

TRAFIKPROGRAM TILL DETALJPLAN KV. BACKKLÖVERN M.F.L., JÄRVASTADEN



Uppdragsnamn	Trafikprogram DP6, Järvastaden
Status	Slutversion 2.0
Datum	2023-10-13
Beställare	Järvastaden AB
Konsult	Structor Mark Stockholm AB
Medverkande	Cornelia Stanislawska, Sabine Saracco, Patrik Lundqvist

Innehåll

Inledning.....	4
Gång.....	4
Cykel.....	6
Kollektivtrafik.....	8
Sophämtning.....	10
Brand.....	10
Angöring, Parkering och Mobilitet.....	12
Motorfordonstrafik.....	14

INLEDNING

Utbyggnaden av Järvastaden har pågått sedan början av 2000-talet. Järvastaden ligger till största del inom Solna stad förutom de västra delarna av området som ligger inom Sundbybergs stad. Kv Backklövern m.fl. är en av de sista delarna i utbyggnaden av Järvastaden.

Inom Järvastaden finns ett gatunät av rutnätskaraktär med kopplingar för alla trafikslag som gör området gent och orienterbart.

Inom detaljplanen planeras det för flerbostadshus med totalt ca 1000 lägenheter vid Fridensborgsvägen medan det vid Gunnarbovägen planeras för ca 40 radhus likt de redan byggda.

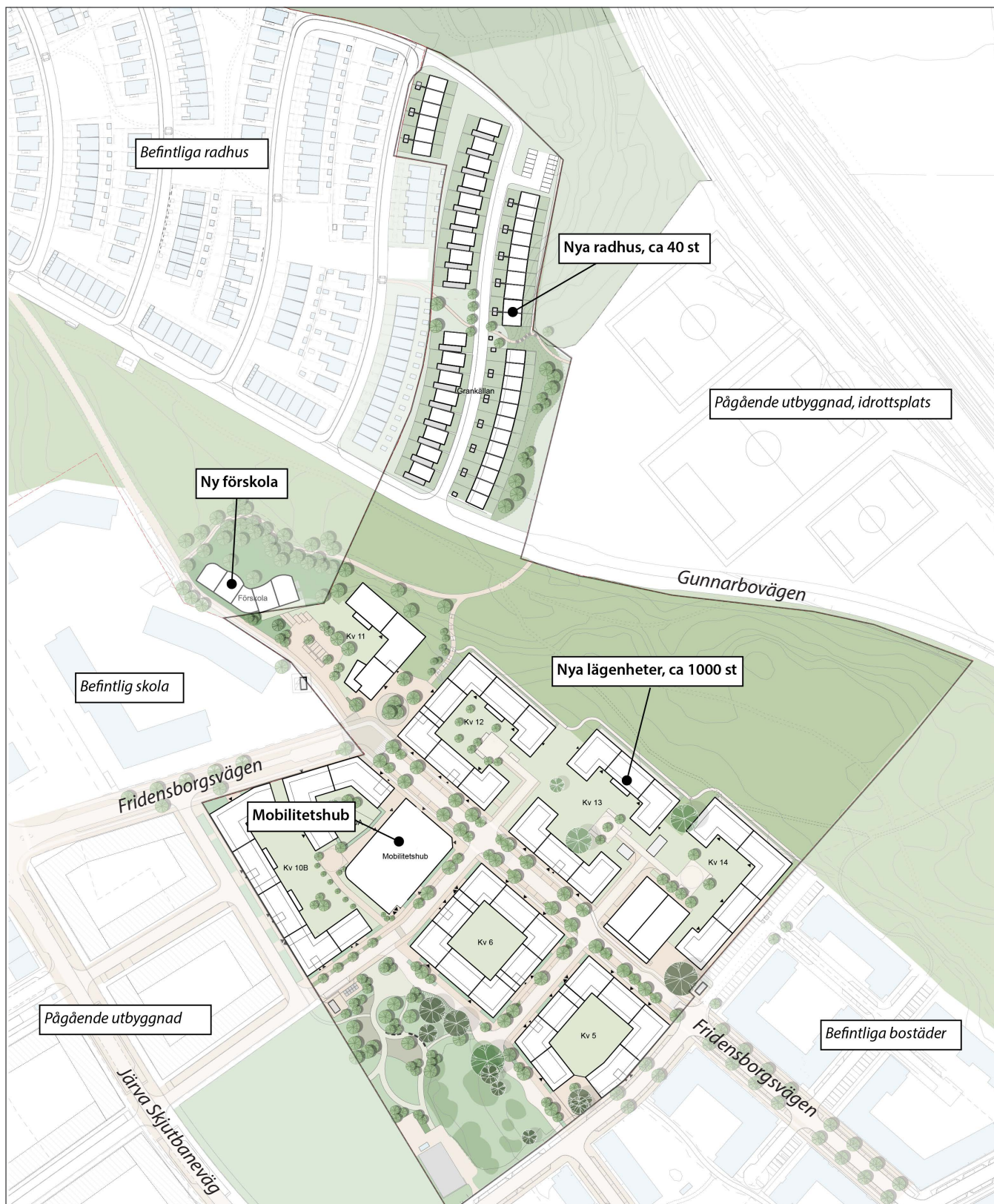
Utöver bostäder planeras det för en förskola för 140 barn, mobilitetsförråd, ett mobilitetshus med livsmedelsbutik samt mindre verksamheter i lokaler i bottenvåningar.

