

HÄSSELBY STRAND

2019-09-23

Trafikalstring vid ny exploatering

De tillkommande trafikmängderna för exploateringen av Hässelby Strand har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Indata för trafikalstringen består av BTA för samtliga bostäder samt BTA och antal barn för förskolorna. Indata för trafikalstringen består även av antaganden gällande närhet till kollektivtrafiknoder, närhet till lokalt centrum, standard på gång- och cykelvägnät mm. Den totala BTA:n för bostäderna är 120 513 kvm och den total BTA:n för förskolorna är 4320 där antalet barn är 396 stycken. Utifrån dessa underlag har en beräkning gjorts som visar att antalet resor/dygn som exploateringen genererar blir totalt 11 527 för alla trafikslag, se Tabell 1. Resor fördelat per färdmedel visas i Tabell 2.

Tabell 1. Antal resor/dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning.

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	3080	2922	263	2488	268	9022
Förskola	1354	468	86	575	21	2505
Totalt	4434	3390	349	3063	290	11 527

Tabell 2. Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik).

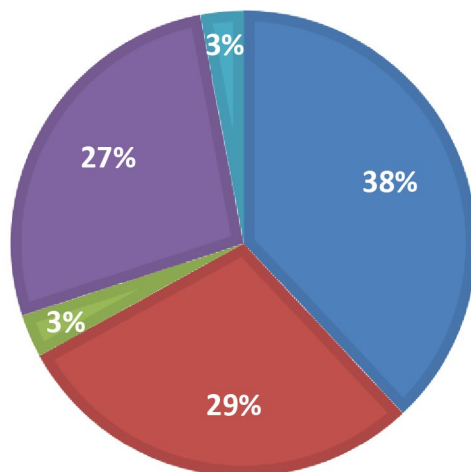
	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor/dygn	4434	3390	349	3063	290	11 527

Den procentuella fördelningen mellan färdmedel visas i Tabell 3.

Tabell 3. Procentuell fördelning av trafikslagen.

SKATTAD FÄRDMEDELSFÖRDELNING

■ Bil ■ Kollektivtrafik ■ Cykel ■ Till fots ■ Annat



Resultatet av trafikallstringen korrigeras för att motsvara årsvardagsdygnstrafik (ÅVDT) där även nyttotrafik som leveranser, sophämtning och snöröjning är inkluderat. Exploateringen av Hässelby Strand ger därmed en ÅVDT på 3626 resor.

