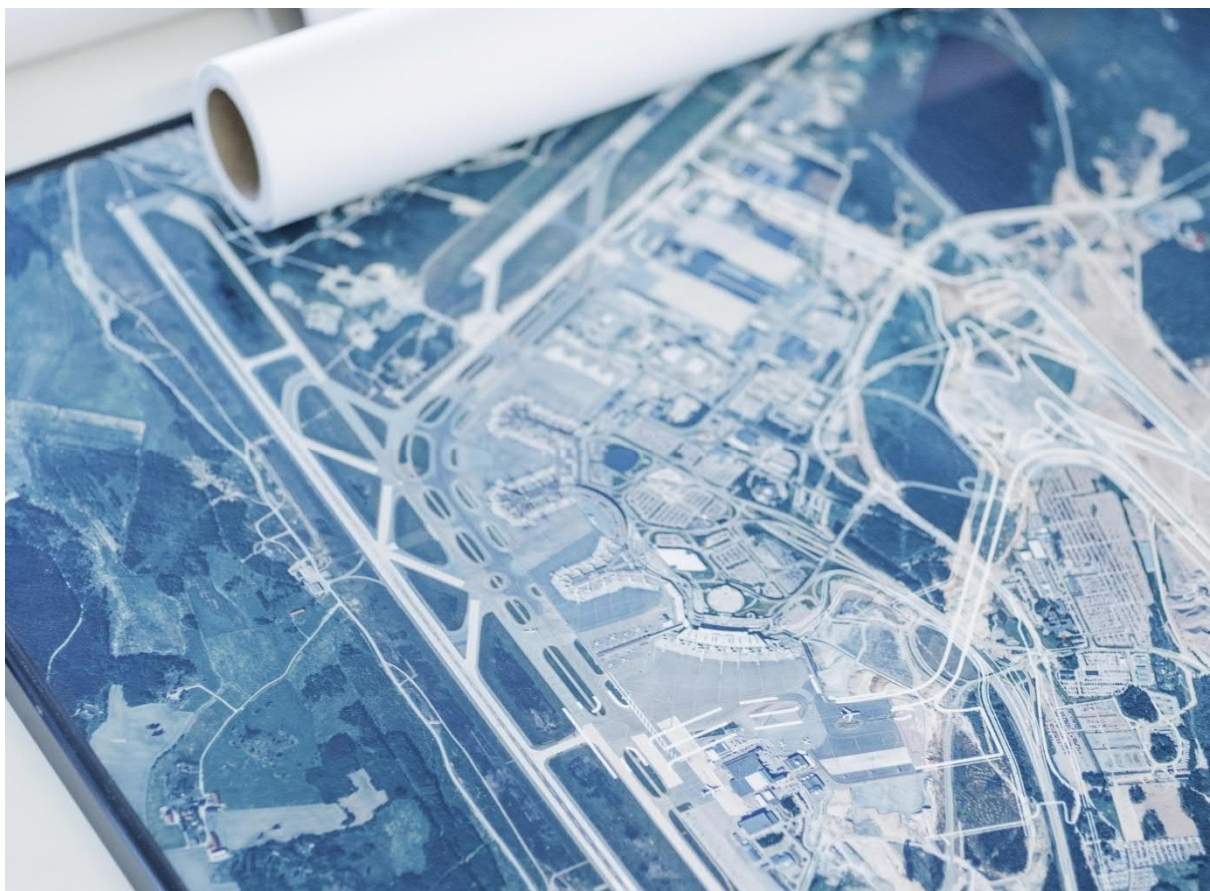


# TRAFIKUTREDNING

## VEDDESTA III

2019-08-23



# TRAFIKUTREDNING

Veddesta III

## KUND

**SERNEKE Projektstyrning AB**

## KONSULT

**WSP Samhällsbyggnad**

WSP Sverige AB  
121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7  
Tel: +46 10 7225000

**wsp.com**

## KONTAKTPERSONER

Anders Markstedt, WSP

UPPDRAGSNAMN  
Trafikutredning Veddesta III

UPPDRAGSNUMMER  
10266012

FÖRFATTARE  
Anders Markstedt  
Elisabet Renlund  
Mimmi Grybb

DATUM  
2018-04-10

ÄNDRINGSDATUM  
2019-08-23

Granskad av  
Karin Hassner

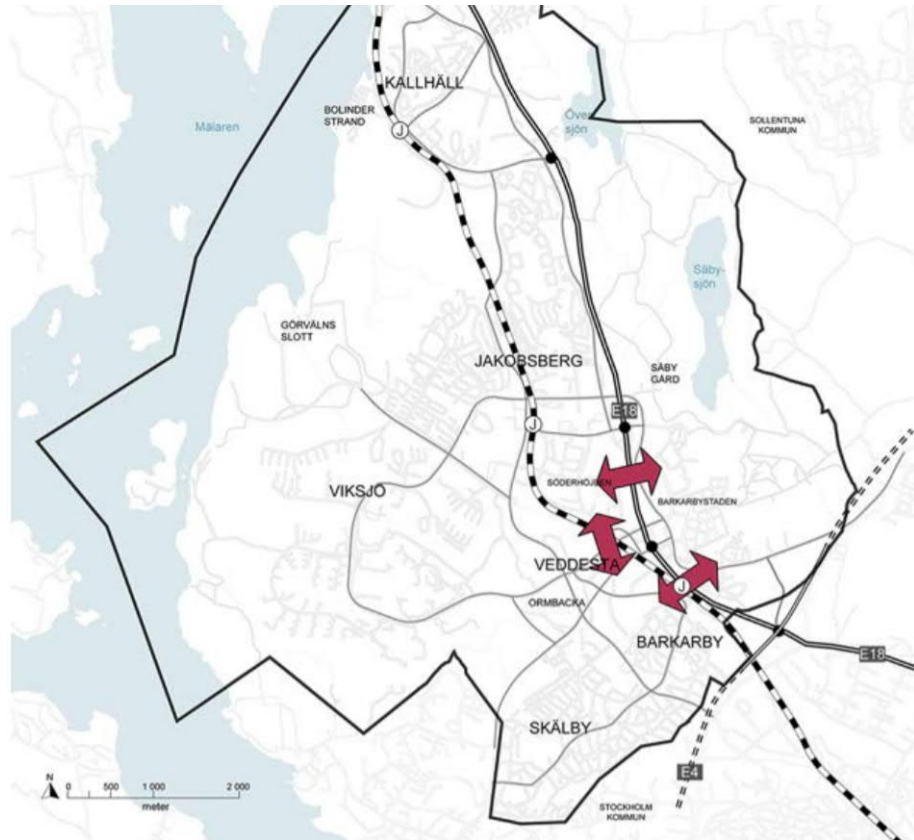
Godkänd av  
Anders Markstedt

# INNEHÅLL

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEDNING</b>                                  | <b>4</b>  |
| 1.1      | SYFTE OCH AVGRÄNSNING                             | 6         |
| 1.2      | PLANOMRÅDET                                       | 6         |
| <b>2</b> | <b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b>                            | <b>8</b>  |
| 2.1      | STYRDOKUMENT OCH RIKTLINJER                       | 8         |
| 2.1.1    | RUFS 2050, utställningsförslag                    | 8         |
| 2.1.2    | Järfälla kommuns översiktsplan                    | 8         |
| 2.1.3    | Järfälla kommuns parkeringsnorm                   | 9         |
| 2.2      | BEFINTLIG OCH FRAMTIDA ÖVERGRIPANDE INFRASTRUKTUR | 9         |
| 2.2.1    | Gång- och cykelnät                                | 9         |
| 2.2.2    | Kollektivtrafik                                   | 11        |
| 2.2.3    | Biltrafik och nyttotrafik                         | 13        |
| <b>3</b> | <b>PARKERING</b>                                  | <b>15</b> |
| <b>4</b> | <b>TRAFIKFLÖDEN</b>                               | <b>18</b> |
| 4.1      | TRAFIKPROGNOS 2040                                | 18        |
| 4.2      | MANUELL ANALYS                                    | 19        |
| 4.2.1    | Cyklister och fotgängare                          | 19        |
| 4.2.2    | Biltrafik   | 20        |
| <b>5</b> | <b>PLANFÖRSLAG</b>                                | <b>21</b> |
| 5.1      | GATUNÄT   | 21        |
| 5.2      | GÅNG- OCH CYKELTRAFIK                             | 22        |
| 5.3      | BILTRAFIK OCH VARUMOTTAGNING                      | 22        |
| 5.4      | PARKERINGAR                                       | 23        |
| 5.5      | GATUSEKTIONER                                     | 23        |
| 5.6      | ÖVRIGT  | 24        |
| <b>6</b> | <b>REFERENSER</b>                                 | <b>25</b> |