Totalt planeras det för ca 104 000 kvm ljus BTA (exkl. radhusbebyggelse) där bostäderna utgör ca 100 000 kvm BTA och resterande för lokaler samt förskolan.

Förutsättningar

För uppdraget har följande dokument legat till grund.

- Solna stads parkeringsnorm
- BBR krav gällande avstånd till entréer för tillgänglighet
- BBR gällande avstånd entré soprum
- Solna stads lokala avfallsföreskrift 32§
- Mobilitets- och parkeringsutredning för kv. Backklövern (Trivecor rapport 2023:30)



Situationsplan - översikt. Illustration av ÅWL Arkitekter (2023-05-03), reviderad av Structor.

GÅNG

Gångstråk inom detaljplanen och kopplingar till befintliga och planerade områden redovisas i illustrationen på nästa sida.

Ambitionen är att skapa kontinuerliga och tydliga gångstråk med möjlighet till gena kopplingar inom området. De nya kopplingarna ansluter det befintliga gatunät som redan är utbyggt, alternativt planeras i intilliggande områden.

Inom och i anslutning till området finns flertalet målpunkter som skolan, den nya förskolan, en livsmedelsbutik, mobilitetshub och idrottsplatsen. Utöver dessa planeras det även för lokaler i några av bottenvåningarna.

Alla ska kunna röra sig tillgängligt och trafiksäkert inom området. En ny förskola på 8 avdelningar (140 barn) planeras intill parken/naturområdet, en befintlig skola ligger strax väster om detaljplaneområdet och en ny idrottsplats håller på att byggas norr om planområdet vilket bidrar till att många barn och ungdomar kommer att röra sig längs de nya gångstråken.

Inom detaljplanen har huvudgatan gångbanor på båda sidor om vägen med ett breddmått på ca 2,3 meter. Lokalgatorna har även de gångbanor på båda sidor om gatan med breddmått på ca 2,5 meter.

