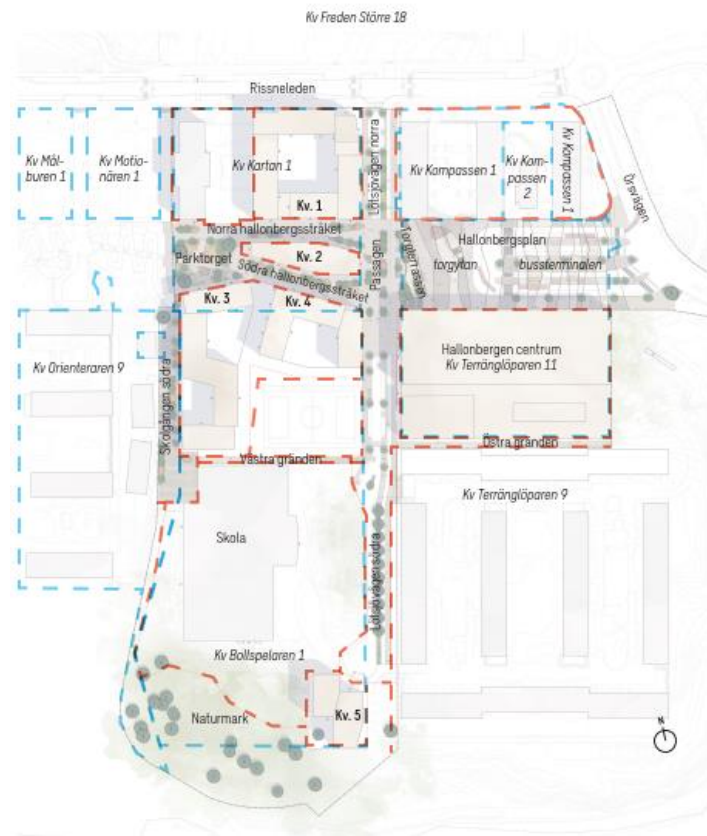


**PM**

UPPDRAG TEKNISK FÖRSTUDIE HALLONBERGEN CENTRUM	UPPDRAGSLEDARE NEJRA EMINOVIC	DATUM 2022-04-01
UPPDRAGSNUMMER 12704420	UPPRÄTTAD AV JANNE HENNINGSSON, DRAGAN SKOCIC, LARS KRANTZ, FREDRIK TOLLER, THERESE HANE	

**Teknisk förstudie Hallonbergen Centrum**  
**2022-04-01**

Trafikutredning, utdrag ur PM omfattande sidorna 1-19  
Samrådshandling



## Innehållsförteckning

1. Trafik	1
1.1 Förutsättningar	1
1.2 Målpunkter	3
1.2.1 Målpunkter inom planområdet	3
1.2.2 Målpunkter i närområdet	4
1.3 Trafikföring	5
1.3.1 Biltrafik	5
1.3.2 Cykeltrafik	7
1.3.3 Gångtrafik	9
1.3.4 Korsande trafikslag i området	11
1.4 Bussterminal	13
1.4.1 Utformning	13
1.4.2 Bussplatser	13
1.4.3 Gång och cykel	15
1.4.4 Angöring	15
1.4.5 Parkering	15
1.5 Framtida trafikflöden	16
1.5.1 Trafikalstring	16
1.5.2 Tillskott av antal boende och antal bilar	18
1.6 Rest-lista	19
2. Gator	20
2.1 Lötsjövägen	20
2.2 Skolgången	20
2.3 Norra Hallonbergsstaket	20
2.4 Södra Hallonbergsstaket	20
2.5 Busstorget	21
3. VA	22
3.1 Förutsättningar	22
3.2 Befintliga situation	22
3.3 Skolgången	22
3.4 Lötsjövägen	22

3.5	Busstorget	22
3.6	Lötsjövägen södra	22
3.7	Framtida situation	23
3.8	Hydraulik	23
3.9	Spillvatten	23
3.10	Dagvatten	23
3.11	Vatten	24
3.12	Kritiska punkter	24
3.12.1	Lötsjövägen/Busstorget	24
3.12.2	Djup schakt Lötsjövägen	25
3.13	Dagvatten	25
4.	Landskap	27
4.0	Inledning	27
4.1	Befintligheter	27
4.1.1	Vegetation	27
4.1.2	Marknivåer	27
4.1.3	Genius Loci	27
4.2	Delområden	27
4.2.1	Hallonbergsplan	27
4.2.2	Hallonbergsstråket och Passagen	27
4.2.3	Lötsjövägen	28
4.2.4	Parktorget	28
4.2.5	Skolgången södra	28
4.3	Ny vegetation	29
4.3.1	Gatuträd	29
4.3.2	Regnbäddar	29
4.3.3	Bjälkagsplanteringar	29
4.3.4	Övriga planteringar	29
4.4	Tillgänglighet och markmaterial	30
4.4.1	Hallonbergsstråket	30
4.4.2	Busstorget	30
4.4.3	Skolgången	30
4.4.4	Lötsjövägen	30
4.5	Barnkonventionen	30
4.5.1	Lek	30

4.4.2	Motion	31
4.6	Säkerhet	32
4.7	Bussterminal	32
4.6.1	Skärmtak	32
5.	Ledningssamordning	33
5.1	Förutsättningar	33
5.2	Fjärrvärme, Norrenergi	33
5.3	Sopsug, Savab	33
5.4	El, Vattenfall	34
5.5	Opto	34
5.5.1	Sundbybergs Stadsnät	34
5.5.2	Stokab	35
5.5.3	Skanova	35

# 1. Trafik

## 1.1 Förutsättningar

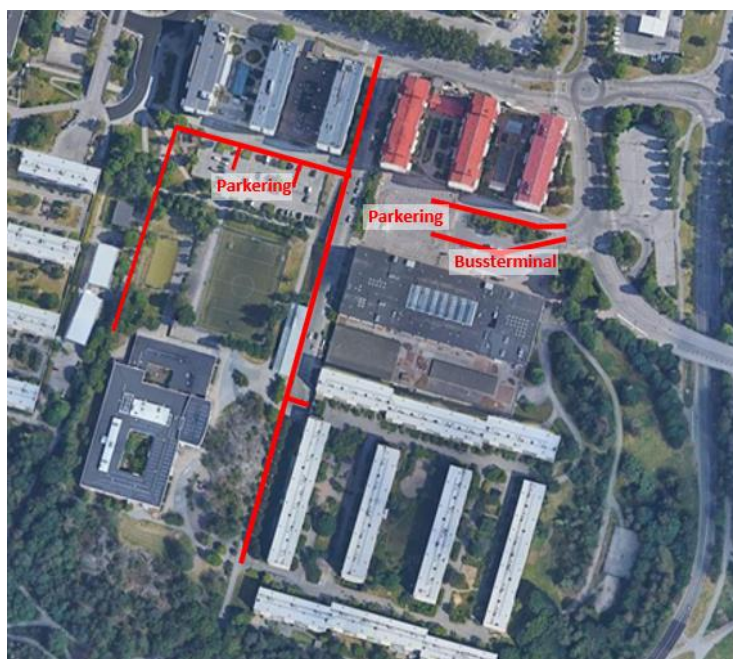
Hallonbergens centrum planeras att exploateras och en trafikutredning har tagits fram och vars syfte är att säkerställa att Hallonbergen utvecklas enligt stadens vision och målbild för trafik och mobilitet i området. Planområdet omfattas av området som gränsar till Örsvängen, Rissneleden och Skolgången samt mot Duvbo/Ursviksvägen i söder, se även Figur 2.

