

# Söderhöjden

PM Trafik  
Uppdragsnummer: 4588

**Författare:** Sofia Stolt, Pär Båge

**Datum:** 12 april 2018

## Historik

Rev	Datum	Beskrivning	Sign
	2018-04-03	Granskningshandling 2.0	PBA
	2018-04-12	Slutrapport	SST

## Innehåll

1	Bakgrund och syfte .....	3
1.1	Uppdraget .....	3
1.2	Förutsättningar .....	3
2	Nuläge.....	4
3	Planförslaget och dess påverkan .....	6
3.1	Plan och sektioner.....	6
3.2	Gång- och cykeltrafik .....	9
3.3	Kollektivtrafik.....	9
3.4	Parkering och angöring .....	10
3.5	Fordonstrafik .....	13
4	Slutsatser .....	14

## 1 Bakgrund och syfte

I bostadsområdet Söderhöjden i sydöstra delen av Järfälla kommun planeras för ny bostadsbebyggelse bland den befintliga bebyggelsen från 1960-talet.

Syftet med detaljplanen är att tillskapa fler bostäder i området.

### 1.1 Uppdraget

Iterios uppdrag har varit att beskriva konsekvenserna för gång-, cykel- respektive övrig fordonstrafik av den föreslagna detaljplanen. I uppdraget har ingått särskilt att redovisa lösningar för och konsekvenser av:

- Påverkan på befintliga stråk för gång- och cykeltrafik när ny bebyggelse tillkommer.
- Ta fram ny gatuutformning för Dackevägen, Snapphanevägen, Sverkersvägen, Tomasvägen och nya lokalgator
- Parkering och angöring till ny och befintlig bebyggelse.

### 1.2 Förutsättningar

- En dubbelriktad gång- och cykelbana om 4 meter ska anläggas längsmed Dackevägens östra sida
- Nya gångbanor ska vara av bredden 2,5 meter
- Buss trafikerar enkelriktat Dackevägen och Snapphanevägen.

## 2 Nuläge

Söderhöjden består i dagsläget av flerfamiljshus i 3–8 våningar, byggda i slutet på 1960-talet med bevarade berghällar och skogspartier mellan husen. Pendeltåg och bussar ligger inom gångavstånd från området.

Vägnätet i området består av huvudgatorna Dackevägen, Snapphanevägen, Vasavägen och Frihetsvägen. Till dem ansluter mindre lokalgator, Tomasvägen och Sverkersvägen. Hastigheten är reglerad till 30 km/h på samtliga gator inom detaljplaneområdet.

Enligt trafikmätningar erhållna från Järfälla kommun är årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på Dackevägen 3 900 mellan Folkungavägen och Frihetsvägen. På Frihetsvägen är siffran 2 200 och på Vasavägen är den 1 600. På övriga gator i området saknas räknade trafikmängder.

Samtliga vägar inom detaljplaneområdet har smala gångbanor på ena eller båda sidor av vägen. Det finns ett nät av ett separerat GC-stråk i området. En del av stråket går runt Söderhöjden i Hammarskogen (1), en del går i öst-västlig riktning genom området (2) och en i nord-sydlig riktning (3). Se Figur 1.



Figur 1: Vägar och GC-vägar på Söderhöjden

- Detaljplanegräns
- Exploateringsområde
- GC-väg

Området anses ha god tillgång till kollektivtrafik då samtliga bostäder ligger inom 500 meter verkligt gångavstånd från närmsta busshållplats och från centrum av Söderhöjden är det ungefär 1 kilometer gångväg till Jakobsbergs stations södra ingång.

I dagsläget trafikerar buss 544 området på Dackevägen, Snapphanevägen och Vasavägen. Det är en ringlinje som går Jakobsbergs station - Söderhöjden - Jakobsbergs station. Bussen har avgångar var 15:e minut på morgon- och dagtid och var 30:e minut kvällstid. Under rusningstid är det 8 avgångar per timme. Under dagtid finns en buss inom närtrafiken (953) som trafikerar Dackevägen och Snapphanevägen med en avgång i timmen mellan 09.00 och 14.00. Ingen nattbuss trafikerar området.