Fördelning av trafikmängd

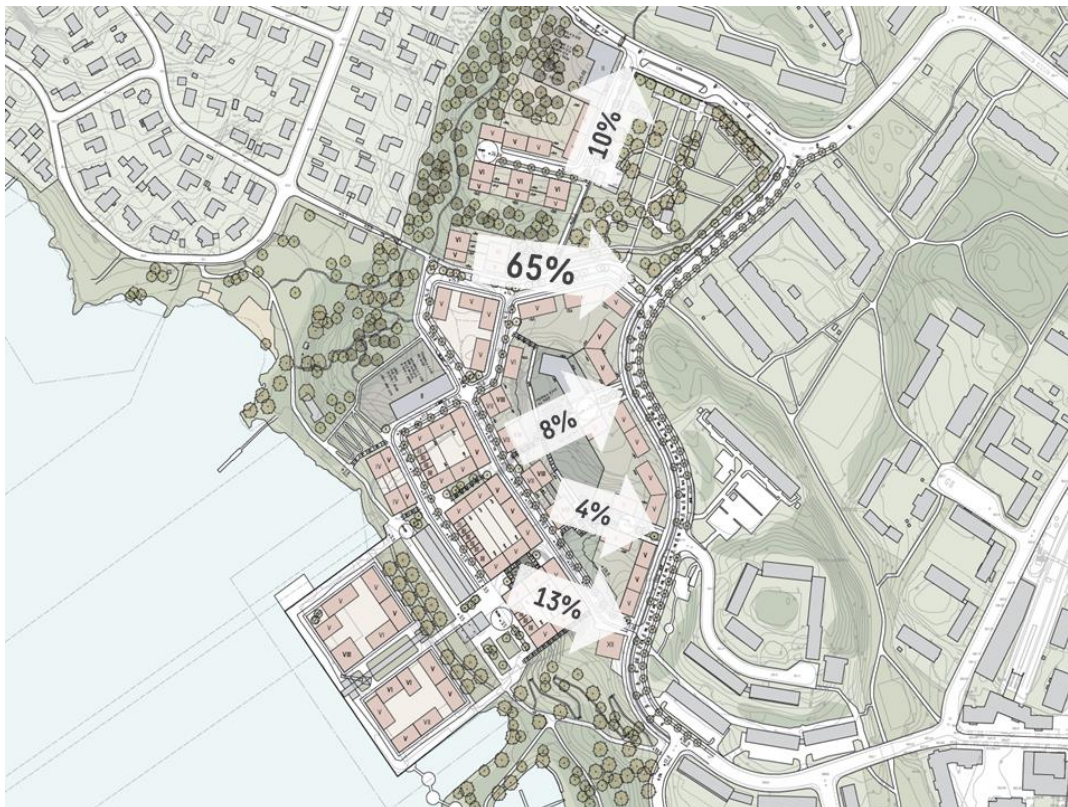
Bostadstrafikens fördelning på vägnätet har baserats på parkeringsgaragens placering, fördelningen av BTA inom området samt antaganden om bostadstrafikens snabbaste färdväg till viktiga målpunkter som tex. väg 275. Den största delen av parkeringsplatserna är belägna centralt i området, med den största delen av områdets BTA beläget i områdets norra del, se Figur 1 och Figur 2. Den snabbaste vägen till- och från Fyrspannsgatan är för den större delen av området via den norra anslutningen. Det kan även antas att en större del av trafiken kommer att åka norrut på Fyrspannsgatan då restiden och utformningen av gaturummet inbjuder till en mer attraktiv färdväg för att nå väg 275. Med hänsyn till detta kan det därför antas att den största delen av trafiken från det nya bostadsområdet kommer att använda den norra anslutningen mot Fyrspannsgatan, se Figur 3. Endast en mindre del av trafiken kommer att använda den södra anslutningen mot Fyrspannsgatan och åka österut. Dessa resor har framförallt centrum som lokal målpunkt. Övriga anslutningar mot Fyrspannsgatan kommer framförallt att användas för angöring till bostäderna och för att lämna och hämta vid förskolan.



Figur 1. Placering av parkeringsgarage.

