drift- och underhållskostnader	Behovet av omläggning av ledningar är inte studerat. Utrymme för snöupplag finns i möbleringszonen för träd. Skelettjordar för träden hjälper till att fördröja dagvatten om man planerar för det. Dagvatten måste hanteras i större utsträckning än i dagens utformning där dagvatten kan rinna ut i omgivande mark. Utformningen av överbyggnaden ska följa Trafikverkets publikation TRVK Väg, gällande utgåva Materialval enligt Ekerös standardlösningar håller nere underhållskostnader.
Övriga effekter för de transportpolitiska målen	<ul style="list-style-type: none"> • Samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv. • Tillgängligt transportsystem • Hög transportkvalitet • Säker trafik • God miljö • Positiv regional utveckling • Jämställt transportsystem. <p>Jungfrusundsvägens ombyggnad ligger i linje med de transportpolitiska målen. En satsning på gående och cyklister samt ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken är påtagliga förbättringar. Sänkt hastighet och en utveckling av platsen är andra förbättringar i linje med målen. Målen ska följas upp i fortsatt planering.</p>

5.2.3 FANTHOLMSVÄGEN

Omgivningens karaktär	Småhusbebyggelse. Dagens låga verksamhetslokaler som omges av asfalterade ytor ersätts med flerfamiljshus med verksamheter i bottenvåningarna på den nordvästra sidan av gatan. Nya radhus i övergången mellan den högre bebyggelsen och befintliga småhus. Den nya bebyggelsen vänder sig med entréer mot gatan. Fler människor kommer att röra sig längs med och över gatan. Bebyggelsen och de offentliga rummen ska signalera småstad.
Trafiktekniska krav baserade på samtliga trafikanters behov	Uppsamlingsgata i småhusbebyggelse. Enskild väghållare i form av vägförening. Genom planområdet och i anslutningen till Jungfrusundsvägen omvandlas gatan till stadsgata med parkering och trädplantering. Högsta tillåtna hastighet för biltrafik 30 km/tim. Cykling i blandtrafik. Gångbanorna på båda sidor av gatan korsas inte vid backning från parkeringsplatserna. Parkeringsplatsernas bredd min 2,6 m och körbanans bredd 6,5 m för att klara backningsrörelsen. Fri höjd minst 4.7 m över körbanor inklusive en skyddszon på en meter. Fri höjd minst 3 m över gång- och cykelbanor Normal DTS: Möte mellan lastbilar på sträcka Minsta snöröjningsmått 2,5m på gångbanor Körsätt C för lastbilar i korsningar men båttransporter till båtklubb ska vara möjlig.

Gatans funktion	Lokalgata med villautfarer och garageinfart till det nya kvarteret. Normalt gäller parkeringsförbud längs gatan vilket innebär att korttidsangöring är tillåten. Längs det nya kvarteret planeras vinkelställd parkering för besöksparkering till verksamheterna tex vårdcentral och restauranger. Begränsad parkeringstid. Gatans gestaltning som stadsgata överensstämmer med 30 km/tim. Oskyddade trafikanter kan korsa gatan i plan vid obevakat övergångsställe intill Jungfrusundsvägen och vid gångpassage intill korsningen med Träkvista bygata. Cykelparkering på gångbana för besökare till vårdcentral och verksamheter.
Omgivningens krav på god livsmiljö	En låg hastighet bidrar till trafiksäkerheten och låga bullernivåer för bostäder. Omhändertagen allmän mark (gång- och cykelbanor, träd) samt förgårdsmark för nya kvarter skapar trivsel och blir platsskapande för centrumfunktionen
Anläggnings- drift- och underhållskostnader	Behovet av omläggning av ledningar är inte studerat. Utrymme för snöupplag saknas och en del av parkeringsplatserna kan behöva användas för snöupplag. Snö kan behöva forslas bort. Skelettjordar för träden hjälper till att fördröja dagvatten om man planerar för det. Utformningen av överbyggnaden ska följa Trafikverkets publikation TRVK Väg, gällande utgåva Materialval enligt Ekerös standardlösningar håller nere underhållskostnader.
Övriga effekter för de transportpolitiska målen	