Figur 2: Buslinjer på Söderhöjden

Det finns gott om parkeringsytor i området. Både garage och markparkering samt kantstensparkering längs med Frihetsvägen och Dackevägens södra del. Totalt finns 739 parkeringsplatser på kvartersmark, se Figur 3. Det innebär att dagens genomsnittliga parkeringstal är ca 0,9 bilplats per lägenhet. Enligt uppgifter från Järfällahus som förvaltar stora delar av p-platserna finns det vakanser i området vilket tyder på ett överskott av parkeringsplatser i området.



Figur 3: Befintliga parkeringar i området

### 3 Planförslaget och dess påverkan

Totalt ger planförslaget ca 290 nya bostäder varav 50 är studentbostäder och förslaget kräver viss ombyggnad och anpassning av befintligt vägnät. Den föreslagna exploateringen i området placeras i huvudsak på befintliga parkeringsytor och endast två stråk för gång- och cykeltrafik behöver byggas om i sin helhet. Se Figur 4.

#### 3.1 Plan och sektioner

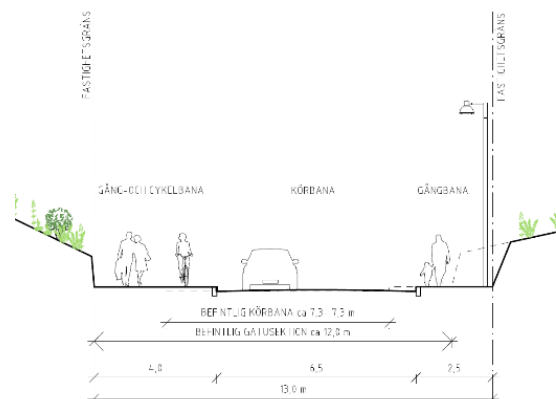


Figur 4: Planritning över den föreslagna exploateringen inom Detaljplan Söderhöjden (bild: Bernow och Partner)

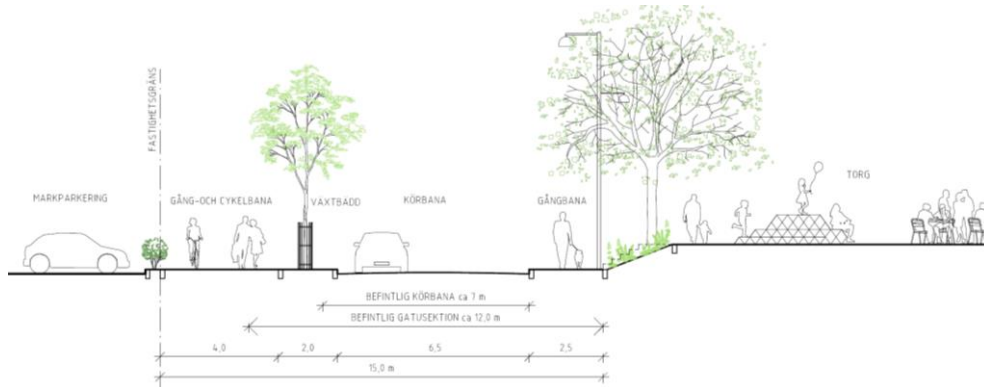
Planförslaget innebär att samtliga gator inom detaljplaneområdet behöver justeras.

Snapphanevägen föreslås få en ny disposition där en 4 meter bred GC-väg inryms på norra sidan, körbanan smalnas av till 6,5 meter och en 2,5 meter bred gångbana anläggs på södra sidan.

Figur 5: principsektion för Snapphanevägen (bild: Bernow och Partners)