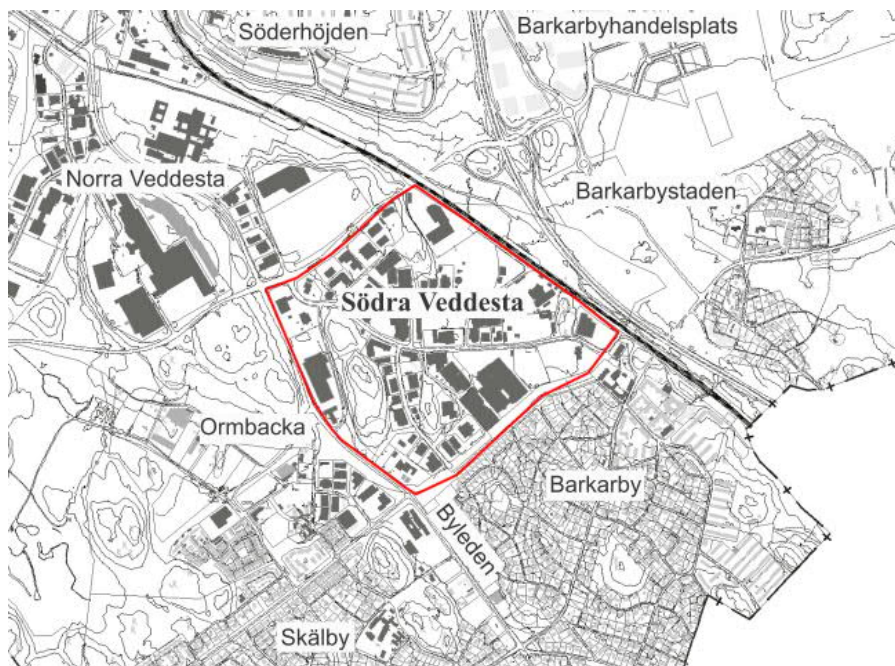
# 1 INLEDNING

Järfälla kommun norr om Stockholm har en långsiktig vision om att kommundelarna Barkarby, Jakobsberg och Veddesta ska ha en tydlig stadskaraktär samt växa samman till en stark regional stadskärna (Järfälla kommun, 2014). Området utgör en av de regionala stadskärnorna som pekas ut i den regionala utvecklingsplanen (RUF5 2050).



Figur 1. Urbana kopplingar mellan Barkarby, Jakobsberg och Veddesta. Källa: Järfälla kommun, 2014.

Järfälla kommun har tagit fram ett program för Södra Veddesta 2015-01-07. Programområdet ligger söder om E18 och Mäljarbanan och gränsar i öster mot Barkarby station och den planerade tunnelbanan med dess nya station Järfälla, se Figur 2.



Figur 2. Planprogrammets avgränsning. Källa: Järfälla kommun, 2015.

Planprogrammet bedömer att det går att inrymma 3000 – 4000 bostäder inom området. Närmast stationerna är bebyggelsen som tätast så att de goda kollektivtrafikförbindelserna tillvaratas. Området delas i flera detaljplaner. Den aktuella planen Veddesta III ligger strax väster om den planerade tunnelbanestationen vid Barkarby pendeltågsstation, se Figur 3.



Figur 3. Detaljplanens avgränsning. Källa: Serneke & OkiDoki, 2018.

För att det ska vara möjligt att bygga bostäder så nära de bullerstörande anläggningarna E18 och Mäljarbanan planeras en byggnadskropp med minst sex våningars höjd parallellt med och på skyddsavstånd från järnvägen. I delar av byggnaden reser sig huskroppar över åtta våningar. Den högsta bebyggelsen bildar en siluett som går som en diagonal där bebyggelsen är lägst i

väst och högst i öster. Den högsta byggnaden intill Veddestabron tillåts bli 30 våningar (+ 132 meter över nollplanet i totalhöjd). Kvarteren innanför skyddsbyggnaden utformas med en bebyggelsekropp och två slutna kvarter där hushöjden tillåts variera från fyra till sex våningar där de lägsta delarna är mot parken i Veddesta 2. I kvartershörnen är det möjligt att öka våningsantalet enligt liknande principer som för skyddsbyggnaden mot järnvägen.

Ett eget kvarter i den västra delen utgörs av ett halvslutet kvarter med sex till åtta våningars höjd. Hushöjderna redovisas i Figur 5.

I byggnaderna närmast järnvägen planeras för kommersiella verksamheter, kontor, hotell, parkering samt en skidanläggning. Närmast stationen finns en hotellidel och i anslutning till tunnelbanan dagligvaruhandel. I området planeras för centrumverksamhet och utbildningsverksamhet.

## 1.1 SYFTE OCH AVGRÄNSNING

Som underlag till planarbetet har denna trafikutredning tagits fram. Den är samtidigt underlag i arbetet med att utforma området och bebyggelsens innehåll. Denna utredning kommer därför att behöva uppdateras allteftersom detaljer i planarbetet klarläggs. WSP arbetar också på uppdrag av Järfälla kommun med att göra en trafikprognos för hela Veddesta. Resultaten från trafikprognosen beskrivs i kapitel 4.1.

Denna utredning redogör för förutsättningar och prognoser för trafiken samt parkering. Den pekar också på viktiga frågor att beakta i den fortsatta projekteringen.

## 1.2 PLANOMRÅDET

Området är beläget mellan järnvägen i nordost samt Äggelundavägen i väster. Söder om området, det vill säga norr om Veddestavägen, finns en angränsande fastighet som planeras för sjukhusverksamhet och boende, Veddesta II (Järfälla kommun, 2017b). I dagsläget utgörs Veddesta III av gles bebyggelse i form av industrimark med bland annat parkerings- och uppställningsplatser.



Figur 4. Avgränsning för detaljplaneområdet Veddesta III. Källa: Serneke & OkiDoki, 2018.

Planerna för Veddesta III är att området ska inkludera blandade verksamheter såsom bostäder, kontor, utbildning och handel, vilka ska integreras med en större idrottsanläggning. Den sammanlagda omfattningen av exploateringen är cirka 130 000 m<sup>2</sup> (Serneke & C.F. Møller, 2018). Bostäderna i området ska blandas med service, kultur och idrott vilket tillsammans ska skapa goda förutsättningar för en aktiv livsstil (Järfälla kommun, 2018).



Figur 5. Situationsplan för Veddesta III. Källa: CF Møller, 2019.

## 2 FÖRUTSÄTTNINGAR

I detta kapitel presenteras styrande dokument samt förutsättningar för olika trafikslag.

### 2.1 STYRDOKUMENT OCH RIKTLINJER

#### 2.1.1 RUF5 2050, utställningsförslag

Barkarby-Jakobsberg är en av nio regionala stadskärnor som identifierats i Stockholms län. Med hjälp av en ny tågstation i Barkarby, nya tunnelbanestationer och koppling till Förbifart Stockholm ökar tillgängligheten till området (Stockholms läns landsting, 2017a). Som visas i Figur 1 är Veddesta III delvis lokaliserat mellan dessa områden och ska därför utgöra en koppling mellan dessa.

#### 2.1.2 Järfälla kommuns översiktsplan

Målet för Järfälla kommuns översiktsplan (2014), *det hållbara Järfälla*, är att:

*./.../Järfälla ska erbjuda bästa möjliga förutsättningar för hållbar utveckling för de som lever och verkar i kommunen. Det innebär att vi måste hushålla med mark och vatten samt sträva efter balans mellan ekologiska, sociala, ekonomiska och rumsliga värden./.../ (Järfälla kommun, 2014 s. 20).*

Ett av de fem delmålen för att uppnå hållbarhetsmålet för översiktsplanen avser kommunens infrastruktur. Delmålet innebär att kommunen ska erbjuda infrastruktur som är samhällsekonomiskt effektiv, robust och långsiktigt hållbar. Delmålet innebär även förbättrade förutsättningar för att gå, cykla och åka kollektivt (Järfälla kommun, 2014).

Målbild för Järfälla kommun 2030:

- Kollektivtrafik av hög kvalitet gör att Järfällaregionen upplevs lättillgänglig
- Trafiknätet utvecklas och användningen av cykel och kollektivtrafik ökar
- Kommundelarna knyts ihop av kapacitetsstark kollektivtrafik (Järfälla kommun, 2014).