5.2.4 LOKALGATA

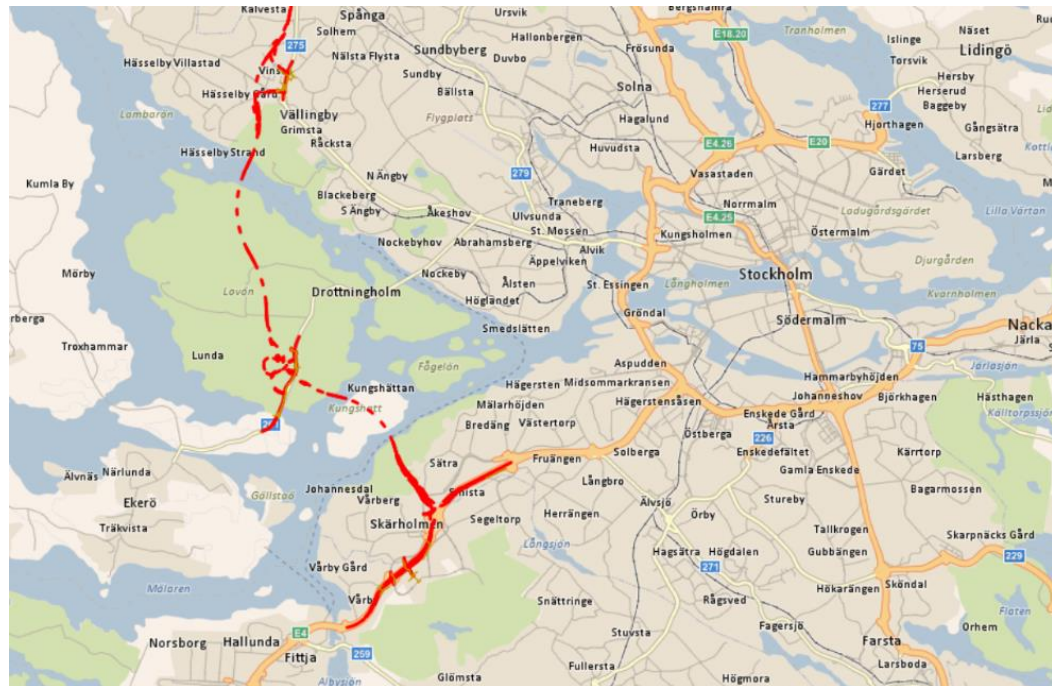
Omgivningens karaktär	Lokalgata med parkering som försörjer de nya bostadskvarteren längs Ekerövägen. Enskild väghållning.
Trafiktekniska krav baserade på samtliga trafikanters behov	Bostadsgata med högsta tillåtna hastighet 30 km/tim Cykling i blandtrafik Gångbanor på en sida av gatan Fri höjd 4.7 m över körbanor inklusive en skyddszon på en meter. Fri höjd 3 m över gångbanor Normal DTS: Möte mellan personbil och cykel Extrem DTS: Möte mellan Los och personbil – körsätt C
Gatans funktion	Parkering – förhyrda platser och parkering för rörelsehindrade personer med tillstånd Sophämtning Brandbil Gångbana
Omgivningens krav på god livsmiljö	Låga hastigheter ger förutsättningar för en trafiksäker miljö för barn och låga bullernivåer i området. Omhändertagen förgårdsmark för det nya kvarteret skapar trivsel.

Anläggnings- drift- och underhållskostnader	Gaturummet är trångt och snöupplag saknas. Bortforsling av snö kommer då och då att krävas.
Övriga effekter för de transportpolitiska målen	

5.3 FÄRDMEDELSFÖRDELNING OCH TRAFIKALSTRING

Ur ett övergripande perspektiv innebär förtätningen av Ekerös centrala delar, som denna exploatering är en del av, ökad biltrafik och ökade fördröjningar för biltrafiken som en följd. Detta gäller under förutsättning att färdmedelsfördelningen är densamma som idag. Det gäller förstås också för bilresor till Stockholms centralare delar där stora exploateringar planeras och där det redan idag råder stor trängsel. Gång, cykel och kollektivtrafik kommer därför på längre sikt bli alltmer attraktivt i förhållande till bilresor. Speciellt under högttrafik.