Utgångspunkt för arbetet är bland annat tidigare trafikutredning<sup>1</sup> samt arbetsunderlag som tagits fram inom kommunen som beskriver huvuddrag av behov för utformning av gator och allmän platsmark.

Nuvarande utformning av trafiknätet i området visas översiktligt i figur nedan (Figur 1). Infart till området sker huvudsakligen via Lötsjövägen från Rissneleden fram till skolan och garage (dubbelriktad). Från Lötsjövägen i riktning nordväst leder dubbelriktad gata fram till servicehus och en stor yta för parkering. Det finns möjlighet att via en smal passage för fordon nå Skolgången till skolans angöringsplats (främst distributionstrafik samt trafik till SL:s lokal m.m.).

Från Örsvängen sker infart till bussterminal och till parkering på Hallonbergsplan. Inom detta delområde sker en blandad trafikering bestående av bilar, bussar samt angöringsfordon till centrum och affärslokaler.

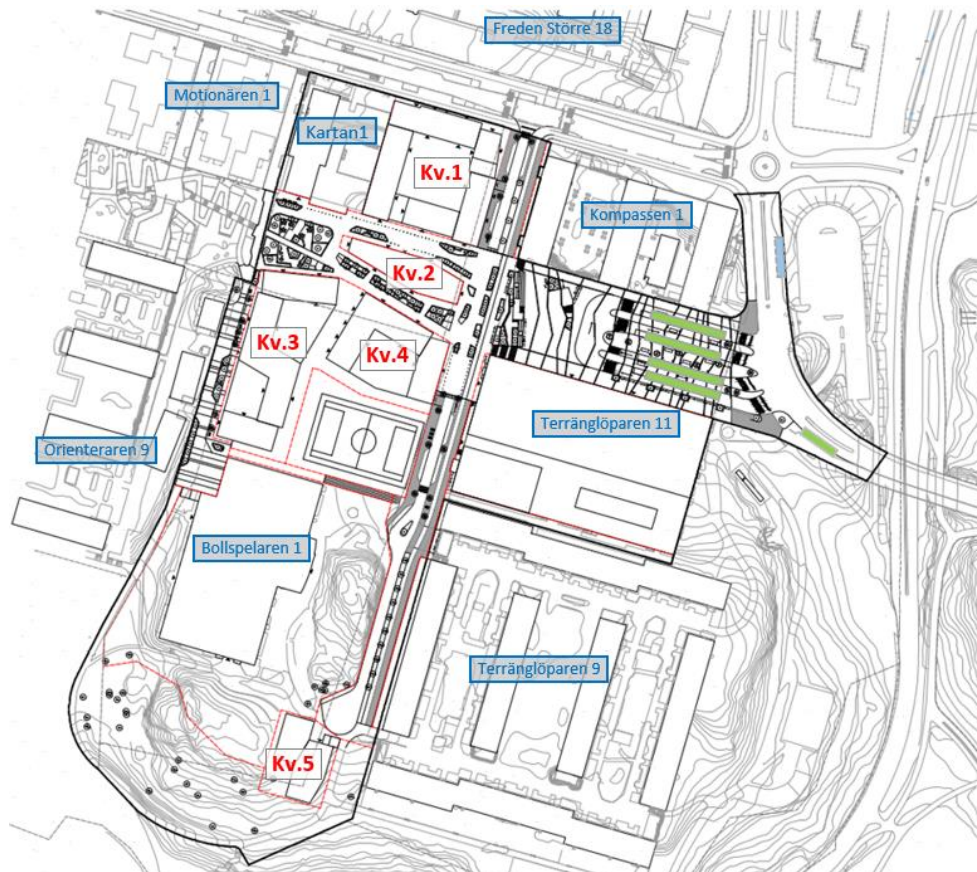
I området finns ett gång- och cykelnät som förbinder de olika kvarteren och omgivande områden.



Figur 1 Dagens trafiknät i planområdet där gatorna är rödmarkerade (övergripande figur).

<sup>1</sup> Trafikutredning Hallonbergens centrum, Sweco, 2019-04-02

Ombyggnationen av Hallonbergen innebär dels en förtätning med ny bebyggelse i området, dels en omdaning av tidigare öppna Hallonbergsstråket med bebyggelse och parkliknande grönyta samt en utformning av Hallonbergsplan med bussterminal och torgyta. Den tillkommande bebyggelsen uppskattas till ca 53 500 BTA fördelat på fem kvarter<sup>2</sup> som till största delen är belägen längs med Lötsjövägen och till mindre del på Skolgångens södra del. I situationsplan (Figur 2) ses föreslagen utformning av området.



Figur 2 Illustration situationsplan med den nya kvarteren Kv.1 – Kv.5 (i rött) och kvartersnamn (blått) samt busshållplatser (grönt, blått)