Kommunen har identifierat sex utmaningar för att möta framtiden, varav en av dessa kallas "Smart infrastruktur". För Smart infrastruktur gäller bland annat att:

- minska resebehovet och utveckla ett system som ger förutsättningar för hållbara transporter och
- i den fysiska miljön ge förutsättningar för att ändra invanda resmönster som inte är hållbara (Järfälla kommun, 2014).



Den övergripande planeringsprincipen är att Järfälla ska växa med kvalitet. Några övriga planeringsprinciper är:

- Prioritera gång- och cykeltrafik lokalt och kollektivtrafik regionalt vid utformningen av trafiksystemet.
- Minska den negativa påverkan per person på klimatet från de som lever och verkar i Järfälla.
- Förbättra förutsättningarna för att öka antalet arbetsplatser i Järfälla.
- Öka integreringen mellan verksamheter och bostäder (Järfälla kommun, 2014).
- Säkra förutsättningarna att bygga cirka 1 000 bostäder per år.
- Förtäta bebyggelsen i Järfälla med fokus på goda kollektivtrafiklägen.

I översiktsplanen ingår Veddesta III i ett område som i framtidsbilden för Järfälla 2030 är markerat som ska ha "urban/stadsmässig struktur". Urban utveckling av området innebär att kopplingen stärks mellan Jakobsberg och Barkarbystaden.

### **2.1.3 Järfälla kommuns parkeringsnorm**

Järfälla kommun har tagit fram en parkeringsnorm med minimala för parkering för bil och cykel. Parkeringsnormen möjliggör flexibla parkeringstal med hjälp av exempelvis samnyttjande samt implementering av bilpool och andra mobilitetstjänster (Järfälla kommun, 2017).

## **2.2 BEFINTLIG OCH FRAMTIDA ÖVERGRIPANDE INFRASTRUKTUR**

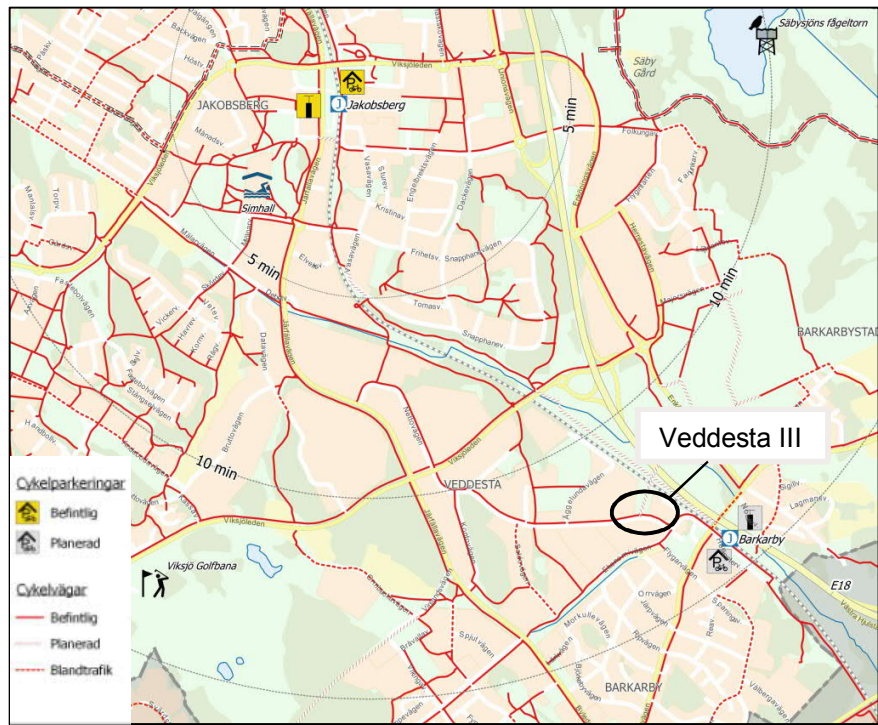
### **2.2.1 Gång- och cykelnät**

Gångnätet i kommunen är förhållandevis väl utbyggt. Dock finns ett par större vägar (exempelvis Mälarvägen och Uddnäs vägen) som saknar gångbana (Järfälla kommun, 2014).

De största barriärerna för fotgängare utgörs av Mälarbanan, E18 och Veddestavägen.

Inom Järfälla kommun finns ungefär 15 mil cykelvägnät. Kommunens mål för cykling är att cyklandets andel av trafiken ska öka från dagens fem procent till 20 procent 2030. (Järfälla kommun, 2014).

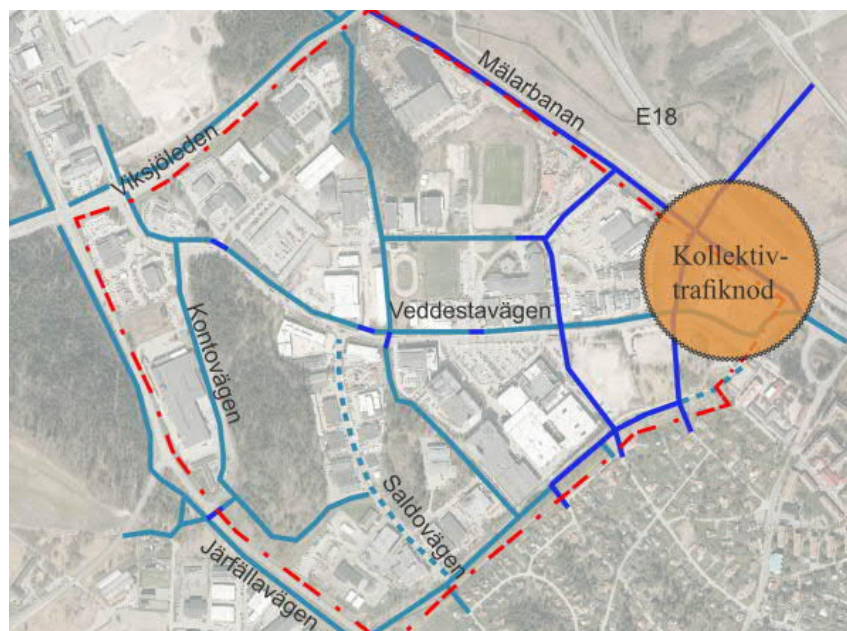
Cykelvägnätet i Järfälla kommun är omfattande men saknar en del kommungränsöverskridande länkar till grannkommunerna och även mellan vissa kommundelar. Standarden på vägarna varierar. Det finns inga separata cykelvägar i kommunen, utan cykling sker på kombinerade gång- och cykelbanor samt i blandtrafik på bilvägar (Järfälla kommun, 2014).



Figur 6. Cykelvägar i Järfälla kommun (befintliga, planerade och i blandtrafik). Källa: Järfälla kommun, 2018b.

Veddesta III är beläget i förhållandevis nära anslutning till den regionala cykelväg (se Figur 7) som går i nord-sydlig riktning dels mot Barkarbystaden i norr och Skälby i söder (Järfälla kommun, 2018b). Det regionala cykelstråk samt kommunens huvudcykelstråk som finns i anslutning till Veddesta III visas i Figur 6 ovan.

De största barriärerna för cykeltrafiken utgörs av Mälardalen, E18 och Veddestavägen. Genom den nya Veddestabron förbättras kontakterna mellan Barkarby och Veddesta och cykelnätet kompletteras, se Figur 7.



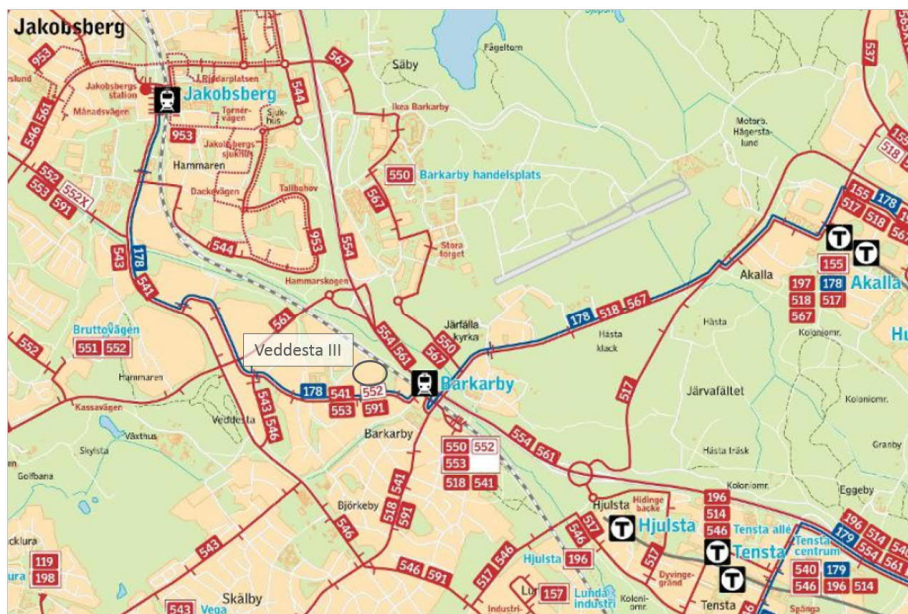
Figur 7. Planerat cykelvägnät. Källa: Järfälla kommun, 2015.