Förfart Stockholm som är under produktion kommer när den är färdigställd att öka framkomligheten för biltrafik till och från Ekerö. All biltrafik till och från Ekerö koncentreras idag till Ekerövägen/Drottningholmsvägen samt i viss mån till färjan Jungfrusund/Slagsta. Med förfarten kommer Ekerös biltrafik fördela sig i Förfarten norrut E4 (Häggvik/Kista), Förfarten söderut E4 (Skärholmen/Kungens kurva) och Ekerövägen/Drottningholmsvägen för resor till de centrala delarna av Stockholm. Det medför bättre framkomlighet för bil på Ekerövägen öster om Förfartens trafikplats på Lovön. Väster om trafikplatsen riskerar framkomligheten på Ekerövägen att minska på grund av ökad befolkning och att fler väljer bil på grund av förfartens ökade kapacitet (inducerad trafik)



Karta: Förfart Stockholm, Trafikverket

För att klara en ökning av befolkningen i Ekerö kommun och samtidigt motverka ökade bilköer på Ekerövägen behöver fler välja att resa kollektivt på Ekerö och Färingsö. Det nya busskörfältet i riktning mot Ekerö längs väg 261 som planeras gör busstrafiken snabbare till Brommaplan även på eftermiddagen och därmed ett smartare alternativ än bil för många pendlare. Båtpendling är också ett bra sätt att öka andelen kollektivresor och där kombinationsresor med cykel är möjligt.

I samband med exploatering är det viktigt att inte överskatta trafikallsträngen så att det ger uttryck för behov av stora väginvesteringar som i sin tur ger biltrafikfokus. Parkeringstalet innebär att många av lägenheterna kommer att sakna parkeringsplats. Det motsäger en hög framtida biltrafikallsträng men gör det också viktigt att säkerställa att alternativen till att använda bil; buss och cykel blir mer attraktiva.

Trafikalstring kan räknas på olika sätt. Trafikmängderna som fås fram används sedan för att dimensionera trafiklösningarna. Man har sett att använder man en hög alstring och skapar trafiklösningar enligt detta så får man en hög andel bilresor. Man missar den potential till minskat bilåkande som kan finnas genom att bygga tätare och i bra kollektivtrafiklägen och anpassa antalet parkeringsplatser därefter. Trafikverket har därför tagit fram ett alstringsverktyg för resor som ska ta hänsyn till faktorer som påverkar bilanvändandet. I Stockholmsområdet kan denna alstring ge missvisande färdmedelsfördelning och alstringen stäms därför av med andra metoder.

Enligt trafikverkets alstringsverktyg:

Trafikverkets alstringsverktyg anger att den nya exploateringen kommer ge upphov till sammanlagt ca 2200 resor/dag (sammanslaget alla färd sätt). 40 % av resorna sker med bil och 20 % med buss. De aktiva färd sätten gång och cykel utgör resterande 40 % av resorna. Programmet skattar fördelningen av färdmedel enligt nedanstående diagram:

Trafikalstringsverktyg - Resultat - Ekerö Träkvista

[Användarhandledning](#) (pdf)

Projektlista

Projektamn

Lokalisering

Markanv.

Kollektivtrafik

Gång

Cykel

Bil

MM

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 2 230 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



med bil: 41 %
 med kollektivtrafik: 17 %
 med cykel: 2 %
 till fots: 39 %
 med annat: 2 %

Osäkerhet



Andelen av resorna som är baserade på trafikalstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 909 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 669 bilar (ÅDT),
 vilket motsvarar ungefär 744 ÅVDT

I trafikalstringen ingår

butiken som redan finns där idag. Den tillkommande trafiken för exploateringen ska därför minskas med 154 fordon som motsvarar butikens alstring- Tillkommande trafik för exploateringen blir då ca **600 f/d (ÅVDT)**. Trafikverkets alstring har en mycket låg cykelandel och en låg kollektivtrafikandel. Det finns goda förutsättningar att genom mobilitetsåtgärder och förbättrade möjligheter att cykla och gå öka dessa andelar och minska biltrafikandelen.

Trafikalstring baserat på nyckeltal för parkering

130 tillkommande bilplatser (inkl bilpoolsplatser) (60 bilplatser finns idag vid Coop och alstrar trafik som ingår i uppmätt trafik)

3-4 bilresor per p-plats /dag

Summa: **390-520 bilar/dygn** för den nya exploateringen

Trafikalstring baserad på vanliga nyckeltal bilalstring inom tätort:

2 bilresor /boende

2 boende/lägenheter

135 lägenheter

5% nyttotrafik

Summa: **570 tillkommande bilar/dygn** för den nya exploateringen

Tillkommande trafikstringen bedöms alltså uppgå till ca 500 - 600 bilar/dygn för den nya exploateringen. I maxtimme innebär det ett tillskott på ca 50-60 bilar/timmar i korsningen Ekerövägen/Jungfrusundsvägen. Den tillkommande trafikmängden kommer inte att innebära någon märkbar fördröjning för biltrafiken.