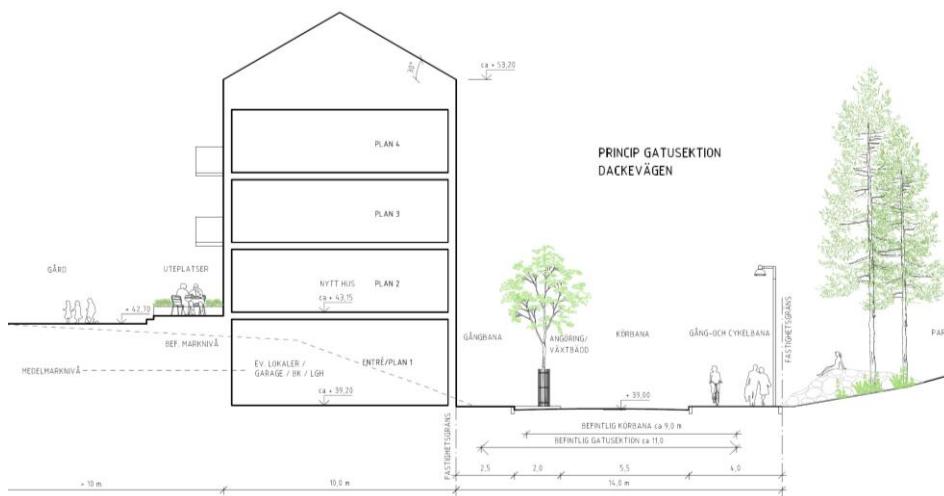


Frihetsvägen föreslås breddas för att skapa möjlighet för lokalt omhändertagande av dagvatten och får då en 15 meter bred sektion med en 6,5 meter bred körbana. På norra sidan anläggs en GC-väg om 4 meter samt en 2 meter bred remsa för plantering och dagvattenhantering. Gångbanan på södra sidan är 2,5 meter. Frihetsvägen föreslås breddas norrut vilket påverkar parkeringsytan på fastigheterna 2:1993 och 2:1516 vilket medför att 2-3 parkeringsplatser behöver tas bort.



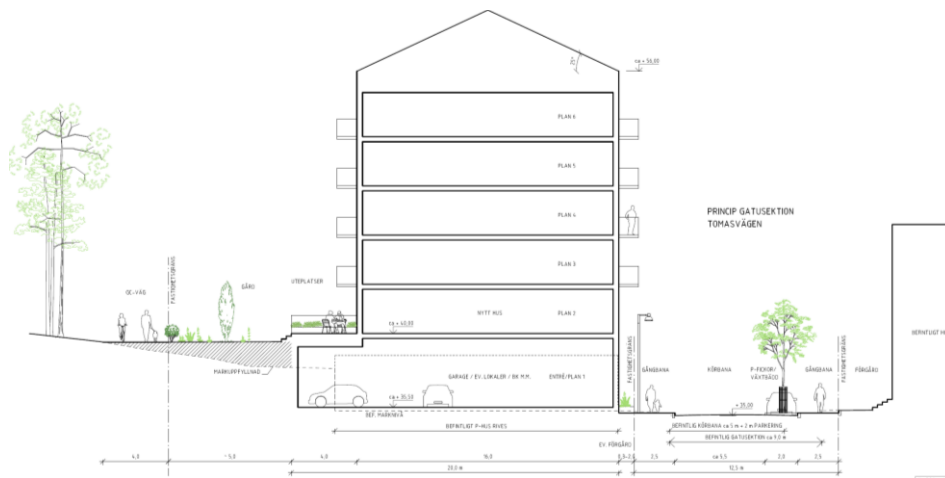
Figur 6: Principsektion för Frihetsvägen (bild: Bernow och Partners)

Dackevägens sektion föreslås få en ny disposition med en GC-väg om 4 meter på östra sidan, 5,5 meter körbana, 2,0 meter planterings- och angöringszon och 2,5 meter gångbana närmast den nya bebyggelsen på västra sidan. Det ger en totalbredd om 14 meter. Närmast korsningen med Snapphanevägen/Frihetsvägen behöver en angöring till Studenthuset anordnas. Förslaget är att det löses med en angöringsficka om 24 meter längs med gatan. Det möjliggör angöring till fastigheten samt sophämtning. För att möjliggöra en framtida breddning av Dackevägen med en körbana om 7 meter har en sektion om totalt 15,5 meter mellan fastighetsgränserna säkerställts i detaljplanen.



Figur 7: Principsektion för Dackevägen (bild: Bernow och Partners)

Tomasvägen föreslås bli 12,5 meter bred. Körbana om 5,5 meter, planterings- och angöringszon om 2 meter, samt en gångbana på var sida om 2,5 meter. sektionen utgår från befintlig fastighetsgräns på södra sidan.