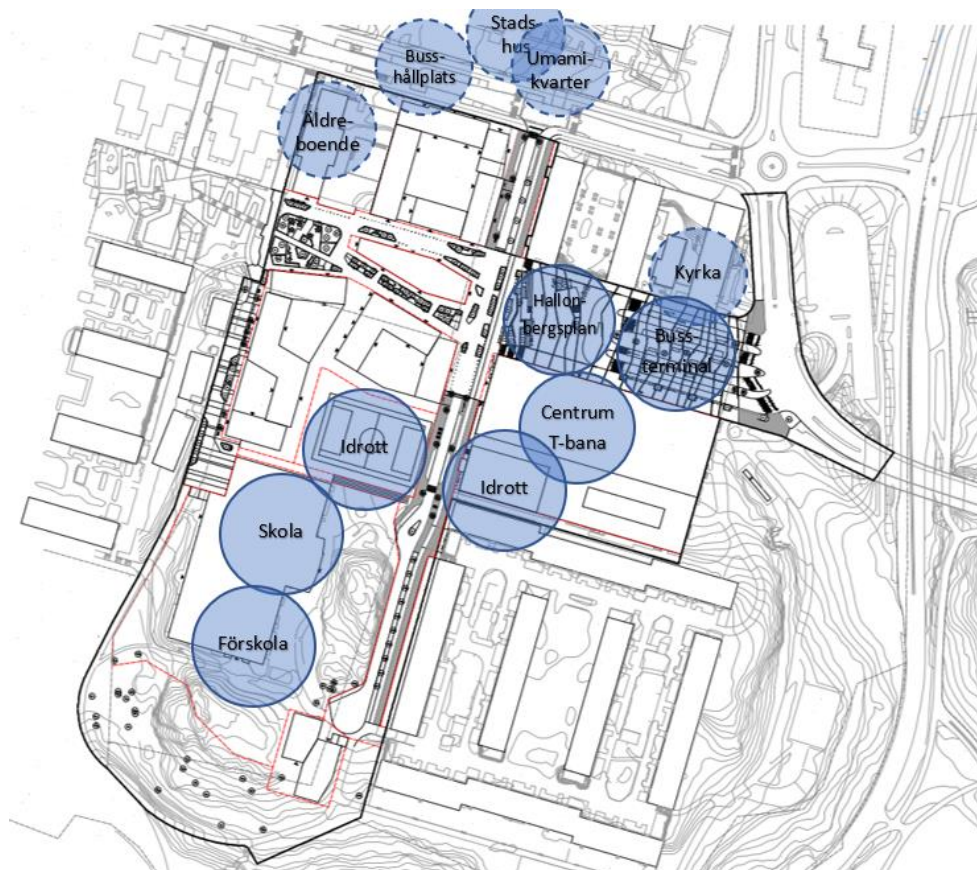
<sup>2</sup> Balder, underlag 2022-01-31



## 1.2 Målpunkter

### 1.2.1 Målpunkter inom planområdet

Inom planområdet är de primära målpunkterna Centrumbyggnaden med tillhörande bussterminal och tunnelbane-entré samt Hallonbergsplan. Det finns även skola, förskola, platser för idrott samt äldreboende och kyrka inom området, se figur nedan.

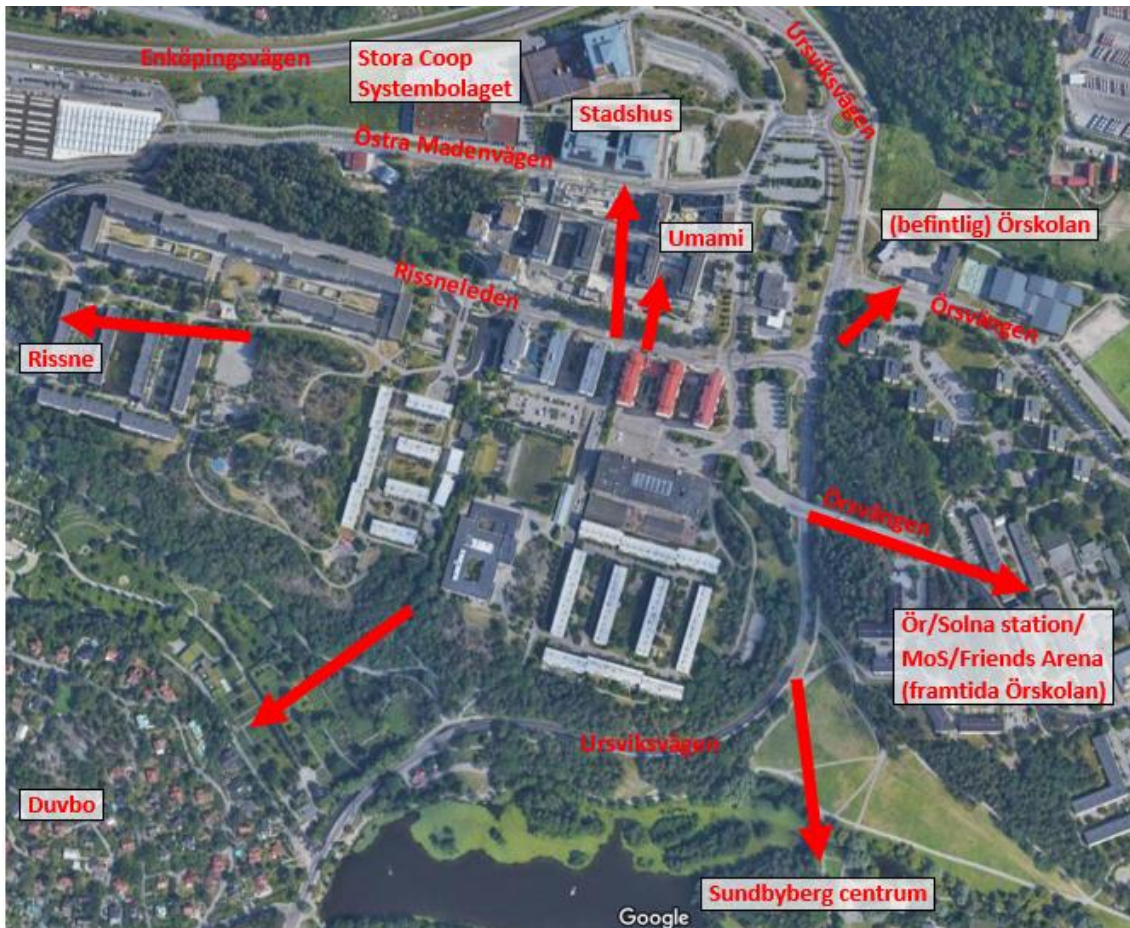


Figur 3 Större målpunkter i området exklusive bostäder

### 1.2.2 Målpunkter i närområdet

I närområdet och till angränsande områden som Sundbybergs centrum och Solna finns ett antal större målpunkter vilka även visas i Figur 4:

- Stadshus
- Umami-området
- Stora Coop/Systembolaget
- Järva-området
- Ör och vidare mot Solna stationsområdet med Friends Arena och Mall of Scandinavia
- Sundbybergs centrum
- Örskolan
- Duvbo-området
- Rissne-området
- Ursviksområdet
- samt angränsande bostadsområden



Figur 4 Större målpunkter utanför området



### 1.3 Trafikföring

I följande text och figur beskrivs dagens trafikrörelser och stråk för bil/fordon, gång och cykel och hur de framtida trafikrörelserna kommer att gestalta sig utifrån situationsplanens förutsättningar längs de viktiga stråken.