Cykelvägen parallellt med Mälardalen löper i kanten av planområdet.

## 2.2.2 Kollektivtrafik

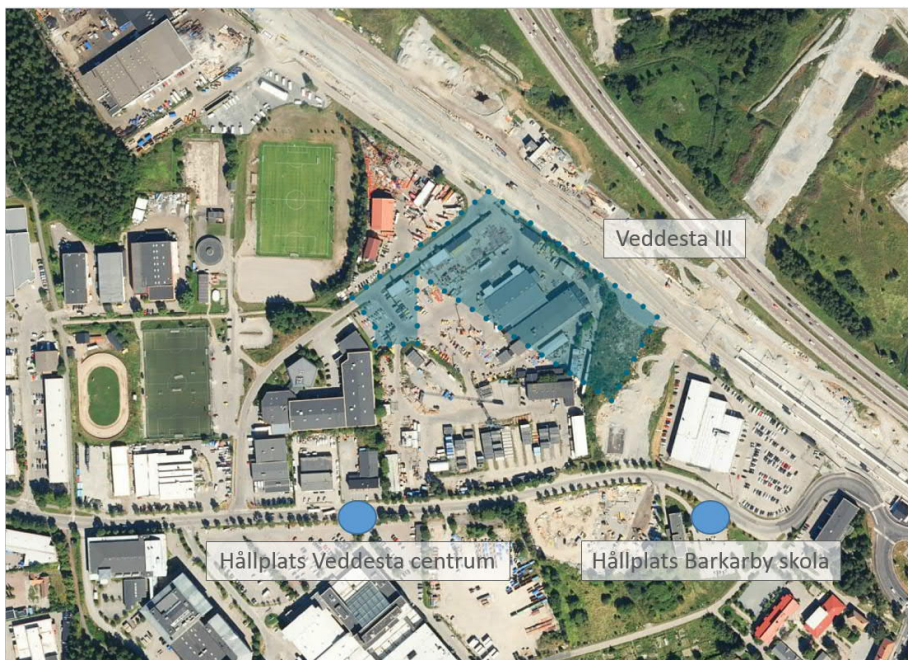
### Buss

Buslinjenätet visas på busslinjekarta i Figur 8 nedan. I figuren är Veddesta III markerat med en cirkel.



Figur 8. Befintligt busslinjenät. Källa: SL, 2018a.

Busshållplats Veddesta centrum är den hållplats som är belägen närmast Veddesta III (cirka 260 meter från centrala delarna av området, räknat från adress Äggelundavägen 4). Hållplatsen ligger på Veddestavägen sydväst om området, se Figur 9 nedan. Även hållplats Barkarby skola är nära belägen, cirka 270 meter från detaljplaneområdets mittpunkt (Äggelundavägen 4).

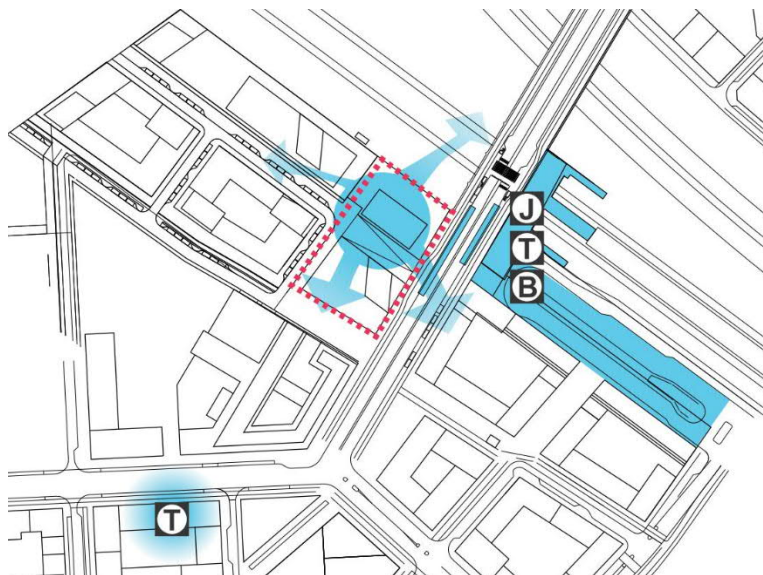


Figur 9. Närliggande busshållplatser. Källa: Baserad på Serneke & OkiDoki, 2018.

Från hållplats Veddesta centrum går buss 178, 541 och nattbussen 591. Stombusslinjen 178 går dels i riktning mot Jakobsgården station och dels mot

Mörby station (via bland annat Akalla, Kista och Danderyds sjukhus). Linje 541 går dels i riktning mot Vällingby och dels mot Jakobsbergs station. Turtätheten för linjerna är som högst 10 minuter (tidtabell vinter 2018/19).

Området ligger invid Barkarby station med ny bussterminal och planerad tunnelbanestation. Det ligger invid och väster om den nya Veddestabron, som förväntas trafikeras med ett flertal busslinjer. Stationernas uppgångar illustreras i Figur 10. Den norra tunnelbaneuppgången får en entré inom Veddesta III, där den röda rektangeln visas i illustrationen. Se även Figur 11.



Figur 10. Bytespunkt vid Barkarby station och Veddesta tunnelbanestation. Källa: Serneke & White, 2018.

Med utbyggnaden av Veddestabron och tunnelbanelinjens förlängning kan busslinjerna komma att läggas om. Trafikförvaltningen och Trafikverket har också fört diskussioner om busstrafik på Förbifart Stockholm ska kunna angöra Barkarby station. Detaljplanen för Veddesta III tar höjd för detta.

Området är väl försörjt med busslinjer och uppfyller mer än väl Trafikförvaltningen vid Stockholms läns landstings rekommendationer gällande maximalt avstånd till busshållplatser.

### Pendeltåg

Gångavståndet (fågelvägen) från Veddesta III (mätt från områdesmitt) till Barkarby pendeltågsstation är omkring 500 meter eller 5 minuters promenad. När den nya västra plattformsnedgången har öppnat blir avståndet knappt 200 meter eller 2 minuters promenad mätt från samma punkt i området. Det kommer vara möjligt att från området gå invändigt via nya tunnelbanestationen och bussterminalen till pendeltågsstationen.

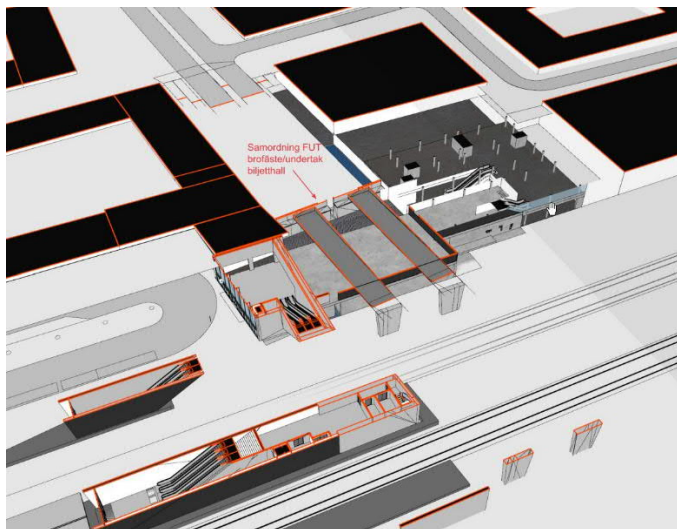
Tågen från Barkarby station avgår mot Nynäshamn via Stockholm City, Älvsjö och Västerhaninge i ena riktningen och mot Bålsta via Kungsängen i den andra. Turtätheten är minst 10-minuterstrafik under högtrafik och kvartstrafik dagtid.

Stationen kommer även att ta emot regionaltåg. Ytterplattformar byggs som kommer att ligga nära cykelstråket på den södra sidan.

## Tunnelbana

I dagsläget är Akalla den närmaste tunnelbanestationen, belägen cirka tre kilometer fågelvägen från Veddesta III. Idag går linje 178 från hållplats Veddesta centrum till Mörby centrum via bland annat Akalla tunnelbanestation. Resan till Akalla tar cirka 10 minuter. (SL, 2018e).