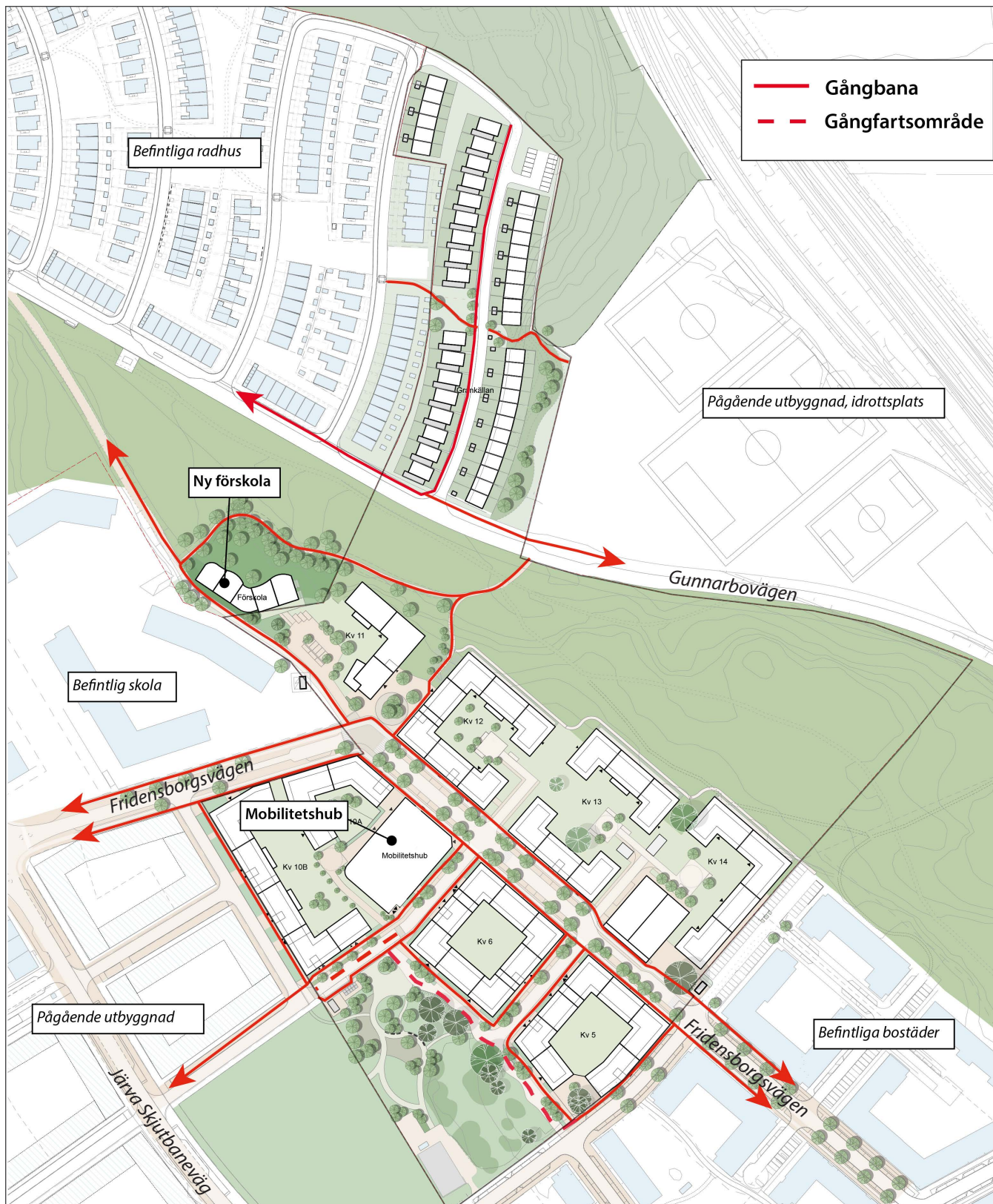
Separering mellan cykel och gång bör ske med hjälp av målning eller beläggning.

Gångfartsområden planeras längs Mulle-Meck parken, både öster och norr om parken. Ett gångfartsområde är *”en väg eller ett område som enligt lokala trafikföreskrifter ska vara gångfartsområde och som är utmärkt med vägmärke för gångfartsområde”* (SFS 2001:651).

Gatan öster om parken utformas som en gemensam yta för samtliga trafikslag med svängig/vågig linjeföring för att dämpa hastigheter hos motorfordonstrafiken. Gatan norr om parken utformas mer som en traditionell gata som är upphöjd med gångbanor på sidorna.

Mellan Fridensborgsvägen och Gunnarbovägen föreslås en gång- och cykelväg samt ett genare parkstråk med trapplösning för att koppla ihop områdena.

Vid radhusområdet norr om Gunnarbovägen föreslås gångbana på gatans ena sida likt redan byggda etapper. En gångväg mitt genom radhusområdet i öst-västlig förbindelse föreslås även. Denna ansluter befintlig gångbana i väster med planerad idrottsplats.



Gångstråk inom detaljplanen. Illustration av ÅWL Arkitekter (2023-05-03), reviderad av Structor.

CYKEL

Järvastaden som område kopplar till tre regionala cykelstråk; Hjulsta-Bergshamrastråket längs Enköpingsvägen, Solnastråket längs Sjövägen och Märstastråket längs järnvägen.

Det finns även ett kommunalt huvudcykelstråk som går genom Järvastaden längs Fridensborgsvägen och Järva skjutbaneväg.

Genom planområdet går Fridensborgsvägen med enkelriktade cykelbanor på respektive sida om gatan vilka kopplar mot befintliga cykelbanor. Stråket genom detaljplan kv. Backklövern m.fl. är ett lokalcykelstråk. På lokalgatorna och på gåfartsgatorna sker cykling i blandtrafik.

Mellan Fridensborgsvägen och Gunnarbovägen föreslås ett parkstråk för gång- och cykel som kopplar flerbostadshusen med Grankällan i en nord-sydlig gen koppling.