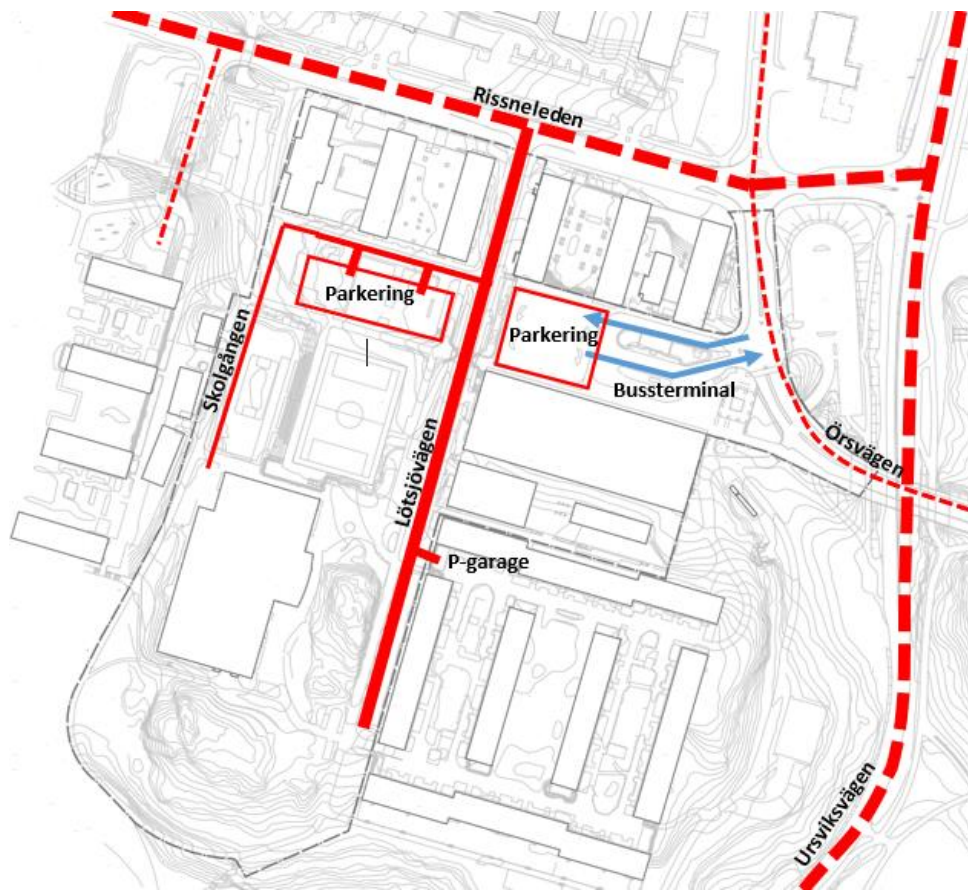
Finns även beskrivit i figur som visar framtida trafikrörelser och vilka punkter och delar i området där trängsel kan uppstå.

Tjockleken på linjerna i illustrationerna visar vilka som är mer av karaktär huvudstråk (tjock) respektive mer lokal eller mindre frekventerat stråk/gata. Streckade linjer visar på stråk/gata utanför området medan hela linjer visas för stråk/gata i området.

#### 1.3.1 Biltrafik

Lötsjövägen är idag den centrala gatan inom området med anslutning till Rissneleden. Övriga gator i området är lokalgator som ansluter till Lötsjövägen. Bilparkering sker dels på Hallonbergsplan via dagens bussterminalyta (blå pil) och dels på Hallonbergsstråket via Lötsjövägen.

I nuläget sker förbindelse från området till de större omgivande gatorna Rissneleden eller Ursviksvägen (streckade linjer). Via Ursviksvägen når man söderut Sundbybergs centrum och till Solna eller Västerort. Norrut på Ursviksvägen når man Enköpingsvägen där man kan åka vidare österut mot Järva eller västerut i riktning mot Barkarby och Kista. I riktning öster nås även Örsvängen som förbinder området med Ör.



Figur 5 Nuläge fordonsrörelser, bilparkering och bussterminal samt omgivande gatunät. (Heldragna linjer avser gator inom området, streckade linjer avser anslutande gator utanför området)

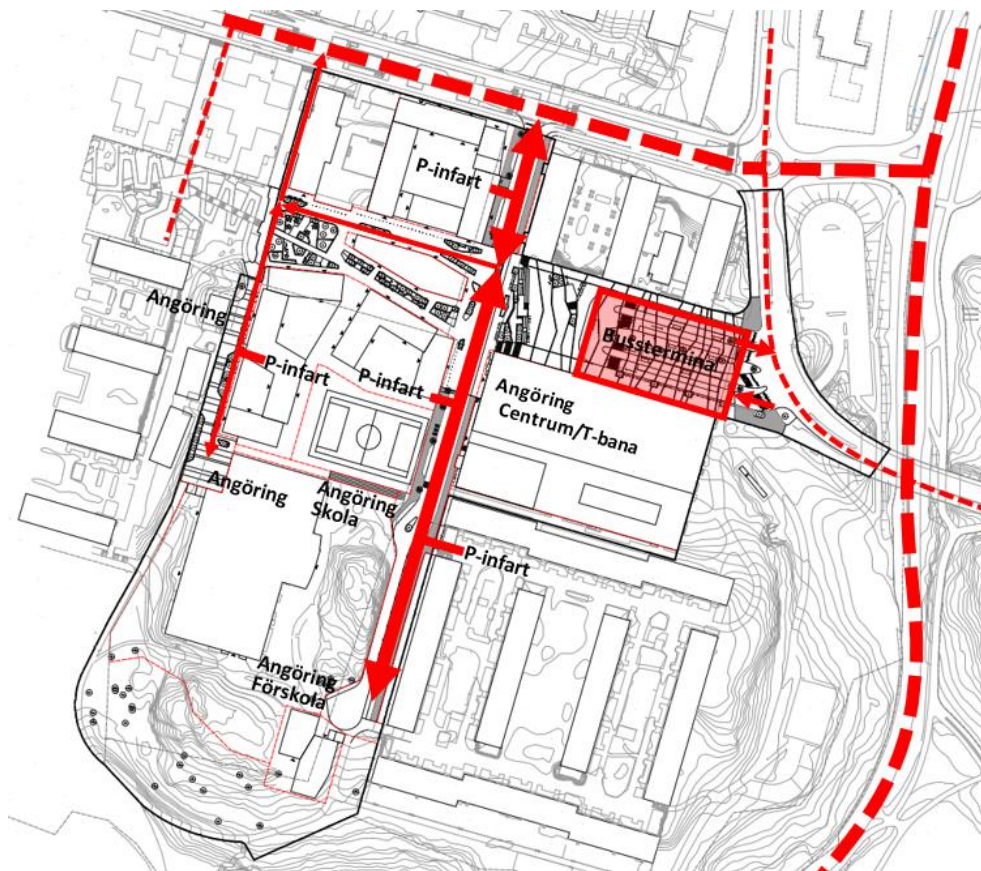
Framtida trafikföring för biltrafik är i stort det samma som för dagens situation (se Figur 6). Lötsjövägen är den centrala gatan som förbinder området med Rissneleden och Ursviksvägen. Längs Lötsjövägen sker anslutning till parkeringsgarage i kvarter 1, 4 och till befintligt garage under kv. Terränglöparen. Angöring kommer även att finnas till skola och förskola för fordonstrafik. Angöringsplatser kommer att finnas i anslutning till Centrumbebyggelse för exempelvis färdtjänst m.fl. Längs Lötsjövägen kommer även att finnas angöringsplatser i anslutning till bostadsbebyggelse. Vid i anslutning till vändplan vid kvarter 5 kommer finnas fordonsplats för rörelsehindrade (RH-plats)