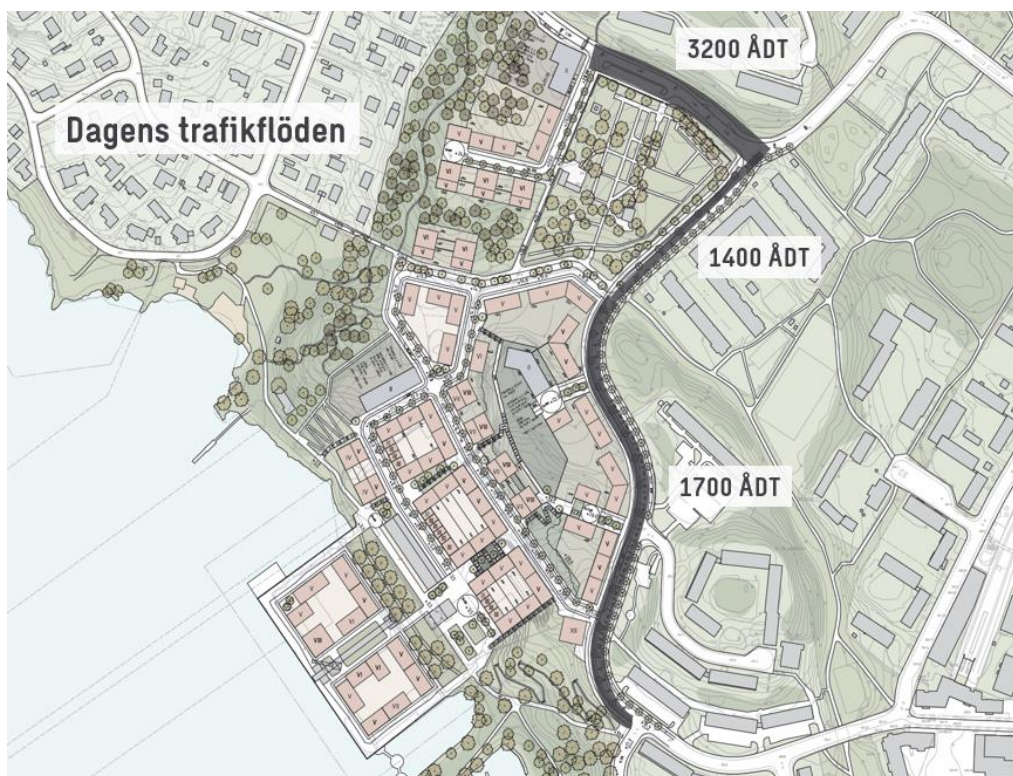


Figur 2. Områdets BTA.



Figur 3. Uppskattad fördelning av trafikflödet ut på Fyrspanngatan.

Dagens trafikflöde visar att Sandviksvägen norr om exploateringsområdet har det högsta trafikflödet inom området, se Figur 4. Detta är den primära färdvägen för trafik som kommer från nordväst in mot Hässelby Strand.



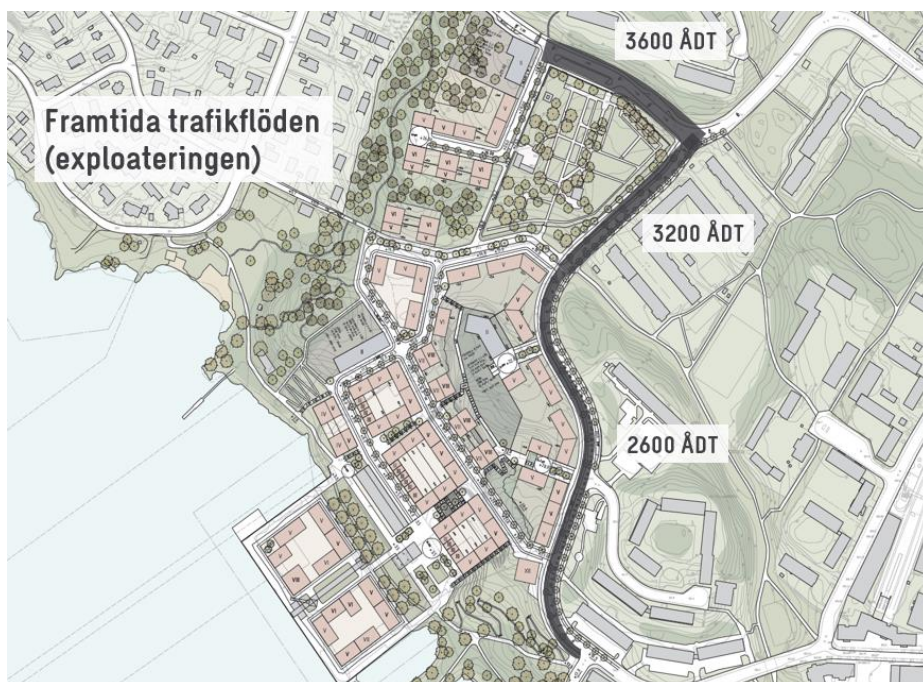
Figur 4. Dagens trafikflöde.