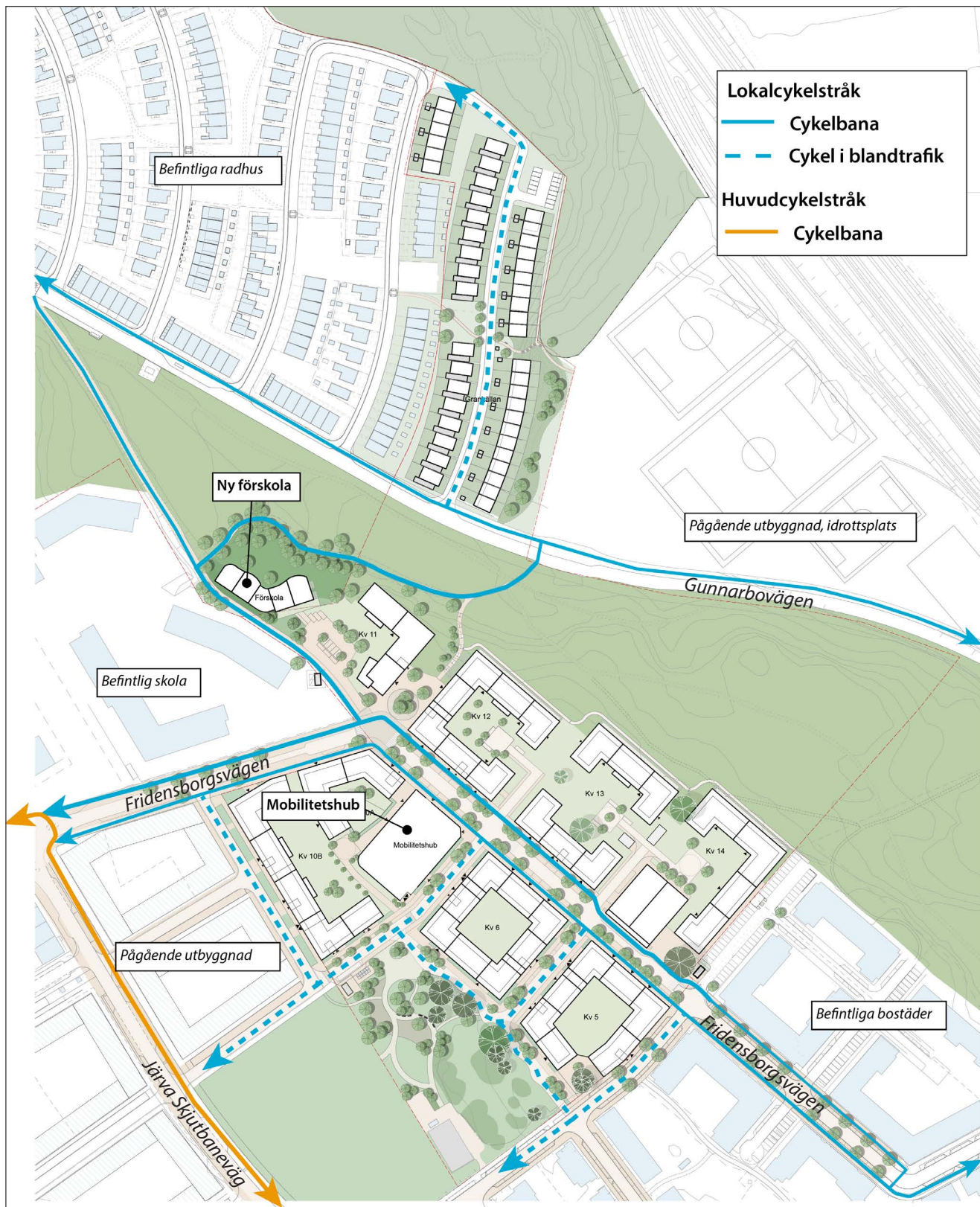
En dubbelriktad cykelbana finns längs Gunnarbovägens norra sida och kopplar an mot det regionala Märstastråket öster om järnvägen via en tunnel.

Cykelparkering

Cykelparkering för boende i flerbostadshus ska följa Solnas parkeringsnorm om 42 platser för boende och besökande/1000 kvm ljus BTA varav minst 10% för platskrävande cyklar samt minst 50% inomhus eller i låsbart förråd. Utvändiga platser ska gå att låsa i ramlås. Detta blir totalt 4200 platser varav 600 är avsedda för besökare.

För radhusen finns inget minimikrav utan plats för cykel bedöms rymmas på den egna tomten.

Utöver dessa finns lokaler i området samt en förskola. För dessa finns ingen parkeringsnorm men förslaget är 29 platser till förskolan och totalt 23 platser till lokalerna.



Cykelstråk inom detaljplanen. Illustration av ÅWL Arkitekter (2023-05-03), reviderad av Structor.