Norra Hallonbergsstråket förbinder Lötsjövägen till Skolgångens södra del för ny bebyggelse och garage i kvarter 3 och angöring av transporter till skolan. Körvägen på Norra Hallonbergsstråket från Lötsjövägen är enkelriktad för fordonstrafik och är utformad som gångfartsområde. Skolgångens södra del är dubbelriktad med vändplan vid skolan I anslutning till vändplan finns fordonsplats för rörelsehindrade (RH-platser). Utfart från södra delen av Skolgången sker via den enkelriktade norra delen av Skolgången med anslutning till Rissneleden.

Där Lötsjövägen passerar över Hallonbergsstråket föreslås denna del vara en shared spece-yta. Shared space innebär att gående och fordon ska samverka på en gemensam vägyta. Ytan bör utformas tydligt så att gående prioriteras och att hastigheten för fordon sänks (hastighets-begränsning bestäms

via lokala trafikföreskrifter). Hallonbergsstråket kan på detta sätt bli ett prioriterad stråk i Hallonbergen som förbinder de olika delarna och möjliggör god framkomlighet för gående.

Hallonbergsstråket och södra delen av Skolgången föreslås att vara ett gångfartsområde. Gångfartsområde innebär att olika trafikanter kommer att vistas samtidigt på stråket men att fordon har väjningsplikt mot gående. Hastighet för fordon är nedsatt (gångfart) samt att gatumiljön är anpassad till en låg hastighet som ändå ger en bra framkomligheten och tillgänglighet för olika trafikanters behov. Längs Hallonbergsstråket kommer angöringsyta finnas markerad för färdtjänsts-fordon och transporter till äldreboendet. Framkomlighet på Hallonbergsstråket kommer vara anpassat för transportfordon och räddningstjänst.



Figur 6 Framtida fordonsrörelser, bilparkering och bussterminal samt omgivande gatunät. (Heldragna linjer är gator inom området, streckade linjer är anslutande gator utanför området. pilar anger köriktning på gator, dvs. dubbel- eller enkelriktad gata)

### 1.3.2 Cykeltrafik

Dagens möjlighet att cykla till och i området sker på ett finmaskigt lokalt nät med god möjlighet att nå det större cykelstråket längs Rissneleden från området via Skolgången och Lötsjövägen. Från Skolgången och Lötsjövägen finns även möjlighet att ansluta till större cykelstråk söder om Hallonbergen. Cykelbana finns även i nära anslutning utanför nuvarande bebyggelse som i sin tur har förbindelse med omgivande områden och ger närhet till Duvbo, Sundbyberg, Ör med flera områden.



Figur 7 Nuläge Cykelstråk samt omgivande cykel/gatu-nät. (mörkare bruna linjer är cykelstråk inom området, ljusare streckade linjer är omgivande cykelbanor)

I förslaget till framtida utformningen kommer möjlighet till cykling i området avsevärt förbättras vad gäller i tydlighet och framkomlighet. Detta görs genom anläggande av ny cykelbana längs hela Lötsjövägen samt ökad framkomlighet för cykel på gångfartsområde på Skolgången. En förbättrad möjlighet att nå angränsande bostadsområde i väster görs med ny cykelbana.

På själva Hallonbergsplan kommer inte någon cykeltrafik att ske, utan denna del är avsedd för gående och kollektivtrafik.

Cykelparkering kommer finnas i anslutning till Centrumbyggnad och bussterminal från Örsvängen. Även på Lötsjövägen kommer det att finnas möjlighet till cykelparkering i anslutning till Centrumhuset och idrottsanläggningar.





Figur 8 Framtida viktiga cykelstråk samt omgivande cykel/gatu-nät. (mörkare bruna linjer är cykelstråk inom området, streckade linjer är omgivande cykelbanor, pilar anger viktigare cykelstråk och riktning)

### 1.3.3 Gångtrafik

I området finns idag ett väl utformat nät av gångbanor och trottoarer. Under den centrala delen av Lötsjövägen finns en undergång för gångtrafik som är skild från gatan som förbinder de västra och östra delarna av Hallonbergsstråket. Separata gångvägar finns även till skolan och fotbollsplan längs Lötsjövägen västra sida. Övergångställen finns i anslutning till de större omgivande gatorna Örsvängen och Risseleden.





Figur 9 Nuläge Gångstråk samt omgivande gångstråk (ljusare gröna linjer är gångstråk inom området, mörkare streckade linjer är omgivande gångstråk)

I den förslagna utformningen av området kommer framkomlighet för de gående att prioriteras på ett helt annat sätt än idag. Längs Hallonbergsstråket kommer ett gångfartsområde att anläggas vilket innebär att de gående prioriteras framför annan trafik. En tydligare och förbättrad tillgänglighet ges till bostadsområdet väster om Hallonbergsstråket samt via Skolgångens norra del som även den kommer att utformas till ett gångfartsområde fram till Rissneleden.

Längs hela Lötsjövägen kommer det finnas en separerad gångbana skild från fordon och cyklister. I norra delen av Lötsjövägen kommer separat gångbana ge bra framkomlighet för att via övergångställen på Rissneleden nå Umami-området och Stadshuset.

Hallonbergsplan och den torgliknande platsen kommer att vara avsett för gående med god tillgänglighet till Centrumbyggnaden och till kollektivtrafik på bussterminaldelen.

För att nå omgivande områden sker detta via befintliga gångbanor och trottoarer.