5.4 GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Gatorna får gångbanor. Ekerövägen och Jungfrusundsvägen får dubbelriktad cykelbana på gatans ena sida som kopplar till anslutande cykelnät. Cykelbanorna görs 2.5m breda och förses med mittlinje.

Övergångsställen görs 2.5-3 m breda och cykelpassager görs 2.5 m breda. Passager över Ekerövägen/Jungfrusundsvägen regleras med trafiksignal eftersom två körfält i samma riktning måste korsas. Övriga övergångsställen och cykelpassager är oreglerade eller upphöjda.

Gång- och cykeltunneln under Ekerövägen bevaras trots brister i tillgänglighet. Tunneln rustas upp för ökad trygghet och trevnad. Markvärme kan vara ett sätt att göra det enklare att använda tunneln vintertid. Som ett tillgängligt komplement att passera Ekerövägen och en gen väg till busshållplats och torg skapas ramper i 5% lutning/trappor på norra sidan av Ekerövägen som leder till signalreglerat övergångsställe.



Förslag på upprustning och gestaltning av gång- och cykeltunnel med väggar av belyst corten-stål och planteringar. 3 m bred och 15 % lutning, AWL arkitekter

Genom planförslaget fås sammanhängande gång- och cykelbanor med tillgänglig lutning inom planområdet.

5.5 KOLLEKTIVTRAFIK

Bostäderna ligger i nära anslutning till busshållplats med stomtrafik (10 min i högtrafik) och avståndet understiger riktlinjer enligt RIPLAN. Med cykel tar det 15 min att ta sig till Ekerö C och båtpendel i Jungfrusund. Området bedöms ligga i ett bra kollektivtrafikläge. Vändplatsen för nattbussen vid Träkvista utgår. Nattbussen kan istället förlängas och vända vid Skärvik eller Sandudden.

5.6 ANGÖRING

Längs Ekerövägen och Jungfrusundsvägen tillåts i första hand korttidsangöring och parkering för rörelsehindrade personer med tillstånd (3 tim). Längs Fantholmsvägen tillåts parkering på gatans ena sida. På motsatt sida är det förbjudet att parkera. Inlastning för livsmedelbutiken och vårdboendet sker invändigt i varumottag med in och utfart mot Ekerövägen.

Möjligheten att få varor hemkörda blir allt viktigare. Paketboxar med kylmöjlighet i entrén eller paketboxar/utlämning i butiken är ett sätt att underlätta att få hem sina varor utan egen bil.

Den anordnade taxiplatsen vid Träkvista utgår. Taxi kan utnyttja parkeringsplatser eller sträckor där korttidsangöring är tillåten.

Återvinningsstationen vid Träkvista utgår och får en placering på annan plats i kommunen.

5.7 BILTRAFIK

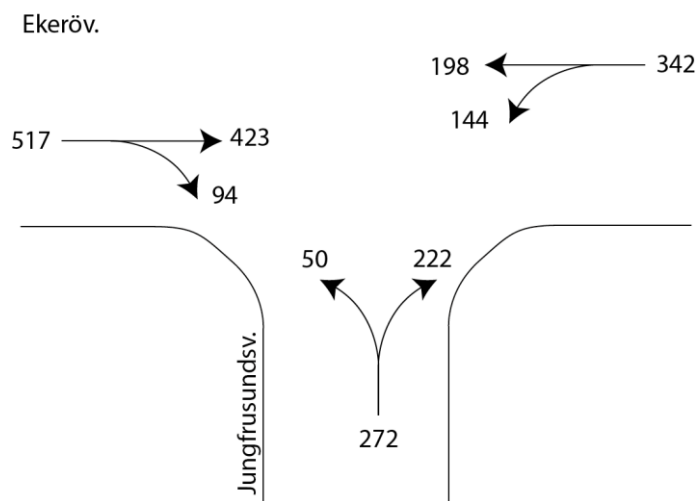
Hastigheten sänks till 40 km/tim på Ekerövägen och 30 km/tim på Jungfrusundsvägen genom planområdet. På Fantholmsvägen gäller 30 km/tim som tidigare. Sänkningen är en avvikelse från kommunens hastighetsplan som föreslår en höjning till 60 km/tim utifrån dagens utformning av Ekerövägen vid Träkvista.

För att säkerställa biltrafikens framkomlighet med ökad exploatering och fler bilar men också fler oskyddade trafikanter som ska korsa gatorna har korsningen Ekerövägen/Jungfrusundsvägen studerats med verktyget VISSIM. Underlag är från trafikmätningar i september 2017 där svängandelar i korsningen uppmättes. Olika scenarion har sedan undersökts.