KOLLEKTIVTRAFIK

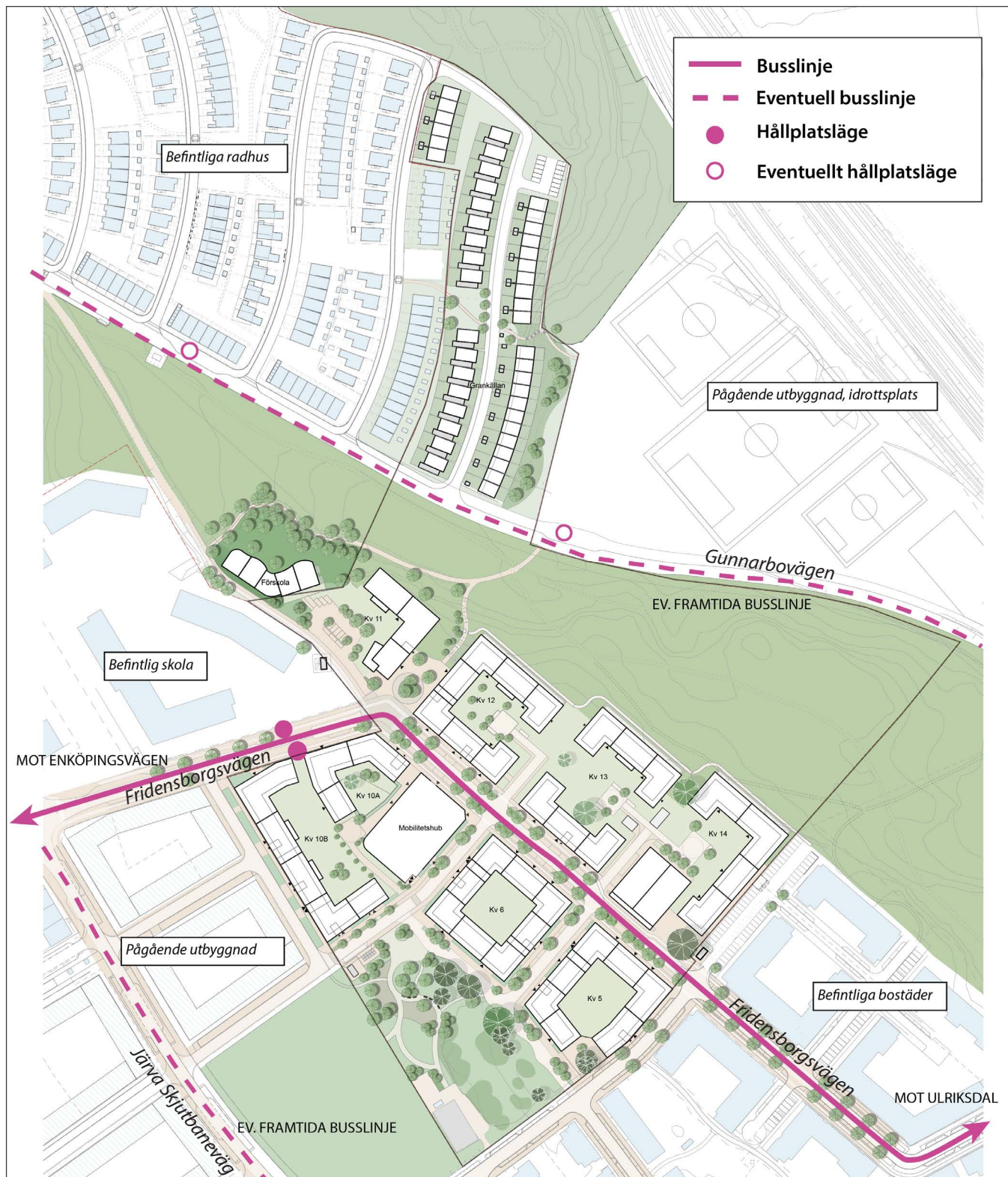
Järvastaden trafikeras med buss, linje 505 och 540. Det finns även busshållplatser ute på Enköpingsvägen som trafikeras av linje 157, 505 och 591.

Inom detaljplan 6 finns busshållplats på Fridensborgsvägen, hållplats Raoul Wallenbergsskolan. Den trafikeras av linje 505 mellan Solna C och Ulriksdals station samt 540 mellan Tensta C och Universitetet.

Linje 505 trafikerar både vardag och helg, med ca 2 avgångar i timmen. Linje 540 går även den alla dagar i veckan med ca 4 avgångar/timme vardagar och 2 avgångar/timme under helger.

Pendeltåget stannar vid Ulriksdals station, ca 500-600 meter från planområdet. Stationen trafikeras av linje 40 mellan Uppsala och Södertälje, linje 41 mellan Märsta och Södertälje samt linje 42X mellan Märsta och Nynäshamn.

