

PM

Handläggare
Hellmin, Sophie
Tel
+46105056289
Mobil
+46722023352
E-post
Sophie.Hellmin@afry.com
Datum
2021-09-20
Projekt ID
202033

Mottagare
Sagax/Järfälla kommun

Kafferosteriet

Sammanfattning

En ny detaljplan för Jakobsberg 18:19, Kafferosteriet, tas fram för att möjliggöra en etablering av ett kafferosteri med lagrings-, produktions- och kontorsverksamheter. I planförslaget har det ej genomförts en trafikutredning. Planförslaget behöver därmed kompletteras med ett PM av de konsekvenser för trafiken som bedöms uppstå med ett genomförande av detaljplanen. Syftet med PM:et är tänkt att se över föreslagna trafiklösningar och komma med eventuella rekommendationer på hur utformning bör ske.

Den tillkommande trafikmängden till Kafferosteriet bedöms inte orsaka några trafikframkomlighetsproblem i korsningen Enköpingsvägen-Viksjöleden.

Angöringen som planeras längs med Enköpingsvägen rekommenderas att flyttas in på kvartersmark. Detta för att skapa en trafiksäkrare miljö samt undvika att fordon som fickparkeras hindrar framkomligheten för andra fordon.

Lastbilar och personbilar på Enköpingsvägen som ska svänga höger in till planområdet bedöms ha liten påverkan på trafiken eftersom det handlar om förhållandevis få fordonsrörelser per dag.

Trafik till planområdet norrifrån som ska göra vänstersväng till planområdet kan påverka trafiken på Enköpingsvägen i liten utsträckning. Eftersom det antas vara få fordon som kommer norrifrån bedöms det inte påverka kollektivtrafik eller utryckningsfordon. Även om framkomligheten inte påverkas i någon större utsträckning kan trafiksäkerheten höjas av en svängfil eftersom risken att bli påkörd bakifrån minskar.

Gång- och cykeltrafiken längs med Enköpingsvägen bedöms påverkas av trafik som ska ut från planområdet. För att inte fordon på väg ut från Kafferosteriet ska stå på övergångsstället och hindra gång- och cykeltrafik rekommenderas att övergångsstället flyttas österut ca 12 meter på utfartsvägen.

PM

1 Bakgrund

En ny detaljplan för Jakobsberg 18:19, Kafferosteriet, tas fram för att möjliggöra en etablering av ett kafferosteri med lagrings-, produktions- och kontorsverksamheter.

I planförslaget har det ej genomförts en trafikutredning. Planförslaget behöver därmed kompletteras med ett PM av de konsekvenser för trafiken som bedöms uppstå med ett genomförande av detaljplanen.

I planförslaget skapas det en ny in/utfart mellan Viksjöleden och Värmevägen. En gång- och cykelbana få ny sträckning längs med Enköpingsvägen och söder om den nya infarten till Kafferosteriet planeras det för en angöringsficka längs med Enköpingsvägen.

2 Syfte

Syftet med PM:et är tänkt att se över föreslagna trafiklösningar och komma med eventuella rekommendationer på hur utformning bör ske. Analysen kommer utgå från en kvalitativ bedömning utifrån erfarenhet från liknande exploateringar och inte beräkna framtida flöden eller kapacitet på vägnätet.

3 Frågeställningar

3.1 Korsningen Enköpingsvägen/Viksjöleden

Bedömningen av korsningen har utförts för prognosår 2040. Uppräkning av befintliga trafikflöden utgår från ÅDT från 2018 som levererats av Järfälla kommun och Trafikverkets Prognos för persontrafik, inklusive yrkestrafik, 2040. Trafikverket beräknar den årliga tillväxten till 1,1%. Den årliga trafikökningen appliceras inte på trafiken som tillkommer till följd av exploateringen.

Enligt planbeskrivningen beräknas Kafferosteriet generera cirka 220 personbilrörelser och 58 lastbilsrörelse per dag. ÅDT från 2018 för sträckan Viksjöleden-Värmevägen är 9 600 fordon per dygn. ÅDT från 2018 för sydöstra delen av cirkulationen är 12 500 fordon per dygn.