Trafiksignal

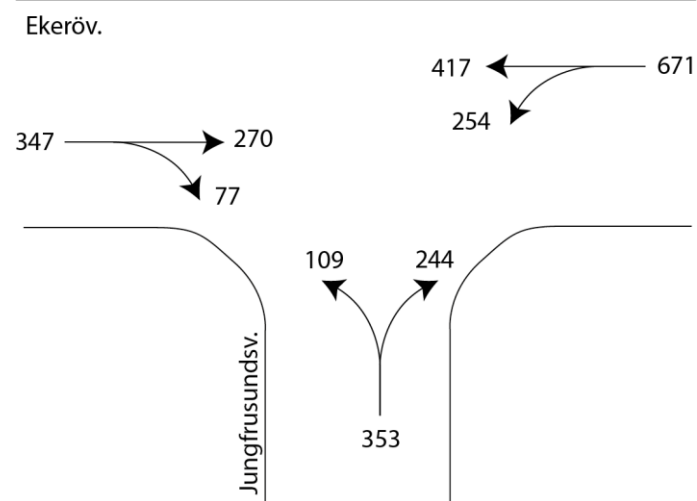
Korsningen Ekerövågen/Jungfrusundsvågen har en tidstyrd trafiksignal med omloppstid på 82s. Den består av 2st primära fasbilder för 2st olika signalscheman beroende på för- och eftermiddags maxtimme. Fasbilderna består av en blandfas (fasbild där två motriktade tillfarter har grönt ljus samtidigt) på Ekerövågen och därefter en fasbild där trafikflödet på Jungfrusundsvågen får grönt ljus. Fasbilderna för Jungfrusundsvågen har dessutom eftergrönt för högersvängande utan sekundärkonflikter med gående på övergångstället. Signalen kan om behov uppstå förses med bussprio för att korta restiden för stomlinjen som trafikerar Jungfrusundsvågen-Ekerövågen.