Längs Gunnarbovägen och Järva Skjutbaneväg har det, inom andra detaljplaner, förberetts för framtida busstrafik men dessa trafikeras inte i dagsläget. Sträckningen för framtida busslinjer är därför okänd.



Planerade busslinjer och eventuella busslinjer. Illustration av ÅWL Arkitekter (2023-05-03), reviderad av Structor.

SOPHÄMTNING

Sophämtning planeras vid samtliga kvarter. Det sker längs både lokalgator och Fridensborgsvägen samt vid gårdarna norr om Fridensborgsvägen. Gårdarna är utformade för att rymma backvändning för en sopbil, ett 9-meters fordon. För en god arbetsmiljö bör avståndet mellan angöringsplats eller gata inte överstiga 10 meter. På lokalgatorna stannar sopsbilen i körbanan. För att möjliggöra angöring i gata/körbana bör lokalgatorna enbart få parkeringsförbud längs körbanan och inte stannandeförbud.

Enligt Solna stads lokala föreskrift 32§ ska hämtning av hushållsavfall ske inom rimligt gångavstånd. Enligt krav från BBR bör avståndet mellan byggnads entréer och avfallsutrymmen inte överstiga 50 meter.

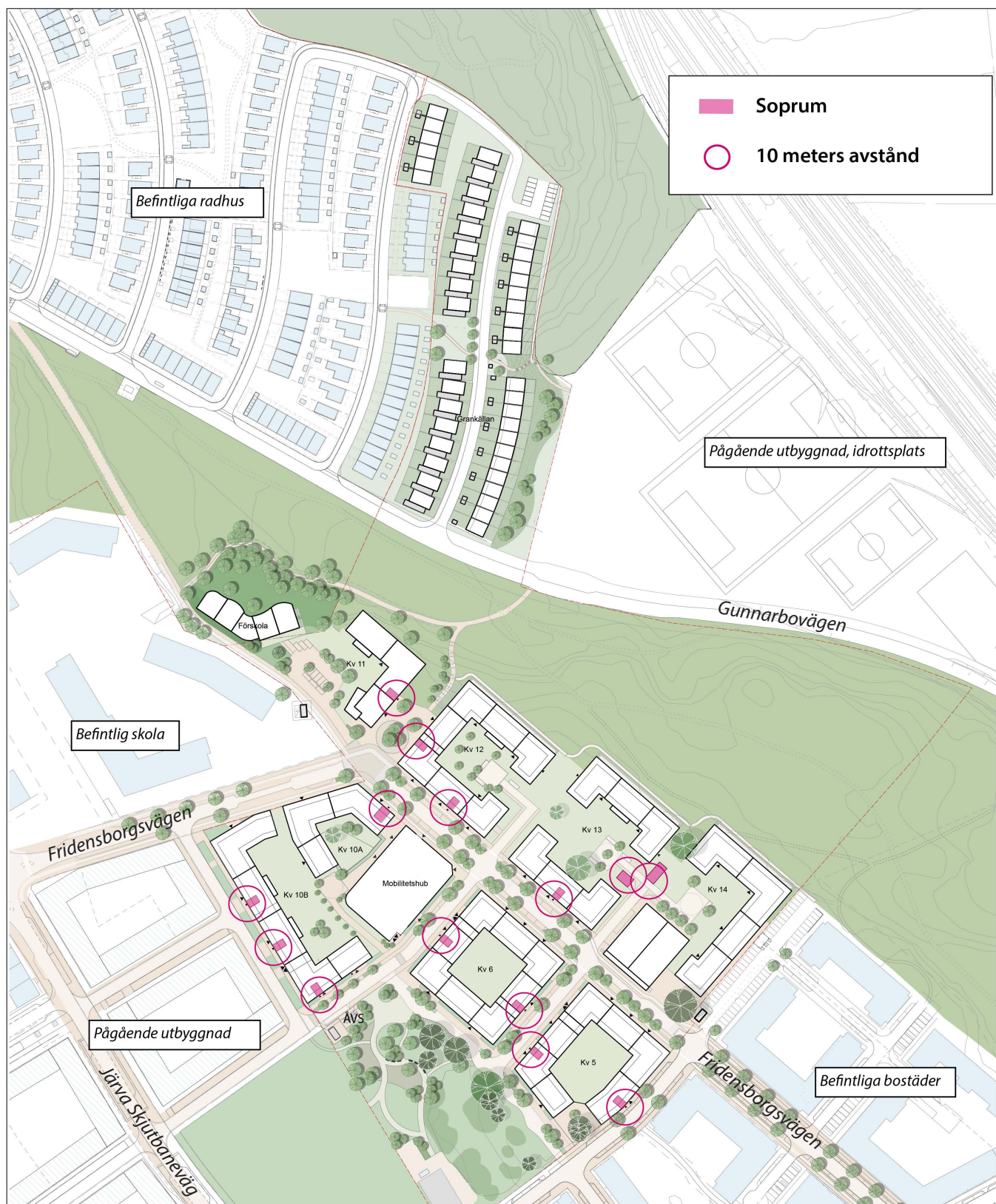
Utöver avfallshantering för bostäder har även förskolan och livsmedelsbutiken behov av avfallshantering.