Kistagrenens förlängning över Barkarbyfältet till Veddesta ger ett kraftfullt tillskott till bytespunkten vid Barkarby station. En entré planeras inom aktuellt område Veddesta III invid Veddestabron. Det innebär att man trafiksäkert kommer att kunna planskilt ta sig under Veddestavägen från Veddesta III-området till tunnelbanan och vidare till bussterminalen och pendeltågsstationen.



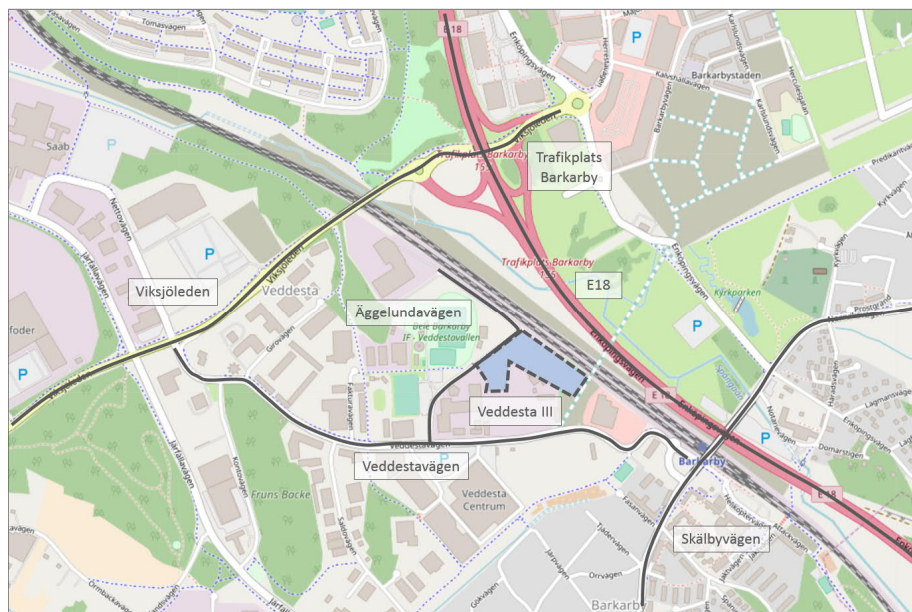
Figur 11. Kompletterande ny entré mot tunnelbanan från Veddesta III med planskild passage under Veddestabron. Källa: Serneke & White, 2018.

När den nya tunnelbanan byggts kortas restiden och en tunnelbanestation kommer också att finnas i Barkarbystaden. Tunnelbanestationen i Veddesta får en entré vid Veddestabron och Barkarby station och är förberedd med en sydlig öppning vid Veddestavägen. Tunnelbanan passerar under planområdet och innebär begränsningar för hur marken kan användas för underjordisk parkering.

### 2.2.3 Biltrafik och nyttotrafik

Planområdet Veddesta III är lokaliserat söder om järnvägen och E18, öster om Äggelundavägen och strax norr om Veddestavägen, se Figur 12. Det är förhållandevis enkelt att med bil ta sig från området till E18 trafikplats Barkarby via Veddestavägen och Viksjöleden.

Årsdygnstrafiken (ÅDT) gällande tung trafik på E18 uppgår till över 1600 fordon. E18 utgör även kategorin "Nationellt och internationellt viktiga vägar" enligt NVDB. Gällande strategiskt vägnät för tyngre transporter är E18 utpekad som en väg för större volymer av tyngre transporter (Trafikverket, 2016).



Figur 12. Vagnät. Källa: Baserad på Open street map, 2018.

Bygget av Förbifart Stockholm pågår och innebär att den nya trafikleden kommer att passera på bro över E18. I Trafikverkets förslag till investeringsplan finns med en upprustning av E18 på sträckan förbi planområdet inklusive en flyttning av trafikplats Barkarby till ett sydligare läge (Trafikverket, 2017).

### 3 PARKERING

Järfälla kommuns parkeringsnorm är baserad på en zonindelning där varje zon tilldelas en viss standard gällande parkeringstal. Veddesta III återfinns inom zon A+, vilken har lägst parkeringstal. I zon A+ och zon A erbjuds möjligheten till fria parkeringstal, förutsatt att mobilitetsbehoven säkerställs med hjälp av kollektivtrafik- och cykelfrämjande insatser.

Parkeringstal finns för bostäder och verksamheter och omfattar såväl bil som cykel. Större lägenheter har större behov av parkeringsplatser liksom besöksintensiva verksamheter.

Planförslaget omfattar en exploatering av cirka 130 000 m<sup>2</sup> samt yta för parkering och en inomhusbana för skidåkning på en dryg kilometer. Dessa fördelar sig enligt Tabell 1 nedan. För kvarter F under mark väntas cirka 1 190 m<sup>2</sup> utgöra ytor som inte genererar parkeringsbehov, exempelvis parkering och teknikutrymmen. Kvarter F under mark har därför uteslutits från beräkningarna om parkeringsbehov.

Tabell 1. Planerad markanvändning. Källa Serneke/C.F. Møller 2019-02-20.

| Ovan mark                        | A             | B             | C             | D             | E             | F            | Totalt         |
|----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|----------------|
| Centrumverksamhet (inkl. hotell) | 25 223        | 24 978        | 1 820         | 500           | 500           | 500          | 53 521         |
| Kontor                           |               |               | 7 280         |               |               |              | 7 280          |
| Bostäder                         |               |               | 11 508        | 20 337        | 18 495        | 7 788        | 58 128         |
| Skidattraktion                   | 3 434         |               |               | 2 195         |               |              | 5 629          |
| <b>Totalt ovan mark</b>          | <b>28 657</b> | <b>24 978</b> | <b>20 608</b> | <b>23 032</b> | <b>18 995</b> | <b>8 288</b> | <b>124 558</b> |

| Under mark               | A            | B            | C            | D          | E            | F            | Totalt        |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|---------------|
| Centrumverksamhet        |              | 3 543        | 3 543        |            |              |              | 7 086         |
| Skidattraktion           | 4 890        | 342          |              | 940        | 4 000        |              | 10 172        |
| <b>Totalt under mark</b> | <b>4 890</b> | <b>3 885</b> | <b>3 543</b> | <b>940</b> | <b>4 000</b> | <b>1 190</b> | <b>18 448</b> |

|                  |               |               |               |               |               |              |                |
|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|----------------|
| <b>Total BTA</b> | <b>33 547</b> | <b>28 863</b> | <b>24 151</b> | <b>23 972</b> | <b>22 995</b> | <b>9 478</b> | <b>143 006</b> |
|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|----------------|

Med utgångspunkt från bedömningar kring hur centrumverksamheter kan fördelas i olika användningsområden och bostädernas fördelning på två- och tretrumslägenheter respektive större lägenheter har en nivå på parkeringsbehovet för cykel och bil beräknats, se Tabell 2 och

Tabell 3.

Tabell 2. Behov av cykelparkeringsplatser enligt kommunens parkeringsnorm.

| Cykelparkering      | Antal       |
|---------------------|-------------|
| Bostäder boende     | 1515        |
| Bostäder besökare   | 180         |
| Verksamheter trolig | 670         |
| Skidanläggning      | 50          |
| <b>Totalt</b>       | <b>2415</b> |

Tabell 3. Behov av bilparkeringsplatser enligt norm samt var parkeringen planeras att anläggas.

| Bilparkering        | Antal      | Mark                          |
|---------------------|------------|-------------------------------|
| Bostäder boende     | 252        | Kvartersmark                  |
| Bostäder besökare   | 60         | Allmän platsmark/kvartersmark |
| Verksamheter trolig | 276        | Kvartersmark                  |
| Skidanläggning      | 50         | Kvartersmark                  |
| <b>Totalt</b>       | <b>638</b> |                               |

Den troliga bedömningen innebär att centrumverksamhet till större delen tas upp av kontor och handel vilket vägts in i bedömningen.

Utrymmet som behövs per cykelplats beror på vilken standard som väljs och hur cykelutrymmena anordnas. Den enklaste standarden är cykelställ utomhus medan väl organiserade cykelrum i markplan och nära bostaden är vad som ger ett högt utnyttjande av cykel som färdmedel. En väl avvägd mix motsvarar ungefär 2 m<sup>2</sup> per cykelplats.