Vid exploatering av Hässelby Strand så kommer framförallt den norra delen av Fyrspannsvägen få ett högra trafikflöde då majoriteten av bostadstrafiken kommer att åka till- och från området via den norra anslutningen. Framtidens trafikflöden baseras på dagens trafikflöden samt trafikstringens ÅVDT, se Figur 5. Den generella trafikökningen i samhället är inte inkluderat i dessa siffror.

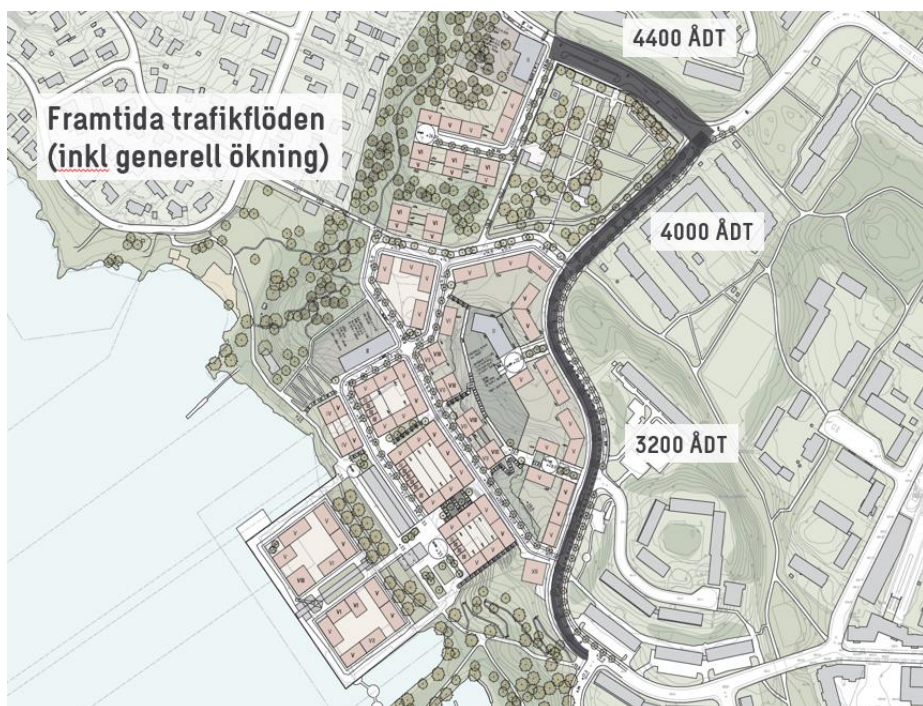
Sammanfattning

Prognoser för framtida trafikflöden har alltid en stor osäkerhet och trafikflödena beror också på vilka val av färdmedel som kommer att göras i framtiden. I detaljplanarbetet används trafikflöden som underlag vid bl a bullerberäkningar och för att inte riskera en underskattning av bullernivåerna så bör trafikflödena beakta att bilanvändningen fortsatt kommer att vara hög i framtiden. Den generella trafikökningen i samhället bör därför inkluderas i det framtida biltrafikflödet. De framtida trafikflödena (prognos år 2040) blir därmed totalt ca 3200 och 4000 ÅDT för Fyrspannsgatan och 4 400 ÅDT för Sandviksvägen, se Figur 6. Dessa siffror bör användas vid beräkning av bullernivåerna. .

Andelen tung trafik är idag 8% och bedöms ligga på samma nivå i framtiden. Den skyltade hastigheten på Fyrspannsgatan och Sandviksvägen är idag 50 km/tim. Inga planer på att förändra hastigheten är idag kända.



Figur 5. Framtida trafikflöden med hänsyn tagen till den framtida exploateringen.



Figur 6. Framtida trafikflöden med hänsyn tagen till den framtida exploateringen och den generella trafikökningen i samhället.

6 (6)

HÄSSELBY STRAND
2019-09-

memo04.docx