BRAND

För utryckningstrafiken är samtliga gator möjliga att angöra dubbelriktat för att nå byggnader. Räddningstjänsten behöver ha en uppställningsyta om 12 *5 meter för sina fordon. De ska även kunna angöra balkonger och fönster inom 9 meter.

Vid Fridensborgsvägen är det ett något längre avstånd till fasad och entréer jämfört med lokalgatorna då gatan har en bredare sektion inklusive angöring/parkering. Om avståndet blir för långt, som tex vid förskolans vändplan, kan gångbanan behöva användas tillfälligt vid utryckning.

För lägenheter som eventuellt inte har fönster eller balkonger mot gatan behöver specialtrapphus finnas eller möjlighet till angöring på innergård.



Soprum till flerbostadshus. Illustration av ÅWL Arkitekter (2023-05-03), reviderad av Structor.

ANGÖRING, PARKERING OCH MOBILITET

Angöring

Möjlighet till angöring finns på alla gator, på vissa gator finns parkeringsfickor och på samtliga gator bör det vara möjligt att stanna för kort angöring. Totalt finns det 8 angöringsplatser längs gator som skulle kunna bli lastplatser, alternativt platser för bilpool.

Angöring till husen norr om Fridensborgsvägen är möjlig via gårdarna. Där finns även platser för rörelsehindrade. Angöring för rörelsehindrade ska kunna göras inom maximalt 25 meters gångavstånd till entréer. Detta är i enlighet med Boverkets byggregler (BBR 3:122). Parkering för rörelsehindrade i garage bör placeras så nära hissar som möjligt.

Parkering till förskolan

En fristående förskola är planerad norr om Fridensborgsvägen. Intill förskolan anordnas parkering och korttidsangöring samt vändmöjlighet för leveransfordon. Totalt är det planerat för 11 platser vid förskolan.

Parkering vid radhus

Vid radhusen planeras det för angöring vid respektive fastighet samt en gemensam markparkering med 14 platser. Enligt parkeringsnormen ska enbostadshus i zon 3 med gemensam parkering ha 1,5 platser/bostad