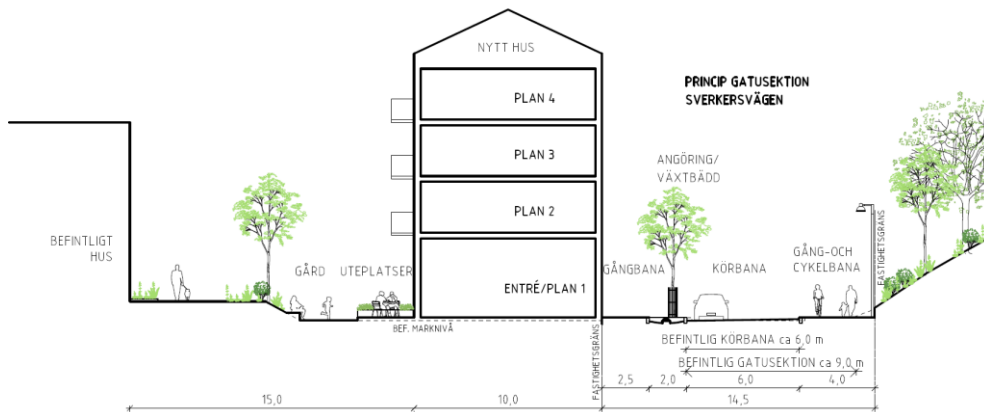
Figur 8: Principsektion för Tomasvägen (bild: Bernow och Partners)

Vid den nya bebyggelsen intill Snapphanevägen föreslås en ny kvartersgata tillskapas. Sektionen föreslås bli 15,5 meter bred. En körbana om 6,5 meter med tvärställd parkering på västra sidan som varvas med planteringsytor och en gångbana och uteplatser på östra sidan. I slutet av kvartersgatan anordnas en vändplan.



Figur 9: Principsektion för ny kvartersgata vid bebyggelse intill Snapphanevägen. (Bild: Bernow och Partners)

Vid Sverkersvägen föreslås vägsektionen bli 14,5 meter bred. Dagens GC-bana om 4 meter på östra sidan behålls, körbanan är fortsatt 6 meter och på västra sidan tillkommer en 2,0 meter bred zon för angöring och möjlig trädplanering samt en 2,5 meter bred gångbana närmast den nya bebyggelsen.



Figur 10: Principsektion för Sverkersvägen. (Bild: Bernow & Partners)

### 3.2 Gång- och cykeltrafik

Den nya bebyggelsen påverkar två av de befintliga gång- och cykelstråken. Det är GC-vägen norr om Tomasvägen i öst-västlig riktning (2) samt GC-vägen i nord-sydlig (3) riktning vid Snapphanevägen, se Figur 1, som påverkas av den planerade bebyggelsen. För att bibehålla funktionen av GC-kopplingen i öst-västlig riktning genom området behöver den dras om i ny sträckning strax norr om den befintliga GC-vägen och den nya bebyggelsen. Vid Snapphanevägen behöver en mindre justering göras av GC-vägens sträckning genom naturområdet. I övrigt bibehålls alla gång- och cykelkopplingar som finns i dagsläget och standarden på nybyggda gångbanor längs med Dackevägen, Snapphanevägen, Frihetsvägen, Sverkersvägen och Tomasvägen höjs vid ombyggnad av gatorna.

På Dackevägens östra sida samt Frihetsvägens och Snapphanevägens norra sida föreslås att det anläggs en 4 meter bred gång- och cykelväg som därmed skapar nya cykelstråk i området.

För att öka säkerheten för gående och cyklister i området föreslås det att det byggs genomgående gångbanor med fasad kantsten för fordonstrafiken vid infarter till lokalgator från huvudvägarna. Det gäller infart till Tomasvägen och Frihetsvägen (nr 52-74) från Dackevägen samt infart till en ny lokalgata vid Snapphanevägen (nr 1-15) samt infart till parkeringsyta från Sverkersvägen.

### 3.3 Kollektivtrafik

Den planerade exploateringen påverkar inte bussens befintliga linjesträckning eller någon hållplats. Dock föreslås Dackevägens södra del mellan Frihetsvägen och Vasavägen ha en körbana om totalt 5,5 meter vilket är för smalt för eventuell framtida linjebustrafik på gatan. Om Dackevägen breddas till 7 meter i framtiden möjliggörs även för busstrafik.

Eftersom tillgången till kollektivtrafik inte påverkas av den planerade exploateringen anses samtliga nya exploateringar inom detaljplanen ha god tillgång till kollektivtrafik.

### 3.4 Parkering och angöring

För detaljplan Söderhöjden påverkas dagens parkeringssituation väsentligt då samtliga exploateringar planeras att byggas på det som idag är markparkering och vid Tomasvägen även på en yta där det idag finns ett garage med 208 p-platser som kommer behöva rivas (se Figur 3 och Figur 4).