I planförslaget har en yta om cirka 2 700 m<sup>2</sup> arbetats in för cykelparkering i cykelrum med anslutningar i markplan. Takhöjden där är avsedd för lokaler vilket gör det möjligt att ha cykelparkering i två plan. Ytorna är fördelade mellan samtliga kvarter. Det bedöms också vara möjligt att möblera med cykelparkering i anslutning till entréer.

Förslaget redovisar parkeringsplatser för bil fördelade över tre plan, dels i två plan under Kvarter A, D, E och F samt i våningsplan ovan mark i Kvarter A. Parkeringsplatser i markplan i Kvarter A har främst placerats så att det exponeras mot järnvägen för att stadsbilden ska påverkas så lite som möjligt. Det exakta antalet parkeringsplatser är beroende av var utrymningsvägar och övriga källarutrymmen placeras.

Bilparkering för besökare till bostäder kan genom en överenskommelse med kommunen lösas på allmän platsmark i mån av tillgänglig yta. Bedömningen är att ca 50 parkeringsplatser kan lösas på allmän platsmark. Att anlägga besöksparkering som kantstensparkering på allmän platsmark underlättar även transporter till och från lokaler i markplan.

Behovet av parkeringsplatser kan också minskas genom att i enlighet med Järfälla kommuns policy arbeta med åtgärder som minskar de boendes behov av att äga egen bil. Vidare finns möjlighet att utforma upplåtelseformerna för parkering så att samnyttjande är möjligt. Det är främst platser för kontor och andra verksamheter som är outnyttjade på helger och kvällar som kan samnyttjas med boendes besöksparkering och skidanläggningens gäster.

Tabell 4. Behov av cykelparkeringsplatser.

| Cykelparkering reduktion    | Antal       |
|-----------------------------|-------------|
| Samnyttjande                | -170        |
| Behov enligt parkeringsnorm | 2415        |
| <b>Totalt</b>               | <b>2245</b> |



Tabell 5. Behov av bilparkeringsplatser.

| <b>Bilparkering reduktion</b>               | <b>Antal</b> |
|---|--------------|
| Fria parkeringstal                          | -80          |
| Samnyttjande                                | -100         |
| Besöksparkering på allmän platsmark         | -50          |
| Behov på kvartersmark enligt parkeringsnorm | 638          |
| <b>Totalt</b>                               | <b>408</b>   |

Sammantaget behöver planen inkludera cirka 3 000 - 4 500 m<sup>2</sup> för cykelparkering beroende på hur effektivt ytorna går att nyttja genom till exempel parkering i två plan,

För bilparkering är behovet cirka 410 platser. Vidare bör det tas upp behov av tillkommande ytor för mobilitetsåtgärder som syftar till att få ner bilnyttjandet och behovet av att äga bil.



## 4.2 MANUELL ANALYS

I den här utredningen görs även en manuell analys som baseras på underlag som Trafikverkets verktyg för trafikallstring, norska och svenska erfarenhetstal och mätningar av trafikallstring som gjorts i andra uppdrag. Nedan redovisas beräknad trafikallstring för cyklister och fotgängare samt för biltrafik i området.

### 4.2.1 Cyklister och fotgängare

Beräkningar av den gång- och cykeltrafik som alstras i området har bland annat baserats på resvaneundersökningar som Trafikförvaltningen inom Stockholms Läns Landsting genomfört. Cirka 3 900 gång- och cykelrörelser beräknas alstras i området, se Tabell 5. En stor andel är gående till- och från stationerna för kollektivtrafik.

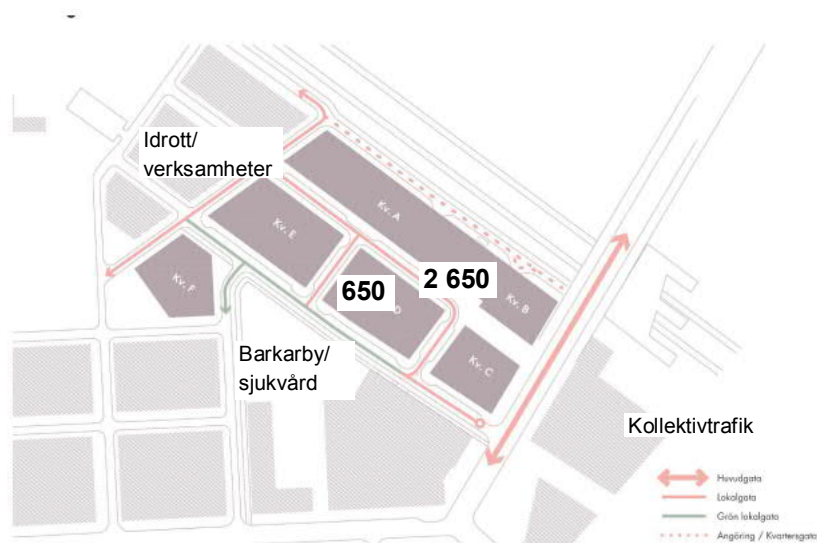
Antalet gående och cyklande som rör sig i området är dock större. Dels tillkommer de som passerar området för att nå målpunkter utanför området, dels finns gångrörelser som inte fångas upp i resvaneundersökningar. Vidare ingår till exempel inte gående till och från parkeringsplatser. Osäkerheter finns också kring omfattningen av detaljhandel och skolor som kan alstra mycket gång- och cykeltrafik.

Tabell 6. Beräknat antal gång- och cykelrörelser/dygn.

| Gång- och cykelrörelser/dygn |             |
|------------------------------|-------------|
| Kontor                       | 1800        |
| Samtliga centrumverksamheter | 500         |
| Bostäder                     | 1600        |
| <b>Summa</b>                 | <b>3900</b> |

Trafikflödena kommer i huvudsak att vara i öst-västlig riktning och koncentreras till den centrala gatan i området se Figur 14.

Någon bild kring cykelrörelser redovisas inte. Eftersom gatan söder om planområdet får cykelbana är det viktigt att kunna kanalisera cykeltrafiken dit.



Figur 14. Beräknat antal gång- och cykelrörelser/dygn för fullt utbyggt planområde. Källa: Baserad på Järfälla kommun, 2018a.

Sedan planprogrammet antogs har det tillkommit nya idéer kring gatustrukturen för Södra Veddesta. I det fortsatta planarbetet behöver det tydliggöras så att huvudaxlarna i planen får en tydlig fortsättning utanför planområdet i den aktuella detaljplanen.

#### 4.2.2 Biltrafik

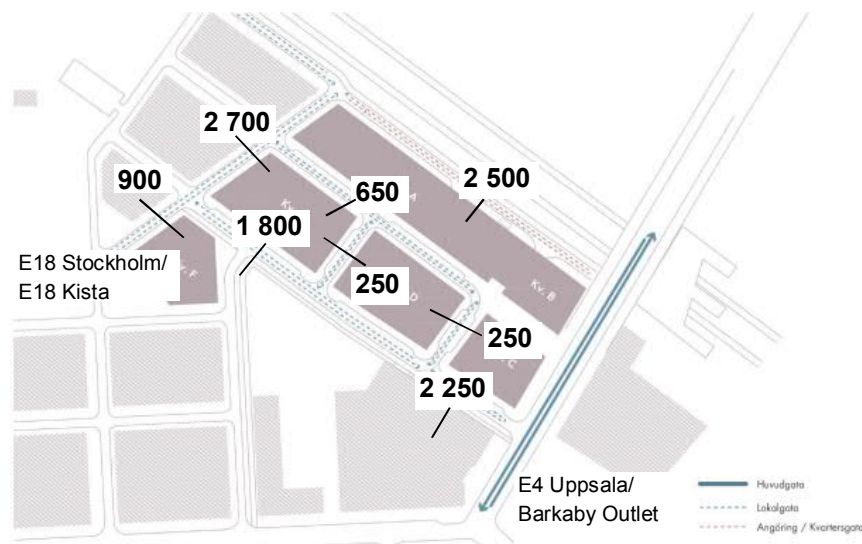
Fullt utbyggt planområde med hänsyn till bostäder, skidattraktion och centrumverksamheter, hotell och kontor har beräknats alstra cirka 3 200 bilrörelser/dygn, se Tabell 7.

Tabell 7. Bilrörelser/dygn per ytfunktion för fullt utbyggt område.

| Totalt bilrörelser/dygn         | Summa       |
|---------------------------------|-------------|
| Detaljhandel, publik verksamhet | 520         |
| Dagligvaruhandel                | 210         |
| Hotell                          | 290         |
| Kontor                          | 150         |
| Bostäder                        | 1740        |
| Skidanläggning                  | 240         |
| <b>Summa</b>                    | <b>3150</b> |

Huvuddelen av biltrafiken rör sig till och från kvarter A där parkeringsanläggningen finns. Vi har dock bedömt att en femtedel av trafiken stannar till på bostadsgatorna i området. Målpunkterna för biltrafiken är bland annat baserat på var i regionen Järfällaborna arbetar. Kommunens trafikprognos ger ytterligare information om biltrafikens fördelning och också om övrig trafik som passerar området.