Figur 10 Framtida viktiga gångstråk samt omgivande gångstråk (ljusare gröna linjer är gångstråk inom området, mörkare streckade linjer är omgivande gångstråk, pilar anger viktigare gångriktningar/gångstråk)

#### 1.3.4 Korsande trafikslag i området

I området finns vissa punkter och stråk där många boende/besökare kan komma att vistas samtidigt under delar av dygnet (se Figur 11). Det är viktigt att dessa eventuella trånga stråk och punkter utformas med en bra tillgänglighet och framkomlighet. Identifierade platser är:

- Bussterminalen (kollektivresenärer, gående)
- In-/utgångarna till Centrumanläggningen (kollektivresenärer, gående)
- Stråket från Hallonbergsplan via Lötsjövägen mot Umami-kvarteret (gående, cykel, bil/fordon)
- Den centrala delen av Lötsjövägen (gående, cykel, bil/fordon)
- Hallonbergsstråket/Skolgången anslutning (gående, cykel, bil/fordon)



Figur 11 Korsande trafikslag, mötespunkt för olika trafikslag i området (rött= bil, brunt=cykel, grönt=gång)

I ett senare skede i utformningen av området kan vissa frågeställningar och områden behöva studeras närmare:

- Belysa olika gruppers rörelser och behov med fokus på äldre och barn. Det finns vissa stråk som är viktiga att de utformas på ett anpassat sätt genom exempelvis tydliga anvisningar i markyta, lägre kantsten mm.
- Utformning av övergångsställe till bussterminalens hållplatslägen kan behöva ses över i ett senare läge för att få en säker och funktionell anslutning.
- Anpassning av allmänna ytor beroende på hur de nya kvarteren slutligen kommer att utformas i form av exempelvis kommersiella ytor i bottenplan.



## 1.4 Bussterminal

### 1.4.1 Utformning

Det förslag till utformning av ny bussterminal på Hallonbergsplan som har tagits fram innebär en funktionell förbättring jämfört med dagens utformning. Förslaget till utformning av terminalområdet är endast avsett för buss varför konflikt med bilar och andra fordon jämfört med dagens situation inte uppstår.

Genomkörning för busstrafik i terminalen är enkelriktad. Infart till terminalområdet sker via de två södra körbanorna på Hallonbergsplan närmast Centrumbyggnaden och utfart sker på de två norra körbanorna.

Fördel med denna utformning är att buss lättare kan komma in i terminalområdet då nuvarande utformning innebär en snäv sväng i riktning från Rissneleden och via Örsvängen (med en kraftig väglutning) in på Hallonbergsplan. Den kraftiga väglutningen på Örsvängen från Rissneleden har under vinterväglag medfört vissa framkomlighetsproblem. I förslaget till utformning innebär det att buss kommer upp på en mer plan gatumark och kan lättare ta sig in i terminalen. En annan fördel med utformningsförslaget är att med en central placering av hållplatslägen kan väderskydd utformas på ett tillfredställande sätt utan att behöva ansluta till befintlig fastighet på norra sidan. En ytterligare fördel är att gångytan på norra delen har kunnat breddas jämfört med dagens smalare gångytan vilket innebär en förbättrad framkomlighet för gående.

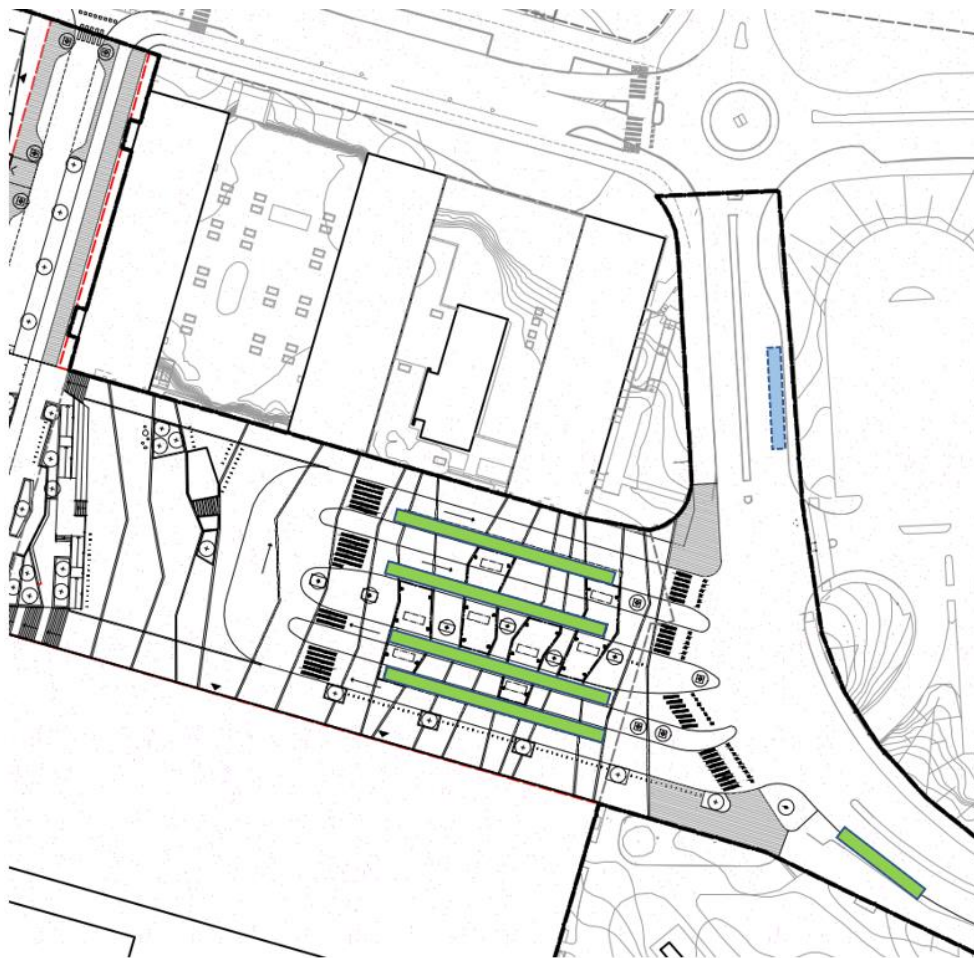
En nackdel med utformningsförslaget är att en av dubbelhållplatserna endast får en körbana vilket hindrar bakomliggande buss vid dubbelhållplats. Det speciella förhållandet för denna hållplats bör därför bevakas av Trafikförvaltningen vid deras planering av linjetrafikering och hållplatsläge.