Maxtimme FM



Dimensionerande trafik i maxtimme

Maxtimme EM

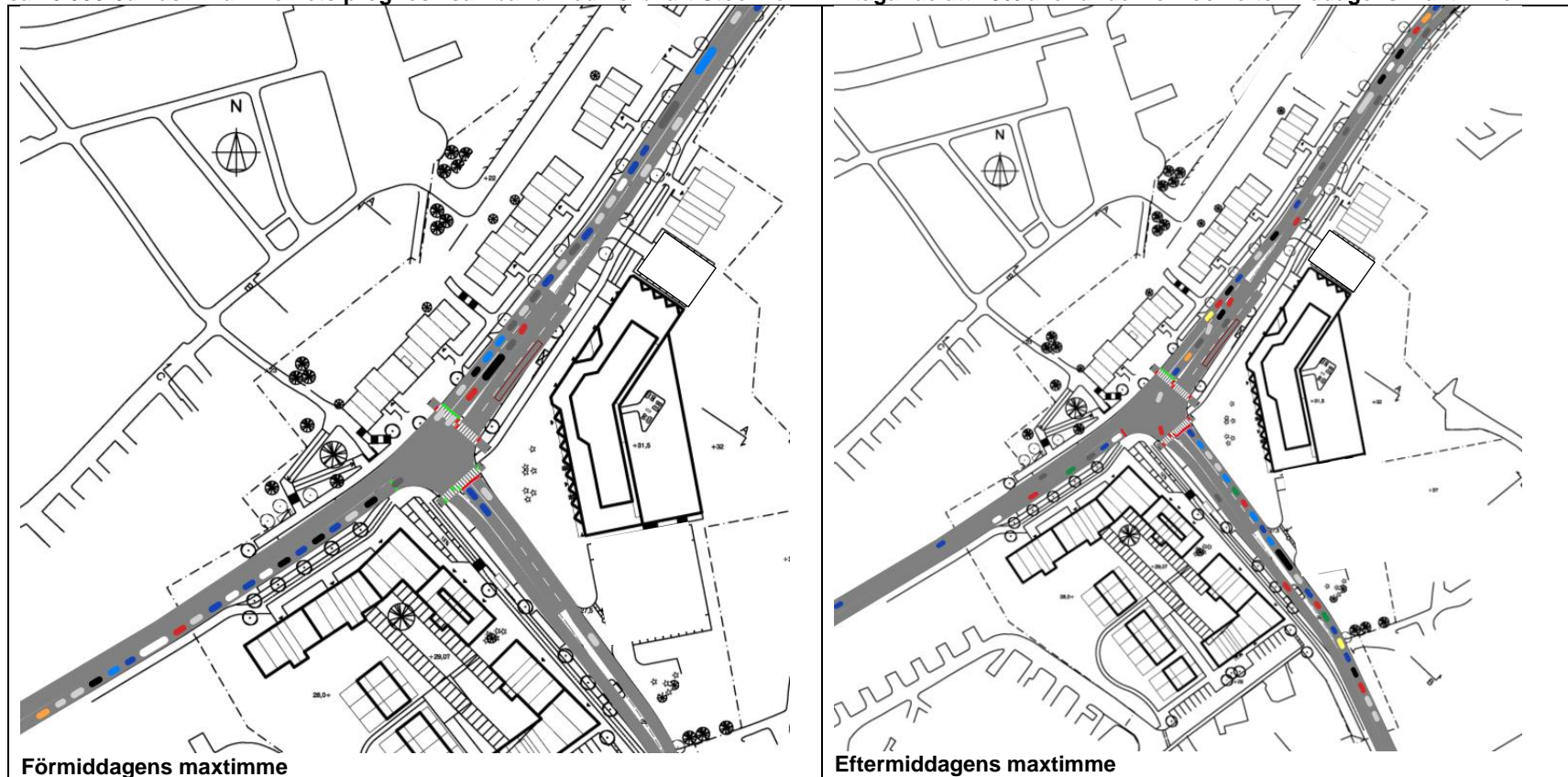


Scenario 1 – En ökning med 10% av dagens trafikmängd från alla tillfarter. Scenariot hanterar dagens trafik samt den alstring som sker i samband med exploatering.



Kommentar: Trafiksignalen dirigerar biltrafiken på ett sätt som gör att inga större köer uppstår med nuläget + 10% ökning av trafikmängden. Det är bra framkomlighet både för biltrafiken och gång- och cykeltrafiken över övergångsställen. Små köer byggs upp men avvecklas direkt efter ca 1 omlopp.

Scenario 2 – En ökning med 50% av dagens trafikmängd från alla tillfarter. Scenariot motsvarar den trafikmängd på Ekerövägen när kapacitetstaket på ca 18 000 f/d nås i Trafikverkets prognos i samband med Förbifart Stockholm. Antagande att 10% åker under för- och eftermiddagens maxtimme.



Kommentar: Signalschemat som är konstruerat för korsningen fungerar även med en ökning av trafikmängden med 50%. För förmiddagens maxtimme byggs köer upp som på bilden men avvecklas oftast under ett omlopp, ibland två. För eftermiddagens maxtimme byggs köer upp i tillfart Ekerövägen Ö. De avvecklas inom några omlopp men när det är som värst sträcker de sig upp till cirkulationen på Ekerövägen österut. Eftersom köerna ändå hinner avvecklas och att under maxtimmen får man vänta sig att det är mycket bilar är bedömningen att trafiksignalen klarar en trafikökning på 50%. Någonstans vid en sådan ökning nås dock kapacitetstaket, vilket motsvarar ca 18 000 f/d.

Införa ett övergångsställe på västra sidan om korsningen (gång- och cykeltunnel kan slopas).



Kommentar: Att införa ett övergångsställe på Ekerövågen V där det idag finns en gångtunnel har marginell påverkan på framkomligheten för biltrafiken. Gröntid för övergångsstället ingår i samma fasbild som övergångsstället på andra sidan och påverkar enbart vänstersvägande från Jungfrusundsvågen. Eftersom det flödet är relativt lågt sett till de andra tillfarterna kommer införandet av övergångsstället påverka marginellt

5.8 PARKERING

"Varje cykel- och bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Parkeringsåtgärder är därför ett av det mest effektiva verktygen för att påverka cykel- och bilanvändningen."

Enligt PBL ska parkeringskraven lösas inom respektive tomt (eller i närheten av tomten) i skälig utsträckning. Kommunens gator är allmän platsmark och kan inte regleras så att till exempel endast närboende får parkera längs med gatan.

Parkeringsplan och parkeringsbehov för exploateringen i Träkvista har tagit fram i särskild parkeringsutredning av Trivector; Parkeringsutredning - Träkvista Torg. För antal platser hänvisas till parkeringsutredningen.