Figur 15 redovisar biltrafikrörelser/dygn vid ett fullt utbyggt planområde.

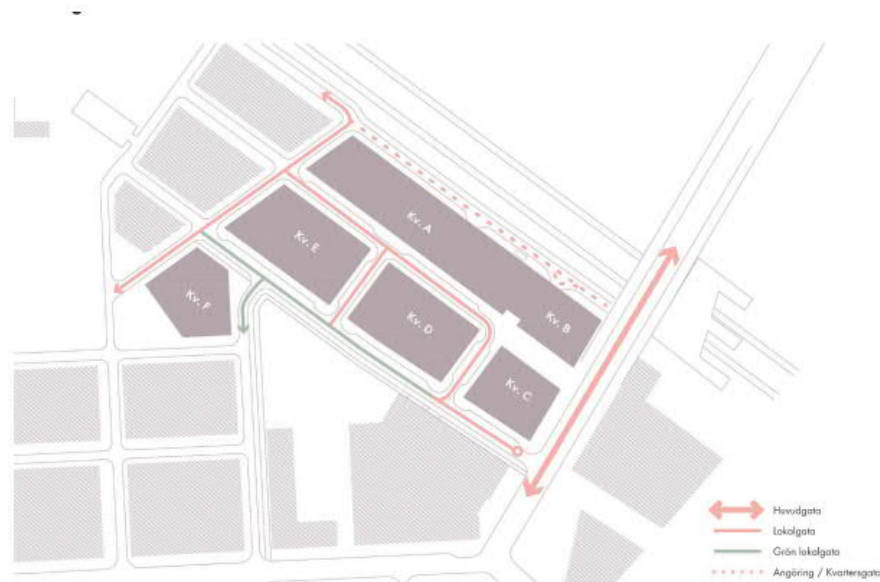


Figur 15. Beräknad biltrafikrörelse/dygn vid fullt utbyggt planområde. Källa: Baserad på Järfälla kommun, 2018a.

## 5 PLANFÖRSLAG

### 5.1 GATUNÄT

Ett större område än det som visas i Veddesta I, II och III behövs för att klassificera gatunät och cykelnät. Klassificeringen behövs för att dimensionera gaturummen och trafikfunktionerna. En ansats till klassificering visas i Figur 16.



Figur 16. Förslag klassificering gatunät. Källa: Järfälla kommun, 2018a.

I planen är det otydligt om uppsamlingsgatan är tänkt att ansluta till Veddestavägen. Gatan finns med i detaljplaneförslaget för Veddesta II med beteckning Lokaltrafik, trafikändamål under mark och illustreras med cykelparkering, se Figur 17. Planen förbjuder inte utfart mot Veddestavägen vilket gör det svårt att förstå intentionerna i planen. För utvecklingen av Veddesta III är det önskvärt med en anslutning till Veddestavägen i korsningen. Om Veddestavägen har en mittremsa i korsningen kan biltrafik i alla fall tillåtas köra höger in och höger ut. Gående och cyklister bör kunna korsa Veddestavägen i stråket.

Korsningen ska vara stängd för biltrafik enligt Järfälla kommun.



Figur 17. Veddesta II. Illustrationsplan Källa: Järfälla kommun, 2018c.

## 5.2 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Övergripande cykelvägnät finns som enkelriktade cykelbanor på vardera sidan av Veddestavägen och som dubbelriktad cykelväg längs Mäljarbanan norr om planområdet, se Figur 18.



Figur 18. Veddesta I. Cykelnät. Källa: Järfälla kommun, 2018d.

Öster om planområdet når man pendeltågsstation, tunnelbanestation och bussterminal. Lokalgatan inom området avslutas i en torgbildning på samma nivå som Veddestavägen. Möjligheterna för gående att korsa planskilt under Veddestavägen planeras samt en entré till tunnelbanan, se Figur 11. För cykeltrafik planeras en genomgående cykelbana/cykelväg längs lastgatan vid spåren. Detta ingår i ett planerat regionalt cykelstråk som passerar under Veddestabron.

## 5.3 BILTRAFIK OCH VARUMOTTAGNING

I kvarter A närmast järnvägen anläggs ett parkeringsgarage i två våningar som nås via en angörings- och lastgata parallellt med järnvägen. Via lastgatan når man tunnelbanans anläggning och varumottagning för planerad

detaljhandel. I det fortsatta planarbetet utreds hur varutransporter till områdets verksamheter kan samordnas så att trafik på lokalgatorna minimeras.

## 5.4 PARKERINGAR

Planen redovisar cirka 340 bilplatser i garage uppdelat på två våningsplan under mark samt ett våningsplan ovan mark. Längs gatan på kvartersmark närmast järnvägen medger planen att parkering ordnas under cykelbanan med cirka 50 platser. Vidare finns cirka 50 platser för angöring och kantstensparkering på allmän platsmark. Dessa är avsedda för besökare till boende i området. Dessa 440 platser är tillräckligt för att uppfylla efterfrågan på parkering enligt kommunens parkeringsnorm.

## 5.5 GATUSEKTIONER

Situationsplanens sektion A, för uppsamlingsgatan längs sydvästra delen, visas i Figur 19. Gångbanorna är mellan 3-4,5 meter breda. Den dubbelriktade cykelbanan är cirka 3,5 meter, dvs skyddsremsa kan ingå i måttet och körbanan visas 7 meter bred. 7 meter bred körbana klarar alla mötande fordonstyper. Angörings- och parkeringsmöjligheter visas längs fasaden till byggnad i Veddesta III.



Figur 19. Gatusektion A (parkstråket). Källa: Järfälla kommun, 2018a.

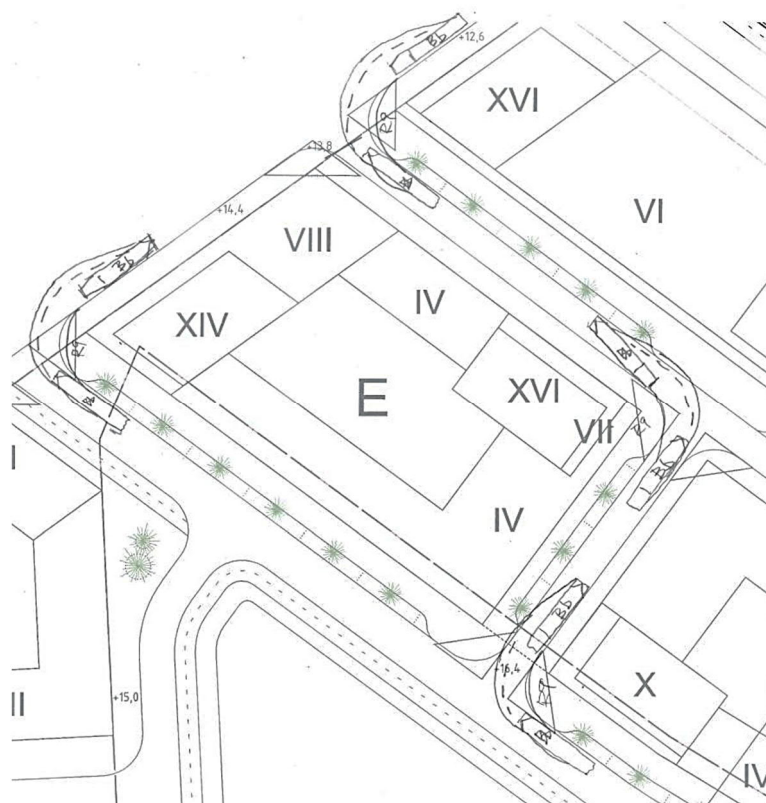
Inne i området finns smalare lokalgator som klarar angöring på ena sidan av gatan med gaturum på 14-17 meter. Det ger breda gångbanor. Cykel sker i blandtrafik på lokalgatorna. Körbanorna på lokalgatorna visas med 5,5 meter körbana, vilket innebär att två tunga fordon inte kan mötas. Om gatorna ska vara dubbelriktade kan mötesplatser ordnas, annars kan lokalgatorna övervägas att enkelriktas.