Söderhöjden ligger inom zon A i Järfälla kommuns parkeringsstrategi vilket innebär att parkeringsnormen för bil- och cykelparkering är enligt tabellerna nedan.

	Zon A+	Zon A	Zon B	Zon C
Studentbostad	1,5	1,5	1,5	1,5
1 Rok	1,5	1,5	1,5	1,5
2 Rok	2,5	2,5	2,5	2,5
3- Rok	3	3	3	3
Äldreboende	0,2	0,2	0,2	0,2
Enbostadshus – egen parkering <sup>2</sup>	0	0	0	0
Enbostadshus – gemensam parkering	3	3	3	3

Figur 11: Parkeringstal för cykel enligt Parkeringsnorm för Järfälla kommun

	Zon A+	Zon A	Zon B	Zon C
Studentbostad	0,1	0,1	0,2	0,2
1 Rok	0,2	0,3	0,4	0,5
2-3 Rok	0,4	0,5	0,6	0,7
4- Rok	0,6	0,7	0,8	0,9
Äldreboende	0,1	0,2	0,3	0,4
Enbostadshus – egen parkering	1	1	2	2
Enbostadshus – gemensam parkering	1	1,1	1,2	1,3

Figur 12: Parkeringstal för bil enligt Parkeringsnorm för Järfälla kommun

För att räkna ut det parkeringsbehov som exploateringen resulterar i samt om parkeringsbehovet går att uppfylla har nedanstående sammanställningar gjorts, se även Bilaga 1:

Tabell 1: Lägenhetsfördelning för nya lägenheter inom detaljplanen med utfall av behov av nya cykelparkeringar

Lägenhetsfördelning	Antal nya lgh	Ger →	Antal cykelplatser (st)
1 Rok	25		38
2 Rok	110		165
3 Rok	60		180
4 Rok	25		75
5 Rok	15		45
Verksamheter	900m <sup>2</sup>		23
Studentbostäder	50		75
<b>Summa</b>	<b>285</b>		<b>601</b>

Tabell 2: Sammanräkning parkeringsbehov för cykel för nya lägenheter per område

Cykel Område	Antal nya lgh	Antal cykelplatser (st.)
Dackevägen	40	90
Torget (verksamheter)	900 m <sup>2</sup> BTA	23
Studenthuset	50	75
Sverkersvägen	40	90
Snapphanevägen	45	98
Tomasvägen	110	225
Frihetsvägen 26-50	0	0
<b>Summa</b>		<b>601</b>

Ett genomsnittligt riktvärde på 0,5 parkeringsplatser för bil per lägenhet innebär en ambition om ett lågt bilanvändande för de boende i området. Förutsättningarna för ett lågt bilanvändande är goda eftersom tillgången till kollektivtrafik är hög men för att uppnå ett så lågt bilanvändande är det också viktigt att skapa attraktiva och tillgängliga parkeringsmöjligheter för cyklar. Det är en fördel om merparten av cykelparkeringsplatserna kan anordnas inomhus (bostadsparkering) med enkel åtkomst utifrån. De cykelparkeringar som anordnas utomhus bör vara under tak och ligga i nära anslutning till bostäderna och det ska, i enlighet med Järfälla kommuns parkeringsstrategi, finnas möjlighet att låsa fast cykelns ram på samtliga platser. Var cykelparkeringarna placeras har stor betydelse för nyttjande av cykel som färdmedel, ju närmre bostaden och ju smidigare åtkomst desto bättre. För att tillgodose behovet av cykelparkering behöver totalt 601 nya cykelparkeringar inrymmas inom kvartersmarken för de nya lägenheterna. Det bör även säkerställas att det befintliga beståndet om 840 lägenheter intill planområdet får samma standard för cykelparkering som de nybyggda lägenheterna vilket medför att det även bör finns minst 2 155 cykelplatser för de befintliga lägenheterna. Totalt rör det sig om 2 756 cykelparkeringsplatser inom området som behövs för att uppfylla Järfälla kommuns parkeringsnorm.