PM



Figur 1 Bild: Järfälla kommun, vägarnas ÅDT från 2018

Uppräknat till 2040 års prognos på sträckan Viksjöleden-Värmevägen blir ÅDT 12 000 och på sydöstra delen av cirkulationen blir ÅDT 15 500.

Den sydöstra delen av cirkulationen får ÅDT 15 800 fordon per dygn med trafikalstringen från Kafferosteriet inkluderat.

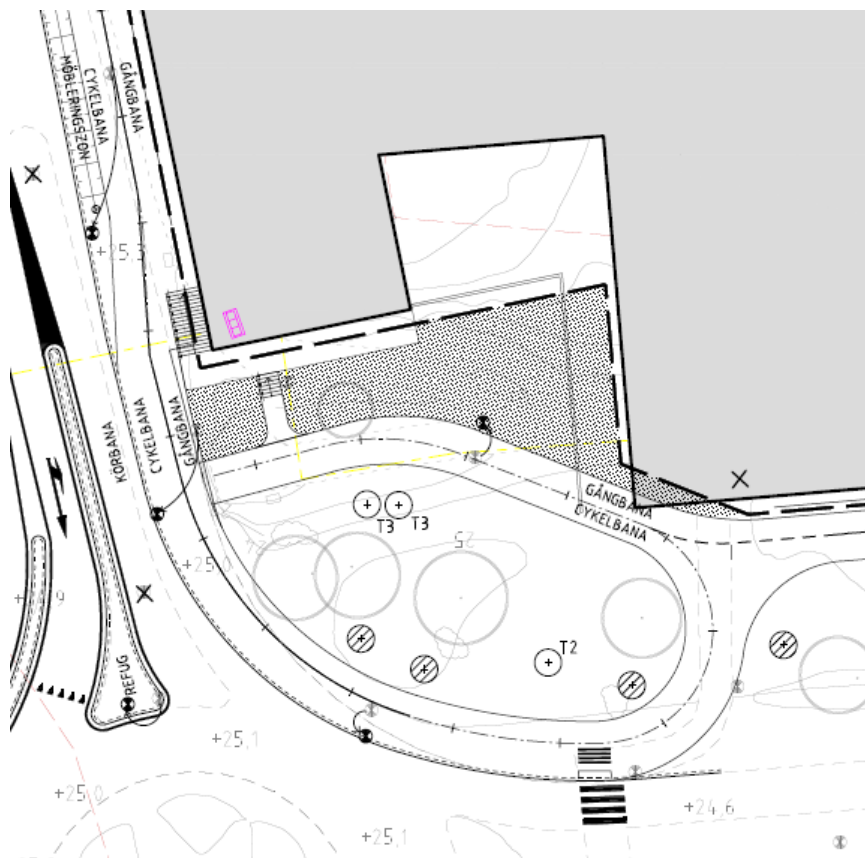
En cirkulationsplats med ett körfält klarar normalt trafikflöden upp till 20-25 000 fordon per dygn. (VGU, Råd 2020) Cirkulationsplatsen vid Enköpingsvägen-Viksjöleden har flera svängfiler vilket ökar kapaciteten i cirkulationen ytterligare.

Detta gör att belastningen i korsningen Enköpingsvägen-Viksjöleden inte bedöms öka i någon betydande mängd på grund av trafikalstringen till det nya planområdet. Den tillkommande trafikmängden till Kafferosteriet bedöms inte orsaka några trafikframkomlighetsproblem i korsningen Enköpingsvägen-Viksjöleden.

3.2 Avsmalning av Enköpingsvägen

I förprojekteringen får gång- och cykelbanan en ny sträckning längs med Enköpingsvägen vilket gör att Enköpingsvägen smalnas av.

PM



Figur 2 Bild från förprojektering

Norr om cirkulationsplatsen blir utrymmet begränsat eftersom det finns en bro över en planskild gång- och cykelbana. Körbanorna smalnas av för att få plats med gång- och cykelbanan längs med Enköpingsvägen.