CYKELPARKERING

Utformningen av cykelparkering är viktig för att främja cykeln som transportslag. För bostäder ska parkeringen vara säker och enkel att nå, gärna på bottenvåningen med självöppnande dörrar. För besöksparkering är närheten till målpunkterna extremt viktiga för att parkeringen ska användas. Parkeringen ska helst ligga inom 25 m från målpunkten. Ställen ska vara säkra och medge fastlåsning i ram och bakhjul. Fler nya och större modeller av cyklar såsom lastcyklar och lådcyklar blir allt vanligare och kräver mer utrymme parkering.

I parkeringsutredningen finns inte cykelparkering för kombinationsresor cykel+buss. I närområdet har relativt många långt till busshållplatsen i Träkvista. Goda möjligheter att parkera sin cykel ökar busstrafikens attraktivitet för dessa personer. Lämplig placering för infartsparkering av cyklar är på Träkvista torg. Infartsparkering bör kunna samnyttjas med platserna på torget för handel.

BILPARKERING

Parkeringsplanen för Ekerö centrum 0,7 bilplatser/lgh antas kunna användas för Träkvista med förutsättningen att parkeringen är avgiftsbelagd och att lämpliga mobilitetsåtgärder vidtas för att minska bilberoendet.

Platserna för verksamheterna och besökande till bostäder kan samnyttjas för att hålla nere antalet parkeringsplatser.

Exempel på mobilitetsåtgärder som bör införas för att erbjuda goda alternativ till ägande av bil. Åtgärderna ska vara på plats när de första boende flyttar in i området:

- Implementera en bilpool med minst fem års gratis medlemskap för de boende.
- Implementera en cykelpool med lastcyklar och cykelkärror samt bygga attraktiva cykelparkeringar med cykelserviceutrymme i respektive kvarter. Med attraktiva cykelparkeringar avses att cykelparkering ska erbjudas både utomhus och inomhus. Parkering inomhus ska finnas i markplan och ha automatisk dörröppning.
- Erbjuder gratis SL-kort i minst en månad till alla som flyttar in.
- Informera om de goda möjligheterna att resa med buss och att cykla samt hur anslutning till bilpolen sker.

- Marknadsföring vid försäljning av lägenheterna – ”enkelt vardagsliv utan bil”
- Arbeta med skolor för att minska skjutsandet med bil och öka de aktiva färdsetten

1 bilpoolsplats/15 lägenheter är en lämplig nivå för en bilpool av god kvalitet. Det innebär totalt 9 bilpoolsbilar för att täcka planområdet. Bilpoolen görs lämpligen öppen att gå med i även för boende utanför planområdet för att öka kundunderlaget.

Tidsbegränsningar kan behövas för att styra parkeringen till olika delar av området och få omsättning av platserna för besökare så att dessa inte upptas av boende, eller personer som infartsparkerar.

Omgivande områden kan behöva skärpta parkeringsbestämmelser och övervakning för att stävja att boende parkerar på omgivande vägnät för att slippa tidsbegränsningar och eventuella parkeringsavgifter.

En stor andel av parkeringsplatserna bör innehålla möjlighet att ladda elfordon. Laddhybrider blir allt vanligare och även försäljningen av rena elbilar har satt fart. Även utrymme att parkera och ladda permobiler bör säkerställas i planeringen av nya bostäder.

6 STUDERADE OCH AVFÖRDA ALTERNATIV OCH IDÉER

Under program- och detaljplanearbete har olika trafiklösningar föreslagits och testats. Nedan följer en sammanställning av detta arbete.

KORSNINGSPROJEKT EKERÖVÄGEN/JUNGFRUSUNDSVÄGEN

Separat vänstersvängfält Ekerövägen mot Jungfrusundsvägen. I övrigt ett körfält i var riktning. Oreglerad korsning och övergångsställen. Gång- och cykeltunneln slopas:

Avfärdas på grund av att det är olämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt med oöversiktligt övergångsställe över två körfält i samma riktning.

Separat vänstersvängfält Ekerövägen mot Jungfrusundsvägen. I övrigt ett körfält i var riktning. Signalreglerad korsning och övergångsställen. Gång- och cykeltunneln slopas:

Kapacitetsstudier visar också på att även Jungfrusundsvägen behöver två körfält för att klara kapaciteten.