### 1.4.2 Bussplatser

Antal hållplatser i själva terminalen uppgår till 4 dubbelhållplatser varav 1 dubbelhållplats är placerad på en enkelkörbana vilket inte möjliggör omkörning av bakre buss om två bussar befinner sig på samma dubbelhållplats. Övriga 3 dubbelhållplatser har möjlighet till omkörning och angöring av två bussar på samma dubbelhållplats och kommer därför inte att hindra varandra.

På Örsvängen i södergående körfält finns en befintlig enkel hållplats. I norrgående körfält på Örsvängen mot Rissneleden finns en uppställningsplats/pausplats för ett fordon. Denna senare uppställningsplats är belägen i kraftig lutning varför denna utformning kan behöva ses över för en förbättrad funktion för att förbättra förhållanden under vinterväglag (exempelvis genom uppvärmning av vägyta för att säkerställa att inte isbildning sker)

På Rissneleden i östlig riktning mot rondell (utanför planområdet) kan finnas framtida möjlighet till 2 ytterligare uppställningsplatser i anslutning till Kompassen 1. Detta kan utredas vidare i ett senare skede.



Figur 12 Hållplatslägen bussterminal, grön = hållplatsläge, blå = uppställningsplats

Summerat innebär detta att 9 hållplatslägen samt upp till 3 uppställningsplatser kan rymmas i området. Uttryckt i effektiv kapacitet (Trafikförvaltningens beräkningsmetod) innebär detta förslag till utformning med dubbelhållplats något färre hållplatslägen än 9 enkla hållplatslägen, då en viss begränsning uppstår vid samutnyttjande av dubbelhållplats. Med Trafikförvaltningens sätt att se på hållplatslösning innebär det en praktisk kapacitet på 7,8 hållplatser samt upp till 3 uppställningsplatser. Jämfört med dagens situation innebär det en praktisk kapacitetsökning med 2 hållplatslägen.



Tabell 1 Antal bussplatslägen

Bussplatslägen	Nuläge	Skissförslag
<b>Hållplatslägen</b>		
- Dubbelhållplats	1,0	4,0
- Enkelhållplats	4,0	1,0
<b>Summa hållplatslägen</b>	<b>6,0</b>	<b>9,0</b>
<b>Summa hållplatslägen - praktisk kapacitet</b>	<b>5,7</b>	<b>7,8</b>
<b>Ersättningsplats</b>		
<b>Uppställningsplats/pausplats</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
- Möjlig uppställningsplats		(2)
<b>Summa</b>	<b>7,0</b>	<b>10,0</b>
<b>Summa - praktisk kapacitet</b>	<b>6,7</b>	<b>8,8</b>

#### 1.4.3 Gång och cykel

Nåbarhet för gående till de olika hållplatser sker i terminalens västra del, i nära anslutning till Centrumbyggnaden samt även från den norra delen. I områdets östra del mot Örsvängen, kommer gång- och cykelbana kunna passera terminalområdet vilket även ger tillgång till hållplatserna på Hallonbergsplan. Om övergång kommer att utformas som övergångsställe eller som ett gångfartsområde återstår att klarläggas. Oavsett detta kommer det finnas möjlighet att med de tre hållplats-lamellerna ge gång och cykel möjlighet att stanna på respektive lamell för en säker passage. Cykelbanan som ansluter längs Örsvängen är en lokal cykelbana med begränsat cykelflöde.

I anslutning till busstorget och tunnelbanan kommer ett antal platser för cykelparkering att anläggas. Detta kommer att ge tillgänglighet till både centrumanläggningen och möjlighet för parkering av cykel för byte till kollektivtrafiken.

#### 1.4.4 Angöring

Angöring för färdtjänst taxi mm kommer inte ske på bussterminalsområdet utan plats för detta kommer att finnas på Lötsjövägen i anslutning till buss och tunnelbana via Centrumfastigheten eller via Hallonbergsplan. Angöring till fastighet Kompassen 1 planeras att ske via garageinfart från Risseleden.

#### 1.4.5 Parkering

Möjlighet till bilparkering kommer att finnas i befintligt garage (Centrumgaraget) under Hallonbergsplan via nuvarande östra infart på Örsvängen.

Möjlighet till angöring till RH-plats kommer inte att finnas på bussterminalyta, utan det kommer finnas RH-plats på Lötsjövägen i anslutning till Centrumbyggnaden. Plats för taxi-trafik kommer inte att finnas på bussterminalyta utan kommer att vara hänvisad till angöringsplats på Lötsjövägen i anslutning till Centrumbyggnadens entré.

På Hallonbergsplan kommer det finnas cykelparkering för 200 cyklar längs med bussterminalens södra sida.