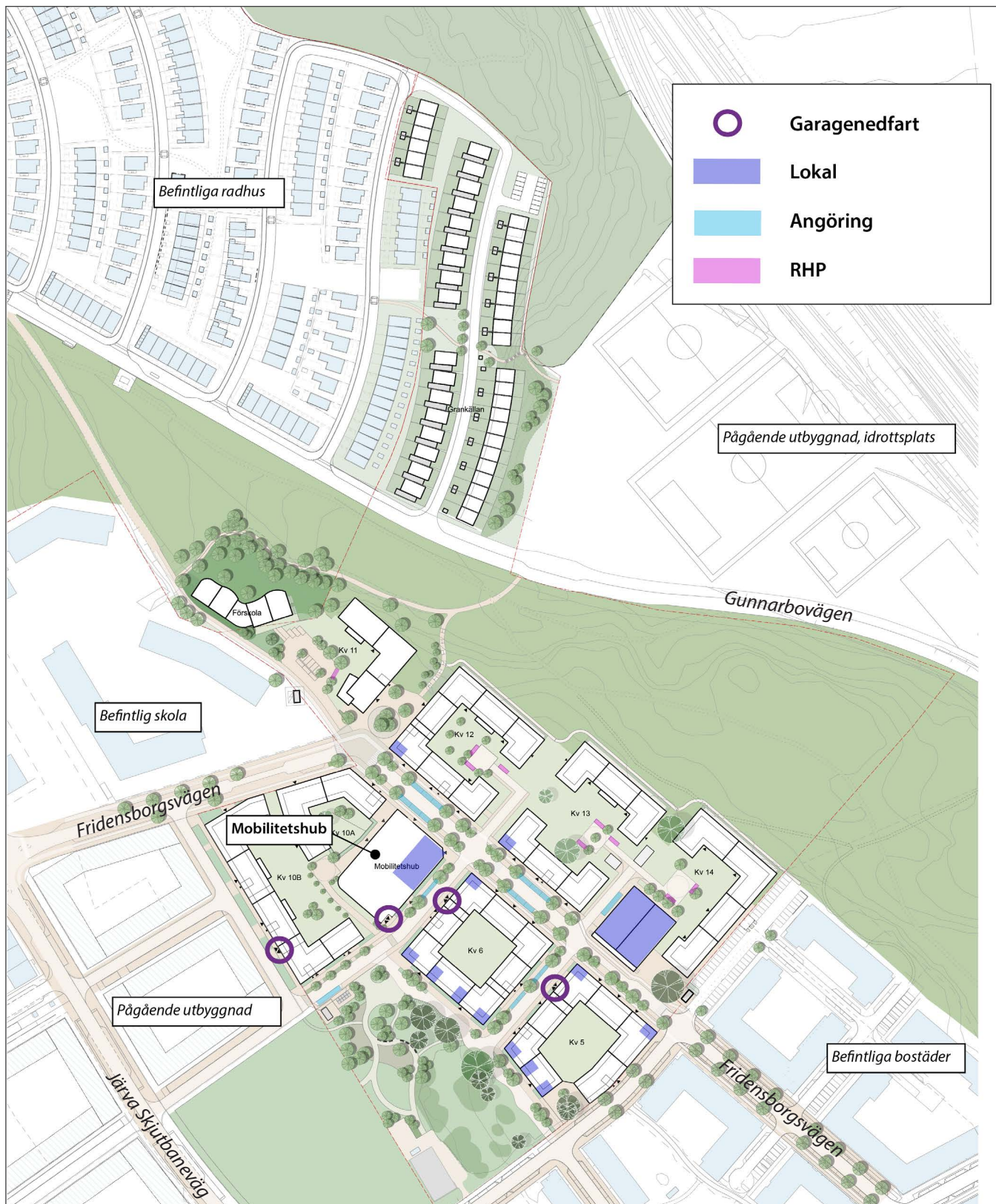
Parkering i garage

Garage planeras i kvarter 5, 6 och 10 B med infarter från lokalgata. Totalt planeras det för ca 170 platser i garagen. Utöver dessa platser planeras ett mobilitetshus samt viss parkering längs några av gatorna inom detaljplanen.

Mobilitetshus

Ett mobilitetshus är föreslaget inom planen för att tillgodose områdets behov av bilpoolsplatser, parkering och delningstjänster för cykel. En separat utredning gällande mobilitetshuset har genomförts av Trivector där parkeringsbehovet räknats fram utifrån Solnas parkeringsnorm med avdrag för bilpoolsplatser och mobilitetstjänster.

I mobilitetshuset är det föreslaget att 365 parkeringsplatser inryms varav 30 bilpoolsplatser. Utöver dessa kommer cykelparkering inrymmas i mobilitetshuset, en cykelpool med cykelservice samt en livsmedelsbutik.



Planerade verksamhetslokaler samt garagedfarter. Illustration av ÅWL Arkitekter (2023-05-03), reviderad av Structor.

MOTORFORDONS- TRAFIK

Detaljplanen ligger i Järvastadens centrala delar och kopplar an till Ulriksdal och Ursvik.

Genom planområdet går Fridensborgsvägen och Gunnarbovägen. Fridensborgsvägen är områdets huvudgata som ansluter Enköpingsvägen i väst och Gunnarbovägen vid Ulriksdals station i öst.

Gunnarbovägen har karaktären av en lokal-gata idag med ett lågt flöde men kommer med planerad idrottsplan öster om planområdet få ett något ökat trafikflöde. Gatan planeras även för framtida busstrafikering.

Genom rutnätet ges en god möjlighet till försörjning och framkomlighet.

Samtliga gator planeras som dubbelriktade för god tillgänglighet och möjlighet för möte. Den gångfartsgata som löper längs med den östra delen av Mulle Mecks park planeras att utformas för möjlighet till dubbelriktad motorfordonstrafik men med låg hastighet.

Trafikalstring

Inom detaljplanen planeras det för ca 100 000 kvm BTA bostäder i flerbostadshus, ca 4500 kvm BTA radhus, ca 3000 kvm BTA för lokaler och ca 1300 kvm BTA för förskolan.

Trafikalstringen för detaljplaneområdet har beräknats av Structor med Trafikverkets trafikalstringsverktyg för en uppskattning av antalet resor den nya bebyggelsen genererar. Det totala antalet resor/dygn för detaljplanen redovisas här:

Bil	2300 resor/dygn
Kollektivtrafik	2900 resor/dygn
Cykel	500 resor/dygn
Gång	3600 resor/dygn
Annat	300 resor/dygn