Eftersom det är fler gående än bilar på lokalgatorna så är det viktigt att bilarna kör i låga hastigheter. Gatusektionens bredd har inget direkt samband med hastigheten utan den beror på hur gatan regleras och hur den disponeras, utformas och möbleras. Förutom möjligheten att kunna rymma flera fordon i bredd så är behovet av angöringsplatser, möjlighet till planteringar, fördröjningsmagasin, rumsupplevelse, cykelparkeringar,

solljusljus och kostnader viktiga faktorer som styr sektionens bredden. Sektionerna optimeras i det fortsatta arbetet.

## 5.6 ÖVRIGT

En preliminär bedömning av framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet visar att situationsplanen utgör ett bra underlag för vidare arbete. Utgångspunkten är att en tolv meter lång lastbil för flytt och distribution ska vara dimensionerande. Räddningstjänstens möjligheter att ta sig fram med stegbil påverkar bland annat möjligheten till trädplacering och gatmöblering.



Figur 20. Korsningar kontrolleras med körspår för stegbil.

Placering av återvinningsstationer, soprum, cykelrum, lastplatser, vändmöjligheter, gångpassager och angöringsplatser samt trafikreglering, och skyltning är viktiga parametrar som styr hur väl området kommer att fungera. Vidare är det viktigt hur det omgivande gatunätet utformas. I planarbetet kommer därför utformningen att successivt preciseras.



## 6 REFERENSER

C.F. Møller (2019). *Höjdintervall*. 2019-03-04.

Järfälla kommun (2014) *Översiktsplan. Järfälla – nu till 2030*. Antagen av kommunfullmäktige 2014-06-02.

Järfälla kommun (2015) *Planprogram Södra Veddesta*. Dnr Kst 2013/301. Daterad 2015-01-07.

Järfälla kommun (2016) *Planbeskrivning. Samrådshandling Dnr Kst 2015/71*. 2016-05-31.

Järfälla kommun (2017a) *Parkeringsnorm för Järfälla kommun – Riktlinjer för parkeringsbehov vid exploatering och ombyggnad*. Antagen av kommunfullmäktige 2017-02-13.

Järfälla kommun (2017b) *Planbeskrivning. Samrådshandling Dnr Kst 2016/475*. 2017-10-20.

Järfälla kommun (2018a). *Förslag till detaljplan för Veddesta III, fastigheten Veddesta 2:7 m.fl.* Planbeskrivning Veddesta III. Samrådshandling Dnr Kst 2018/666. 2018-09-05. Utökat förfarande. PBL 2010:900. Tillgänglig via: <https://www.jarfalla.se/download/18.2338f454165c42e0aabb8b33/1536911144236/Planbeskrivning.pdf>

Järfälla kommun (2018b). *Cykelkarta Järfälla, 2018*. Hämtad: 2019-03-05. Tillgänglig via: <https://www.jarfalla.se/download/18.48cded921521baa3cc381424/1452265362799/Cykelkarta.pdf>

Järfälla kommun (2018c) *Förslag till detaljplan för Veddesta Etapp II*. Planbeskrivning Veddesta I, 2017-10-20. Tillgänglig via: <https://www.jarfalla.se/download/18.14ae2b5f15fd40abeb24977d/1511168757842/planbeskrivning-veddesta-etapp-ii.pdf>

Järfälla kommun (2018d) *Förslag till detaljplan för Veddesta Etapp I*. Planbeskrivning Veddesta II, 2016-05-31. Tillgänglig via: <https://www.jarfalla.se/download/18.2c81303b1565cdf1c48cbb4e/1470663401749/Planbeskrivning.pdf>

Serneke & C.F. Møller (2018). *Järfälla Stad. 2018-12-10*.

Serneke & OkiDoki (2018) *Sthlm Väst – Hälsostaden*. Uppdaterat underlag inför utredningar. 2018-03-19.

Serneke & White (2018) *Resenärsnod Barkarbystation*. 2018-03-27

SL (2018a) *Stockholm, norrort*. Hämtad: 2018-03-27. Tillgänglig via: <https://sl.se/resources/maps/geographics/2017/7523.Norrort.2017.html>

SL (2018b) *Reseinfo Veddesta centrum*. Hämtad: 2018-03-27. Tillgänglig via: [https://sl.se/sv/reseinfo/#/TimeTableSearch/GetStationTimeTables/Veddesta%20centrum%20\(J%C3%A4rf%C3%A4lla\)/5864/NULL/NULL/35/NULL](https://sl.se/sv/reseinfo/#/TimeTableSearch/GetStationTimeTables/Veddesta%20centrum%20(J%C3%A4rf%C3%A4lla)/5864/NULL/NULL/35/NULL)

SL (2018c) *Sök resa*. Hämtad: 2018-03-27. Tillgänglig via: <https://sl.se/sv/#/Travel/SearchTravelByStartPosition/%C3%84ggelundav%C3%A4gen%204.%20J%C3%A4rf%C3%A4lla/Barkarby%20handelsplats%20>

[J%C3%A4rf%C3%A4lla\)/59.406301/17.854698/5889/2018-03-28%252007\\_25/depart/sv/null/null/2,8,1,4,96,/null/null/null/null/false/null/1/0/null/false](https://sl.se/sv/reseinfo/#/TimeTableSearch/GetStationTimeTables/Barkarby%20station%20(J%C3%A4rf%C3%A4lla)/59.406301/17.854698/5889/2018-03-28%252007_25/depart/sv/null/null/2,8,1,4,96,/null/null/null/null/false/null/1/0/null/false)

SL (2018d) *Reseinfo Barkarby station*. Hämtad: 2018-03-27. Tillgänglig via: [https://sl.se/sv/reseinfo/#/TimeTableSearch/GetStationTimeTables/Barkarby%20station%20\(J%C3%A4rf%C3%A4lla\)/9703/NULL/NULL/35/NULL](https://sl.se/sv/reseinfo/#/TimeTableSearch/GetStationTimeTables/Barkarby%20station%20(J%C3%A4rf%C3%A4lla)/9703/NULL/NULL/35/NULL)

SL (2018e) *Sök resa*. Hämtad: 2018-03-27. Tillgänglig via: [https://sl.se/sv/#/Travel/SearchTravelByStartPosition/%C3%84ggelundav%C3%A4gen%204.%20J%C3%A4rf%C3%A4lla/Akalla%20\(Stockholm\)/59.406301/17.854698/9300/2018-03-28%252007\\_50/depart/sv/null/null/2,8,1,4,96,/null/null/null/null/false/null/1/0/null/false](https://sl.se/sv/#/Travel/SearchTravelByStartPosition/%C3%84ggelundav%C3%A4gen%204.%20J%C3%A4rf%C3%A4lla/Akalla%20(Stockholm)/59.406301/17.854698/9300/2018-03-28%252007_50/depart/sv/null/null/2,8,1,4,96,/null/null/null/null/false/null/1/0/null/false)

Stockholms läns landsting (2017a) *RUFS 2050 – Europas mest attraktiva storstadsregion. Region utvecklingsplan för Stockholmsregionen*. Utställning 27 juni – 3 november 2017.

Stockholms läns landsting (2017b) *Tunnelbana från Akalla till Barkarby station*, Hämtad: 2017-10-12. Tillgänglig via: <http://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/Aktuella-projekt/Nya-tunnelbanan/Akalla-Barkarby/>

Stockholms läns landsting (2018a) *Tunnelbana till Barkarby*. Hämtad: 2018-03-27. Tillgänglig via: <http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/barkarby>

Stockholms läns landsting (2018b) *Här vill vi placera stationerna*. Hämtad: 2018-03-28. Tillgänglig via: <http://nyatunnelbanan.sll.se/sv/barkarby-stationer>

Trafikverket (2016) *NVDB på webb*. Hämtad: 2018-03-28. Tillgänglig via: <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Trafikverket (2017) *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 - remissversion 2017-08-31*. Hämtad: 2018-03-28. Tillgänglig via: <https://trafikverket.ineko.se/se/f%C3%B6rslag-till-nationell-plan-f%C3%B6r-transportsystemet-2018-2029-remissversion-2017-08-31-2>

Trafikverket (2018a) *Mälarbanan, Tomtebodavägen–Kallhäll*. Hämtad: 2018-03-28. Tillgänglig via: <https://www.trafikverket.se/malarbanan>

Trafikverket (2018b) *E4 Förbifart Stockholm*. Hämtad: 2018-03-28. Tillgänglig via: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Forbifart-stockholm/>

WSP (2019). *Beräknad ÅDT 2040*. 2019-01-11.



## VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. [wsp.com](http://wsp.com)

### WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000  
Org nr: 556057-4880  
Styrelsens säte: Stockholm  
[wsp.com](http://wsp.com)