Tabell 3: Sammanräkning parkeringsbehov för bil

Bil Område	Totalt antal lgh (bef+nya)	Behov Antal P-platser (st.)	Antal möjliga P-platser vid exploatering	Differens
Dackevägen	248 (208+40)	128	62	-66
Studenthuset	50 (0+50)	5	0	-5
Sverkersvägen	100 (60+40)	53	40	-13
Snapphanevägen	105 (60+45)	55	60	+5
Tomasvägen	414 (304+110)	205	276	+71
Frihetsvägen 26-50	208 (208+0)	107	116	+9
<b>Summa</b>		<b>446</b>	<b>438</b>	<b>+1</b>
Torget (verksamheter)	900 m <sup>2</sup> BTA	16	20	+4

För bilparkering i området planeras för ett parkeringsgarage under de nya husen vid Tomasvägen med ca 80 platser och vid Snapphanevägen med 45 platser. Vid övriga exploateringar inom detaljplan Söderhöjden planeras det endast för markparkeringar, se Figur 13. På de platser där endast markparkering används nås inte p-normen på ca 0,5 platser per lägenhet. Det är lägenheterna längs med Sverkersvägen, vid Studenthuset och längs Dackevägen. Vid Sverkersvägen finns behov av att tillskapa 14 parkeringsplatser inne på den befintliga gården för att minska bristen på parkeringsplatser i den delen av planområdet. Dock får fastigheterna i södra delen av planområdet (längsmed Tomasvägen) ett överskott på parkeringsplatser då det finns ett befintligt parkeringsgarage med 91 platser inom fastighet 2:1997, 105 markparkeringsplatser samt det nya garaget under de nya husen på Tomasvägen med 80 platser. Förslagsvis hänvisas delar av parkeringsbehovet från planområdets norra delar till garagen i de södra delarna.



Figur 13: Framtida parkeringsmöjligheter inom detaljplaneområdet.

Ser vi på området som helhet så uppnås parkeringsnormen med överskott på en parkeringsplats. Dock är platserna ej jämt fördelade över området enligt ovan (se Tabell 3). Parkeringsnormen för området sjunker från dagens ca 0,9

parkeringsplats/lägenhet till ca 0,5 parkeringsplatser/lägenhet. Det i enighet med Järfälla kommuns parkeringsnorm. Utrymmet för cykelparkeringsplatser återstår att utreda.

Kantstensparkeringen på allmän platsmark längs med Dackevägen, Tomasvägen och Sverkersvägen är endast tänkta som angöring och besöksparkering. De platserna föreslås därför korttidsregleras för att undvika att boende använder dem som boendeparkering. Dagens långsgående parkering längsmed Frihetsvägen (ca 18 platser) försvinner när gatusektionen smalnas av till 6,5 m.

För verksamheterna vid torget antas att den kantstensparkering som finns längsmed Dackevägen (30 platser) räcker till för besökande till verksamheterna. Utanför mataffären på torget finns det idag 5 p-platser för besökande som inte påverkas av den föreslagna exploateringen.

Av samtliga parkeringsplatser för de nyproducerade flerbostadshusen bör ca 3 - 5 % bestå av platser för rörelsehindrade, dock alltid minst 1 plats.

### 3.5 Fordonstrafik

För att beräkna den trafik som respektive exploateringsområde alstrar per dygn har det antagits att det görs 3 fordonrörelser/p-plats och dygn. Vilket resulterar i ca 425 nya fordonrörelser per dygn inom detaljplaneområdet. Se Tabell 4 nedan. Användandet av bil varierar mellan olika personer och olika dagar. Att räkna med 3 fordonrörelser per dag ska därför ses som ett genomsnittligt antagande då en del åker mer och andra nästan inte alls. Antagandena inkluderar även resor som görs av besökande.

Tabell 4: Antagande om tillkommande fordonrörelser för tillkommande bebyggelse

Område	Fordonsrörelser/dygn	P-behov	Antal nytillkomna lägenheter	Ger →	Fordonsrörelser/dygn (st.)
Dackevägen	3	20	40		60
Torget	3	16	900 BTA		48
Studenthuset	3	5	50		15
Sverkersvägen	3	21	40		63
Snapphanev.	3	22,5	45		68
Tomasvägen	3	57	110		171
<b>Summa</b>			<b>290</b>		<b>425</b>

Eftersom den nya bebyggelsen byggs med ett antagande om ett lågt bilanvändande samtidigt som antalet bilplatser per lägenhet minskar i området så blir de tillkommande trafikflödena små och bedöms därför inte påverka framkomligheten eller säkerheten i det befintliga vägnätet.