Om körbanorna är utformade med bra framkomlighet för dimensionerande fordon kommer de smalare körbanorna inte ha någon större inverkan på trafikflödena. En cirkulationsplats i sig är hastighetsdämpande och bidrar redan till lägre hastigheter.

3.3 Angöringsficka

Längs med Enköpingsvägen söder om den nya utfarten planeras det för en 18 meter lång angöringsficka.

Angöringsfickan har en bredd på 2,5 meter samt en skyddsremsa på 1,2 meter mot gång- och cykelbanans sträckning längs med Enköpingsvägen. 2,5 meters bredd på angöringsfickan är tillräckligt för en personbil och ger ett utrymme att öppna dörren och kliva ur fordonet utan att hamna i körbanan. Skyddsremsan på 1,2 meter har en god standard mot gång- och cykelbanan.

Längsgående angöring innebär alltid en risk att fordon som fickparkeras hindrar övrig trafik. Även om körbanan förbi angöringsfickan är bred är det stora fordonsmängder som ska passera och det är inte en lämplig miljö att angöra i. Om angöringsfickan kan

PM

påverka framkomligheten i cirkulationsplatsen är beroende av hur många som använder angöringsfickan och under vilka tider på dygnet.

Enköpingsvägen har en utformning där det inte förväntas att oskyddade trafikanter uppehåller sig. Detta innebär en trafiksäkerhetsrisk för de oskyddade trafikanterna. Angöringsfickan bedöms vara osäker utifrån trafiksäkerhetssynpunkt.

3.4 Trafikens påverkan av svängande lastbilar till och från planområdet (inklusive vänstersväng)

Lastbilar och personbilar på Enköpingsvägen som ska svänga höger in till planområdet bedöms ha liten påverkan på trafiken eftersom det handlar om förhållandevis få fordonsrörelser per dag.

Trafik till planområdet norrifrån som ska göra vänstersväng till planområdet kan påverka trafiken på Enköpingsvägen i liten utsträckning. Eftersom korsningen inte är utformad med svängfil kommer fordon som ska göra vänstersväng in mot Kafferosteriet hindra trafiken bakom sig. Dock bedöms antalet fordon som kommer norrifrån vara litet och inte påverka trafiken i någon större utsträckning. De fordon som kommer norrifrån antas vara någon som åker från närområdet eller någon med i övrigt god lokalkännedom. Den huvudsakliga trafiken kommer via trafikplats Jakobsberg söderifrån på Enköpingsvägen.

Även om framkomligheten inte påverkas i någon större utsträckning kan trafiksäkerheten höjas av en svängfil eftersom risken att bli påkörd bakifrån minskar.



Figur 3 Bild: Google maps. Omkörning av fordon i vänster fil kan göras genom att använda höger svängfil.

Fordon som ska svänga ut från planområdet har väjningsplikt mot trafiken på Enköpingsvägen. Väntetiden för att kunna göra en vänstersväng ut på Enköpingsvägen kan bli lång och påverkar andra fordon som ska ut från planområdet.

PM

Gång- och cykeltrafiken längs med Enköpingsvägen bedöms påverkas av trafik som ska ut från planområdet. Fordon som ska ut på Enköpingsvägen kommer stå på övergångsstället och hindra gång- och cykeltrafiken vilket skapar en konfliktpunkt på ett utpekad huvudcykelstråk. Under tider med högtrafik kan ett fordon bli stående en längre tid på övergångsstället innan de kan göra en vänstersväng ut.

3.5 Framkomlighet för kollektivtrafik och utryckningsfordon

Kollektivtrafik och utryckningsfordon bedöms inte få någon större påverkan av trafikalstringen i sig som det nya planområdet genererar eftersom vägarna är dimensionerad för stora fordonsmängder.

För utryckningsfordon är det av betydelse att det finns utrymme för att köra om fordon som står på Enköpingsvägen i väntan på att göra vänstersväng in mot planområdet. Det utrymmet finns inom befintlig körbana och kan användas av både utryckningsfordon och kollektivtrafik.

