



2015-02-04

Upplands Väsby kommun

Trafikprognos Fyrklövern

Två trafikprognoser för år 2030 redovisas i bifogade vägnätsskator. Siffrorna anger uppskattat antal fordon per vardagsmedeldygn. En förutsättning är ca 1600 nya bostäder i Fyrklövern norr om Mälarvägen. Mängden verksamheter och lokaler har uppskattats till 17 400 BTA vilket också prognosen tar hänsyn till då dessa genererar trafik i form av besökare, varutransporter och dylikt. Tre parkeringshus fördelat över området, ett i syd, ett i nordost och ett i nordväst förväntas hantera något mindre än hälften av boendeparkeringen samt tillhandahålla parkering för verksamheterna. Området har ett p-tal på 0,7 parkeringar/bostad. Studentboende och liknande mindre lägenheter kommer eventuellt få ett än lägre p-tal.

Med den föreslagna strukturen kan trafiken styras på olika sätt beroende på gatornas utformning. Analysen gör antagandet att ett givet antal bilar som behöver tillgång till bostäder och lokaler kommer korsa ytan som anges som park/torg men att denna summa kan fördelas på olika sätt. Analysen utgår även från att Drabantvägen och Djäknevägen inte har en utformning som uppmanar till genomfartstrafik över det område som passerar framför de blå husen och park/torgytan även om genomfartstrafik kommer att vara möjlig.

Gatorna kommer vara lokalgator, dvs vara avsedda för att ta sig till och från bostäder och verksamheter. För att undvika att de aktuella avsnitten av Drabantvägen och Djäknevägen används för genomfart kommer strategiska delar utformas så att det blir tidsödande och uppfattas som besvärligt att åka igenom den vägen, som så kallade gångfartsgator eller shared space. Det kommer vara tillåtet att färdas på ytorna med t.ex. cykel eller bil men på de gåendes villkor och där gående alltid har företräde. I praktiken innebär det att fordon här kommer hålla mycket låga hastigheter. Hur denna yta ska utformas kommer att dock detaljstuderas i kommande medborgardialog. Analysen redovisar därför två olika siffror beroende på Drabantvägen och Djäknevägens utformning.

Alternativen utgår från att man med hjälp av utformning har försökt skjuta trafiken i så stor utsträckning som möjligt till den ena eller andra gatan som korsar ytan. Trafikmängden som har behov av att korsa ytan är dock konstant. Detta för att bulleranalysen ska kunna utgå från ett "värsta tänkbara scenario" som innebär att medborgardialogen landat i att man kommer prioritera den ena gatan framför den andra som körbar. Sannolikt fördelar sig trafiken enligt ett mellanting mellan alternativen. Alternativ A innebär att Trafiken med hjälp av utformning förskjuts till Drabantvägen medan Alternativ B innebär att den i större utsträckning förskjuts till Djäknevägen.

Analysen av flödena är baserad på den kunskap som vi idag har om byggherrarnas planer gällande antal lägenheter, antal bilplatser och var de placerar sina påsläpp från parkeringar på kvartersmark. Med hänsyn till att det är en pågående process och flera av detaljplanerna i området är i relativt sett tidiga skeden så kan mycket fortfarande förändras vilket också kan komma att påverka prognoserna.

Prognoserna är inte att betrakta som en exakt vetenskap utan som en ungefärlig uppskattning av trafikflödena utifrån den kunskap vi har i dagsläget.

Nedan följer kompletterande underlag för bulleranalysen:

- Andelen dubbdäck vintertid uppskattas till 60%.
- Trafiksiffrorna är räknade i vardagsmedeldygn.
- Antaganden för andelen tung trafik:

Mälarvägen	10 %
Ekebovägen	8 %
Husarvägen	6%
Drabantvägen	8 %
Djäknevägen	8 %
Dragonvägen	10 % (förväntas minska från dagens 15% då trafikmängderna ökar)
Övriga lokalvägar	6%

Vägarna i området beräknas regleras med hastighet 30 km/tim med undantag för vägarna som omgärdar området, d.v.s. Mälarvägen, Ekebovägen, Husarvägen och Dragonvägen som antas få hastighetsreglering 40 km/tim.