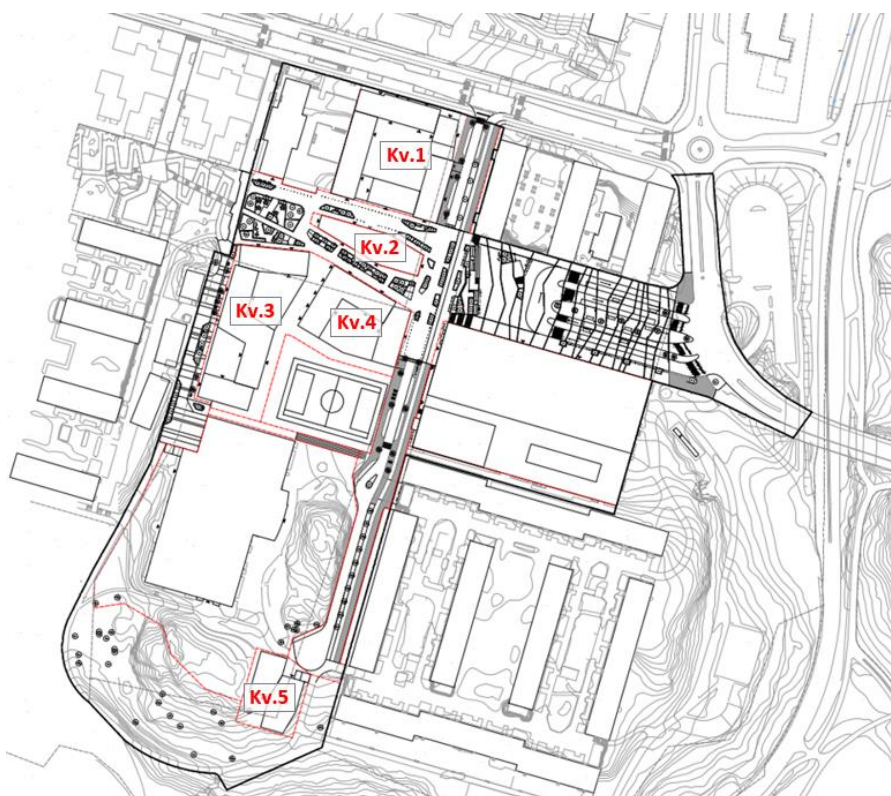
## 1.5 Framtida trafikflöden

### 1.5.1 Trafikalstring

I tidigare arbete<sup>3</sup> med området gjordes en beräkning av trafikallstringen med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg<sup>4</sup> för att få en bedömning av hur exploateringen av området kan påverka trafiksystemet<sup>5</sup>. Verktöget baseras på resvaneundersökningar och indata som matas in i modellen varpå programmet gör en uppskattning av tillkommande trafik. Modellen beräknar tillkommande trafik per färdmedel och ger en färdmedelsfördelning för exploateringsområdet. Med nuvarande förutsättningar för planområdet är dessa något förändrade, bland annat har planen för hotell i centrumbyggnaden utgått samt att en omstrukturering av kvarter och utformning gjort. Placering av bostadskvarter följer i stort tidigare plan.

Nuvarande nivå på BTA för bostadsdelen i området uppskattas till 53 500 m<sup>2</sup> (2022-01-31) uppdelat på 5 kvarter. Detta tal får vara ett antagande för beräkningen nedan.

En översiktlig revidering av tidigare beräkning görs här för att studera hur trafikrörelserna har förändrats från tidigare planförutsättning. Revidering görs för område/kvarter som trafikerar Lötsjövägen och Skolgångens södra del. Kvartersindelning kan ses i Figur 13.



Figur 13 Situationsplan med ny bebyggelse Kv.1 – Kv.5

<sup>3</sup> PM Trafikutredning Hallonbergens Centrum 2019-04-22, Sweco

<sup>4</sup> <https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Trafikalstringsverktyg/>

<sup>5</sup> Resultat från alstringsverktyget har fått en viss kritik bl.a. för att det beräknar för mycket gångresor

Fördelning av tillkommande BTA per kvarter och fördelat per gata redovisas i Tabell 2 nedan.

Tabell 2 Fördelning av tillkommande BTA per kvarter och gata (2022-01-31)

Tillkommande BTA	Bostäder	Gata
kvarter 1	18 710	Lötsjövägen
kvarter 2	7 370	Lötsjövägen
kvarter 3	12 150	Skolgången
kvarter 4	7 890	Lötsjövägen
kvarter 5	7 380	Lötsjövägen
Summa	53 500	
Lötsjövägen	41 350	
Skolgången	12 150	
Summa	53 500	

Med föreslagen kvartersstruktur i planområdet för Lötsjövägen och Skolgångens södra del beräknas antalet tillkommande trafikrörelser för alla trafikslag till ca 3600 per dag. Majoriteten av alla resor till och från området kommer att göras av gångtrafikanter (drygt 2100 per dygn) samt resor med kollektivtrafik (drygt 800 per dygn). Antalet bil-rörelser bedöms bli drygt 450 resor per dygn och med cykel cirka 200 resor per dygn. Nivåerna för de nytilkomna trafikrörelserna i området får ses som en överslagsberäkning, andra faktorer kan påverka resandemönstret som närhet till kollektiva färdmedel och att en gatumiljö med god tillgänglighet och framkomlighet kan innebära fler gående.

Tabell 3 Applicering av fördelning av trafikrörelser på ny BTA 2022-01-31

Kvarter	Trafikrörelser per dygn				Summa
	Bil	Buss/T-bana	Cykel	Gång	
kvarter 1	156	283	70	755	1 265
kvarter 2	62	112	28	298	498
kvarter 3	101	184	46	490	821
kvarter 4	66	119	30	318	533
kvarter 5	62	112	28	298	499
Summa	446	810	201	2 160	3 617
Lötsjövägen	345	626	155	1 669	2 795
Skolgången	101	184	46	490	821
Summa	446	810	201	2 160	3 617
<b>Fördelning färdstätt</b>	12%	22%	6%	60%	100%

Antalet trafikrörelser bedöms vara mindre än vid den tidigare beräkningen (2019) som då bedömdes vara rimligt för området och närområdet.

### 1.5.2 Tillskott av antal boende och antal bilar

Det finns inte någon uppskattning av antal fordon som idag angör befintliga bostäder inom området. På Lötsjövägen trafikerar huvudsakligen fordon som ska till garage under Terränglöparen 9 eller som ska till de parkeringsytor som idag finns på Hallonbergsstråket. Viss trafik angör till andra verksamheter som exempelvis äldreboende eller transporter till skola. Någon mätning av trafikering finns inte redovisad men en bedömning är att den fordonstrafik som rör sig i området idag är begränsad.

För att få en uppskattning av tillkommande boende och antal fordon i området har en beräkning tagits fram per kvarter vilket kan ses i tabell nedan. Bilinnehavet per invånare är antaget det som gäller som genomsnitt för Sundbybergs kommun, vilket idag är 308 bilar per 1000 invånare<sup>6</sup>. I tidigare nämnda alstringsverktyg från Trafikverket anges bostadsstorlek till 100 kvm som boyta för typlägenhet och 1,8 boende per lägenhet. Från SCB anges 33 kvm boyta/per person för boende i Sundbyberg i genomsnitt varför även ett högre tal tas fram för att visa på ett intervall.

En bedömning utifrån antaganden ovan, är att det kommer att tillkomma cirka 1000-1600 boende och cirka 300-500 fordon i området beroende på fördelning av bostadsstorlekar. Kvarter 3 med entré/garage (mindre garage) via Skolgångens södra del och garageplats i kvarter 4 bedöms få 70-110 bilar, varav den större andelen nytillkomna fordon får garageplats i kvarter 4 med infart från Lötsjövägen.

Tabell 4 Bedömning av antal tillkommande boende och antal bilar per kvarter med BTA 2022-01-31

	BTA	Bostads- enhet 100 kvm	Antal boende låg (1,8)	Antal boende hög (3,0)	Antal bilar låg	Antal bilar hög
kvarter 1	18 710	187	335	567	103	175
kvarter 2	7 370	74	132	223	41	69
kvarter 3	12 150	122	217	368	67	113
kvarter 4	7 890	79	141	239	43	74
kvarter 5	7 380	74	132	224	41	69
Summa	53 500	535	958	1 621	295	499

Uppskattningen av antal tillkommande fordon kan påverkas beroende på andra omständigheter, som exempelvis den mycket goda tillgängligheten till kollektiva transportmedel eller möjlig tillgång till andra mobilitetstjänster i området, som kan minska behovet för de boende att ha tillgång till bil.

<sup>6</sup> källa Trafikanalys/SCB 2020