#### **4 Slutsatser**

De föreslagna exploateringarna påverkar främst parkeringsmöjligheterna med bil i området. Eftersom området har god tillgång till kollektivtrafik anses det vara rimligt med ett lågt parkeringstal i området vilket gör att exploateringen är möjlig även ur det hänseendet. Trafikmängderna bedöms öka marginellt med exploateringen och bedöms därför inte påverka framkomligheten i det befintliga vägnätet.

Planförslaget innebär att samtliga gator behöver byggas om med nya gångbanor, cykelbanor och förändrade sektioner. Hur stora ombyggnader som behöver göras i gatenätet utreds i ett senare skede.

GC-vägen norr om Tomasvägen samt vid bebyggelsen vid Snapphanevägen behöver läggas om för att upprätthålla den öst-västliga och nord-sydliga kopplingen genom området i övrigt bibehålls alla dagens GC-kopplingar och inga nya tillskapas men i och med ombyggnad av gatorna kommer standarden på befintliga gångbanor att höjas.

## Antal nya parkeringsplatser (cykel- och bilplatser)

Zon A

	RoK						p-platser befintliga vid exploatering	Över- /underskott p- platser
	1	2	3	4	5-6	student		
p-nrom cykel	1,5	1,5	3	3	3	1,5		
p-norm bil	0,3	0,5	0,5	0,7	0,7	0,1		

Summa:

### Dackevägen

2:1943	0	64	120	24	0	208	102	
nya lgh Dackevägen	0	20	20	0	0	40		
<b>summa</b>	<b>0</b>	<b>84</b>	<b>140</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>248</b>		
cykelplatser	0	126	420	72	0	618 st, cykel		
bilplatser	0	42	70	16,8	0	128,8 st, bil	62	-66,80

### Tomasvägen

2:1944	18	9	57	6	6	96	49	
2:1945	20	10	62	6	6	104	45	
2:1997, S:3, S:4	20	10	62	6	6	104	310	
nya lgh Tomasvägen	20	50	10	20	10	110		
<b>summa</b>	<b>78</b>	<b>79</b>	<b>191</b>	<b>38</b>	<b>28</b>	<b>414</b>		
cykelplatser	117	118,5	573	114	84	1006,5 st, cykel		
bilplatser	23,4	39,5	95,5	26,6	19,6	204,6 st, bil	276	71,40

### Snapphanevägen

2:1994	8	10	24	18	0	60	58	
nya lgh	0	25	20	0	0	45		
bilplatser nya	0	12,5	10	0	0	22,5		
<b>summa</b>	<b>8</b>	<b>35</b>	<b>44</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>105</b>		
cykelplatser	12	52,5	132	54	0	250,5 st, cykel		
bilplatser	2,4	17,5	22	12,6	0	54,5 st, bil	60	5,5

**Sverkersvägen**

2:1996	8	10	24	18	0	60	59	
nya lgh Sverkersv	5	15	10	5	5	40		
<b>summa</b>	<b>13</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>23</b>	<b>5</b>	<b>100</b>		
cykelplatser	19,5	37,5	102	69	15	243 st, cykel		
bilplatser	3,9	12,5	17	16,1	3,5	53,00 st, bil	40	-13

<b>nya studentlägenheter</b>	35	15	0	0	0	50		
cykelplatser	52,5	0	0	0	0	75,00 st, cykel		
bilplatser	3,5	0	0	0	0	5,00 st, bil	0	-5

torget	900 m2	18 platser per 1000kvm				23 st, cykel		
						16 st, bil	20	4

**Frihetsvägen 26-50**

2:1942	0	56	136	16	0	208	116	
cykelplatser	0	84	408	48	0	540 st, cykel		
bilplatser	0	28	68	11,2	0	107,2 st, bil	116	9

Summa p-platser: 1

	RoK					summa
	1	2	3	4	5-6	
Antal nya lgh	60	125	60	25	15	285 st
Cykelparkering, nybyggnation	90	187,5	180	75	45	601 st
Bilparkering, nybyggnation	18	62,5	30	17,5	10,5	139 st

**Behov**

Total antal cykelparkeringar	2756,00 st	601 st, nya	2155 st, bef.
totalt antal bilparkerinar	553,10 st		

antal bef. lgh	840 st
bef p-platser	739 st
bef p-tal	0,88 platser/lgh

antal lgh efter exploatering	1125 st
bilplatser efter exploatering	554 st
p-tal vid exploatering (genomsnitt)	0,49 platser/lgh

**Student**

50 lgh

5 p-platser