Separat vänstersvängfält Ekerövägen mot Jungfrusundsvägen samt två körfält från Jungfrusundsvägen. I övrigt ett körfält i var riktning. Gång- och cykeltunnel slopas:

Kapacitetsstudier visar att denna lösning fungerar. Samrådet gav dock direktiv att gång- och cykeltunneln trots brister i utformningen både vad det gäller breddmått och lutning ska behållas. Rampen till gång- och cykeltunneln ligger i det nya förslaget inte på torget där livsmedelbutiken kommer att placeras. En hel del människor kommer därför behöva korsa bilväg trots att tunneln används. För skolbarn på väg till/från Tråkvista skolan ligger tunneln på rätt sida av Jungfrusundsvägen. Tunneln och framförallt ramperna inkräktar på den byggbara marken och försvårar angränsningsmöjligheten till det nya kvarteret. Även förslag med trappor och hiss mellan tunnel och markplan studerades men avfärdades pga otillräcklig trygghet, bristande stadsmässighet o tillgänglighet för bla cykel.

Cirkulationsplats Ekerövägen/Jungfrusundsvägen. Gång- och cykeltunneln slopas:

Kapacitetsstudier visar att denna lösning fungerar. Av stadsbyggnadsskäl och att yta för exploatering försvinner utgår förslaget. Cirkulationsplatsen klarar inte heller att gång- och cykeltunneln är kvar i nuvarande läge och längd.

GÅNG- OCH CYKELTUNNELN

Gång- och cykeltunnel byggs om för godkänd tillgänglighet:

Dagens rampanslutning på den södra sidan av Ekerövägen lutar 15% och är inte tillgänglig för personer med rörelsehinder. Uppförsbacken är också besvärlig för många cyklister att klara. Speciellt barn. En studie i hur lång rampen skulle behöva vara gjordes som visar att rampen skulle behöva förlängas från 25 m till minst 75 m och sträcka sig förbi Fantholmsvägen för att klara 5 %. Med vilplan skulle rampen bli ändå längre. Alternativet är därför inte realistiskt i ihop med bebyggelse på Jungfrusundsvägens västra sida.

Som liggande förslag men med slopad gång- och cykeltunnel: Förslaget fungerar om man av olika anledningar bestämmer sig att riva gång- och cykeltunneln och ersätta med ytterligare ett övergångsställe över Ekerövägen. Anledningar kan t ex vara minskad framtida biltrafik, ny syn på

prioritering av gående och cyklister, ny förbifart Älvnäs utbyggd. Det skulle vara det stadsmässiga sättet att bygga korsningen och det finns då också en tillgänglig gångväg på den norra sidan av Ekerövägen. Gångvägarna blir gena över gatorna. Biltrafikens kapacitet påverkas nästan inte alls mot att behålla gång- och cykeltunneln. Skolbarn på Träkvista skolan boende på norra sidan av Ekerövägen tvingas dock korsa Ekerövägen i plan. Slopas gång- och cykeltunneln kan antingen Jungfrusundsvägen flyttas närmare den nya bebyggelsen så att torget blir större eller så kan gång- och cykelbanorna längs det nya kvarteret och ges generösa mått.

Gångtunneln behålls och kompletteras med ytterligare en gångtunnel under Jungfrusundsvägen: Förslaget avfärdas. Omöjliggör ett torg i marknivå. Det finns inget utrymme för att klara tillgängliga lutningar till gatuplanet. Otryggt och saknar förutsättningar att göra Träkvista till en småstad.

BUSSHÅLLPLATSERNAS PLACERING

Vi har tidigare i planarbetet skissat på att lägga busshållplatsen längre söderut och då 10 m innan övergångsställe/korsning med Fantholmsvägen men får en totalt bredare gata, mindre torgyta och bebyggelse, stökigt med infart till parkeringsplatsplats mitt för hållplatsen, svårt att klara angöring till entréer, siktproblem i korsningen med Fantholmsvägen. Helhetsbedömningen är att detta är en sämre lösning än att hållplatsen ligger enligt RIBUSS rekommendation direkt efter korsning.

FANTHOLMSVÄGEN

Längsparkering längs Fantholmsvägen har studerats men då i princip hela den södra sidan av Fantholmsvägen upptas av in/utfarter till befintliga fastigheter så tappas i princip alla platser på denna sida och man får mindre än hälften av antalet p-platser. Även garageinfart till nya kvarteret åter upp plats för parkering. Värt att beakta är också att de som avser att parkera längs Fantholmsvägen ofta kommer från Jungfrusundsvägen och måste vid längsparkering vända någonstans för att ta sig därifrån. Sannolikt kommer även den rörelsen att ske med backvändning på gatan eller i nästkommande korsning på Fantholmsvägen.

//SLUT