Eftersom det antas vara få fordon som kommer norrifrån bedöms det inte påverka kollektivtrafik eller utryckningsfordon.

3.6 Gång- och cykelbana

Gång- och cykelbanan har i förprojekteringen belysningsstolpar i skiljeremsan mellan körbana och cykelbana. Enligt Järfälla cykelplan ska minsta avstånd till fast hinder vara minst 0,5 meter. Mellan körbana och fasta hinder ska det vara minst 0,3 meter för att förhindra att sidospeglar etcetera tar i stolpar och annan vägutrustning.

Det södra övergångsstället mot brandstationen saknar en yta att stå på. De som ska gå över Enköpingsvägen kommer stå i cykelbanan medan de väntar på att gå över vägen. Det innebär att det kommer bli en konflikt mellan fotgängare och de som färdas på cykelbanan.

4 Åtgärdsförslag

4.1 Angöringsficka

Flytta in angöringen på kvartersmark. Detta för att skapa en trafiksäkrare miljö samt undvika att fordon som fickparkeras hindrar framkomligheten för andra fordon.

Om angöringsfickan ska vara kvar längs med Enköpingsvägen ska den ha en utformning med minst 2,5 meters bredd för att ge ett utrymme att öppna dörren och kliva ur fordonet på ett säkrare sätt.

4.2 Trafikens påverkan av svängande lastbilar till och från planområdet (inklusive vänstersväng)

För att höja trafiksäkerheten för vänstersvängande fordon rekommenderas en svängfil från Enköpingsvägen mot planområdet.

PM



Figur 4 Bild: Google maps. Förslag på svängfil.

För att inte fordon på väg ut från Kafferosteriet ska stå på övergångsstället och hindra gång- och cykeltrafik rekommenderas att övergångsstället flyttas österut ca 12 meter på utfartsvägen. (Se övergångsställe/cykelpassage på Värmevägens utfart)

Då övergångsstället blir ca 12-14 meter brett rekommenderas en refug i mitten för att höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Eftersom detta är ett utpekat huvudcykelstråk bör det även övervägas om övergångsstället ska hastighetssäkras för att höja trafiksäkerheten och framkomligheten för gående och cyklande.

4.3 Gång- och cykelbana

Belysningsstolparna måste få ny placering för att inte "stå i cykelbanan". Antingen genom att skyddsremsan breddas till minst 0,8 meter eller att belysningen flyttas till exempel till mittrefugen.

PM



Figur 5 Avsaknad av magasin för fotgängare och cyklister vid korsning medför en konfliktfylld situation för oskyddade trafikanter.

Tillskapa en yta vid övergångsstället mot brandstationen för gående att stå på. Med en yta att stå på undviker de att hamna i konflikt med de som färdas längs med cykelbanan. Ytan kan även användas för vägmärken och annan vägutrustning.

5 Rekommendation och slutsats

Angöringen som planeras längs med Enköpingsvägen rekommenderas att flyttas in på kvartersmark. Detta för att skapa en trafiksäkrare miljö samt undvika att fordon som fickparkeras hindrar framkomligheten för andra fordon. Med angöringen placerad på egen fastighet får fastighetsägaren också full råddighet över angöringen även över tid.

För att höja trafiksäkerheten för vänstersvängande fordon rekommenderas en svängfil från Enköpingsvägen mot planområdet.

För att höja framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter rekommenderas det att övergångsstället och cykelpassagen över den nya infartsvägen flyttas längre österut och att en yta att stå på skapas vid övergångsstället mot brandstationen.

Nya utfarter ska alltid göras med viss eftertänksamhet och anpassas efter de lokala förutsättningarna. Behovet av nya utfarter bör vägas mot framkomlighet för kollektivtrafik och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

6 Referenser

- GCM-handbok, SKL Kommentus och Sveriges Kommuner och Landsting, 2010
- Järfälla cykelplan, Järfälla kommun, 2014

PM

- Prognos för persontrafiken 2040 Trafikverkets Basprognoser 2020-06-15, Trafikverket, 2020
- VGU Råd 2020, Vägar och gators utformning – Råd, Trafikverket publikation 2020:031